

# B E L E I D S N O T A

2000-2004

Steve Stevaert

Mobiliteit en Openbare Werken

Minister vice-president van  
de Vlaamse regering en  
Vlaams minister van Mobiliteit,  
Openbare Werken en Energie





# B E L E I D S N O T A

2000-2004

Steve Stevaert

Mobiliteit en Openbare Werken

Minister vice-president van  
de Vlaamse regering en  
Vlaams minister van Mobiliteit,  
Openbare Werken en Energie



Met deze beleidsnota wordt voor de periode 2000-2004 een meer concrete uitwerking gegeven van de basisopties in het regeerakkoord. Een beleidsnota geeft de grote strategische keuzen en opties van het beleid voor de duur van de regeerperiode weer. De nota is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen, daar waar nodig, ter goedkeuring aan de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement worden voorgelegd.

---

# Inhoud

|  |       |
|--|-------|
| I. Inleiding .....                         | p. 4  |
| II. Afbakening van het beleidsdomein ..... | p. 5  |
| III. Omgevingsanalyse .....                | p. 6  |
| IV. Missie en visie .....                  | p. 8  |
| V. Strategische doelstellingen .....       | p. 10 |
| VI. Kritische succesfactoren .....         | p. 14 |

# I. Inleiding

## Wie niet weg is, is gezien

Bewegen, niet blijven stilstaan, dynamisme: het zijn begrippen die onze samenleving aan het begin van de nieuwe eeuw tekenen. Figuurlijk: iedereen wordt verwacht zich voortdurend verder te ontwikkelen en soepel in te spelen op nieuwe situaties. Letterlijk: alles en iedereen wordt verondersteld overal te kunnen komen, het liefst zo snel mogelijk. ‘Trendwatchers’ hebben het volgende millennium al omschreven als dat van de mobiliteit. Het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid - en daarmee samenhangend: infrastructuurbeleid dat de grond vormt waarop mobiliteit kan gedijen - is daarmee even cruciaal als uitdagend.

Net zoals onthaasting stilaan erkend wordt als voorwaarde om al ons ‘bewegen in het hoofd’ enige richting en zin te geven, is duurzaamheid een voorwaarde om ook fysiek te kunnen blijven bewegen. Anders staan we binnenkort allemaal nog veel langer in de file, wordt het nog duurder om onze producten bij de verbruikers te krijgen, wordt de verkeersoverlast in onze steden ondraaglijk, vallen er nog meer verkeersslachtoffers en krijgen we af te rekenen met onhoudbare niveaus van luchtverontreiniging en lawaai. Zo’n doemscenario is uiteraard totaal onaanvaardbaar. Duurzame mobiliteit is dan ook het middelpunt van het beleid dat we willen uitbouwen.

Deze nota zal duidelijk maken wat die duurzame mobiliteit voor de Vlaamse regering inhoudt, wat ze in de loop van deze legislatuur wil bereiken, op welke manier ze dat zal doen en hoe ze de slaagkansen zo groot mogelijk zal maken.

## II. Afbakening van het terrein Eerst te land, dan ter zee en in de lucht

Mensen en producten zijn niet aan één manier van bewegen gebonden: mobiliteit is er zowel te land, ter zee als in de lucht. Deze nota concentreert zich op het verkeer en vervoer over land, meer bepaald over de **weg**, per **spoor** en op de **binnenwateren**. Zoals ook op andere domeinen, is beleid hier een evenwichtsoefening tussen een verdere ontwikkeling van de welvaart, het waarborgen van de blijvende leefbaarheid van de omgeving en het aan iedereen garanderen van de mogelijkheid om mobiel te zijn. In zo'n beleid moeten bereikbaarheid van economisch belangrijke plaatsen en gebieden, stad en platteland waar het goed wonen blijft en mobiliteit voor alle bevolkingsgroepen hand in hand gaan.

### III. Omgevingsanalyse

## In het oog van de storm

Vlaanderen heeft altijd open deuren gehad. Uit principe, maar ook uit welbegrepen eigenbelang. Dat maakt dat goed beleid voeren in Vlaanderen ook een zaak is van goed omgaan met invloeden van buitenaf.

Zo is er de invloed van de **globalisering** van de economie. Bedrijven zijn steeds minder plaatsgebonden, produceren daar waar zij het zakelijk het voordeligst vinden, voeren handel over de hele wereld. De economie waaiert uit. Dat doet het aantal verplaatsingen, van mensen maar vooral van goederen, aanzienlijk toenemen. De economische wereldspelers nemen ook hun beslissingen meer en meer op een voor regionale overheden niet of nauwelijks grijpbaar niveau.

De verdere uitbouw en verdieping van de **Europese Unie** biedt dan weer perspectieven. Duurzame mobiliteit heeft ook bij Europa voorrang gekregen. Dat levert een gunstige omkadering op voor een eigen beleid dat gericht is op efficiënte, veilige en milieuvriendelijke vervoerssystemen. Het - langs Europa om - beter op elkaar afstemmen van het beleid in de lidstaten en regio's kan bovendien een flink aantal hinderpalen voor vlot vervoer en verkeer wegnemen. De uitbouw van Trans Europese Transportnetwerken draagt heel rechtstreeks tot die grotere vlotheid bij.

Op **Belgisch** politiek vlak wint de tendens om homogene bevoegdheidspakketten af te spreken tussen federale en regionale overheden veld. Inzake mobiliteitsbeleid zouden de regio's zeker gebaat zijn bij een grotere bevoegdheid over de fiscaliteit. Tegelijkertijd is zowel bij de federale overheid als bij de regio's een groeiende bereidheid merkbaar om het beleid te stroomlijnen. Dat moet toelaten om een aantal grensoverschrijdende probleemgevallen - zoals het dichtslubbende verkeer rond Brussel en het stilaan onbereikbaar worden van de hoofdstad - op te lossen.

In eigen huis staat mobiliteit nu heel hoog op de **Vlaamse** politieke agenda. Dat vertaalt zich onder meer in een ruimer budget, dat een vernieuwende aanpak toelaat. De ontwikkelingen in de administratie moeten met die ontwikkeling gelijke tred houden. Dat veronderstelt onder meer soepele werkstructuren, doorstroming van nieuw talent en aangepaste investeringen in informatica. De Vlaamse overheidsinstellingen die op het vlak van de mobiliteit actief zijn, hebben van hun kant baat bij verzakelijkte relaties met politiek en administratie. Zij moeten zich vooral om hun klanten bekommeren. Tegelijkertijd maakt dat het succes van het beleid afhankelijk van een goede coördinatie en daadwerkelijke samenwerking. Alleen zo kan Vlaanderen het steeds groeiende aantal verplaatsingen en het daarin groeiende aandeel van de auto efficiënt aanpakken en verwerken.

Van belang is ook dat bij de **provincies**, de **steden** en **gemeenten** het bewustzijn rond mobiliteit sterk aanwezig is. Zo is bijvoorbeeld ook bij hen het besef gegroeid, dat stadsvlucht niet alleen de economische draagkracht van de steden ondermijnt, maar ook extra mobiliteitsproblemen veroorzaakt. Die grotere betrokkenheid van provincies, steden en gemeenten bij de mobiliteitsproblematiek geeft het regionale beleid een groter draagvlak. De politiek van mobiliteitsconvenants moet daarbij de combinatie toelaten van soepel inspelen op plaatselijke behoeften met een geïntegreerde aanpak. Want mobiliteit is bij uitstek iets dat lokale administratieve grenzen overschrijdt.

Handig is het ook wanneer overheden, besturen, overheidsbedrijven zich ook bewust zijn van de mobiliteitsbehoefte die ze zelf veroorzaken. Zo leidt het centraliseren van voordien verspreid georganiseerde diensten vaak tot extra verplaatsingen. Door een uitgekiend mobiliteitsmanagement kunnen de overheden zelf die behoefte verminderen. En voor eigen deur vegen heeft nog altijd een goeie voorbeeldfunctie.

Dat de overheid het goede voorbeeld geeft - ook inzake mobiliteit - wordt door de **samenleving** verwacht. In haar beleid moet de overheid bovendien rekening houden met een aantal veranderingen die zich binnen die samenleving zelf aandienen.

Aan de ene kant is er bijvoorbeeld de toename van de vrije tijd en de verwachting van de consument om vlot aan een heel breed gamma van producten en diensten te geraken. Bovendien worden gezinnen kleiner - en hun aantal dus groter - en dringen jongeren aan op grotere zelfstandigheid. Al die ontwikkelingen zorgen alweer voor een toename van het aantal (auto)verplaatsingen. Die verplaatsingen volgen vaak heel verspreide patronen en zijn daardoor extra moeilijk beheersbaar.

Aan de andere kant blijft een belangrijke bevolkingsgroep verstoken van het bezit of het gebruik van een auto. Naarmate de bevolking vergrijsd kan dit probleem scherpere vormen aannemen. Om die verkeersarmoede tegen te gaan, moet een systeem van basismobiliteit worden uitgebouwd.

Politiek bedrijven en beleid voeren gebeurt tenslotte ten overstaan van **burgers** die behoorlijk mondig zijn en hoge individuele eisen stellen. Eisen inzake comfort en subjectieve veiligheid worden vaak vertaald in het kiezen voor de auto in plaats van andere, maatschappelijk interessantere vervoermiddelen. Bij die moderne burgers een politiek draagvlak scheppen voor maatregelen die precies de toename van het autoverkeer tegengaan, is geen simpele onderneming. Al is het zo dat die burgers ook hogere eisen stellen aan de kwaliteit van hun eigen leefomgeving en zich ook in toenemende mate om de leefbaarheid in de toekomst bekommeren. Op die zorg moet een duurzaam mobiliteitsbeleid een beroep kunnen doen.

Eenzelfde soort tweezijdigheid heeft de huidige, gunstige economische **conjunctuur**.

De productie neemt toe - meer goederen moeten worden verplaatst - en een zekerder of stijgend inkomen verhoogt de uitgaven voor verkeer en vervoer. Gezien de huidige tendensen betekent dat in de eerste plaats: meer vrachtwagens en auto's op de weg.

Tegelijkertijd bezorgt een gunstige conjunctuur de overheid meer middelen en dus meer armslag om duurzaam te investeren.

Daarnaast speelt ook **technologische innovatie** een steeds groeiende rol in de economie. En die technologische innovatie kan middelen aanreiken die in grote mate tot een duurzame mobiliteit kunnen bijdragen. Nieuwe technologieën maken voertuigen zuiniger qua energieverbruik, minder vervuilend en veiliger voor de gebruikers. De Informatiesamenleving biedt nieuwe mogelijkheden inzake verkeersbeheer en -sturing, datacommunicatie, verkeers- en reizigersinformatie,... Sommige technologische ontwikkelingen laten zelfs verhopen dat ze de behoefte aan fysieke verplaatsingen kleiner zullen maken. Uitbreiding van het telewerk kan samen met een soepeler organisatie van de arbeidstijd het probleem van congestie in de piekuren verlichten. Maar alleen op die ontwikkelingen rekenen zou uiteraard onverantwoord optimistisch zijn.

## IV. Missie en visie

### Handen aan het stuur

De huidige trend in de ontwikkeling van vervoer en verkeer is funest voor de bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid van onze economische centra. Op termijn kan die ontwikkeling ook erg negatieve gevolgen hebben op economisch, ecologisch en sociaal vlak. Alleen al voor het reizigersverkeer wijzen de recentste Europese studies bij ongewijzigd beleid op een toename tegen 2020 met 50 procent van het aantal reizigerskilometers, op een groei van het aantal verplaatsingen met 12 procent en op een verdere stijging van het aandeel van de privé-auto met 5 procent.

Daarom is de beleidsmissie van de Vlaamse regering inzake mobiliteit en openbare werken:

Zorgen voor een duurzame mobiliteit door een geïntegreerd en beheersgericht beleid.

Elk van de elementen van die missie is even belangrijk:

- Het beleid gaat over **mobiliteit**, wat zowel betekent de verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen, de verplaatsingsmogelijkheden en middelen die worden aangeboden en de manier waarop mensen en goederen zich in de praktijk verplaatsen.
- Het beleid wil een **duurzame ontwikkeling** van die mobiliteit. De behoeften van de huidige generatie moeten worden beantwoord, zonder de kansen van toekomstige generaties om ook aan hun behoeften te voldoen in gevaar te brengen.
- Het beleid moet **geïntegreerd** zijn. Het moet niet alleen oog hebben voor verkeer en vervoer zelf, maar ook voor de raakpunten met de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de economische ontwikkeling, de sociale evoluties... Het moet ook gericht zijn op alle vervoerwijzen en doelgroepen. En het moet binnen een samenhangend kader gebeuren, van waaruit problemen niet alleen kunnen worden opgelost, maar ook voorkomen.
- Het beleid is **beheersgericht**. Dat wil zeggen dat de overheid actief de ontwikkelingen gaat sturen, zowel aan de vraag- als aan de aanbodkant. Aan de vraagkant zal het beleid inspelen op de omvang en de aard van de verplaatsingsbehoefte, onder meer door een weloverwogen ruimtelijke planning. Het hele transportsysteem moet efficiënt, veilig en bedrijfszeker worden gemaakt en mag zo weinig mogelijk overlast veroorzaken. Het vervoersaanbod moet daaraan worden aangepast.

Het uiteindelijke resultaat van dat beleid moet een billijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden zijn. Daartoe moeten sociale correcties worden voorzien op wat de markt van vraag en aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden oplevert. Het beleid moet ook uitmonden in een maatschappelijk aangepast verplaatsingsgedrag en in een gebruik van vervoermiddelen dat het principe van de duurzaamheid respecteert. Daarom moet het beleid ook positieve gevolgen hebben op het vlak van milieueffecten en doorstroming. Zo moet het beleid bijvoorbeeld uitmonden in minder files.

De visie van waaruit dit gebeurt is ambitieus:

**Zowel de economische bereikbaarheid als de verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen op een selectieve en verantwoorde manier waarborgen en dit met maximaal respect voor milieu, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.**

Dat is ambitieus omdat de verschillende doelstellingen soms met elkaar botsen. Alleen met veel creativiteit kunnen economische groei en duurzame ontwikkeling met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

## V. Strategische doelstellingen

### De goeie kant uit

De hierboven aangegeven ambitie kan worden opgesplitst in vijf 'strategische doelstellingen'. Het zijn de richtingaanwijzers voor het beleid, de routeplanner die ervoor moet zorgen dat het beleid voortdurend de goeie kant uit gaat. En dat moet er op zijn beurt voor zorgen dat de gewilde trendbreuk er ook echt komt.

1. Het beleid zal op een selectieve manier de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten en poorten waarborgen
2. Het beleid zal op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven
3. Het beleid zal de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen. Het aantal verkeersslachtoffers moet wezenlijk worden verminderd
4. Het beleid zal de verkeersleefbaarheid verbeteren, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe
5. Het beleid zal de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

#### Doelstelling 1: Een gesmeerde draaischijf

Vlaanderen heeft in Europa en de wereld een gunstige ligging. Die geeft ons unieke kansen op het vlak van industrie, dienstverlening, transport en distributie. Omwille van het belang hiervan voor de welvaart, moet Vlaanderen een Europese draaischijf kunnen blijven.

Wil die draaischijf gesmeerd blijven werken, dan moeten onze stedelijke gebieden en onze werkgelegenheidscentra bereikbaar blijven: het zijn de Vlaamse economische knooppunten. Hetzelfde geldt voor onze economische poorten op het buitenland: de zeehavens, de internationale luchthaven van Zaventem en het Antwerpse HST-station in aanbouw.

Die bereikbaarheid loopt gevaar. Op steeds meer plaatsen zijn er structurele files op de weg. Die verkeerscongestie kost steeds meer geld, berokkent onze economie schade en kan voor bedrijven uiteindelijk een reden vormen om Vlaanderen te mijden. Op dit ogenblik is het door de andere vervoerwijzen geboden alternatief niet aantrekkelijk genoeg. En spoor en binnenvaart hebben op dit ogenblik onvoldoende capaciteit om een grondige verschuiving vanuit het wegverkeer op te vangen.

Er is bijgevolg een tweesporenbeleid noodzakelijk:

- investeren in de alternatieven voor het wegvervoer en
- uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig.

Hierbij moet uitgegaan worden van het prioritair realiseren van de "missing links" zoals bepaald in het RSV en daarbij moet het gemeenschappelijk personenvervoer als een volwaardig alternatief voor het autogebruik worden uitgebouwd.

Vlaanderen beschikt reeds over een uitgebreid wegennet. Vooraleer bijkomende wegen aan te leggen moet de bestaande wegecapaciteit beter worden benut. Om de budgettaire last van bijkomende wegen- als waterwegeninfrastructuur te drukken zal het systeem van publieke-private samenwerking in het bijzonder worden onderzocht.

Het staat vast dat meer weginfrastructuur alleen de problemen niet kan oplossen. Bovendien legt het bouwen van meer weginfrastructuur een zware hypotheek op het bereiken van andere doelstellingen als leefbaarheid, natuur- en milieuzorg. Daarom zijn forse investeringen nodig in infrastructuur en werkingsmiddelen voor de alternatieve vervoerswijzen. Dit geldt zowel voor het goederenverkeer (spoor, binnenvaart) als voor het reizigersverkeer (openbaar en ander collectief vervoer).

Aan elke doelgroep moet het meest efficiënte transportmiddel of combinatie van transportmiddelen worden aangereikt - altijd rekening houdend met de eisen inzake duurzame ontwikkeling. Hun efficiëntie moet worden fijngesteld in functie van het tijdstip van de verplaatsingen, de aard ervan en de plaats van vertrek en bestemming. Investeringen moeten duidelijk op de werkelijke verplaatsingsbehoeften worden afgestemd.

Alleen zo kan een transportsysteem worden uitgebouwd dat sterk betrouwbaar is, kortere reistijden waarborgt, en waarvan de kost voor de gebruiker economisch en maatschappelijk verantwoord is.

---

## Doelstelling 2: Iedereen aan boord

Wie alleen maar thuis kan blijven zitten, kan niet volwaardig deelnemen aan het maatschappelijk leven. Onze moderne samenleving maakt van mobiliteit een noodzaak. De manier waarop we de ruimte zijn gaan gebruiken, de trek naar de voorsteden, de inplanting van bedrijfsterrinen, de schaalvergroting in diensten als onderwijs en gezondheidszorg, maken dat de afstanden die men moet overbruggen groter worden. Te voet of met de fiets gaat dat - zeker voor wie fysieke problemen heeft - vaak niet meer. En zelfs in het rijke Vlaanderen beschikt één op vijf gezinnen niet over een auto. Een belangrijke bevolkingsgroep is dus aangewezen op andere soorten van vervoer.

Die alternatieven moeten worden versterkt, ook al omdat de auto in het verkeer zo al een te dominante plaats heeft.

Het beleid zal daarom openbaar en andere vormen van collectief vervoer actief aanmoedigen. Willen we vervoersarmoede tegengaan en voorkomen, dan moeten die alternatieve vervoersmogelijkheden voor iedereen beschikbaar zijn en het gebruik ervan betaalbaar.

---

## Doelstelling 3: En veilig thuis

In Europa vallen elk jaar 42.000 verkeersdoden. België en Vlaanderen laten daarbij een trieste score zien. In 1998 vonden in het Vlaamse verkeer 854 mensen de dood. Bijna 7.000 mensen raakten zwaar gewond. In landen en regio's waarmee we ons graag vergelijken - in Nederland, sommige Scandinavische landen, Groot-Brittannië - is het verkeer tweemaal veiliger dan bij ons. Dat is, door het menselijk leed dat ze veroorzaakt, een moreel onaanvaardbare situatie. Bovendien kost ze de samenleving ook nog handenvol geld.

Het beleid wil daarom de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen. Ingrepen moeten gebeuren op verschillende vlakken: dat van de mens en zijn verkeersgedrag, dat van de veiligheid van de voertuigen en dat van de omgeving en de verkeersinfrastructuur. Een verschuiving in de richting van veiliger vervoerswijzen – openbaar vervoer, spoor, binnenvaart – moet worden gestimuleerd. Die ingrepen moeten ervoor zorgen dat het aantal verkeersdoden daalt, net als het aantal ongevallen met gewonden. Daarbij moet speciale aandacht gaan naar ongevallen waarbij vrachtwagens en zwakke weggebruikers betrokken zijn. En niet alleen het aantal, maar ook de ernst van de ongevallen moet door die ingrepen afnemen.

---

## Doelstelling 4: De klank van de stad

Als men de Vlaming vraagt welke problemen voor hem het dringendst moeten worden aangepakt, zet hij zowel de milieuvervuiling, de verkeersdruk als de onveiligheid op straat in de top vijf. Vormen ze al elk een probleem op zich, dan vindt men ze in de steden vaak allemaal tegelijk. En dat heeft kwalijke gevolgen. Wie zich dat kan veroorloven, trekt vaak weg uit de stad. De bevolkingssamenstelling van de steden wordt daardoor eenzijdiger en zeker niet rijker. Ook bedrijven en kantoren trekken naar plaatsen die makkelijker - met de auto - bereikbaar zijn. Huisen en panden blijven leeg staan, steden krijgen af te rekenen met verkrotting. Wie wegtrekt uit de stad gaat zich bovendien ruimtelijk verspreid vestigen, wat dan weer de vraag naar mobiliteit en het autogebruik doet toenemen.

Daarom moet het mobiliteitsbeleid gericht zijn op het verminderen van de verkeersdruk. Daardoor moeten de steden herleven en de dorpskernen meer kansen krijgen. Door een meer door-dachte inrichting van straten, pleinen en open ruimten moeten wonen, werken, school lopen, plezier maken in stad en dorp weer aantrekkelijker worden. Minder en schonere motorvoertuigen moeten de gezondheidsrisico's die samenhangen met smog en ozonconcentraties doen verminderen. Minder en qua snelheid aangepast verkeer en een goeie infrastructuur moeten niet alleen het aantal ongevallen, maar ook het gevoel van verkeersonveiligheid doen afnemen. Het aantal klachten over verkeersoverlast moet naar omlaag, de mensen hebben recht op een leefbare woonomgeving.

---

## Doelstelling 5: Proper de deur uit

Eén vijfde van alle energie die we verbruiken gaat naar transport en driekwart daarvan naar het wegverkeer. Ook de luchtvaart is een grote energieverzinder. Spoorwegen en scheepvaart daarentegen nemen maar twee, respectievelijk vijf procent van het energieverbruik in de sector voor hun rekening.

Het energieverbruik gaat - opnieuw: vooral in het wegverkeer - bovendien gepaard met aanzienlijke luchtvervuiling. Zelfs al worden de motoren steeds 'properder', toch verloopt de verbranding van brandstoffen erin onvolmaakt. Op die manier veroorzaakt het wegverkeer bijvoorbeeld meer dan de helft van alle uitstoot aan stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) - mee verantwoordelijk voor verzuring en fotochemische luchtverontreiniging. Het wegverkeer is ook goed voor een vijfde van alle uitstoot aan zwevend stof en aan CO<sub>2</sub> - een belangrijke bron van het broeikaseffect.

Vlaanderen heeft zich ertoe geëngageerd deze luchtvervuiling terug te dringen. Vooral als we de in 1997 afgesloten internationale akkoorden van Kyoto willen naleven, zullen stevige inspanningen nodig zijn. En het onder controle krijgen van de ozon-problematiek zal niet vanzelf gaan.

Ook inzake natuurbehoud hebben we internationale verbintenissen aangegaan, zoals de Conventie van Rio over het behoud van de biodiversiteit. We zijn daarnaast gebonden door Europese richtlijnen als die inzake het behoud van de vogelstand en die over de instandhouding van natuurlijke habitats. Dat terwijl Vlaanderen - met zijn lintbebouwing en zijn uitgebreid infrastructuurnetwerk - zijn open ruimte vooral in kleine vakjes heeft opgedeeld. Precies die versnippering valt slecht uit voor de biodiversiteit en voor het voortbestaan van bepaalde soorten dieren en planten.

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur moet daarmee terdege rekening worden gehouden. Beheersing van de hoeveelheid verkeer, beïnvloeding van het rijgedrag, toepassing van schonere en stillere voertuigtechnologie, het stimuleren van de keuze voor vervoerswijzen die minder vervuilen dan de privé-auto of vrachtwagen: dat allemaal moet zowel het energieverbruik als de milieuvuiling doen verminderen.

## VI. Kritische succesfactoren

### Pas op voor de slagboom

Al deze doelstellingen kunnen uiteraard niet zomaar worden gerealiseerd. Daarvoor moeten een aantal essentiële voorwaarden worden vervuld: de 'kritische succesfactoren'. Als die niet worden ingevuld, blijft het beleid voor een gesloten slagboom staan. Alleen als er op de volgende tien domeinen vernieuwende maatregelen worden genomen, kan het beleid zijn doelstellingen bereiken.

De eerste zes van die kritische succesfactoren gaan over de inhoud van het beleid. Ze geven aan wat moet worden bereikt. De laatste vier hebben te maken met randvoorwaarden, met de beleidsomgeving die moet worden geschapen om de doelstellingen verwezenlijkbaar te maken:

1. *Het structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit*
2. *Het structureel beheren van het vervoersaanbod*
3. *Het zo goed mogelijk gebruiken van de aangeboden vervoer- en verkeersinfrastructuur*
4. *Het waarborgen van bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruikers*
5. *Het beperken van de voor het milieu nadelige uitstoot*
6. *Het zo goed mogelijk inpassen van de vervoers- en verkeersinfrastructuur in de omgeving*
7. *Het maken van bindende afspraken, zowel tussen de partners die bij het mobiliteitsbeleid zelf betrokken zijn als met andere beleidssectoren*
8. *Het opbouwen van een maatschappelijk draagvlak*
9. *Het doelmatig gebruiken van de middelen, zowel binnen elke vervoertak als tussen de verschillende vervoerswijzen*
10. *Het voorzien van voldoende middelen en sturinginstrumenten om het beleid te realiseren*

Sommige van deze voorwaarden zijn essentieel voor het bereiken van alle beleidsdoelstellingen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de nood aan voldoende middelen. Of het nu gaat om bereikbaarheid, het aan iedereen aanbieden van mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid of milieu- en natuurbehoud: als er niet middelen worden voorzien blijft het beleid in goede bedoelingen steken.

Andere voorwaarden zijn meer specifiek met één of enkele doelstellingen verbonden. Zo heeft het goed inpassen van de infrastructuur vooral te maken met veiligheid, leefbaarheid en milieu- en natuurbehoud. Terwijl het structureel beheren van het vervoersaanbod vooral de bereikbaarheid en het garanderen van voldoende verplaatsingsmogelijkheden voor iedereen dient. Met het beantwoorden aan de verschillende voorwaarden zijn - zoals hierna wordt duidelijk gemaakt - telkens een aantal strategische beleidsprojecten verbonden.

#### Kritische succesfactor 1: Niet allemaal tegelijk !

Alleen als de vraag naar mobiliteit stevig in de hand wordt gehouden, kan het beleid goed scoren op het vlak van bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurbehoud.

Als we er niets aan doen, nemen zowel in het reizigers- als in het goederenverkeer het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers verder ongebreideld toe. Nu al zorgt de groeiende belasting van het vervoersysteem voor steeds meer files op de weg en voor piek-overbezetting bij het openbaar vervoer. Met alle hinder van dien.

Structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit is daarom nodig. Het beleid moet daarom doelgericht ingrijpen op drie vlakken:

- de manier waarop wonen, werken, bedrijven, diensten en voorzieningen ruimtelijk worden gespreid
- de mogelijkheid om fysieke verplaatsingen te vervangen door telecommunicatie en informatie-technologie
- de manier waarop de samenleving werken, school lopen, ... in de tijd organiseert.

Door het nemen van maatregelen op die vlakken moet het gewoon minder nodig worden zich te verplaatsen, moet de afstand van de verplaatsingen opnieuw kleiner worden en moeten - om het spitsprobleem uit de wereld te helpen - de verplaatsingen beter in de tijd worden gespreid. Wanneer wonen, werken, ... ruimtelijk op een doordachte manier worden ingeplant, krijgen maatschappelijk interessante vervoersvormen als lopen, fietsen, openbaar en ander collectief vervoer bovendien betere kansen tegenover het autoverkeer.

Die maatregelen vinden we vertaald in volgende strategische projecten:

- **Starten en evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.**

De proefprojecten die worden bedoeld, hebben te maken met:

- het buiten de piekuren laten beginnen van vergaderingen
- televergaderen, telewerken, (evaluatie met het oog op mogelijke veralgemening)
- experimenten met een gespreide 4-dagenweek, met behoud van prestaties
- een banenwisselplan binnen de administraties, inclusief het onderwijs
- het verder uitbouwen van het elektronisch loket

- **Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteiteffectenrapport.**

Met behulp van een mobiliteiteffectenrapport kunnen activiteiten gericht worden naar die plaatsen, waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem die activiteiten kunnen verwerken.

- **Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen**

De mogelijkheden om binnen het mobiliteitsbeleid prijsmaatregelen te nemen, moeten worden verkend. Op basis van hun doelmatigheid in het kader van de strategische doelstellingen en hun maatschappelijke haalbaarheid moeten de mogelijke prijsmaatregelen worden afgewogen.

---

## **Kritische succesfactor 2: Knus op de bus, blits met de fiets, hip met het schip**

Alleen als we de privé-auto of de vrachtwagen vaker op stal laten, raken we duurzaam uit de verkeersknoop. Zelfs als we de groei van de vraag naar mobiliteit kunnen afremmen, blijft dat zo. Maar een verstokte automobilist op de fiets, de bus of de tram krijgen, gaat niet vanzelf. Goederen uit de soepel inzetbare vrachtwagen houden om ze per spoor of per boot te laten vervoeren al evenmin. Die andere vervoersvormen moeten een volwaardig alternatief bieden, wat ze op dit ogenblik niet kunnen. Daarom is een beter beheer van het aanbod aan vervoermiddelen en -infrastructuur noodzakelijk.

Zo moeten de netten van alternatieve vervoersmiddelen (openbaar stads- en streekvervoer, spoor, binnenwateren) volgens een doordachte hiërarchie in elkaar worden gezet. Die netten moeten ook onderling op elkaar worden afgestemd, zodat naadloze aansluitingsmogelijkheden ontstaan.

Er moet genoeg infrastructuur zijn voor de alternatieve vervoerswijzen, die hen voldoende doorstroming biedt. Om mensen niet soms letterlijk in de kou te laten staan, moeten er ook gewoon genoeg trams, bussen en treinen zijn. En dat is nodig wanneer een verdubbeling van het markt-aandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer wordt beoogd binnen een periode van 10 jaar.

Een automobilist komt verder pas uit zijn comfortabele autofauteuil en laat zijn gemotoriseerde cocon pas staan, als het op de bus even knus is. Hij verwacht daarenboven een hoogwaardige en klantgerichte service van wie hem een alternatief soort vervoer wil aanbieden.

Uiteraard moeten de geboden alternatieven veilig zijn: je stapt niet op de fiets als de kans groot is dat je van je pedalen wordt gereden.

En tenslotte moet de gebruiksprijs van het alternatief vervoer aantrekkelijk zijn, zowel voor diegene die de afweging tussen auto en tram, tussen vrachtwagen en spoor kan maken, als voor diegene die gewoon geen andere keuze heeft dan het alternatief vervoer.

Om al deze voorwaarden te realiseren, zijn een reeks strategische projecten uitgetekend:

- **Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer**

Een concreet plan zal worden opgesteld voor het hiërarchisch structureren van de netten, het verknopen van de netten, het management van de vervoers- en verkeersstromen, de hierbij horende service en de logistieke ondersteuning.

- **Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)**

Zowel voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer als andere zachte vervoersvormen moeten de plannen inzake basismobiliteit worden verwezenlijkt. Een prioriteitenlijst zal daarvoor worden opgesteld. Hierbij zal rekening worden gehouden met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en met de lokalisatie van de woongebieden.

De Vlaamse regering zal binnen een jaar een decreet tot volledige modernisering van de wetgeving inzake bezoldigd personenvervoer over de weg en tot het instellen van basismobiliteit neerleggen in het Vlaams Parlement. Naast het recht op mobiliteit zullen daarin de minimale bedieningsnormen inzake openbaar vervoer en het sociaal recht op basismobiliteit worden opgenomen. In de beheersovereenkomst met De Lijn wordt bepaald dat de vervoersmaatschappij een beleidsplan opstelt tot systematische en gefaseerde invoering van de basismobiliteit. Die invoering zal gelijkmatig gespreid zijn over de Vlaamse provincies en afgerond worden tijdens deze regeerperiode. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de verschillen in behoeften tussen het openbaar vervoer in grootsteden, centrumsteden en op het platteland.

- **Uitbouw van het openbaar (voor)stadsvervoer**

Om de (auto)mobiliteit in Antwerpen en Gent te verlichten moet het tram- en busnet in en naar de eerste en tweede gordel rond deze steden verder worden uitgebouwd tot op een hoog kwaliteitsniveau. Ook in de overige regionale steden zijn specifieke maatregelen noodzakelijk. Hierbij moeten voor bus en tram doorstromingsmaatregelen worden genomen.

De parkeercapaciteit moet strikt worden beheerst en ook via andere maatregelen moet het gebruik van de auto worden ontraden.

Daarnaast zullen, in samenspraak met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale overheid en de vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC, ...), de nodige initiatieven worden genomen om een belangrijke aanzet te geven tot de realisatie van het gewestelijk expresnetwerk rond Brussel, waarbij het stads- en streekvervoer in en rond Brussel aanzienlijk zal worden versterkt en aantrekkelijker gemaakt, onder meer door een aanvullend aanbod, de verbetering van de doorstroming en de integratie van de tarieven. Het akkoord dat terzake door de vorige Vlaamse regering werd getekend, moet gehonoreerd worden.

Ter ondersteuning van de voorstadsnetten zal in overleg met de lokale besturen gestreefd worden naar de uitbouw van park-and-ride-voorzieningen aan de rand van de steden.

#### • **Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer**

Er zullen maatregelen worden genomen, die de veiligheid van de bestuurders en klanten van OV-voertuigen ten goede komen.

#### • **Invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65+**

Aan bepaalde doelgroepen zullen gunstige prijsvoorwaarden worden aangeboden, die de drempel naar het openbaar vervoer zullen verlagen en het gebruik ervan aanmoedigen:

- tariefverminderingen voor 'trouwe gebruikers' - zoals abonnees, mindergegoeden en sociaal zwakkeren,
- gratis vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar en 65+'ers.

#### • **Realiseren van ontbrekende schakels**

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de wegen ingedeeld in categorieën, met de bedoeling het wegennet zo goed mogelijk te kunnen inrichten. Bij die indeling wordt selectief voorrang gegeven aan de bereikbaarheid of aan de leefbaarheid. Om de wegen te laten beantwoorden aan de kenmerken van de voorziene categorieën ontbreken op dit ogenblik nog schakels of moeten nog heel wat aanpassingen gebeuren.

Binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal een prioriteitenlijst worden opgesteld, waarbij de efficiëntie van de investeringen in aanvullende weg- en waterinfrastructuur wordt afgewogen. Daarbij zal in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader vormen.

Nog tijdens deze legislatuur zouden enkele projecten moeten worden opgestart op basis van publiek-private samenwerking.

#### • **Structureel onderhoud van de wegen**

De autosnelwegen zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 en zijn aan structureel onderhoud toe. Visuele inspectie én metingen van de stroefheid, de spoorvorming, de vlakheid tonen aan dat onderhoudswerken nodig zijn om het wegennet op een gewenst kwaliteitsniveau te brengen en te houden. Er is behoefte aan een systeem dat toelaat het geschikte ogenblik te bepalen voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan de infrastructuur: een systeem van 'pavement management'

- **Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet**

Om een modale verschuiving van de weg naar de binnenvaart mogelijk te maken, moeten knelpunten in het bestaande waterwegennet weggewerkt worden. Aandacht moet vooral gaan naar de flessenhalzen in de hoofdvaarwegen. De verbinding van de Vlaamse havens met het Seinebekken en hun ontsluiting richting Albertkanaal moet worden verbeterd.

- **Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg**

De bevaarbaarheid en diepgang van de centrale assen van het waterwegennet moet worden op peil gehouden. Dat moet gebeuren door het wegwerken van de structurele achterstand inzake onderhoud. Om budgettaire redenen zijn dringende werken vaak vooruitgeschoven. Dat nog langer doen, zou de bevaarbaarheid van de waterwegen ernstig in het gedrang brengen. Het gaat hier zowel om grote onderhouds- als om vervangingswerken aan de infrastructuur. Inzake onderhoudsbaggerwerken moet een duurzaam evenwicht gevonden worden tussen zorg voor het milieu en instandhouding van de toegelaten diepgang.

- **Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart**

Door het invoeren van verkeersbegeleiding in de binnenvaart moeten vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en moet een vlotte en veilige scheepvaart mogelijk worden gemaakt. Gegevens over schip en lading moeten met het schip meereizen of zo mogelijk zelfs voorafgaan. Zo moeten ladingen permanent kunnen worden gelokaliseerd. Zo kunnen de waterwegbeheerders de schepen ook beter begeleiden. Bovendien zullen systemen, die vraag en aanbod zo direct mogelijk met elkaar in contact brengen, de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer over de binnenwateren verhogen.

- **Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk**

Op de centrale assen in het waterwegennet moeten de bedieningstijden van de bruggen en sluisen worden uitgebreid, met het oog op gegarandeerde vaartijden. Faciliteiten voor schippers en hun bemanning moeten worden uitgebouwd. Nieuwe vormen van communicatie moeten worden ingezet. Een betere, betrouwbare dienstverlening moet een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart mogelijk maken.

- **Garanderen van de maritieme toegankelijkheid**

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld. Rekening houdend met veiligheids- en ecologische criteria moet de maritieme toegankelijkheid van de havens worden gegarandeerd, waarbij de eigenheid van iedere haven als uitgangspunt wordt gehanteerd.

- **Verminderen van de aanloopkosten in de havens**

Een vermindering van de aanloopkosten moet de Vlaamse havens nog aantrekkelijker maken. Dit kan onder meer gebeuren door het drukken van de kosten van het loodsen en beloodsen van de zeeschepen. Deze acties moeten gekaderd worden in een gemeenschappelijk vaarwegbeheer met Nederland.

---

## Kritische succesfactor 3: Waar moet dat naartoe ?

In de wriemelende verkeersmassa gaat het er nog al te vaak wat stuurloos aan toe. De infrastructuur en de aangeboden vervoersalternatieven worden niet optimaal gebruikt. Ook dat heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en het milieu. Het beleid moet daarom een 'verkeersregelkamer' zijn, van waaruit mensen duidelijk gemaakt wordt hoe ze hun verplaatsingen het best organiseren. Het aanbieden van alternatieven voor het auto- of vrachtwagenverkeer op zich is niet genoeg. Trams en bussen horen geen lucht, maar passagiers te vervoeren. Het aanleggen van wegen, sporen en vaarwegen is op zich evenmin voldoende. Het oordeelkundig gebruik ervan moet worden gestimuleerd en duidelijk gemaakt.

Een zo goed mogelijk gebruik van middelen en infrastructuur kan alleen door goed uitgekiend verkeer- en vervoermanagement, niet alleen in normale situaties, maar ook bij ongevallen, incidenten en wegeniswerken.

Zo moeten storingen in het verkeer worden vermeden en een betere doorstroming worden gegarandeerd. De bezettings- en beladingsgraad van de vervoermiddelen moet worden verhoogd. De infrastructuur moet beter worden benut. Het beleid moet het gebruik van alternatieve vervoermiddelen sterker aanmoedigen. Uiteindelijk moet de groei van het wegverkeer dalen.

Het voldoen aan deze voorwaarden wordt nagestreefd via de volgende strategische projecten:

- **Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica**

In het mobiliteitsbeleid moeten de mogelijkheden die geboden worden door de informatietechnologie zo goed mogelijk worden benut. In de allereerste plaats gaat het hier om multimodaal verkeersbeheer waarbij - zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer - telematica wordt ingezet op de hoofdwegen en de secundaire wegen binnen de stedelijke gebieden. Daaronder worden ook systemen uitgebouwd van multimodale verkeersinformatie en verkeersregeling. Daarvoor moet men kunnen beschikken over actuele en aangepaste informatie en is er nood aan een volwaardig Vlaams verkeerscentrum.

- **Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie**

Als intelligente systemen in individuele voertuigen gecombineerd worden met het werk in het Vlaams verkeerscentrum, kan aan de weggebruikers een hele reeks diensten aangeboden worden. Het gaat onder meer om verkeersinformatie op maat, 'on-board' diagnose, tele-onderhoud, navigatie en dynamische routegeleiding, assistentie bij noodoproepen, elektronische voertuigidentificatie, automatische voertuiggeleiding,...

- **Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers**

Een goede communicatie met de weggebruikers is nodig in geval van wegenwerken die grote hinder veroorzaken of bij werken die gelijktijdig met andere opdrachtgevers zijn gepland. Goede planning en gerichte informatie zouden baat vinden bij de uitbouw van een databank van binnen een regio uit te voeren werken.

Ook om de weggebruikers goed te informeren over de berijdbaarheid van de wegen, de geplande strooiacties en andere maatregelen, moeten 's winters heel wat gegevens worden verzameld en verwerkt. Een intern communicatieplan is in opmaak. Ook de externe communicatie moet worden versterkt.

- **Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer**

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

- **Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen**

Net zoals de toegankelijkheid van de wegen, moet ook de toegankelijkheid van de waterwegen een beleidszorg vormen. Om de bestaande capaciteit zo goed mogelijk te benutten, moeten er voldoende kaaimuren zijn, waar goederen kunnen worden overgeslagen. Doordachte inplanting ervan moet de combinatie van verschillende vervoerswijzen, de intermodaliteit, bevorderen. Door het aanbieden van die faciliteiten moet het gebruik van de waterwegen worden aangemoedigd.

## Kritische succesfactor 4: Recht op de trappers

In het verleden is te weinig aandacht besteed aan en te weinig geïnvesteerd in alternatieve vervoermiddelen. Dat geldt voor het openbaar- en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer; het geldt ook voor de zachtste verplaatsingsvormen die we kennen: stappen en fietsen. Ook voor die vervoersvormen moet het beleid recht op de trappers.

Fietsen en te voet gaan moeten worden aangemoedigd: voor wie het fysiek aankan zijn het verplaatsingsmogelijkheden die alleen maar de aanschaf van schoenen of een fiets vereisen, ze dragen zo bij tot een betere leefbaarheid en van negatieve gevolgen voor milieu en natuur is niet of nauwelijks sprake. Fietsen en stappen moeten daarom financieel aantrekkelijk worden gemaakt.

Voetgangers en fietsers moeten ook kunnen rekenen op infrastructuur en accommodaties die aan hun mogelijkheden en beperkingen zijn aangepast.

Bijzondere aandacht verdient hun kwetsbare positie tegenover het gemotoriseerde verkeer. In Vlaanderen vormen fietsers 14 procent van de verkeersslachtoffers, voetgangers 7 procent. Voor voetgangers die bij een ongeval betrokken raken, is de kans om het ongeval te overleven bovendien de helft kleiner dan bij automobilisten. De veiligheid van voetgangers en fietsers moet dus worden verhoogd door aangepaste infrastructuur en door regelgeving die hen beter beschermt. Het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers moet dalen, fietsen en stappen moet comfortabeler worden. En daardoor moet er uiteindelijk weer meer worden gefietst of gestapt.

Met die voorwaarden zijn als strategische projecten verbonden:

- **Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen**

Door de toenemende druk van het verkeer en de lintbebouwing in Vlaanderen moet gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Vlaanderen telt nog een groot aantal doortochten die moeten worden heringericht. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld. Dat zal gebeuren op basis van een objectieve rangschikking en selectie en zal rekening houden met de beschikbare middelen.

- **Herinrichten van zwarte punten en zones**

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten een groot aantal zwarte punten en zwarte zones systematisch worden weggewerkt. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld op basis van een objectieve rangschikking en selectie. Dat meerjarenplan zal rekening houden met de beschikbare middelen

- **Het realiseren van fietspadennetwerken**

Er zijn al heel wat fietspaden compleet of gedeeltelijk aangelegd of veiliger gemaakt. Er moeten bijkomende fietspaden worden aangelegd in functie van het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Ze moeten deel uitmaken van de fietspadennetwerken die door de provincies worden uitgetekend. Ook jaagpaden, oude spoorwegzaten en recreatieve fietsroutes kunnen selectief in die netwerken worden opgenomen. Vooral waar ze een alternatief bieden voor fietsroutes langs drukke of gevaarlijke verkeersaders moeten ze in het fietsbeleid worden ingeschakeld, zeker daar waar milieu en landschap niet worden verstoord.

Daarnaast halen ook fietsers en voetgangers voordeel uit andere strategische projecten, zoals die rond basismobiliteit en het convenantbeleid.

## Kritische succesfactor 5: De lucht in

Als we er niets aan doen, zal het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van schadelijke stoffen blijven stijgen - zelfs al zijn de voertuigen en brandstoffen de jongste jaren een pak schoner geworden. Die ontwikkeling houdt gezondheidsrisico's in en is slecht voor het milieu. Bovendien hebben we internationale afspraken gemaakt, die ook Vlaanderen verplichten de uitstoot van bepaalde stoffen te verminderen.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid kan hier op verschillende manieren toe bijdragen. Door in te grijpen in de hoeveelheid verkeer en ervoor te zorgen dat mensen meer kiezen voor milieuvriendelijkere vervoervormen. Maar ook door ingrepen op het rijgedrag, door ingrepen in de inspectie en het onderhoud van voertuigen.

Het beleid moet ook de snellere vervanging van oude (vuilere) wagens door nieuwe en schonere wagens aanmoedigen en meer algemeen gericht zijn op een conversie van het wagenpark in de richting van schonere voertuigen. Daardoor moet bereikt worden dat het verkeer minder schadelijke stoffen de lucht inblaast.

Tot het beantwoorden aan die voorwaarden kunnen volgende strategische projecten bijdragen:

- **Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM - De Lijn**

Proefprojecten moeten worden opgezet voor het testen van brandstoffen die in het openbaar vervoer de huidige generatie dieselbrandstof vervangen en/of op het vlak van uitlaatkwaliteit verbeteren. Hetzelfde geldt voor andere systemen die het gebruik van de voertuigen in het openbaar vervoer milieuvriendelijker maken.

- **Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren**

Het in gebruik nemen van nieuwe, milieuvriendelijker technologie die reeds de testfase heeft doorstaan, moet worden gestimuleerd. Dit geldt voor alle voertuigtypes, zowel in het privé- als in het openbaar vervoer.

- **Snelheidsregulerende maatregelen nemen**

Voertuigen uitrusten met intelligente ‘snelheidsadapters’ laat toe hun maximumsnelheid automatisch aan te passen aan het geldende snelheidsregime. Met dezelfde techniek kunnen ook de snelheden van voertuigen op autosnelwegen worden geharmoniseerd. Dat is van belang, omdat een rustig en harmonieus rijgedrag de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt. In de eerste plaats zal worden nagegaan of deze maatregelen daadwerkelijk het gewenste effect hebben. Indien ze inderdaad goed scoren, zal in overleg met de federale overheid worden nagegaan hoe deze intelligente snelheidsadapters kunnen worden ingevoerd.

- **Geluidsbeperkende maatregelen nemen**

Geluidsmetingen geven aan dat geluidshinder een groeiend probleem is. Door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen in zowel woon- als stiltegebieden kan dat probleem worden aangepakt. Dat kan op verschillende manieren. Het gebruik van geluidsarme wegverharding is zeker het meest aangewezen middel: het pakt de bron van de hinder aan. Geluidswerende muren of natuurlijke elementen als geluidswallen zijn iets minder doelmatig, maar kunnen makkelijker in de omgeving worden ingepast.

## **Kritische succesfactor 6: Van klaverbladen en klaverbladen**

Vlaanderen heeft een dichte verkeersinfrastructuur. Als al niet alle wegen naar Vlaanderen leiden, dan lopen er zeker veel door. Er zijn bijna even veel klaverbladen als klaverbladen. De verwachte groei in de mobiliteit maakt dat we die infrastructuur zullen nodig hebben én zo goed mogelijk gaan moeten gebruiken.

De plaats en de manier waarop de infrastructuur worden aangelegd, bepalen of mensen dat in de omgeving als storend en onveilig ervaren. Dat geldt zowel voor het stedelijk milieu als voor de open ruimte. Een goed doordachte aanleg van infrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor een beleid dat gericht is op verkeersleefbaarheid, veiligheid en milieu- en natuurbehoud.

Dat betekent dat de inpassing van infrastructuur verkeersplanologisch goed moet worden onderbouwd. De aanleg ervan moet ook beter in het lokale ruimtelijke beleid worden ingepast. Door een goeie inrichting moeten ook de biodiversiteit en andere bestaande natuurwaarden worden behouden of zelfs verbeterd. Zowel in als buiten de stad moeten zorg voor vormgeving, aankleding, groen,... tot resultaat hebben dat de verkeer- en vervoerinfrastructuur zo weinig mogelijk storen. En dat de duurzaam mobiele burger nog zijn klavertje-vier kan vinden.

Strategische projecten die hiermee te maken hebben, zijn:

- **Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aangepaste investeringen**

Door het nemen van infrastructurele en andere maatregelen moeten de inpassing van het openbaar vervoer in de omgeving en de veiligheid ervan worden verzekerd.

- **Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen**

Zoals hierboven aangegeven (zie kritische succesfactor 4) moet bij de herinrichting van de doortochten gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Daarmee moet in het aangekondigde meerjarenplan rekening worden gehouden.

- **Versnippering van de ruimte door verkeer- en vervoerinfrastructuur tegenaan**

Van bij de start van een project inzake verkeer- en vervoerinfrastructuur moet worden gezocht naar een zo klein mogelijke versnippering van de ruimte. Bij bestaande infrastructuur moeten maatregelen worden genomen om de versnippering zo veel mogelijk teniet te doen. Het bestaande vademecum 'Natuurtechnische Milieubouw' kan hierbij dienst doen als vertrekpunt. Op basis van zogenaamde multicriteria-analyse en de methodiek van de kwetsbaarheidanalyse is in Vlaanderen het 'ARC-MER'-instrument op punt gesteld. Dat moet toelaten om nieuw aan te leggen infrastructuur zo goed mogelijk in te passen in de omgeving, rekening houdend met ecologische en landschappelijke argumenten.

- **Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen**

Door bermbeheer kunnen de ecologische potenties in en rondom bermen de komende jaren zoveel mogelijk tot ontwikkeling komen en worden opgewaardeerd. Tegen eind 2001 zal een bermbeheersplan worden opgesteld voor alle hoofdwegen. Na evaluatie daarvan, kan nadien ook een bermbeheersplan voor de primaire wegen worden opgesteld.

- **Strooizouten oordeelkundig gebruiken**

Oordeelkundig preventief strooien vergt minder zout dan even oordeelkundig curatief strooien. Om te kunnen beslissen wanneer preventief strooien aangewezen is, is goede en betrouwbare informatie nodig. Daarom zal verder werk worden gemaakt van een performant informatiesysteem voor weersvoorspellingen, strooi-beheer en route-indeling. Binnen de winterdienst kan goede doorstroming van informatie een minimaal zoutverbruik mogelijk maken.

- **Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen**

Waterwegen dienen niet alleen om op te varen. Ze hebben ook andere functies: wateraanvoer, natuur, recreatie, open ruimte,... Die functies moeten op elkaar worden afgestemd, telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. De gewenste combinatie kan na maatschappelijke discussie in afdwingbare functieplannen worden vastgelegd.

- **Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer**

Het huidige waterpeilbeheer kiest niet langer voor bescherming tegen een bepaalde waterstand, maar voor bescherming tegen schade. Op sommige plaatsen is die schade beperkt. In sommige natuurgebieden kunnen overstromingen zelfs positieve effecten hebben. Elders, zoals in dicht be-

volkte gebieden, moeten ze absoluut worden vermeden. Overstromingen moeten in de toekomst dus gecontroleerd gebeuren, op plaatsen waar dat verantwoord is. Zo kan een goede verhouding tussen maatschappelijke meerwaarde en kostprijs worden gerealiseerd.

## Kritische succesfactor 7: Iedereen klikvast

---

Een bereidwillige verkeersagent mag nog zo met zijn lichtknuppel staan zwaaien, als niet iedereen zijn signaal opvolgt - of niet weet wat hij bedoelt - komen er toch ongelukken van. Mobiliteitsbeleid is niet de zaak van één minister of departement alleen. De bevoegdheden zijn verspreid over verschillende bestuursniveaus. Beleid op andere domeinen kan grote invloed hebben op de mobiliteit. En op het terrein zelf zijn naast de overheden vanzelfsprekend heel wat bedrijven, instellingen en organisaties actief. Alleen goede samenwerking tussen al die partijen en concrete, klikvaste afspraken maken op het vlak van duurzame mobiliteit tastbare resultaten mogelijk.

Het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt duidelijk hoe Vlaanderen vorm wil geven aan de mobiliteit. Daarbij wordt uitgegaan van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat op zijn beurt aangeeft hoe Vlaanderen met zijn eigen ruimte wil omspringen. De afspraken moeten binnen beide beleidsplannen kaderen. Wie wat mag en moet doen, moet eenduidig worden vastgelegd. En uiteraard moeten afspraken worden nageleefd. Alleen zo kan een samenhangend beleid tot stand komen, kunnen projecten in echte resultaten uitmonden en kunnen investeringen hun doel treffen.

Ook aan deze voorwaarden zijn strategische projecten gekoppeld:

### • Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Met het jaar 2010 als horizon moet een Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgesteld. Dat zal dienen als toetsingskader voor de mobiliteitsplannen op de onderliggende bestuursniveaus. Het doel van het Mobiliteitsplan is een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Daarom moet het Mobiliteitsplan aan de strategische doelstellingen, zoals ze geformuleerd zijn in het Strategisch Plan, tegemoet komen. Aan het Mobiliteitsplan moet een integrale effectrapportering worden gekoppeld. Die moet toelaten het plan te toetsen aan zijn effecten op het terrein.

### • Verder uitbouwen van het convenantbeleid

De mobiliteitsplanning en het convenantbeleid moeten verder decretaal worden onderbouwd. Het principe van de moederconvenant en de bijaktes moet voortdurend worden geëvalueerd. Dat moet een kwaliteitsvol beleid opleveren, gericht op doelmatigheid en efficiëntie, onder meer in het openbaar vervoer. Op basis van die voortdurende beoordeling moeten de procedures worden aangepast. Het gamma aan bijakten in het convenantbeleid wordt in eerste instantie uitgebreid met bijakten ten bate van fietsers en voetgangers. Die bijakten gaan over het herinrichten van schoolomgevingen en het verder uitbouwen van de fietspadennetwerken, zoals ze door de provincies worden uitgetekend.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient ook als toetssteen voor het bijsturen van de lokale mobiliteitsplannen, die worden opgesteld in het kader van het convenantbeleid. Nu reeds stelt met vast dat in de gemeentelijke en provinciale mobiliteitsplannen het scenario 'duurzame mobiliteit' niet ver genoeg is uitgewerkt in de richting van ook echt 'duurzame oplossingen'. Bovendien streven de beleidsplannen onvoldoende een goed uitgebouwd scenario 'openbaar vervoer' na.

Uit een eerste en summier beoordeling van de lokale mobiliteitsplannen blijkt ook dat op het lokale niveau te weinig gebruik wordt gemaakt van inzichten uit het vervoermanagement. Het is nochtans belangrijk dat die invalshoek ook in het kader van de lokale mobiliteitsconvenants wordt gerespecteerd. Daarom is een verkenning nodig van de mogelijkheden van vervoermanagement en de manier waarop het lokaal kan geoperationaliseerd worden.

#### • **Toe zien op de naleving van het convenantbeleid**

De verantwoordelijkheid van elke partner van het mobiliteitsconvenant, om te komen tot een hogere projectdoelmatigheid, wordt vastgelegd in bindende afspraken. Er moet op worden toegezien dat die afspraken werkelijk worden nageleefd en dat het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden ook echt wordt benut.

#### • **Bindende afspraken maken met de federale overheid**

Met de federale overheid moeten afspraken worden gemaakt over volgende aspecten van het mobiliteitsbeleid:

- Het integreren van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs
- De gewenste taakstellingen inzake vervoer van personen en goederen per spoor
- Het verkeershandhavingsbeleid
- Bijstellingen aan de verkeerswetgeving
- Het fiscaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer.

#### • **Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld**

Met werkgevers- en werknemersorganisaties moeten afspraken worden gemaakt, die moeten toelaten het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer in te perken en te heroriënteren. Ook onder meer inzake het stimuleren van intermodaal vervoer en de manier waarop arbeid in de tijd is georganiseerd moet aan afspraken worden gewerkt.

#### • **Bindende afspraken maken met de andere gewesten**

Met de andere gewesten moeten afspraken worden gemaakt over:

- Het uitbouwen van het gewestelijk expresnet in en rond Brussel
- Het invoeren van een uniform tariefsysteem in en rond Brussel - dit in samenspraak met de N.M.B.S., de T.E.C., de M.I.V.B. en de V.V.M. – De Lijn.

---

## **Kritische succesfactor 8: Geen eenzame fietser**

Diezelfde brave verkeersagent mag nog zo enzovoort: als iedereen de andere kant uitkijkt, staat hij zich alleen maar nutteloos druk te maken. Beleid kan alleen maar succes hebben als er in de samenleving een draagvlak voor bestaat, als liefst iedereen meewil. Beleid voeren is geen zaak van eenzame fietsers. Scoren op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieuhinder is alleen mogelijk als de burgers en de bedrijven bereid zijn om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.

Die aanpassing moet op nogal wat terreinen tegelijk gebeuren: waar ga ik wonen, waar vestig ik mijn bedrijf, wanneer wil ik de deur uit, zou ik de auto wel nemen, moet ik per se zo 'sportief' rijden, zou ik niet beter even rusten in plaats van doorrijden, heb ik mijn vrachtwagen niet te vol geladen,...? Allemaal schijnbaar simpele vragen, maar waarop het antwoord van doorslaggevend belang is voor het realiseren van duurzame mobiliteit.

Daarom zijn gerichte communicatie naar de bevolking en alle betrokken doelgroepen en een goed gestructureerde inspraak noodzakelijk. Mobiliteitsbeleid gedijt het best bij wederzijdse verstandhouding. Toch kunnen 'zachte' maatregelen wellicht niet alle problemen oplossen en zal de overheid ook haar toevlucht moeten nemen tot hardere, ontradende maatregelen. Maar ook dan is het van uitermate groot belang dat het waarom van die maatregelen wordt uitgelegd en goed overkomt.

Al die redenen onderstrepen het belang van drie strategische projecten:

- **De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten**

En Mobiliteitsraad Vlaanderen moet worden opgericht. Die mobiliteitsraad moet het draagvlak voor een duurzaam mobiliteitsbeleid versterken en - geconfronteerd met de te eenzijdige socio-economische benadering - een trendbreuk bewerkstelligen.

- **Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging**

Een mentaliteitswijziging in de richting van duurzame mobiliteit kan er alleen komen door een evenwichtig opgebouwde communicatie, die zich bedient van moderne communicatiemiddelen. Er moeten doelgerichte informatie-, promotie- en imagocampagnes worden georganiseerd.

- **Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem**

Door het aanbieden van informatie over alternatieve verplaatsingen, zoals over deur-tot-deur-verplaatsingen met het openbaar vervoer, combinatie van verplaatsingen met de auto en het openbaar vervoer,... kan het gedrag van de burger worden bijgestuurd. Een informatiesysteem dat daarop gericht is, moet ontwikkeld worden. Het moet ook doorzichtig informatie bieden over het door de overheid gevoerde beleid en een interactief discussieplatform bieden.

---

## Kritische succesfactor 9: En ook geen witte olifanten

Koken kost geld, een goed mobiliteitsbeleid voeren ook. In vergelijking tot de omvang van de problematiek en de veelheid aan doelstellingen - bereikbaarheid, voldoende verplaatsingsmogelijkheden, leefbaarheid, veiligheid, milieu- en natuurbehoud - zijn de beschikbare middelen zelfs behoorlijk beperkt. Voor witte olifanten is daarom op Vlaamse wegen geen plaats.

De overheid moet eenduidig kiezen waarvoor ze haar geld wil inzetten. Prioriteiten moeten worden vastgesteld en verantwoord. Uitgaven moeten met een zo hoog mogelijk rendement gebeuren, kosten moeten doorzichtig worden aangegeven. Daarom moet worden afgestapt van historisch gegroeide verdeelsystemen waarbij budgetten nodeloos versnipperd worden.

Voor elk van de verschillende vervoerswijzen is een selectief investeringsbeleid nodig, voor elk ervan moet het geld op basis van objectieve criteria worden besteed. Tenslotte moet het effect van de bestedingen worden geëvalueerd.

Daarvoor zijn er volgende strategische projecten:

- **Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur**

Prioriteiten moeten aangeven hoe de beperkte middelen het best worden gebruikt. De reeds beschikbare behoeftenanalyse moet worden verfijnd en uitgebreid. Zo moet een methode worden ontwikkeld, waarmee prioriteiten kunnen worden aangeduid voor de realisatie van de ontbrekende schakels in de weginfrastructuur. Ook het aanduiden van prioriteiten voor de aanleg van fietspaden moet worden verfijnd.

- **Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM - De Lijn**

Bij de VVM - De Lijn moet een transparant systeem van beheersinformatie worden opgezet volgens de moderne eisen die aan zo'n systeem worden gesteld. Het moet rekening houden met de diverse activiteiten en functies van de VVM - De Lijn en de diverse plaatsen waar en processen waarlangs ze worden verwezenlijkt.

- **Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM - De Lijn**

Om ook bij investeringswerken bij de VVM - De Lijn het geld zo goed mogelijk te gebruiken, moet een methode van behoeftenanalyse op punt worden gesteld. Dat moet gebeuren naar analogie met de behoeftenanalyse voor de weginfrastructuur.

- **Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging**

Beleidsbeslissingen met vergaande budgettaire gevolgen moeten aan een zo ruim mogelijke afweging worden onderworpen. Deze afweging overstijgt de klassieke milieu-effectrapportering of de kosten-batenanalyse. Ze neigt eerder naar een globale of maatschappelijke impactanalyse. Alle onderdelen van de verplaatsingsketen worden hierbij betrokken. De afweging gebeurt voor de verschillende modi.

---

## Kritische succesfactor 10: Niet van wind alleen

Het nodige geld moet er natuurlijk wel zijn. Mobiliteitsbeleid is helaas geen zeilboot, die van wind alleen vooruitgaat. Het gaat trouwens niet alleen om geld, maar ook om mensen en werkinstrumenten.

Zoals eerder al vermeld, zijn in het verleden investeringen in infrastructuur en vooral in alternatieve vervoermiddelen al te vaak uitgebleven. Daarom boksen we nu op tegen een ernstige achterstand. Die achterstand wegwerken zou in gelijkblijvende omstandigheden al een hele klus zijn. Met de verwachte mobiliteitsgroei vergt dat - willen we vermijden dat de zaak verder uit de hand loopt - zeker omvangrijke investeringen. Daarom moeten extra financiële middelen worden vrijgemaakt. Ook alternatieve financieringssystemen moeten, waar aangewezen, extra ruimte kunnen bieden.

Ook in mensen, die het mobiliteitsbeleid moeten waarmaken, moet worden geïnvesteerd. De personeelskaders moeten aan de ambitieuze taakstelling worden aangepast. Een gerichte opleiding moet het personeel voor zijn taken wapenen. Het personeel moet bovendien over de goede werkinstrumenten kunnen beschikken. Een goed gestuurd beleid veronderstelt degelijke instrumenten voor analyse, handhaving en bijstelling.

Met het realiseren van deze voorwaarden hangen vijf strategische projecten samen:

- **Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek - private samenwerking**

De overheid heeft niet genoeg geld om op haar eentje belangrijke werken en onderhoudsactiviteiten te kunnen uitvoeren. Daarom moet gestreefd worden naar vormen van publiek - private samenwerking. Die moeten op een gepaste manier worden voorbereid en georganiseerd. De vorm van die samenwerking moet in functie staan van de aard van het project of van de dienst die men wil uitbesteden.

- **Ontwikkelen van een intern informatiesysteem**

Er moet een intern informatiesysteem komen dat de administraties en de VOI's steun biedt bij hun beleidsvoorbereidende en -uitvoerende taken. Voortdurend moeten gegevens worden verzameld over, onder meer, de mobiliteitsvraag en het verplaatsingsgedrag. Die gegevens moeten zo doorzichtig mogelijk via databanken ter beschikking worden gesteld. Hierbij is samenwerking tussen alle betrokken instanties nodig.

- **Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem**

Een monitoringsysteem inzake mobiliteit moet worden opgebouwd. Geregeld moet daarover worden gerapporteerd. De indicatoren, opgesomd in het Strategisch Plan 'Mobiliteit en Openbare Werken' moeten worden geoperationaliseerd, over hun verloop moet worden gerapporteerd. Op basis van verschillende mobiliteitsscenario's moeten toekomstprojecties worden gemaakt.

- **Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen**

Als taakstellingen verschuiven en behoeften wijzigen, moet het personeelskader daaraan soepel kunnen worden aangepast. Daarom moet de interne mobiliteit van het ambtenarenkorps vergroten. Nieuwe aanwervingen waarmee aan behoeften aan specifieke deskundigheid wordt voldaan, moeten tot de mogelijkheden behoren.

- **Opleiding en vorming**

Er is in Vlaanderen dringend behoefte aan een dagopleiding Verkeer en Vervoer zowel op hogeschoolniveau als universitair niveau. Op universitair niveau start in januari 2000 een postacademische opleiding verkeerskunde. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde stelt een budget ter beschikking voor het uitschrijven van een curriculum op hogeschoolniveau. Vanaf 2002 is het dan mogelijk, na opheffing van het moratorium in kader van decreet X en na goedkeuring door Onderwijs, om te starten met een meerjarige dagopleiding in het hoger onderwijs buiten de universiteit.

Deze strategische projecten zijn in het bijzonder met de ‘kritische succesfactor 10’ verbonden. Daarnaast moet het duidelijk zijn dat ook al eerder genoemde projecten zoals de inpassing van infrastructuur in de open ruimte, de verdere uitbouw van het convenantbeleid, uitbouw van behoeftenanalyse, ontwikkelen van een tot de gebruiker gericht informatiesysteem,... allemaal aspecten in zich dragen die te maken hebben met het feit dat alleen met voldoende en aangepaste middelen beleid een kans op succes maakt.

Hebt u een vraagje voor de Vlaamse overheid?  
U krijgt van ons meteen een antwoord.  
Of we wijzen u de weg...



**Samenstelling**

Kabinet van de minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

**Realisatie**

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Administratie Kanselarij en Voorlichting

**Verantwoordelijk uitgever**

Administratie Kanselarij en Voorlichting  
Armand De Troyer  
Directeur-generaal  
Boudewijnlaan 30  
1000 Brussel

**U vindt de digitale versie van de beleidsnota's op:**

<http://www.vlaanderen.be/regering/beleidsnota>

**Vormgeving**

Afdeling Communicatie en Ontvangst  
Die Keure

**Depotnummer**

D/2000/3241/038

**Druk**

Die Keure, Brugge







