

Verslag

Stakeholderoverleg Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Dag 1: 25 april 2017, Antwerpen

Inleiding

Opzet stakeholderoverleg dag 1:

- Een bundeling van inzichten, bekommernissen, accenten, opmerkingen en suggesties van het maatschappelijk middenveld in functie van het finaliseren van het ontwerp mobiliteitsplan door Strategische Planningscommissie.
- De voorgestelde beleidsdoelen (2030) en de bijhorende concrete streefdoelen zijn getoetst op hun belangrijkheid en ambitieniveau.
- Meer duidelijkheid en onderling begrip bij de verschillende stakeholders voor de verschillende belangen en impact die deze beleidsdoelstelling zullen hebben.
- Materiaal als opstap naar concrete maatregelen (voor dag 2).

Doelstelling 1: Uitstekende bereikbaarheid

Gemiddelde score ambitieniveau: gemiddeld 2,5 à 3

Zorg voor wervende, ambitieuze, meetbare doelstellingen die gestaafd worden door accurate data.

- “Fors” kwantificeren, “forse vermindering van verliezen” is te vrijblijvend.
- Formuleren van meetbare doelstellingen en het gebruik van cijfers om deze doelstellingen te staven. Er worden op dit moment te weinig indicatoren aangewend. Er leeft een bezorgdheid dat er een gebrek aan accurate data is.
- Het ontbreekt aan kwalitatieve doelstellingen.
- Deze selectie van streefdoelen geeft geen garantie op betere bereikbaarheid, als deze streefdoelen bereikt zijn wil dit nog niet automatisch zeggen dat de beleidsdoelstelling bereikt is.
- Deze doelstellingen zijn niet aantrekkelijk, niet wervend, niet oplossend, wat als mensen later geen auto meer wille? De doelstellingen en acties zijn onvoldoende futureproof.
- Ambitie op Europees niveau formuleren, een top 3?
- 2030 naar 2050 is een kleine stap vooruit.
- De doelstelling houdt veel te weinig een keuze in. Iedereen kan zich vinden in de formulering ervan. Een goede doelstelling maakt keuzes en heeft zowel voor- als tegenstanders.
- Denk innovatiever, meer outside the box. De doelstellingen en streefdoelen zijn te zeer gericht op de huidige situatie.

Belang van selectieve bereikbaarheid

- Het is niet mogelijk en niet zinvol om een doelstelling te formuleren die altijd, overal en voor alle modi geldt. Er zijn verschillen tussen stedelijk gebied en platteland, per modus, volgens tijdstip,...
- Het is beter om te gaan voor een selectieve bereikbaarheid. Welke bereikbaarheid willen we op welk tijdstip, op welke locatie, voor welke modus?
- De formulering van de doelstelling is te zeer gericht op de auto en dan nog negatief naar de auto toe. Momenteel ontbreken nog doelstellingen en streefdoelen voor fiets en voetgangers.
- De formulering van de doelstelling is momenteel te sterk gericht op het aanbod. Het is nodig om ook doelstellingen te formuleren over de vraag.
- De formulering van de streefdoelen is te eenvoudig. De dynamiek openbaar vervoer versus auto is veel complexer dan in de streefdoelen is weergegeven.
- De doelstelling houdt enkel rekening met mobiliteit tussen knooppunten, terwijl de mobiliteit IN de knooppunten (bv. Steden) even belangrijk is.
- Durf ambitieuze doelstellingen formuleren voor voetgangers en fietsers.

Nood aan betrouwbare reistijden en vermindering van verliesuren:

- De commerciële snelheid in Stads- en streekvervoer moet met 150% stijgen voor betere reistijden.
- Betrouwbare reistijden: er staat niets over de modal shift (minder auto, meer sharen, meer fiets).
- Stiptheid is belangrijk zodat wachttijden kunnen dalen.
- Op het hoofdwegennet bedragen verliesuren minder dan 5% van het aandeel voertuigkm
Wat met verliesuren op het onderliggend wegennet?
- Verliesuren doen dalen is positief want die tijd kan dan anders ingevuld worden.
- Een forse vermindering van verliesuren op alle (hoofd)transportnetwerken maar dit mag niet de enige focus zijn, het moet dieper gaan! Niet alleen de hoofdtransportassen moeten worden bekeken, het mobiliteitsplan moet ook aandacht hebben voor het onderliggend infrastructuurnet, in samenhang met het hoofdnet.
- Frequentie van het openbaar vervoer toevoegen.
- Gezien de economische groeiverwachtingen is een forse daling van verliesuren zeer ambitieus.
- Bereikbaarheid is meer dan verliestijd voor een bepaalde traject. Het is beter om met verplaatsingstijd te werken. Bij multimodaal gebruik van modi is vooral de last mile die tijd vraagt, terwijl daar juist het succes van multimodaal vervoer van afhangt.

Robuuste en slimme infrastructuur:

- Het ontbreken van het aspect van veilige en robuuste en slimme infrastructuur als sturend gegeven.
- Veiligere wegen en fietspaden zijn een stimulans voor fietsers vb. Kopenhagen.
- Bereikbaar: is het mogelijk om een verplaatsing én betaalbaar én snel én veilig én flexibel te maken?

Zorgen voor een goed locatiebeleid:

- Er ontbreekt een locatiebeleid, inplanting in functie van bereikbaarheid: fiets en openbaar vervoer netwerken als ruggengraat.
- Link met ruimtelijke ordening: locatie, nabijheid en het tegengaan van versnippering.
- Negatief: verschil tussen stad en platteland!
- Bereikbaarheid is ruimtelijk terwijl de succesindicatoren uitsluitend in 'tijden' werden opgesteld.

Zorgen voor flexibele aansluitmogelijkheden tussen verschillende vervoersnetwerken:

- Verzekerde aansluiting tussen verschillende lokale en supra-lokale netwerken.
- Collectief vervoer bevorderen door stimulans en betere aansluitingen.
- Combinatie van verschillende modi, eventueel naar kostprijs.
- Last mile zowel voor personen als voor goederen.
- Intermodaal vervoer heeft betrouwbare open data nodig: vb. logistiek, wie moet waar naartoe (geen lege vrachtwagen).
- Beperken van "lege" kilometers (de gemiddelde capaciteit onbenut voor 43%).
- Wat met personen met beperkte mobiliteit?
- Niet enkel multimodale hoofdassen maar tot op het kleinste schaalniveau kijken naar bereikbaarheid.

Er ontbreekt een visie op hoe alles samenhangt met alles:

- Systemische benadering: afstemming tussen verschillende initiatieven.
- Invloed van nieuwe beleidskeuzes (milieu, km-heffing, ruimtelijke ordening): verschillende bevoegdheden die overlappen.
- Synchronodaliteit/samenwerking tussen modi zowel voor personenvervoer als voor logistiek.
- Synergie tussen steden, gemeenten in dezelfde regio.
- Balans tussen modi, je moet het geheel bekijken.
- In de logistiek ontbreekt een ketenbenadering: het gaat niet enkel om het transportbedrijf maar ook om de klanten.
- Mobiliteit is geen doel op zich, het moet ruimer bekeken worden, mobiliteit is een middel.
- Nu is het te veel ieder voor zich, het is geen gestuurd proces: er is een andere state of mind van de consument nodig, overheid moet hier een sturende rol in opnemen.
- Vlaamse overheid moet haar visie over mobiliteit kunnen opleggen aan gemeenten.
- Er zit een groot potentieel in synergiën tussen gewesten, bedrijven, overheden,... mits dit wordt aangestuurd door de Vlaamse overheid.

Suggesties:

- We moeten de externe kosten meerekenen voor alle modi.
- We moeten slimme keuzes maken die pijn doen zoals sturend parkeerbeleid.
- We moeten fysieke en financiële ruimte maken voor fietspaden.

Doelstelling 2: Vraaggerichte basisbereikbaarheid

Gemiddelde score ambitieniveau: 1,5

Uit de workshop kwamen zes duidelijke debatlijnen naar voor:

1) *Basisbereikbaarheid vraagt een duidelijke definitie*

- Definitie van basisbereikbaarheid: welke basis, welke functies, welke invulling.
- Het is niet wervend geformuleerd en niet oplossingsgericht.
- Het belang van algemene toegankelijkheid, ook binnen basisbereikbaarheid.
- De overheid moet een garantie bieden op een basis aan bereikbaarheid
- Er wordt verwezen naar de definitie die de MORA hanteerde voor basisbereikbaarheid (MORA-advies: 'Maatschappelijke visie op basisbereikbaarheid' – 21 april 2015:

Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. Bij basisbereikbaarheid gaat het niet om hoeveel kilometer iemand kan afleggen, maar wel over welke bestemmingen en activiteiten iemand kan bereiken. Basisbereikbaarheid bestaat uit een ruimtelijke dimensie die inzet op de nabijheid van diverse functies en uit een mobiliteitsdimensie die met een aantal criteria inzake snelheid, frequentie, comfort, betaalbaarheid, toegankelijkheid en betrouwbaarheid van duurzame modi een maximale participatie van de burger aan de samenleving garandeert.

2) *Basisbereikbaarheid is meer dan mobiliteit, betrek ook het ruimtelijk beleid*

Verbinding met ruimtelijke ordening:

- Totaal ontbreken van ruimtelijke terminologie.
- Deze doelstelling streeft nabijheid niet na.
- Nood aan aantrekkelijke leefbare kernen en goed gesitueerde functies.
- Locatie: volgend, niet sturend.

3) *Er is nood aan monitoring en numerieke ambities: waar staan we en waar willen we naar toe?*

Zorg voor wervende, ambitieuze, meetbare doelstellingen die gestaafd worden door accurate data:

- Voeg een berekening van maatschappelijke kosten toe.
- De doelstelling is te vrijblijvend geformuleerd: vb. grote meerderheid met het openbaar vervoer.
- Gebrek aan monitoring en indicatoren.
- Formuleer concreet en ambitieus over 40 jaar.
- Het is noodzakelijk een nulmeting te hebben en een link te leggen met groei modellen.

Beschikbaarheid van data:

- Er is nood aan open data met oplossingen.
- Wat met integratie van systemen vb. energysystemen, infrastructuur.
- Belang van mobility as a service.
- Afstemming van woon-werk op niet woon-werk vervoer.

4) *Het is noodzakelijk dat middelen en organisaties worden geheroriënteerd om basisbereikbaarheid te doen slagen*

- Efficiënte inzet van middelen.
- Afstemming tussen vervoersregio's is belangrijk.
- Bezorgd dat er enkel binnen vervoersregio's gekeken wordt.

5) *Pas 4 V's toe op onze mobiliteit: veranderen, verminderen, verkorten, verschonen*

- Hoe beïnvloeden wij de vraag?

6) *Modale verschuiving door in te zetten op combimobiliteit*

Modal Shift en modal split:

- Alle verplaatsingsmodi volgens het STOP principe.
- De combinatie van vervoersmiddelen is belangrijk.
- Er is een shift in voorwaarden nodig:
 - middelen per modus
 - gelijkwaardig overleg
 - ruimtelijke planning.
- Het streefdoel is een modal shift: future proof ontwerpen.
- Het belang van autominderen is positief.
- De focus op duurzaam, veilig en vlot multimodaal is positief.
- Er is nood aan multimodale mobiliteitskaart met knooppunten.
- Het belang van gedeeld en collectief.
- Fiets uitdrukkelijker vermelden.

Doelstelling 3: Slachtoffervrij vervoerssysteem

Gemiddelde score ambitieniveau: 2,5

Zorg voor wervende, meetbare doelstellingen die gestaafd worden door accurate data:

- Cijfers met referentiepunt en percentages
 - Doelstelling: verzamelen van gegevens over weggebruikers.
 - Uniforme score van letsels.
 - Cijfers meer differentiëren naar oorzaak.
- Meer op kwalitatieve doelstellingen werken: cijfers kunnen relatief zijn.
- Langetermijndoelstelling 2050 vermelden.
- Specifieke target infrastructuur, meer dan alleen gedrag.
 - Ook in de (kwantitatieve) streefdoelen moet de link met gedrag, weginfrastructuur (conflictvrije infrastructuur), ... gelegd worden en niet enkel in de beschrijving van de doelstellingen.
- Bereikbaarheidsdoelstelling staat haaks op verkeersveiligheid: hoe krijgen we de tegenstelling eruit en hoe verenigen we doelstellingen?
- Doelstellingen inbedden in een breder kader: cultuurverandering, kwalitatief én kwantitatief.
- Het streefdoel mag ambitieuzer geformuleerd worden.
- Onvolledig: uitstootslachtoffers, ruimtelijke ordening, ...
- Doelstellingen op 2 niveaus: outcome = einddoel
- Ambitieniveau van de doelstelling is afhankelijk van het perspectief:
 - in lijn met het verleden verder gaan: dan is het ambitieus
 - durven gaan voor game changers (vb.: infrastructuur, wonen bij het werk, autovrij bij scholen): anders is het weinig ambitieus.
- Andere terminologie hanteren: 'kwetsbare verkeersdeelnemers' i.p.v. 'niet-beschermd verkeersdeelnemers'.
- Consequente terminologie.
- Subjectief veiligheidsgevoel.

Streven naar 0 slachtoffers:

- Geen slachtoffers moet het ultieme doel zijn.
- Perspectief op een daling van het aantal slachtoffers.
- Gebruik van absolute of relatieve cijfers: percentage geeft risico op ongeval naar beneden weer.
- Registratie van de bijna-ongevallen (kan helpen bij initiatieven rond preventie).

Verantwoordelijkheid:

- Wie is verantwoordelijk voor veiligheid? Als de verantwoordelijkheid gedeeld wordt dan is niemand verantwoordelijk. Omschrijf de keuzes duidelijk.
- Van gedeelde verantwoordelijkheid naar mede-verantwoordelijkheid.
- Verantwoordelijkheid duiden op alle bestuursniveaus.
- Budgetten voorzien en koppelen aan beleidsdoelstellingen:
 - infrastructuur vermijden.
 - opleiding en sensibilisering.

Veiligheid:

- Streven naar een intrinsiek veilig vervoerssysteem.
- Risico wordt niet gespecificeerd.
- Durven zeggen dat we fundamenteel geen risico aanvaarden.
- Link met aantal gereden kms en vervoersmiddel om risico aan te duiden.
- Deze doelstelling staat haaks op veiligheids-methodiek: wegnemen, collectief, persoonlijk sensibiliseren.
- Technologie gebruiken voor meer veiligheid en daar de nodige regelgeving aan koppelen.
- Kennis uit veiligheidscoördinatie toepassen.
- Rechtspraak die verkeersveilige cultuur versterkt.

Gedrag:

- Kind- en seniorvriendelijk zelfstandig verplaatsen.
- Niet alleen gedrag moet beïnvloed worden, andere aspecten ook.
- Nood aan meer onderzoek op de psychologische kant:
 - relatie tot risico.
 - drijfveren van de mens.
 - inspelen op verschillende innovaties.
- Niet enkel focussen op bescherming van kwetsbare weggebruikers maar ook op aanpassing van de omgeving.

Opleiding:

- Nood aan brede opleiding en ethiek.
- Levenslang leren rond verkeersveiligheid.

Ontbrekende doelstellingen:

- Waar is de visie op veiligheid in het verkeer van de toekomst (zelfsturend, vliegend,..)?
 - technologie
 - link met ethische vraagstukken
 - rijker palet aan vervoersmiddelen
- Wat met maatschappelijke verandering?: niet opgenomen in de doelstellingen.
- Meenemen dat nieuwe vervoersrevoluties, maar ook ontwikkelingen in andere domeinen, kunnen een groot effect (positief en negatief) hebben op veiligheid vb. zelfsturende auto, (r)evolutie in ruimtelijke ordening, etc.
- Er zijn geen targets rond handhaving: een strikte handhaving kan zeker bijdragen aan een betere verkeersveiligheidscultuur

Doelstelling 4: Een grotere leefbaarheid en natuur en milieu

Gemiddelde score ambitieniveau: 2,5

Het ambitieniveau wordt heel verschillend gewaardeerd: de alternatieve mobiliteitsbeweging vindt het ambitieniveau matig tot onvoldoende, de klassieke spelers (automobielconstructeurs e.a.) vinden het ambitieniveau hoog tot onrealistisch. Als we de streefdoelen willen realiseren met technologische vernieuwing alleen dan is dat niet mogelijk. Er zal een grootschalige modal shift bij alle Vlamingen nodig zijn om de streefdoelen te kunnen halen tegen 2030.

Zorg voor wervende, meetbare doelstellingen die gestaafd worden door accurate data.

De streefdoelen spreken enkel over 'daling van' en 'vermindering van'. Dit is niet wervend genoeg. Kunnen streefdoelen uitdagender en positiever worden verwoord? Het moet mensen in beweging kunnen brengen. De huidige streefdoelen zullen dit te weinig doen.

- Deze data over verkeersemissies dateren van 2005, hoever staan we nu in 2017?
- Vlaanderen volgt België volgt EU volgt mondiale targets: geen eigen Vlaamse ambitie?
- Substantieel? Over hoeveel gaat het dan? Meetbaar maken!
- Onduidelijkheid rond het woord transport (vliegverkeer, waterverkeer, weg, spoor?).
- Verkeersemissies: waarover gaat het dan? Fijn stof, roet, CO₂, NO_x?
- Het gaat vooral over 'vermindering van'. Positieve streefdoelen zijn meer wervend.
- De focussen zijn juist maar mogen concreter en positiever.
- Initiële (negatieve) economische gevolgen zijn belangrijk, maar nieuwe ambitieuze streefdoelen zullen nieuwe en andere vormen van economie aanwakken.
- De wijze waarop er wordt gemeten is belangrijk (wat met batterijen, van waar komt de elektrische auto?).
- Meetbaar maken van geluidshinder en luchtkwaliteit.
- Het principe van de vervuiler betaalt beter verwerken.
- Anders meten nu wordt heel verscheiden verplaatst.
- Is het waardevol om streefdoelen op te splitsen per sector (personenvervoer, goederenvervoer)?
- Radicale keuzes durven maken, bijvoorbeeld tegen 2030 alleen nog maar zero emissie bussen van De Lijn.
- De streefdoelen ademen niet de nodige trendbreuk.
- Ambitie weerspiegelt niet in de urgentie in transport:
 - klimaat
 - gezondheid
- Doelstelling is 1 stap, visie tot realisatie ontbreekt.

In plaats van enkel het einddoel te communiceren (x% vermindering van ... tegen 2030) is het beter om een duidelijk pad naar 2030 vast te leggen à la 'elk jaar moet er een stijging/daling van een bepaalde modus/technologie/... zijn om de doelstelling in 2030 te halen'.

Dit kan ertoe bijdragen dat de urgentie beter gecommuniceerd kan worden naar de burger toe. Hoe sneller en grondiger de urgentie en de doelstellingen worden geïncorporeerd door burgers, bedrijven, organisaties, des te sneller zullen zij zelf meewerken aan de doelstellingen zonder voortdurende (financiële) ondersteuning van de overheid.
- De positieve gevolgen worden niet vermeld: jobs, langer leven, minder stress, etc.
- - 30% CO₂ uitstoot is goed en ambitieus maar mag concreter, een verbod op wagens op dieselbenzine is beter.

- We moeten rekening houden met trends en tevens scenario's uitwerken voor wanneer trends realiteit worden (vb.: driverless rijden)?
- De ambitie is wel een trendbreuk als we kijken naar de voorbije jaren.
- Over de (lands)grenzen heen kijken.
- Zero impact ambitieniveau.
- Moeten we niet kijken naar de effecten van wat er nodig is?
- Externe kosten meerekenen voor vrachtvervoer?

Ruimtebeslag:

Minder ruimtebeslag voor mobiliteit moet gezien worden binnen het grotere plaatje van ruimtelijke ordening. Onze ruimtelijke chaos drastisch en logisch clusteren en verdichten zal mee leiden tot minder ruimtebeslag voor mobiliteit en een efficiënter gebruik ervan.

- Optimaliseren van het systeem zal het ruimtebeslag niet verminderen.
- Gedifferentieerd ruimtebeslag: andere manier van ruimte organiseren geeft minder ruimtebeslag.
- Ruimtebeslag: verbinding maken met mobiliteit omdat zij impact hebben op elkaar.
- Deze doelstelling moet gezien worden binnen het groter plaatje van ruimtelijke ordening.
- Versnippering van de openbare ruimte.
- Infrastructuur durven afbouwen ten voordele van verbetering van andere infrastructuur en groene corridors.
- Belangrijk: de ruimte om te leven moet groter worden, niet minder groeien.
- Ruimtebeslag: daling is afhankelijk van de regio (stad/platteland, nieuw/oud).
- Visie op driverless om ruimtegebruik tegen te gaan + gedeelde mobiliteit (gedeeld driverless als toekomstbeeld):
 - tijdig het juiste kader scheppen
 - infrastructuur voorbereiden
- Er zou een prioritisering moeten komen in verband met ruimte inname: waarvoor mag nog ruimte ingenomen worden. Het gaat hier over inname ruimte door mobiliteitsinfrastructuur. In de groep werd gezegd dat er een differentiatie moet komen naargelang het soort modus dat zorgt voor dit ruimtegebruik. Dus bijvoorbeeld wel ruimte-inname voor GEN-netwerken, vervolledigen fietsnetwerken, etc. maar niet voor parkings, extra rijvakken, ...
- Vervoer als dienst heeft grote invloed op eigendom en daardoor ook op het ruimtegebruik van auto's (maar 2030 is misschien nog te vroeg om daar de volle effecten al van te zien).
- Ruimtegebruik van gedeelde mobiliteit bekijken.
- Werken per zone: bijvoorbeeld in een stedelijke context strenger zijn dan op het platteland als het over emissies gaat.

Mobiliteit als systeem:

Voorkomen en verminderen van mobiliteit is ook een vorm van mobiliteit. Ook daarvoor zijn er streefdoelen nodig.

- De auto maakt onderdeel uit van een mobiliteitssysteem, we besparen meer door wijziging in mobiliteit dan door wijziging van technologie.
- Interoperabiliteit (vb. een type oplaadsysteem,...).
- Omschakeling, transitie van het verplaatsingsgedrag.
- Om effecten te hebben op milieu moeten we niet alleen kijken naar technologie maar naar het volledige plaatje.
- Andere vervoersmodi verder uitbouwen.
- Nog meer per modus en per jaar opsplitsen van de doelstellingen: dat motiveert.

Overschakeling naar andere energiebronnen (vb.: elektrisch, waterstof,...):

- Gebruiken we de overschot van waterstof in vlaanderen.
- Nog geen overschakeling van energiebron.
- Hoge score want er is nu nog te weinig capaciteit voor elektrische auto's.
- Mensen uitsluiten van auto's betekent niet uitsluiten van mobiliteit.
- Het bouwen van voertuigen is een vervangingsmarkt: effectieve doelstelling is 55% groei per jaar van 0% uitstoot voertuigen.
- Sterk: driverless, gedeeld, elektrisch.
- We zouden ook kunnen inzetten op opportuniteiten zoals gedeeld elektrisch.
- Weg van silodenken: niet enkel focus op de uitstoot van elektrisch rijden maar kijken naar de hele cyclus van de materialen die komen kijken bij het bouwen van een elektrische auto (well-to-wheel).

Gedrag:

- Doelstelling 4 hangt nauw samen met het slagen van een gedragsverandering.
- Mensen kiezen de gemakkelijkste en snelste optie: daarop moeten we inzetten om verandering te bekomen!
- Motiveert het genoeg om nu al in actie te schieten?
 - wat moeten we nu doen, welke stappen moeten we nu ondernemen?
- Signalen die de juiste acties stimuleren.
- Het verschil zit in het delen van vervoersmiddelen.

Gezondheid en leefkwaliteit:

Positief dat vermindering van geluidshinder wordt opgenomen in het mobiliteitsplan. Geluidshinder is vaak een onderschatte milieuhinder.

- Gezondheid: ¾ daling van de gezondheidseffecten is ambitieus.
- 30%: verbetering van de gezondheid.
- het gaat hier vooral over milieu en niet over leefbaarheid als verblijfskwaliteit.
- Makkelijkste winsten zijn te halen bij de dalende gezondheidsimpact door emissies aan hoofdwegen en in stedelijke gebieden.
- "Leefbaar" is een minimum! De voorwaarde zou leefkwaliteit moeten zijn.
- Wat levert dit op aan gezondheidszorg en andere winsten?
- Geluidshinder = gezondheid: ook daarom inzetten op elektrische voertuigen.

Wat ontbreekt:

- Het begrip verkeersleefbaarheid ontbreekt nog.
- Geen doelstellingen naar leefbaarheid/leefkwaliteit en welbevinden van mensen.
- Zit de modal shift nog bij de streefdoelen?
- Er zijn geen normen voor scheepsmotoren.
- Te weinig over vrachtvervoer.

Suggesties:

- Voorstel: LEZ over heel Vlaanderen
- Factor technologie opsplitsen van andere factoren: nabijheid, modal shift.

- Als alles nu goed georganiseerd wordt: visie en stappen ernaartoe, dan moeten we eigenlijk nu de grote acties ondernemen en tegen 2030 ruimte geven aan de (private) initiatieven die dan volledig tot bloei zullen zijn gekomen.
- Ook streefdoelen toevoegen in verband met voorkomen en verminderen van mobiliteit.

Doelstelling 5: Duurzaam en effectief verplaatsings- en vervoersgedrag

Gemiddelde score ambitieniveau: 3

De deelnemers vonden de algemene doelstelling te negatief geformuleerd in plaats van positief uitgedrukt. 'Minder van dit en minder van dat', waar is de keerzijde van de medaille? Waar willen we dan 'meer' van? Een algemene doelstelling dient wervend en inspirerend te zijn, zij moet mensen 'verleiden' om hier mee de schouders onder te zetten. Het belang van positief taalgebruik mag niet onderschat worden.

De deelnemers stellen zich ook vragen over het cijfermateriaal. Bijvoorbeeld, is het recent genoeg? Wat is de vergelijkingsbasis als men spreekt over minder, het bestaande cijfermateriaal laat niet altijd toe om daaruit de juiste conclusies te trekken of te gecondenseerd ter beschikking gesteld. In ieder geval meer segmentering nodig per regio, doelgroepen...

Zorg voor wervende, meetbare doelstellingen die gestaafd worden door accurate data:

- Onvoldoende SMART geformuleerd.
- Als strategische doelstelling ok, maar te algemeen. Dit impliceert dat er geen keuzes gemaakt worden. Bijvoorbeeld: verplaatsingen met de auto dalen, duidelijke link woonplaats, meer inzetten op alternatieven.
- Formulering is niet ok: aandacht voor zou beter geformuleerd worden als dromen van of kiezen voor.
- De richting is ok.
- De algemene strategische doelstelling is ok.
- % verplaatsingsgedrag is zinvol als ze afstands gerelateerd zijn.
- Positief want het is op een duurzame toekomst gericht.
- Streefcijfers zijn zeer algemeen.
- 60% onvoldoende ambitieus.
- Er ontbreekt een trade-off: wat willen we niet bij bepaalde doelstellingen? vb. alle verkeer in steden = 0, daar bereiken we de doelstelling mee maar er zijn nog veel andere effecten.
- Doelstelling in stedelijke context ambitieuzer maken, vb 10% voor korte afstanden met de auto.
- Eerder positieve formulering: verhogen van het aandeel fietsers?
- Aandacht voor een nieuwe manier van meten.
- Doelstelling 5 staat naast de anderen maar is niet gekoppeld aan de anderen.
- De cijfers lopen maar tot 2010, die moeten actueler.
- Streefdoelen moeten breder worden dan wat er nu staat.
- Cijfers en manier van meten? Ook andere dan gebruik openbaar vervoer.
- De doelstellingen zijn negatief geformuleerd, ze zouden meer positief en wervend geformuleerd moeten worden.
- Evenwicht tussen ontmoedigen en stimuleren.
- Disruptie van het beleid.
- Meer interactieve data.
- Meer vraaggestuurd onderzoek.
- Focus ligt teveel op groen en te weinig op de economie.
- Niet smart geformuleerd.
- Niet patroon doorbrekend.
- Te traditioneel, te eng.
- Geen invloed /impact op het aantal verplaatsingen.
- Niet concreet genoeg.

- Teveel bij het oude.
- Geen targets.
- Moet beleidsoverschrijdend zijn.
- Gedrag: te vraaggericht en te vrijblijvend.
- Te veel focus op vervoerswijze en te weinig op gebruiker.

Ruimtelijke aspecten:

Nabijheid moet een streven zijn waar mogelijk, zeker als het gaat om maatschappelijke functies zoals diensten, leven, werken. Verknoping moet slim gebeuren: efficiënt en duurzaam. Denken we bijvoorbeeld aan kinderopvang, waarom kan dit niet in of nabij bedrijventerreinen, in bedrijven?

- Ruimtelijke ordening is ook belangrijk.
- Niet regio-overstijgend.
- Focus op stadscentra en de erkenning van het verschil tussen het landelijke en het stedelijke.
- Inzetten op autoluwe stadscentra.
- Link met ruimtelijke ordening en lokaal beleid moet ook aan bod komen.
- Ruimtelijk aspect is van belang om duurzaamheid en efficiëntie te bereiken.
- Gebrek aan aandacht voor landelijke gebieden, teveel focus op stedelijke gebieden.
- Zero emissie ook landelijk.
- Stedelijke versus landelijke kernen:
 - Stedelijk moet het verkeer van stad tot stad georganiseerd worden.
 - meer delen van auto.
 - collectieve systemen voor stedelijke distributie om leerbaarheid en betrokkenheid te verhogen.

Modal shift:

Slimmere combinaties zijn noodzakelijk. Zowel in stedelijke afstandelijke gebieden. En in stedelijke- of woonkernen algemeen zorgen voor de meest milieuvriendelijke oplossingen (lawaaï, fijn stof, visueel...)

- Veel verschuiving nodig: meer spoor, meer energie, etc maar er wordt niet gesproken over minder transport.
- Positief: modal shift.
- Positief: Zero emissie openbaar vervoer.
- Eerste doel moet zijn verplaatsingen vermijden.
- Duurzaam vervoer is ok maar aandacht voor het comfort van openbaar vervoer.
- Spoor heeft meer potentieel maar is locatiegebonden.
- Modal shift maar ook modi combineren.
- Beschikbaarheid stellen van alternatieven.
- Ook denken aan een comfort van het openbaar vervoer.
- Ook investeren in aanbod dienstregeling.
- We gaan nog altijd uit van groei, we moeten ook gewoon minder kilometers doen.
- Vraag en aanbod van openbaar vervoer moet beter op elkaar worden afgestemd.
- Meer inzetten op carpooling.
- Capaciteit delen.
- Autonoom elektisch personenvervoer.
- App en platform om de combinatie tussen vervoersmiddelen te vergemakkelijken.
- Delen van verplaatsingen, nabijheid, kinderopvang voor en na.

- Duurzaam wil niet zeggen dat er minder files zijn, een elektrische fiets kan ook in de file staan.
- Fietsgebruik: 50% voor alles onder de 5 km en 30% voor alles onder de 15 km.
- Voorkomen van een verplaatsing door gebruik van andere technologie en methoden.

Van bezit naar gebruik:

- toegankelijkheid en efficiëntie:
 - randvoorwaarden: grotere bereikbaarheid.
 - basis is breder dan openbaar vervoer.
 - kans om openbaar vervoer terug te verankeren.
 - mobility as a service.

Woon-werkverkeer versus privé:

- Woon-werkverkeer op 60%.
- Positief: aandacht voor woon-werkverkeer. Wel ook voldoende aandacht besteden aan de andere verplaatsingsmotieven zoals recreatie- en vrijetijdscontext (o.a. cultuurbezoeken, festivals, sporttraining en -wedstrijden, jeugdvereniging, toerisme, etc.). Deze verplaatsingen spelen zich vaak af in een ander 'tijdslot' (vaak ook 's avonds en in het weekend) en vragen om een andere logica en aangepaste maatregelen.
- Verminderen van het aantal verplaatsingen voor privé.
- Minder autogebruik
- andere fiscaliteit
- minder personenwagens per huishouden
- de gemiddelde verplaatsingstijd voor woon-werkverkeer moet dalen naar 30 min
- First and last mile vergemakkelijken
- Meer verknoping.
- Meer plaatsonafhankelijk werk.
- Collectief vervoer voor bedrijventerreinen en de creatie van faciliteiten zoals vrije busbanen.
- Ondersteunen van bedrijven bij het opstellen van een bedrijfsvervoersplan.
- Meer de sociale kost in rekening brengen om gedragsverandering te krijgen.
- Gedeeld vervoer door privébedrijven.
- Wendbaar werk staat in de weg van sharing, efficiëntie en openbaar vervoer.

Vrachtvervoer:

Slimme logistiek is belangrijk. Bijvoorbeeld werken met hubs in de stad waar goederen verdeeld worden en verder vervoerd met milieuvriendelijke transportmiddelen. Of er kan met lockers gewerkt worden. Slim laden van vrachtwagens op de weg. Nog een stelling "Hoe kunnen we ervoor zorgen dat een vrachtwagen noch op de heen- noch op de terugreis leeg rijdt?" Het gaat om efficiëntie effectiviteit.

- Geen vrachtwagens op conventionele energie in de stad.
 - Minder wegvervoer door lokale productie en door transitverkeer anders organiseren.
- Meer:
- vervoer via spoor en rivier.
 - slim vrachtvervoer: geen lege camions meer.
 - meer hubs.

- meer harde doelstellingen voor containers:
 - $\frac{1}{3}$ spoor
 - $\frac{1}{3}$ water
 - $\frac{1}{3}$ via de weg

Wat ontbreekt:

- Geen nieuwe mobiliteitsdiensten.
- Geen doelgroepenbeleid/niet inclusief.
- Technologie is een middel om een doel te bereiken, de doelstelling dient open te staan voor nieuwe technologie.
- Toerekenen van alle kosten van verschillende modi.
- Focus op betaalbaarheid.
- Ook inzetten op intrinsiek motiveren van individuen + positief belonen van gewenst gedrag en niet enkel sensibiliseren en bestraffen.

Suggesties:

- integratie van minder mobiele personen.
- Nog meer:
 - Alternatieven en slimme oplossingen nodig.
 - Meer ambitie nodig om disruptie te krijgen
 - Linken tussen doelstellingen (ruimtelijk ordening, lokale economie,...)