

Verslag

Stakeholderoverleg Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Dag 2: 16 mei 2017, Antwerpen

Op 16 mei 2017 vond de tweede dag van het stakeholderoverleg over het mobiliteitsplan Vlaanderen 2030 door. Een 100tal aanwezigen vanuit diverse contexten gingen in dialoog over mogelijke maatregelen. Daar waar ze op 25 april de doelstellingen hadden besproken was het opzet nu het aanvullen, verrijken en bespreken van mogelijke maatregelen om die doelstellingen te bereiken.

Het programma zag er als volgt uit:

- Intro door Frank Van Thillo, secretaris van de MORA en Ilse Hoet, afdelingshoofd Beleid bij het departement MOW
- Kennismaking + eerste reflecties
- RONDE 1: Verkenning topic + aanvullen maatregelen
- RONDE 2: Reflectie op maatregelen
- RONDE 3: Prioriteren en selectie ifv uitwerking
- RONDE 4: Uitwerking acties
- Afsluitend woord door Filip Boelaert, secretaris-generaal van het departement MOW

Hieronder vindt u een werkverslag van de tafelgesprekken op basis van de flappen en templates en voor ronde 2 aangevuld met nota's van medewerkers van het departement MOW en MORA die als verslaggever fungeerden.

Vooraf werden er door het departement MOW lijsten opgemaakt van maatregelen die geclusterd waren per topic/ thema als insteek voor het gesprek. U kan ze vinden op de website:

<http://www.mobielvlaanderen.be/mobplan-event/documenten.html>

1. Logistieke regio
2. Woon-werkverkeer
3. Klimaat en milieu
4. Netwerken
5. Innovatie
6. Bestuurlijke organisatie & samenwerken
7. Combi-mobiliteit
8. Locatiebeleid & ruimte
9. Steden
10. (Verkeers)veiligheid

Al snel bleek dat er maar beperkte interesse was voor het thema bestuurlijke organisatie en samenwerken, maar des te meer voor logistiek; We hebben er vervolgens voor gekozen ook aan tafel 6 het thema logistiek te bespreken en bestuurlijke organisatie te laten vallen als apart topic.

Opvallend was dat het thema bestuurlijke organisatie en samenwerken nadien aan heel wat tafels wel aan bod kwam als een voorwaarde / aandachtspunt.

Bij de **kennismaking** werd gevraagd zichzelf voor te stellen maar daarnaast kreeg iedereen ook de kans om even te reflecteren op dag 1 en/of de intro.

Het opzet van **ronde 1** was het verkennen van het thema en het aanvullen van de lijst van maatregelen. In **ronde 2** werd de opdracht gegeven de meest relevante maatregelen diepgaander te bespreken om zo de verschillende verwachtingen, belangen, inschattingen,.. in kaart te brengen en te bespreken. Inhoudelijke elementen maar ook inschattingen mbt effectiviteit, efficiëntie en mogelijke risico's kwamen hierbij aan bod.

Na de lunch werd in **ronde 3** gevraagd een prioritering te maken en een voorkeur aan te geven voor maatregelen die men graag verder zou uitwerken vanuit het perspectief van verschillende aanwezige stakeholders.

In **ronde 4** werden een aantal prioritaire acties uitgewerkt.

U vindt verderop in dit document de voornaamste resultaten per tafel/groep.

Tafel 1 en 6: Logistiek	3
Tafel 2: Woon- Werkverkeer	8
Tafel 3: Klimaat en milieu en omgeving/ruimte	12
Tafel 4: Netwerken.....	16
Tafel 5: Innovatie	22
Tafel 7: Combimobiliteit	24
Tafel 8: Locatiebeleid en ruimte	28
Tafel 9: Steden	31
Tafel 10: Verkeersveiligheid.....	33
Van big data naar smart data op maat	39
Regionetwerking werkt.....	40
Alle dagen fietsdag.....	41
Kilometerheffing	42
Multi-synchromodaal: netwerken en knopen	42
Innovatieplatform voor mobiliteit	43
Het verduurzamen van mobiliteitsgedrag	44
Duurzaam bereikbaar	45

Tafel 1 en 6: Logistiek

Reflectie dag 1:

- Nog abstract
- Interessante kruisbestuiving tussen overheid en privé
- Doelstellingen zijn niet altijd ambitieus genoeg en moeten concreter
- Waarop zijn de cijfers voor de modal shift gebaseerd?
- Een aantal fundamentele zaken ontbraken nog
- Nood aan afstemming met personenmobiliteit

Opmerkingen en aanvullingen op de maatregelen

Algemeen

- Link en interactie tussen logistiek en aanverwante activiteiten (toegevoegde waarde activiteiten);
- Streven naar een goede mix tussen productie, import en export, in de economische poorten, zodat solide en dikke vervoersstromen mogelijk zijn die tegelijk goed in balans zijn. Met aandacht voor alle vervoersmodi.
- Afstemming tussen de verschillende netwerken en de verknoping ervan. Meer aandacht is nodig voor de overslagproblematiek.
- Beleid uitwerken voor e-commerce en bestelwagens en een systeem voor de organisatie van stadsdistributie
- Koppeling van ruimtelijk beleid en mobiliteit over vervoersregio's
- Innovatie als horizontale maatregel voor alle andere aspecten van mobiliteit. Dit gaat niet enkel over technologie maar ook over samenwerken.
- Pijpleidingen als alternatief vervoersysteem
- Transparantie over financiële en fiscale stimuli
- Herzien van de prioriteit goederen/personen

Slimme, robuuste, veilige, milieuvriendelijke netwerken

- De parameters voor het bepalen van de hiërarchische categorisering van de vervoersnetwerken moeten duidelijk worden gedefinieerd. Hierbij moet ook het aspect duurzaamheid worden meegenomen.
- Het mobiliteitsplan moet ook aandacht geven aan de stedelijke logistiek en op welke manier deze duurzaam kan worden georganiseerd.
- Aandacht voor de ontwikkeling van nieuwe modaliteiten zoals het ondergronds transport via buizen
- Betere benutting van de bestaande netwerken en de maatregelen die kunnen leiden tot een betere benutting.
- Personenmobiliteit en goederenmobiliteit moeten meer worden verweven.

Multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem – synchromodaal vervoer

- De focus mag niet alleen gelegd worden op internationale goederenstromen en verbindingen. De bestaande knooppunten in Vlaanderen moeten eerst en vooral uitgebouwd worden met een gebalanceerde mix van activiteiten en met bijzondere aandacht voor toegevoegde-waarde activiteiten.
- Er moet gestreefd worden naar de vorming van clusters. Via clustering kunnen vervoersstromen ook beter worden gebundeld. Dit zorgt voor een betere afstemming op een duurzame waardeketen in Vlaanderen.
- Bundeling van goederenstromen
- Connectiviteit met het hinterland
- Innovatie
- Samenwerking
- E-connectiviteit: stromen opvolgen en het logistiek proces aanpassen waar nodig
- Optimaliseren van alle modi
- Draagvlak: bedrijven moeten hun eigen businessmodel herdenken
- Als maatschappij nadenken dat just in time nodig is, daarvoor is een andere planning nodig
- De overheid moet bedrijven bijstaan

Gedragsverandering

- Mental-modal shift via gerichte sensibilisering

Innoveren

- Het mobiliteitsplan moet instrumenten voorzien om innovatie te stimuleren en te anticiperen op nieuwe trends met een (grote) impact op logistiek. Hierbij wordt onder meer gedacht aan deeleconomie en circulaire economie.
- Er mag niet worden voorbijgegaan aan het aspect “physical internet” en de link naar logistiek.
- Technologische innovatie stimuleren.

Samenwerken

- Er moet worden samengewerkt over de verschillende sectoren heen.
- Uitwisselen van expertise tussen sectoren.
- Uitbouwen van netwerken in een Europese context. Een doorgedreven integratie van het Vlaamse logistiek netwerk in het Europees netwerk is cruciaal.

Heffingen en financiële en fiscale instrumenten

- Belangrijke allocatie van middelen in Vlaanderen = prijs
- Grotere correctie op prijs geeft betere beslissingen: externe effecten meerekenen!
 - o Betere en effectievere beslissingen
 - o Grotere effectiviteit van beleid
- Sociaal en ecologisch moet het efficiënt zijn: vb. kilometerheffing
- Risico: als het alleen in Vlaanderen wordt toegepast?

- Zowel kilometerheffing voor personenvervoer als voor goederenvervoer
Koppeling van ruimtelijke ordening en mobiliteit + vervoersregio's

- Geïntegreerd systeem
- TOD
- Meer ruimtelijke planning: verhandelbare bouwrechten en betere locaties
 - o Verdichting bij knooppunten en netwerken
 - o Dit kan sneller dan 2030: overgenomen uit Barcelona
- Draagvlak: er is een mental shift nodig
- Is er nog te plannen?

Uitbouwen van de internationale knooppunten als toegangspoort

- Haven van Antwerpen:
 - o Tewerkstelling en toegevoegde waarde
 - o Effectieve organisatie kan nog beter via knooppunten
- Risico: vrijgekomen plaats op de weg wordt ingenomen door personenvervoer
 - o Wegvervoer is afhankelijk van personenvervoer – dit moet samen bekeken worden

Optimalisatie van het wegennet

- Concrete vooruitgang op missing links voor goederenvervoer (vb.: oosten)
 - o Water, spoor, wegen
- Probleem: draagvlak en kosten efficiëntie
- Opmerking: een zware capaciteitsverhoging is niet mogelijk

Beleid rond e-commerce

- Logistieke centra in Vlaanderen zorgen voor tewerkstelling
- Professionalisering van vrachtvervoer via bestelwagens
- Zelfde regels voor al het vrachtvervoer (kilometerheffing)
- Mentaliteitsverandering: transport is niet gratis
 - o Spanningsveld tussen snel en goedkoop.
 - o Betrouwbaarheid is belangrijker dan snelheid.

Verdieping

Intelligente netwerken

- Bij de uitbouw van de verschillende netwerken is het essentieel dat het om geïntegreerde intelligente netwerken gaat waarbij geleiding en sturing mogelijk is en waarbij de focus zoveel mogelijk gelegd wordt op duurzaamheid. Bijvoorbeeld, een systeem om vrachtvervoer door de haven te sturen.
- Intelligente netwerken kunnen bijdragen tot het optimaliseren van de tijd en de kosten doordat er bijvoorbeeld minder ritten nodig zijn en er minder wachttijden zijn.
- Concreet kunnen in een eerste fase living labs of proeftuinen worden opgezet.

- Bijzondere aandachtspunten: beschikbaarheid van data en samenwerking tussen de verschillende partijen om info te delen. Er zou gewerkt kunnen worden aan het openbaar maken van logistieke data (op welke schaal?). Moet de overheid hierin een rol opnemen?
- Er is een overkoepelende onafhankelijke facilitator nodig.
- Draagvlak: kan heel ver gaan. Het effect hiervan is groot.
- Slim sturen door middel van een kilometerheffing om een verschuiving van het verkeer te bekomen.

Bovenlokale samenwerking: de modal shift als overlegmodel

- Meer interactie: het is belangrijk om iedereen aan tafel te krijgen
- Nu is het regio gebonden, dit moet op Vlaams niveau gebeuren.
- Modal shift: er is een aanpassing nodig: je MOET mee aan tafel gaan zitten.
- De overheid moet een aantal modi aantrekkelijk maken en initiatief nemen voor overleg met privépartners. De overheid is intermediair tussen belanghebbenden: VOKA, havenbedrijf,.
- Er is een andere mentaliteit nodig.
- Het logistieke landschap wordt gekenmerkt door een enorme versnippering van verschillende actoren (rederijen, expediteurs, verladers, transporteurs, netwerkbeheerders, magazijnen, winkels, ...). De overheid kan een faciliterende rol spelen om de verschillende partijen nader tot elkaar te brengen.
- Mogelijke oplossing: de oprichting van een slim logistiek platform waar de verschillende partijen elkaar kunnen vinden. De overheid kan een mediërende rol vervullen.
- Een vervoersarchitect als moderator.

Capaciteitsbenutting

- Dagrond is nog onderbenut (later en vroeger). Verruimen van werk en levertijden. Dit heeft sociale risico's.
- Wat is de rol van de overheid?
- Keten denken is prioritair!
- Niet wachten tot we allemaal stilstaan.
- Kosten zoals arbeidskort en files/wachttijden.
- Per keten met marktactoren moet er een link komen met een intelligent netwerk.
- Kilometerheffing.

Stimuleren van clusters

- Bedrijventerreinen en economische knooppunten slim ontwikkelen of inplanten met het oog op betere bundeling van stromen, verdichting en clustering van activiteiten. Een modal shift van bij de start nastreven. Het risico is dat hierdoor activiteiten moeten verplaatst worden alsook tewerkstelling, dat de prijs van de grond veranderd dus geen te strak keurslijf hanteren.
- Geen productie zonder spoort of binnenwater.
- Binnen de clusters is aandacht nodig voor de triple helix "onderwijs, overheid en bedrijfs wereld".
- De rol van de overheid kan bestaan uit branding, promotie, sensibilisering m.b.t. de logistieke potentialiteiten in Vlaanderen (bijv. via FIT).
- Een ecosysteem op clusterniveau
- Visie voor bedrijfsuitbreidingsgebieden die op lange termijn schaalvoordelen opleveren.

Duurzame en slimme logistieke netwerken in een stedelijke omgeving: Dialoog markt-stad

- Spanningsveld tussen leefbare omgeving en toegankelijkheid: Bereikbaarheid van en in stedelijke kernen moet matchen met mobiliteit en leefbaarheid. Er moet een link gemaakt worden met openbaar vervoer, fietsostrades, RO.
- Inzetten van het instrument LEZ om deze doelstellingen te bereiken.
- Evoluëren naar slimme venstertijden voor laden en lossen in steden en gemeenten.
- Goede afspraken en afstemming tussen de verschillende overheden met inspraak van burgers (lokale en bovenlokale) is hiervoor noodzakelijk.
- We moeten evolueren naar ene dynamische besluitvorming en een proactieve betrokkenheid van de verschillende actoren.
- Afstemming tussen verschillende steden en gemeenten.
- Inplantingsbeleid van winkels d.m.v. van vergunningen optimaliseren.

Buisleidingen en de lucht als nieuwe modi

- Het mobiliteitsplan moet anticiperen op de mogelijkheden van nieuwe modi, en zich derhalve niet beperken tot de traditionele vervoerswijzen.
- De mogelijkheden van het gebruik van buisleidingen voor logistieke transporten moet meegenomen worden in een toekomstplan. Hierbij moet een nieuw businessmodel worden uitgewerkt, met afspraken over het gebruik ervan door verschillende actoren. Het effect zal een robuuster systeem zijn. De technologische kennis bestaat al in Vlaanderen
- De rol van de rol van de overheid is tot nu toe beperkt tot faciliteren. Pistes van PPS moeten worden overwogen.
- Multicore: delen van leidingenstraat.
- Kostenplaatje moet op lange termijn bekeken worden en moet ambitieus aangepakt worden.

Top 3: tafel 1

1. Capaciteitsbenutting
2. Stimuleren van clusters
3. Opzetten van samenwerkingsverbanden

Met binnen de maatregelenpakketten bijzondere aandacht voor innovatie en de innovatieve trends die op ons afkomen.

Top 3: tafel 6

1. Synchronodaal vervoer
2. Beleid van ruimtelijke ordening en mobiliteit koppelen: vervoersregio's voor alle vervoer.
3. Fiscale instrumenten voor alle vervoer: zowel goederen als personen.

Tafel 2: Woon- Werkverkeer

Opmerkingen en aanvullingen over de maatregelen

- Netwerken: Beter benutten en betrekken van netwerken en infrastructuur – intelligente netwerken (M2)
- Vervoerssystemen: Parkeeraanbod op de park en ride aanvullen (M6 en M7)
- Elke maatregel tastbaar maken – gedragsverandering
- Vervoer op maat (M4):
 - o De basis is lokaal
 - o Bedrijventerreinen (M3)
 - Shuttlebus
- Gedeelde mobiliteit (M16)
 - o Versnippering tegengaan (er bestaat al veel)
 - o Zichtbaar maken
- Elk voertuig in de publieke ruimte publiek inzetten en inschakelen in het publiek en collectief systeem (M16 en M10)
- Databank van publieke EN private diensten in 1 systeem (M20)
- Betrouwbaarheid van knooppunten: correctie keten (M7)
 - o Hiërarchische betrouwbaarheid
 - o Vanuit het perspectief van de reiziger
- Vlotte doorstroming van openbaar vervoer (comfort en efficiëntie (M2 en 4)
 - o Verkeersdrempels steeds nodig? Spitsstromen
 - o Periodiek inzetten van voorkeursstroken voor bussen)
 - o Opmerking: durven experimenteren en bijsturen
- “Plannen” (>< papieren tijgers) M3
 - o Hoe zorg je daarvoor?
 - o Faciliteren door de overheid
 - o Moeten en/of stimuleren?
- Evenwicht in de maatregelen: samenwerken internationaal, globaal, Vlaams, Brussel, Waals,.. (M2)
- Financiële en fiscale: alle alternatieven evenwaardig bekijken en in functie daarvan doelstellingen formuleren (niet alleen acties)
 - o Link met bezoldigingsbeleid (cf. loon)
 - o Ondernemingen en vennootschappen moeten inzetten op M10 en M11: een echt mobiliteitsbudget
 - Initiatief van werknemers eerder dan werkgevers (het moet EN/EN zijn)
- Wel een rol voor bedrijven: er is een moedig beleid nodig.
 - o Verplichte bedrijfsvervoer plannen (Vlaanderen)
 - o HUB: lokaal
 - o Elektrische fietsen
 - o Ondersteuning van het wetgevend kader verschilt in Vlaanderen, Wallonië en Brussel
- M12: versterken en blijvend investeren in collectieve systemen

Verdieping

Uitgangspunt woon-werkverkeer: verplaatsingen tussen wonen en werk verminderen of vermijden door in te zetten op nabijheid. OF alternatief: nabijheid van knooppunten voor openbaar vervoer.

Basisbereikbaarheid: ruimtelijke factor/ruimtelijk beleid

Collectief vervoer aan de hand van knooppunten

Wat is strategisch gelegen?

- Autostrades zijn niet efficiënt in het kader van ruimtegebruik en ze zijn uni modaal.
- Openbaar vervoer knooppunten zullen op termijn duur zijn
- Idee van de mobiliteitstoets

Versterken en investeren in collectieve systemen (M3)

- Ontsluiten van gebieden
- Volumes traceren
 - o Doelgroepen
 - o Bedrijfsvervoer, ...
- Voorrang op autoverkeer
 - o Voordelen:
 - Reistijd
 - Bereikbaarheid
 - Economische aantrekkelijkheid van een regio
 - Betere benutting
 - o Mobility as a service-beleid
 - o Investeren
 - o Netwerk moet er volledig zijn.
 - o Draagvlak?
- 4 zaken
 - o Infrastructuur: voorrang voor alle collectieve vervoer: mobib en circulatie
 - Doelstelling: commerciële snelheid verhogen
 - o Ruimte voor innovatie
 - Openheid/open platform
 - Voordelige J/F inpassen
 - o Meer mogelijkheden voor De Lijn
 - Vrijheid om tarifiering en aanbod diversifiëren
 - o Level playing field voor alle modi
 - o Fiscaal: administratieve vereenvoudiging
- Ruimte maken
- Draagvlak

Metropolitaan/Stedelijk (M5)

- Versterken van metropolitaans vervoerssysteem: inzetten op risico's (vb.: verkeersveilige fietsroutes eerst aanpakken)
- Risico op onrendabele investeringen

- Hiërarchisch netwerk van knooppunten:
 - o Infrastructuureisen
 - o Functionele eisen (comfort, frequentie, snelheid)
- Toegankelijkheid van verschillende zones:
 - o Wandelzone
 - o Park & ride
 - o Openbaar vervoer
 - o Fiets,...
- Kwalitatief aanbod van de opties die bestaan
- Voordelen:
 - o Bedrijven:
 - Economische winst
 - Ecologische winst
 - o Efficiëntie:
 - Paden ok
 - Businesscase voor openbaar vervoer
- Draagvlak: aantal rendabele investeringen
 - o Politiek verhaal: er is moed voor nodig

Voorstedelijk (M5, 6, 7)

- Hiërarchisch
- MKBA: nodig voor draagvlak
- Netwerk = geografisch
 - o Systemen (welke voertuigen, ...?)
- Vraaggestuurd: correctie
 - o Hoge potentie
 - o Modelmatig werken
- Knooppunten:
 - o Efficiëntie: infrastructuur vorm en functioneel
 - o Effectiviteit
- Knooppunten: doorstroom garanderen

Financiële en fiscale (M14, 10 en 11): gedragsverandering

- Relatie werknemer en werkgever:
 - o Combinatie van middelen
 - o Arbeidsorganisatie:
 - Thuiswerk
 - Satellietkantoren
- Mindshift
- Gedrag: mensen moeten het ook in de portemonnee voelen
 - o Bedrijfswagen minder interessant
 - o Mobiliteitsbedrag: andere modi interessant maken
- Er is een juridisch technisch kader nodig
 - o Vereenvoudiging
 - o Budgetneutraal voor de werkgever
- Voordelen:
 - o Filetijd daalt
 - o Minder CO2

- Economische winst
- Alternatieven: fiets
- Zonder wetgevend kader
 - Sociale correcties nodig
 - Potentieel kostenverlagend voor werkgever
- 2e Opinie:
 - Weg met fiscaliteit
 - Gedeelde mobiliteit (sowieso goedkoper
 - Overheid moet faciliteren
 - Verantwoordelijkheid voor het budget ligt bij jezelf
 - Georganiseerde solidariteit zoals vandaag
 - wie kan zich dat permitteren? > Levensstandaard?
 - Vastgeroeste gewoonten doorbreken via reclame en media: zelfs met overheidsgeld
 - Hoe?
 - Andere fiscaliteit nodig voor gedragsverandering
 - Combinatie van werkgever, werknemer en overheid om de vicieuze cirkel te doorbreken
 - Wat kunnen we zelf doen als burger?
 - Verdere reflectie nodig

M17 en 18

- Welke verplaatsingen kunnen we vermijden?
 - Vertrekkend vanuit de modale Vlaming
 - Sociale correcties nodig?
 - Lintbebouwing/verkavelingen doorbreken
 - Wonen en werken meer integreren
- Complex samenspel
 - Samenwerking nodig: ruimtelijke ordening en mobiliteit
 - Wat strategisch gelegen?
 - > Score mobiliteitstoets: bereikbaarheid

M13: parkeerbeleid

- Parkeerbeleid koppelen aan het mobiliteitsbudget
- Bekijken op verschillende beleidsniveaus (VL, BXL, Wal, lokaal, gemeentelijk)
- Niet parkeerplaatsen verminderen maar differentiëren (voor groenere wagens goedkoper parkeren)
- Knooppunten
- Parking versus fietser: moet streven naar een mix - multimodaal
- Knooppunten op 1 kaart
- Parkeerplaatsen diversifiëren
- Betaalbaarheid
- Vraag en aanbod op elkaar afstemmen

Reflectie:

- Nood aan transparantie van de kostprijs van gebruikte modi
- Betere benutting van bestaande infrastructuur
- Multifunctionaliteit van capaciteit

- Voortuigen communiceren met elkaar
 - o Beïnvloeding van verkeerslichten
 - o Parkeerruimte
- Bedrijfsparkings openstellen
- Aantrekkelijker maken van alternatieven zoals carpoolen
- Esthetische en milieuvriendelijke stad afwegen tegen toegankelijkheid

Top 3:

- Gedragsverandering
- Gedeelde mobiliteit
- Ruimtelijke ordening

3 acties: Hefbomen voor een duurzame gedragsverandering, transparante infrastructuur (kosten van gebruik,...), bezoldigingsbeleid van de werkgever (terugbetaling, mobiliteitsbudget)

Tafel 3: Klimaat en milieu en omgeving/ruimte

Opmerkingen en aanvullingen

Slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke netwerken

- Zijn de maatregelen future-proof
- Voorwaarde dat open ruimte wordt gevrijwaard
- Het bestaande netwerk optimaliseren
- Verplaatsingen vermijden
- Administratieve barrières oplossen (bv. vertrek aan kaaimuren)
- Uitbouw kan, maar dan i.f.v. de toekomst: bv. extra weg enkel voor groene voertuigen

Multimodaal geïntegreerd vervoersysteem

- Link met wonen
- Mobiliteit integreren in een netwerk van productie en distributie van energie
- 23 (zero emissie): er was onduidelijkheid wat met zero-emissie werd bedoeld; synthetisch gas kan ook CO₂ neutraal zijn, aardgas is beter dan benzine – er werd verduidelijking gegeven over definitie (0-uitstoot aan uitlaat)
- Autonoom rijden bij innovatie – opm. vooral in combinatie met deelauto winst te halen
- Gedeelde mobiliteit niet noodzakelijk in contradictie met link met wonen, er zullen vermoedelijk service providers zijn die alles managen (auto ter beschikking, energiesysteem, ...)

Gedragsverandering:

- Vooral personenvervoer

- Internalisering van externe kosten
 - o voor goederenvervoer spelen eerder economische aspecten.

Innoveren:

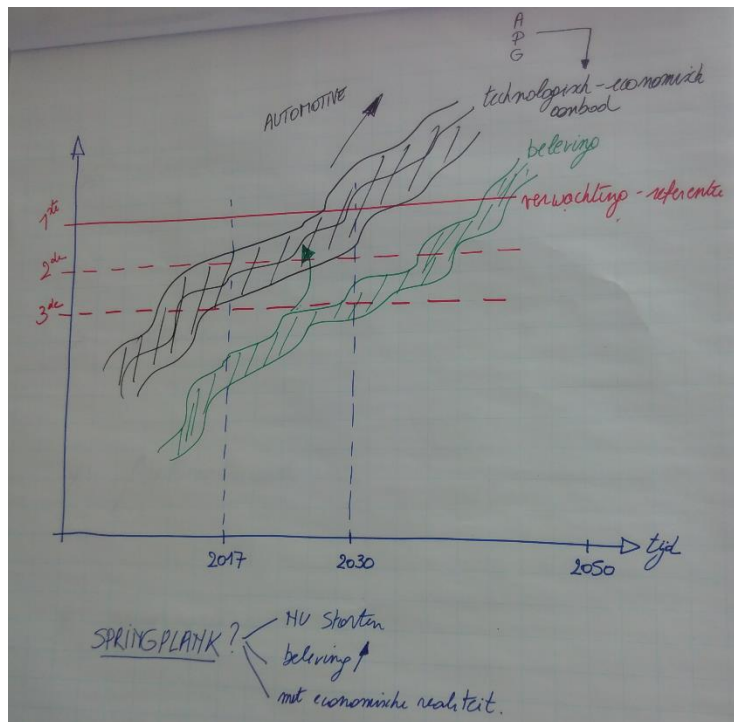
- Stimuleren van autonoom rijden
- Neutrale emissie
- Delen heeft een grote winst op resources en energie

- Visie ontbreekt, een kerngedachte nodig. Voorstel: de vervuiler betaalt. Door internalisering van de externe kosten. Discussie:
 - o Duurder te maken van vervuilende of door groene modi goedkoper te maken?
 - o Juist berekenen en de gebruiker zal dan zelf juiste keuze maken.
 - o Dit houdt ook in dat salariswagens worden afgeschaft, want daarmee kunnen de gebruikers niet de juiste keuze maken.
- De wet van de constante reistijd wordt aangehaald. Files zullen dus niet opgelost worden; mensen blijven zich even lang verplaatsen.
- Gedeelde mobiliteit: gemiddeld wordt wagen 14 dagen per jaar gebruikt, de rest niet gebruikt, is dus slechte investering – delen is dus belangrijk vanuit resource efficiency (minder materiaal) en ruimtebeslag.

Verdieping

M17, 19: gebruiksheffing en financiële stimuli

- Doelgerichte benadering: zie tekening
 - o Aanbod technologie vandaag: groeit (meer en betere milieuvriendelijke voertuigen)
 - o Beleving van mensen loopt steeds wat achter (afwachtende houding)
 - o 1^e wagen is referentiekader: moet alles kunnen
 - o 2^e wagen heeft lager referentiekader (niet dezelfde verwachtingen)
 - o Nu springplank maken en werken aan beleving!



- Particuliere wagen en bedrijfswagens: inzetten op vergroening van de tweede en derde wagen (kleine wagen voor beperkte afstanden, lokaal)
 - o Hoe de eerste wagen vergroenen?
- Hybride is niet de oplossing: ofwel brandstof ofwel elektrisch
 - o Fiscaliteit wordt gesplitst
 - o Voordelig voor de kilometerheffing
 - o Alternatieven: waterstof en aardgas

M20: vergroening van het wagenpark

- Vergroening zowel voor personenvervoer als vrachtvervoer:
 - o Kleinere auto's – elektrische fiets
 - o Andere aandrijving: CNG, LNG, EV, H2; geen hybride (niet enkel beperken tot elektrisch, alle brandstoffen, niet PHEV (te weinig gebruik elektrisch en te duur))
- Belang: korte termijn input: snel klimaat en lucht te verbeteren met technologie die er vandaag al is; overstap naar elektrisch te moeilijk. Vandaag is logica diesel/benzine. Bedrijven experimenteren met hybrides, maar die experimenten worden stopgezet wegens te duur en te veel verbruik.
- Effectiviteit: naar mobiliteit: hoog; naar luchtkwaliteit: hoog; naar klimaat: mogelijk.
- Efficiëntie: hoog: perfect stuurbaar in theorie via prijs en emissienormen – verschillende beleidsniveaus dienen hiervoor samen te werken (fiscaliteit Vlaams en federaal op elkaar afstemmen (“in één hand krijgen”). Geen kost voor de overheid.
- Risico: laag, geen geloof in lock-in, vervang diesel/benzine.
- Draagvlak: ja, indien eenvoudig en voor iedereen gelijk. Consistent beleid nodig: ingeslagen weg verderzetten.

Opmerkingen:

- Er zitten reeds maatregelen in de pipeline op Europees niveau die in de goede richting gaan (RDE, CO₂ normen, technologie neutraal). Deze te versnellen.
- Stimuli verderzetten in de tijd, niet stoppen in 2020.
- Aardgas als transitie of als alternatief voor altijd? Op termijn komt er groen gas (biogas)?
- Gebruik maken van de hefboomen die je hebt. Bijvoorbeeld kilometerheffing. Moet dan wel sturend genoeg worden uitgewerkt (wat niet geval is voor vrachtwagens).
- LEZ is sturend en technologie neutraal

M15 en 22: gedeelde mobiliteit

- Grondstoffenefficiëntie: meer km/wagen/jaar = evenveel mobiliteit met minder materialen; minder beslag op open ruimte, minder materialen in de economie.
- Levensduur in km is even lang, maar korter in jaren èn snellere vernieuwing van wagenpark, snellere vergroening.
- Vaste kost èn variabele kost: bewustere keuze van transportmodus (te voet/fiets/openbaar vervoer) en niet systematisch wagen.
- Oplossing voor complexe modellen rond 'gridstabilisatie', energiebalans.
- Risico: grijpt in op gedrag, mogelijk moeilijker op KT te realiseren.
- Draagvlak: lijkt bij jongere generatie makkelijker in te voeren
- Sleutel tot succes = 'mobiliteitskaart' om alles te managen (kaart die zelf uitrekent wat goedkoopste manier is om te verplaatsen i.f.v. verplaatsingsprofiel).; geen 10 kaarten voor elke vervoersmodus.
- Opletten dat potentieel van delen niet wordt overschat.
- Deeleconomie vandaag is tussenstap naar autonome voertuigen.
- Veel aspecten aan gelinkt (energiesysteem, salariswagens).
- Mogelijk risico dat er meer verplaatsingen zullen zijn.
- Properste oplossing moet goedkoopste zijn, ook in de deeleconomie.
- Collectief vervoer is ook delen.

M1: fietsnetwerk

- Marktgroei van e-bikes is heel sterk
- Snelle elektrische fiets als alternatief voor een bedrijfswagen
- Draagvlak is er nog niet in HR
- Maatregelen:
 - o Missing links invullen.
 - o Veilige fietssnelwegen belangrijk,
 - o Stallen van de fiets belangrijk
- In de wintermaanden wordt geen fiets genomen. Dit hoeft geen belemmering te zijn om dit te versterken.
- Snelwegen overkappen en daarboven fietssnelwegen aanleggen.
- Niet gebruikte sporen kunnen gebruikt worden.
- Beter bestaande netwerken gebruiken, maar dit lukt niet altijd.

M3: versterken van spoorwegennet voor goederen

- Optimaliseren bestaande infrastructuur:
 - o Elektrificatie missing links.
 - o Intelligentier maken van het netwerk.
 - o Bepaalde verbindingen en knooppunten realiseren
 - o Level playing field met weggebruiker (spoorweggebruik is duurder dan weg ook met km heffing)
 - o Veilige overgangen
- Belang: modal shift mogelijk maken, randvoorwaarden scheppen
- Effectiviteit:
 - o Economisch: verkeerscongestie is rem op groei.
 - o Ecologisch: shift is noodzakelijke randvoorwaarde om milieu impact te verbeteren (footprint bedrijven te verlagen).
 - o Sociale voordelen (werkgelegenheid): cf UA studie: 1€ investeren in spoor geeft 3€ return in economie.
- Efficiëntie: Investerings zijn duurzaam in gebruik. Goedkoper onderhoud dan weg en water.
- Risico: neemt risico weg. Spoorweg is veiliger vervoer (bv gevaarlijke transport moeten via spoor).
- Draagvlak is probleem (slechte reputatie door verleden). Misvatting dat je voor spoor grote volumes nodig hebt en je lange tijd op voorhand moet vastleggen. De verouderder, starre reputatie moet weggewerkt worden
- Zijn er voldoende bedrijventerreinen die ontsloten zijn door spoor? Ja, maar bestaande infrastructuur wordt soms ontmanteld zonder naar potentieel te kijken.
- Weinig Vlaamse bevoegdheden. Wel in de drie grote havens.
- Spoorwegen is sector die weinig innovatief is. Bv met snelle kleine wagons werken.

Prioriteit:

1. Vergroening van het volledige mobiliteitspark (M20)
2. Delen en organiseren van synchromodaal vervoer (M15,22,12)
3. Stimuli: duurzaamste oplossing en de goedkoopste (M17 en19)

Tafel 4: Netwerken

Reflectie dag 1:

- Ambitieniveau moet hoger – Overheid schernt met de term ‘haalbaarheid’ om aan te geven dat het ambitieniveau al hoog genoeg ligt. Er moet echter een onderscheid gemaakt worden tussen technische haalbaarheid die inderdaad beperkend is en de haalbaarheid van gedragsmaatregelen. Op het vlak van gedragsaanpassingen zijn er nog veel mogelijkheden.
- Hoe zal de input van de workshops vertaald worden naar beleid? Er is nog geen antwoord gegeven op de vraag hoe de Vlaamse administratie / de Vlaamse Regering de input van de workshops zal gebruiken.

- De link met de algemene visie van de Vlaamse Regering ontbreekt. Vragen zoals ‘willen we wel een logistieke regio zijn?’ moeten ook aan bod kunnen komen.

Opmerkingen en aanvullingen

We missen:

- Verknoping van de netwerken moet een aparte maatregel worden
- Aandacht voor het onderliggend netwerk en de aansluiting ervan op het hoofdnet (voor alle modi). Voor fiets is het belangrijk dat er ook gewerkt wordt aan een hoofdnetwerk terwijl nu de nadruk ligt op wegwerken van missing links op het onderliggend netwerk.
- Meer nagaan van de behoefte aan infrastructuur vooraleer deze aan te leggen bv. langs spoorwegen worden fietspaden aangelegd omdat er plaats is, minder omdat er vraag naar is
- Netwerken moeten bekeken worden als één mobiliteitsnetwerk, niet als netwerken van afzonderlijke modi
- Maatschappelijke innovatie bv. deeleconomie, transitieprojecten
- Het zijn niet enkel de metropolitane zones die via het (spoor)netwerk moeten ontsloten worden, ook perifere zones en regionale steden verdienen een goede (spoor)ontsluiting Links met Brussel, Wallonië en internationaal – Vlaanderen wordt in het Mobiliteitsplan te veel als een eiland beschouwd
- Stadsdistributie/voorstedelijk – Bij de maatregelen over stedelijke mobiliteit en vervoer op maat moeten ook goederenvervoer meegenomen worden.
- Link met ruimtelijke ordening
- Vertrekken van het veiligheidsaspect voor het opbouwen van een netwerk
- Maatregel 6: wat wil men bereiken met deze maatregel? Onduidelijke formulering.
- Maatregel 7: Ruggengraat gevormd door het openbaar vervoer moet versterkt worden, los van of dat vraag- of aanbodgericht moet zijn.
- Maatregel 8: vervoer op maat moet ook gelden voor goederen en bedrijven, niet enkel voor basisbereikbaarheid
- Maatregel 11: waarom worden kunstwerken apart beschouwd? Zij moeten intrinsiek deel uitmaken van het netwerk

Verdieping

M1: categorisering

- Maatregel 1 is een hiërarchische categorisering van de vervoersnetwerken. Het is beter om te werken met een functionele categorisering (verbindend, ontsluitend,...) op die manier kan de beste balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid.
- Categorisering is nodig en moet gebruikt worden voor investeringen, ontwerp, verkeersmanagement,...
- Wegenzijn drager van het mobiliteitssysteem)
 - Wegen als dragers van het mobiliteitssysteem behouden:
 - Wegenontwerp afstemmen op nieuwe noden (stap voor stap)
 - Voor alle modi en multimodaal

Risico's van de categorisering:

- Te star (spits, flexibiliteit)

- Draagvlak bij de overheid
- NIMBY
- Verknoping
 - o Mee opneming in categorisering
- Corridorbenadering ipv louter weg
- Investeringsbeleid baseren op de categorisering
- Structureel onderhoud – wegontwerp aanpassen aan categorisering
- Veiligheid centraal

M10: voorstedelijk

- voor elke centrumstad – in Vlaamse Ruit: trimodaal, erbuiten: focus op bus
- Voorstedelijke netwerken moeten zowel voor goederen als voor personen uitgewerkt worden
- Centrumfunctie behouden versus plattelandsfunctie behouden – Vlaanderen mag niet één verstedelijkt gebied worden
- Eigen bedding voor tram bus,
- Bedrijventerreinen met overslag naar spoor/water
- Geen halve maatregelen
- Veranderingen voorzien
- Ook voorstedelijke fietsnetwerken: Park and ride/park and bike
- Multimodaliteit moet het uitgangspunt zijn bij de uitwerking
- Link met ruimtelijke ordening, specifiek inplanting van belangrijke functies (bv. ziekenhuizen,...)

M5: spoorwegennet

- Maatregel “versterken van het spoorvervoer” moet zowel voor goederen als personen gelden
- Infra-investeringen (openbare ruimte en economie)
- Internationale verbindingen zijn belangrijk, vooral voor goederenvervoer voor goederenvervoer per spoor bestaat bovendien een Europees beleid
 - o Havens moeten kunnen aantakken op het internationale spoornetwerk
- Multimodale benadering van het versterken van het netwerk, met het oog op het creëren van een modal shift Efficiënt
- Effectiviteit van deze maatregel: Verkeersdruk daalt door modal shift, verkeersveilig netwerken milieuvriendelijk vervoer
- Nadeel van spoor: kostprijs
 - o Bij stijgend spoorgebruik zijn bijkomende investeringen nodig in infrastructuur en treinen
- Meer Corridorbenadering nodig (vb.: Antwerpen en Eindhoven en Hasselt – spoor- en weginfrastructuur worden los van elkaar gepland)
 - o Minder budget voor investeringen: er moeten keuzes gemaakt worden
- Weinig draagvlak voor infra omwille van ruimte-inname
 - o Maar smaller dan weg
 - o Bundelen van infrastructuur
 - o Doordacht aanleggen
 - o Weinig flexibel
- NMBS
 - o Wafelijzer – nadelen van de evenwichten tussen de gewest

- Ver van lokaal beleid
- Spoorweg is een barrière / bedreiging voor lokaal traag netwerk

M16/17: Gebruiksheffingen en financiële stimuli

- Bij kilometerheffing: link leggen tussen tarief en categorisering van het wegennet
- Alle weggebruikers op basis van tijd een tarief, dan zal het systeem wel mobiliteitssturend zijn.
- Risico: slechts beperkte modal shift
 - Om wel een modal shift te creëren: oormerk deze inkomsten voor investeringen in kwaliteit van het openbaar vervoer – ook geld voorzien voor verbeteren infrastructuur, verbeteren onderhoud en verminderen externe effecten
 - Hoe hoog moet de kilometerheffing zijn?
 - Tijd
 - Daluur versus spitsuur
 - Kost doorrekenen naar de klant?
 - Effectief systeem: Eenvoudig en technisch performant
- Enkel bij hoge tarieven en gekoppeld aan andere maatregelen zal een gebruiksheffing een succes zijn. Deze andere maatregelen vallen ook buiten het mobiliteitsbeleid bv. op het vlak van arbeidsorganisatie.
- Data real time gebruiken voor verkeerssturing
- - Momenteel is er geen draagvlak voor een kilometerheffing. Over wanneer de alternatieven voor autoverkeer moeten uitgebouwd worden is discussie (kip en ei-verhaal). De nood aan een oplossing is te groot om te wachten tot de alternatieven zijn uitgebouwd.
- Mogelijke piste voor invoering: Geleidelijk vrijwillige invoering
 - BIV verhogen om mensen te laten kiezen tussen een vaste heffing en een gebruiksheffing
- Andere financiële stimuli:
 - Kost van parkeren (sturende parkeertariven), gekoppeld aan locatie van (rand)parkings
 - Parkeren: gratis bewonerskaarten afschaffen
 - Risico voor parkeerbeleid: geen Vlaamse bevoegdheid
 - Gebiedsgerichte cordonheffingen
- Kosten kan een stimulans zijn om wel/niet in een project te stappen bv. nachtopening Deurganckdok

M4: waterwegen

- Waterweg uitbouwen volgens de Europese corridorbenadering (ook grensoverschrijdend)
- Internationale context
- Fijnmazigheid nodig dus ook de kleine waterwegen optimaliseren, niet enkel het hoofdwaterwegennet
- Digitalisering van goederenstromen biedt kansen voor binnenvaart
- Rekening houden met de multifunctionaliteit van de waterweg: vervoer, recreatie, natuur, water,...
- Randvoorwaarden
 - Sport
 - Natuur bedrijvigheid
- Ruimte voorzien voor watergebonden bedrijvigheid langs het waterwegennet
- Personenvervoer over water:

- Enkel competitief als er geen sluizen op het traject voorkomen
- snelheid moet hoger zijn dan voor goederen
- extra aandacht voor veiligheid als goederen- en personenvervoer wordt gemengd omwille van de verschillende vaarsnelheden
- Link met exploitatie van het netwerk niet vergeten:
 - Bediening: nacht, sluizen
 - Afspraken met andere modi: Ifv vraag ifv andere modi (spoorweg)
- Maatschappelijke meerwaarde: Milieuëffecten zijn positief
- Risico's:
 - Netwerk te zeer aanbodgestuurd
 - Noodzaak om bedrijven te stimuleren om gebruik te maken van de waterweg
 - 40% leegvaart
 - Samenwerken tussen bedrijven om de kosten te drukken
 - Modal shift stimuleren door financiële instrumenten bv. kilometerheffing over de weg
 - Tijd is geld: containers en de spelregels van de rederijen (doordat containers via de binnenvaart langer onderweg zijn dan via de weg, ligt de kost voor rederijen hoger bij gebruik binnenvaart dan bij gebruik wegvervoer)

M3: fietsnetwerken

- Boven functioneel fietsroutenetwerk (BFF) evalueren (provincies) om na te gaan of het nog voldoet aan de huidige behoeften
- Nodig BFF meer integreren met lokale netwerken bv ontsluiting scholen
- Fiets is het meest efficiënte op korte afstanden voor woon-werkverkeer
 - aanleg van fietsinfrastructuur - goede overheidsinvestering qua opbrengst per m²
- Risico:
 - Fietser is onbeschermd - Stijging van het aantal verkeersslachtoffers
 - focus te veel gericht op het hoofdnetwerk
 - Groot draagvlak – iedereen is voor fietsgebruik, zolang ze er zelf geen negatieve gevolgen van voelen. Bij maatregelen als het onteigenen voor aanleg van fietspaden, verminderen van autoverkeer, straten doorknippen,... treedt wel het NIMBY-syndroom op.
- Infrastructuur is nog niet aangepast aan speed pedelecs. Zij hebben een groot potentieel voor afstanden tot 20 km.
- Risico: Compleet netwerk nodig om goed te functioneren. Eén missing link zoals een ontbrekende brug, drukke weg,... is voldoende om de verplaatsing niet per fiets te maken.
- Maatvoering moet stijgen – momenteel wordt het vademecum gebruikt voor het ontwerpen van fietspaden. De maatvoering moet voorbereid zijn op toekomstige ontwikkelingen
- Niet enkel de afmetingen van fietspaden zijn belangrijk, ook de kwaliteit moet voldoende hoog zijn
- De ruimte is beperkt dus de overheid moet durven kiezen voor fietspad, parkeerplaats, ruimte voor groen, ruimte voor auto,...
- Leesbaarheid van fietsnetwerken op terrein is een probleem
- Fietsnetwerken uitbouwen gaat verder dan aanleggen van fietspaden alleen
 - Intelligente verkeerslichten

Toegevoegde maatregel 23: Verknoping

- Doel van het uitbouwen van netwerken is om reizigers en goederen zo optimaal mogelijk te vervoeren. Dit wordt vaak vergeten.
 - o Hoe kan de reiziger best zijn bestemming bereiken? Met een combinatie van modi.
- Voor welke trajecten zijn welke modi het beste? Rekening houden met:
 - o Leefbaarheid
 - o Milieu
 - o Snelheid
 - o Congestie
- Hoe en waar worden netwerken best verknoopt?
 - o Wie draagt de kosten voor investering en wie voor het onderhoud
 - o Welke overstap kwaliteit is mogelijk/haalbaar? Criteria voor een vverstap:
 - Kwaliteit
 - Tijd
 - Comfort
- Basis voor verknoping is vaak het ene OVV-netwerk met een ander OVV-netwerk
- Verknoping met andere netwerken is ook nodig:
 - o Park and ride
 - Herkomst (NMBS, ...)
 - Bestemming
 - o Park and bike
 - Zowel op grootschalige knooppuntens als verspreid
 - geïntegreerd
 - Fietsdeel en verhuur
 - Lockers
 - o Van netwerk naar knooppunt
 - o Gebruikerskost en maatschappelijke baten
- Risico: verkeersveiligheid in knooppunten door het ontstaan van conflicten tussen de verschillende modi
- Vaak ontbreekt een stedenbouwkundig concept bij het ontwikkelen van knooppunten
 - o Bij de ontwikkeling van stationsomgevingen is dit meestal in orde.
 - o Bij andere locaties gebeurt het te vaak dat de aanleg gebeurt vanuit alle modi apart, zonder visie en zonder overleg.

Sleutelaspecten:

- Wegen inrichten volgens hun categorisering
- Verknoping van netwerken
- Afstemmen met ruimtelijke ordening
- Samenwerken tussen modi i.p.v. concurrentie (goederen en personen)
- Prijsbeleid om de gewenste stimulansen te geven
- Ketenbenadering
- Fietsnetwerken uitbouwen

Top 3:

- Verknoping van netwerken
- Fietsnetwerk uitbouwen
- Hiërarchische categorisering van alle netwerken

Tafel 5: Innovatie

Opmerkingen en aanvullingen

- Wat is innovatie?
- Ook denken aan innovatie in de businessmodellen
- Alles is verbonden
- Nudging
- Innovatie is een middel
- Wat is het effect van innovatie?
- Innovatie heeft impact op alle doelstellingen.
- Context aanpassen bijvoorbeeld fiscaliteit is een instrument om gedrag te sturen.

Verdieping

M18, 20, 22 klimaat, milieu, gedeelde mobiliteit, zelfrijdende mobiliteit

- Leidend klimaat
- Keuze van de overheid
- Er is een kader en een visie nodig over de impact die de overheid wil realiseren
- Risico: sociale impact – tewerkstelling als statussymbool
- Draagvlak breed leggen

Samenwerken

- Te kaderen
- Innovatie op een objectief platform: bijvoorbeeld proeftuinen – intelligente wegen
 - Standaardiseren en afstemmen van wetgeving
- Nu gebeurt innovatie nog te versnipperd.
- Ontwikkelen van actieplannen
- Meer uitbesteden door de overheid

M10 mobiliteitscultuur

- Anders denken is noodzakelijk
 - Zowel individueel als collectief
- Impact genereren op alle vlakken

M6, 7 multimodaal vervoersysteem

- KT-meerwaarde via technologie om het hoogwaardig te maken

- Spanningsveld tussen technologische mogelijkheden en de verschillende belangen die spelen
- Invoeren van een strafstelsel
- 1 autoriteit die het kader schept
- Draagvlak bij de burgers maar niet bij alle stakeholders

M14 gebruiksheffingen (fiscaliteit)

- Dit werkt!
- Niet populair maar wel effectief
- Draagvlak bekomen door de win aan te tonen
- Opvangen van uitzonderingsgroepen en minderheden
- Mobiliteit is een schaars goed, net als water

M18, 20 geconnecteerde autonome gedeelde mobiliteit – innoveren van mobiliteit

- Eindgebruiker meenemen en breed inzetten.
 - o Minder vrijheid
- Wettelijk kader verzorgen om gedragsverandering te bekomen.
- Sociale impact bekijken van mobiliteit
 - o Smartphone effect creëren op gebied van mobiliteit
- Marketing: eigenbelang blijft primeren, ook bij jongeren.
- Delen is “cool”, maar dat is leeftijdsgebonden.

Impact van Steden en mobiliteit

- Aantal instrumenten inzetten die een directe impact hebben op de burger.
- Steden als labo's
- Risico is van op verschillende snelheden te werken.
- Multistakeholderbeleid bij implementatie: uitleggen aan de burger.

Top 3:

1. Samenwerken op een platform om innovatie te stimuleren
2. Businessmodellen
3. Steden
4. Multimodale vervoerssystemen

Tafel 7: Combimobiliteit

Bemerkingen dag 1

- Veel eensgezindheid ondanks diverse groep -
 - o Stellen dat doelstellingen niet concreet genoeg zijn, leden wensten meer inzet naar duurzame mobiliteit
 - o Autobezit (moet worden) afgezwakt
 - o Nieuwe mobiliteit is nodig
- Er is te weinig ambitie en te weinig innovatie.
- Open vraag - wat met autonome voertuigen? - NMBS neemt dit mee op in visie en strategie

Aanvullingen en opmerkingen

M1 Slimme, robuuste, veilige, milieuvriendelijke netwerken

- Eenvoud is belangrijk.
- Toegankelijkheid ontbreekt, fysiek en op vlak van IT (gebruik smartphone)
- Toegankelijkheid voor minder mobiele & mensen uit minder 'sterke' milieus
- Aandacht is nodig voor de ouder wordende bevolking.
- Belang van sociale achterstand bij het maken van netwerken.
- Niet iedereen is connected maar iedereen moet wel gebruik kunnen maken van de netwerken.
- Toegankelijkheid moet proactief aangepakt worden.
- Suggestie van een 'globaal systeem' dat verschillende mobiliteit-info samenbrengt.
- Niet alleen netwerk van fietspaden - alle modi: belang van link naar ruimtelijke ordening en invulling van functies.
- Elektrische mobiliteit ontbreekt in deze tafel.
- Zelfrijdende/ autonome voertuigen zullen een enorme impact hebben op de invulling van de netwerken.
- OPMERKING bij het nut van een hiërarchisch netwerk en suggestie om naar analogie van het internet te kijken naar een 'vermaasd' netwerk.
- Vraaggericht versus aanbodgericht: er moet minimum aanbod zijn om de vraag mogelijk te maken. De parallel met deelfietsen wordt gemaakt: pas door het aan te bieden is het gebruik toegenomen.

M2 multimodaal en geïntegreerd vervoerssysteem

- Wat na werkuren? Er valt veel openbare dienstverlening weg.
- Wat met een geïntegreerd systeem? er is te veel versnippering van informatie en diensten. Het belang van open systemen wordt hiermee aanstipt.
 - o Interoperabel en open systeem
- De mogelijkheden om personenvervoer en (klein) goederenvervoer te combineren ontbreken.

M3 gedragsverandering

- Thuis- en flexibel werken is belangrijk.
- Meer algemeen: hoe kan de spits vermeden worden?
- Een meer positieve verwoording van maatregelen is gewenst.
- Meer overheidssturing is nodig om elektrisch te gaan rijden.
- Overheid moet meer het goede voorbeeld (autodelen, elektrisch rijden, ...)!
 - o Een andere mobiliteitscultuur is nodig.
 - o Men moet proactief doelgroepen aanspreken om die andere mobiliteit te ontdekken. Een voorbeeld is het opleiden van scholieren en 'niet mobiele mensen' om het openbaar vervoer te nemen.

M4 Innoveren

- Intelligente oplaadinfrastructuur en smart grids worden aangehaald als belangrijke innovatiegebieden.
- Daarnaast wordt er veel impact verwacht van autonome voertuigen.

M5: Samenwerken

- Beleidsversnippering tegengaan
- Fietsvriendelijk openbaar vervoer (bijv. fiets op de bus / trein) en informatie geven over wat mogelijk is!

Verdieping

Maatregel 10: geïntegreerde en gepersonaliseerde reisinformatie

- Anders benoemen van de maatregel: 'open mobiliteitsinformatie'
 - De eerste stap is gegevens delen van alle infrastructuur: wegen, fietspaden, vrachtwagen, openbaar vervoer, oplaadpunten, deelwagens.
 - Dit alles moet in één format beschikbaar en raadpleegbaar zijn en vergelijkende info over de verschillende modaliteiten (en combinaties) kunnen weergeven.
- De overheid moet het kader scheppen en de regie op zich te nemen om deze data te delen en ter beschikking te stellen.
 - Bedrijven kunnen zich hier op beroepen om diensten te leveren.
 - De overheid moet zich onthouden van het leveren van de diensten omdat dit te lang zou duren.
- Informatie is nodig om combi-mobiliteit mogelijk te maken.
 - Dit is het grootste struikelblok om mensen multimodaal te laten verplaatsen.
 - De KBA van informatiedelen is zeker positief.
 - De overheid moet de standaard coördineren maar de uitvoering niet zelf doen.
- Er is een risico dat er onvoldoende onderhoud aan de digitale infrastructuur gebeurt en dat (mede hierdoor) data onvoldoende in real-time beschikbaar is. Dit is essentieel om de data te gebruiken voor mobiliteitsdoeleinden.
- Peer review en community-werking inzetten om de performantie van het systeem te monitoren. De overheid kan door de gegenereerde data beter de toekomstige infrastructuurwerken aanpassen op de werkelijke stromen.

- Mobiliteitsopties ook zichtbaar in het straatbeeld brengen om zo mensen met fysieke uitdagingen en alle groepen van de samenleving te bereiken.
- Het draagvlak voor het ter beschikking stellen van de informatie is volgens de deelnemers zeer groot.

Gedeelde mobiliteit

- Dit gaat over beschikken in plaats van bezitten.
- Gedeelde mobiliteit past in het 'vervoer op maat' in functie van tijd, locatie en toegankelijkheid.
- Waardig alternatief voor autobezit
- Voordelen:
 - Het vrijmaken van ruimte in de steden.
 - Rationeler autogebruik: hogere drempel voor autogebruik
 - o De verschillende opties moeten (wandelen, fiets, OV of combinatie) meegenomen worden in de afweging.
 - Minder files
 - Minder vervuiling.
 - Stimulans van de lokale economie
- Het is een efficiënte maatregel omdat hij weinig middelen kost. Het wagenbezit is in Vlaanderen immers groot.
- Overheid schept het kader voor makkelijke gedeelde mobiliteit. Investerings zijn niet nodig. De overheid maakt mogelijk en zorgt voor interoperabiliteit
 - Belangrijk om verschillende spelers te aligneren
- Risico: 'winner takes it all'- effect uit de digitale wereld (bijv. Airbnb, Booking, Uber...) waarbij grote marktaandeelhouders te veel macht krijgen.
 - Overheid moet kader scheppen dat monopolies te vermijdt. Marktwerkingen blijven diversifiëren is immer van groot belang.
 - Lokale coöperaties stimuleren
- De deeleconomie krijgt meer draagvlak, zeer bij jongeren. Mobility as a service is een mogelijkheid om het wagenpark te vergroenen.
 - Belang van de uitbouw van een laadpaal-netwerk dat geïntegreerd kan worden in het mobiliteitsnetwerk.

Maatregel 3 - vraaggericht versterken van collectieve systemen

- NU: vermindering van het aanbod op de ruggengraat van het collectieve vervoersteam.
 - De overheid rekent op niet bestaande collectieve systemen.
- CO-mobiliteit: onderscheid tussen vervoer voor werk en vrije tijd.
- Het meest efficiënte vervoersmiddel moet aangewend worden & vraaggericht ingevuld worden.
- Overheid moet ruimte en kader creëren om te experimenteren en te leren.
- Denken in mobiliteit in plaats van in transportmiddelen.
- Aandacht voor sociale aspecten.
- Elektrische mobiliteit toevoegen aan gedeelde mobiliteit vraagt structuur: nood aan een netwerk van laadpalen.
 - Mobiliteitsaanbieders moeten kwaliteit bieden.
 - Rekening houden met toekomstige innovaties.
 - Belangrijk is het schaalniveau.
 - Overheid schept het kader om te experimenteren en te leren.

Performant organiseren van vervoer op maat

- De organisatie van meerderen soorten diensten zoals het ziekenvervoer, taxi's en openbaar vervoer kan geoptimaliseerd worden. Het combineren en optimaliseren van ritten (zoals Uber dit doet) biedt veel mogelijkheden.
- De overheid moet hiervoor de regelgeving aanpassen.
- Risico om te sterk inzetten op vervoer op maat.
 - Een stevig basisaanbod van collectieve systemen is nodig.
 - Veiligheidsaspecten van vervoer op maat.
 - Belangrijk dat bestuurders uitgeslagen zijn en de veiligheid voor hun passagier kunnen garanderen.
 - Individuele binding tussen chauffeur en klant kan hier een rol spelen.
- Nood aan een systeem dat snel zicht geeft op alle mogelijke combinaties van verplaatsingsmogelijkheden snel kan weergeven.
- Het gemak van de auto staat andere modi in de weg.

M9: Geïntegreerd en flexibele betaal- en reservatiesysteem

- Het belang van een professionele aanpak voor een goed openbaar vervoer wordt aangehaald. Maatregel 9 is van groot belang voor het bereiken van combimobiliteit.
- Geven van voordelen bij het gebruik van gedeelde mobiliteit en combimobiliteit.
- Extra heffingen voor autogebruik moeten kunnen zo lang er aandacht is voor het behoud van sociale rechten.
- Ook bedrijven kunnen inspelen op combimobiliteit.
 - Zo geven sommige winkels korting als klanten aantonen dat ze gebruik maken van het openbaar vervoer.
- Een voorbeeld van goede integratie is het bestaan van een jaarabonnement voor alle openbaar vervoer in bepaalde regio's.

Prioriteiten

1. Geïntegreerde en gepersonaliseerde info en geïntegreerd en flexibel betaal- en reservatiesysteem.
2. Werken aan een verandering van mobiliteitssysteem.
3. Uitbouw van een hiërarchisch netwerk van knooppunten.
4. Nieuwe businessmodellen.

Tafel 8: Locatiebeleid en ruimte

Opmerkingen en aanvullingen

Concept 'nabijheid'

- Wordt vermeld in de tekst maar is onvoldoende aanwezig in de maatregelen (hangt bijvoorbeeld wel samen met maatregel nr. 22 'verdichten').
- Hangt sterk samen met de klimaatdoelstellingen: nabijheid is essentieel om te verhinderen dat er te veel kilometers worden gereden; minder verkeer/mobiliteitsdruk is hier de doelstelling.

Corridorbenadering

- Koppeling tussen ruimtelijke ordening en de vervoersnetwerken.
- Belang van hiërarchische categorisering vervoersnetwerken (maatregel nr. 1).
- Het is belangrijk om verder te kijken dan enkel de knooppunten. Ook de activiteiten en voorzieningen tussen de knooppunten, op hoogwaardige en multimodale vervoerscorridors, zijn van belang.

(Bestuurlijke) samenwerking

- Dit zou één van de eerste maatregelen moeten zijn.
- Uit de lijst van maatregelen blijkt dat er niet (voldoende) wordt samengewerkt door:
 - o Departement Omgeving en departement MOW.
 - o Op en tussen alle beleidsniveaus, verticaal én horizontaal.
 - o Waarom bijvoorbeeld vanuit Vlaanderen geen basisparkeerbeleid opleggen/aanbieden aan lokale besturen?
 - o Maatregel nr. 17, 'Werken aan norm- en gedragsverandering', moet naast particulieren ook betrekking hebben op overheden, zowel op inhoudelijk als op methodologisch vlak.

Prioriteit: inzetten op ruimte

- Het beleid moet eerst inzetten op ruimte(beleid) en daarna werken aan maatregelen rond mobiliteit die hiervan een afgeleide zijn.
 - o Voorbeeld: doelbewust en op kwantificeerbare wijze kiezen waar we willen verdichten en waar we ruimte-inname willen afbouwen en vervolgens in functie hiervan mobiliteit organiseren.
- Als de acties zo geprioriteerd worden:
 - o Stellen we de verkeerssituatie niet meer centraal (weg van verkeerstechnische);
 - o Staat leefbaarheid binnen een omgeving centraal.
- Mobiliteit is geen doelstelling maar een middel in functie van een doel. De doelstellingen liggen in klimaat, logistiek, economische groei, ...

Foute nadruk (in tekst) op aantal arbeidsplaatsen

- Zo komt men tot een te eenzijdige focus op woon-werkverplaatsingen.
- Wat met vrijetijdsfuncties- en verplaatsingen?
- De hoeveelheid langeafstandspendelen verminderen is een belangrijke doelstelling, maar hiervoor ontbreken concrete maatregelen (zie ook 1. nabijheid).

Geïntegreerde investeringsagenda (maatregel 15)

- Grote ideeën en kaders moeten op Vlaams niveau ontstaan.
- Maar deze maatregel moet vooral op (stads)regionaal niveau uitgewerkt en uitgevoerd worden, aangezien de mobiliteitsorganisatie hier in de toekomst zal gebeuren.

Verdieping

Maatregel 23 'Verweven van functies'

- Belangrijke vraag: wat gaan we clusteren?
- Naast woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen moet ook voldoende aandacht naar vrijetijdsverplaatsingen gaan.
 - o Mogelijkheden in het clusteren van vrijetijdsfuncties in een buurt: op scholen, op arbeidsplaatsen, ...
 - o Belangrijk: scholen meer betrekken in (buitenschoolse) vrijetijdsbesteding en meer mogelijkheden om scholen multifunctioneel in te zetten.
 - o Gevolgen voor mobiliteit: andere soort spitsverplaatsingen, verplaatsingen meer gespreid in tijd, meer duurzame verplaatsingen, toenemende leefbaarheid.
- Wat is hiervoor nodig?
 - o Een Vlaams kader/decreet dat onderwijs, jeugd, sport, cultuur combineert
 - o Ondersteuning door sport- en cultuurfederaties
 - o Regierol voor lokale besturen? Hier liggen risico's voor te grote druk op (kleinere) lokale besturen. Een degelijk Vlaams, overkoepelend kader kan dit remediëren.
- Combinatie met concept 'brede school': de school als plaats waar buurtactiviteiten kunnen doorgaan na de schooluren (gebruik van lokalen, sportinfrastructuur, parkeerplaatsen, ...).
- Belangrijk: huidige proefprojecten en voorbeelden evalueren, verzamelen van best practices en hier structureel beleid van maken.

Maatregel 24 'Bovenlokale samenwerking'

- Voorbeeld: Zwitsers systeem van agglomeratieprogramma's en Nederlandse gebiedsagenda's.
 - o Deze programma's bevatten budgetten voor infrastructuurprojecten.
 - o Worden door een jury geëvalueerd, o.m. op basis van duurzaamheid, gedragenheid, goede koppeling ruimte/mobiliteit.
- Dus: nood aan bovenlokale investeringsbudgetten, hefboomfinanciering.
 - o Combinatie van middelen/ideeën/visies afkomstig van AWW, De Lijn, NMBS, Waterweg, privébedrijven, scholen, ziekenhuizen, maatschappelijk middenveld.

- Duurzaamheidsaspecten moeten in elke fase meegenomen worden en een koppeling van mobiliteit en de ruimtelijke ontwikkeling van functies is essentieel om tot goede kosten/baten te komen!
- Risico's:
 - o Middelen gaan verloren aan versnipperd beleid
 - o Belang van een goede jury die gebiedoverschrijdend kan denken! Participatie, (fysiek) grensoverschrijdend denken, ... zijn belangrijke criteria voor jurering.
 - o Absolute voorwaarde: transparantie van het project! Anders geen draagvlak.
- Deze maatregel hangt samen met maatregel 1 'Hiërarchische categorisering vervoersnetwerken'.
 - o Bovenlokale samenwerking en financiering moet zorgen voor een juiste koppeling van soort vervoer en soort weg (tram, treinspoor, autoweg) op elke specifieke locatie. Het is belangrijk dat de meest nodige/haalbare modus hier naar boven komt.
 - o Probleem: verdeelde budgetten van verschillende modi, verschillende bestuurslagen verantwoordelijk voor verschillende modi, ...
- Deze maatregel hangt ook samen met maatregel 22 'Ruimtelijk verdichten op strategisch gelegen locaties'.
 - o Hernoem deze maatregel: 'Ruimtelijk verdichten op corridors'
- Hangen ook samen met deze maatregels: maatregel 6 'Vraaggericht versterken van de collectieve systemen' en maatregel 15 'Geïntegreerde investeringsagenda'.
- Zorg voor een pragmatische aanpak, zowel top down als bottom up.
 - o Kijk eerst naar de noden en kansen in een specifieke regio op vlak van ruimte en mobiliteit;
 - o Zorg er vervolgens voor dat er op maat middelen worden vrijgemaakt voor de gebiedsagenda;
 - o Volg de algemene principes en doelstellingen (klimaat, logistiek, economische groei, ...);
 - o Zoek naar samenwerking op verschillende beleidsniveaus en werk modusoverstijgend!

Er is nood aan een integrale volledige hiërarchisering van vervoersnetwerken, terwijl het concept 'basisbereikbaarheid' hiertegen zondigt. Bijvoorbeeld sommige L-treinen die op een lager hiërarchisch niveau opereren dan sommige kernnet OV-busverbindingen!

Maatregel 19 'Gebruiksheffingen'

- Gaat deze maatregel verder dan enkel de kilometerheffing voor personenvervoer?
 - o Welke andere heffingen zijn er mogelijk?

Top 3:

1. Combinatie maatregel 1 'Hiërarchische categorisering vervoersnetwerken' en maatregel 12 'Uitbouw van een hiërarchisch netwerk van knooppunten (personenvervoer)'. --> Corridorbenadering
2. Combinatie maatregel 15 'Geïntegreerde investeringsagenda', maatregel 22 'Ruimtelijk verdichten op strategisch gelegen locaties', maatregel 23 'Verweven van functies' en maatregel 24 'Bovenlokale samenwerking'.
3. Maatregel 19 'Gebruiksheffingen'

Tafel 9: Steden

Opmerkingen en aanvullingen

- Ruimte als meerwaarde voor mensen i.p.v. mobiliteit: Toevoegen van maatregelen rond klimaat (cfr. Europese en Vlaamse klimaattop + Klimaatbeleidsplan). Men zou zero-emissie in de stad dienen te stimuleren. Het interstedelijk vervoer zal zich daar vervolgens aan moeten aanpassen. Als je een stad niet wil 'doden' moet je ook ruimte voorzien, bv. ruimte voor kinderen. Dit vraagt een herdenken van stedelijke infrastructuur
- Voor MOW stopt het precies aan de stad. Vandaar ook het belang van samenwerking tussen stad en Vlaams gewest.
- Meer partnerschap tussen overheid en privé-actoren onderling rond data en businessmodellen
- Inzetten op meten van samenwerking tussen stad en Vlaamse overheid – harmoniseren
- Connectie met elektrische en gedeelde mobiliteit (moet standaard zijn) en autonome voertuigen.
 - o Moet deeleconomie georganiseerd worden?
 - o Bedenking dat gedeelde mobiliteit misschien altijd een randfenomeen zal blijven.
- Last mile faciliteren en toevoegen onder maatregel "multimodaal geïntegreerd vervoersysteem.
- Vervoersregio's
- Je moet nadenken over het doel: het is onvoldoende duidelijk dat een bepaalde maatregel tot een bepaalde doelstelling leidt. Het eindperspectief is onvoldoende duidelijk.

Verdieping

M6, 7 versterken van vervoerssystemen – openbaar vervoer

- Waarom: een van de sterkste Vlaamse instrumenten is openbaar vervoer
 - o Moet een alternatief bieden
- Investering wordt terugbetaald > efficiëntie
- Risico's: kijken naar mobiliteit als "en" "en" verhaal, keuze maken voor openbaar vervoer
 - o Mbt vervoersregio's spelen het gefragmenteerde bestuurlijk landschap en tegengestelde belangen een belemmerende rol. De combinatie van privé en openbaar vervoer als en-en verhaal is daardoor geen evidente.

M6 metropolitaan vervoersysteem

- Issue: NU: verschillende netwerken (openbaar, auto, fiets,..) moeten geïntegreerd worden
- SH: Vlaanderen, AWV, Stad, De Lijn, taxi, NMBS hebben tegengestelde belangen
 - o Op verschillende niveaus moet het beleid en uitvoerend niveau op elkaar afgestemd worden
- Invoegen van vervoersregio's met homogene en autonome bevoegdheden
- Dynamische dienstregeling van openbaar vervoer in functie van de vraag

M10, 11, 12: multimodaal en geïntegreerd vervoerssysteem

- What: nationaal, regionaal, stedelijk: modal shift stimuleren
 - o Persoonlijk en openbaar vervoer, het is altijd een “en” “en” verhaal en de keuze aan de reiziger laten.
- Hoe: PPS: data integreren zoals bij google maps
- Waarom: om klimaatverandering tegen te gaan
- Over verschillende modi heen, ook daar is versnippering van bevoegdheden problematisch.
- Inzetten op performance contracten die de lifecycle kosten in rekening brengen: die inschrijven dat technologie een evolutief gegeven is.

M25: What: data en platformen

- Parkeerplaatsen en oplaadpunten reserveren (Uber, Cambio, Blue Bike, bustijden)
 - o In tijd en geld berekenen
- Moet mensen stimuleren om de overlast te verkleinen: publiek belang t.o.v. privébelang
- Visie nodig op steden rond mobiliteit
- Wie: publiek: monitoring om effectiviteit te verhogen
 - o Privé: voorzien het transport
- Optimale investering door het samenvoegen en integreren van data over architectuur

Mobiliteit: visie en gebruik op ruimte

- Wat heb je in steden nodig? Leefbaarheid, mobiliteit, gezondheid versus stadsgroen
- Mobiliteit is geen eiland

Norm en gedragsverandering

- Hoe: vertrekken vanuit de gebruiker en een positief verhaal brengen
- Wat: steden helpen beleid uit te werken
- Wie: sociocultureel werk: mobiel 21 en trage wegen
- Waar: schoolomgevingen
- Vb.: iedereen gratis recht om voor eigen deur te parkeren: bewonerskaart als oplossing
 - o Het is belangrijk om alternatieven te bieden aan verschillende mobiliteitsbehoeften

M12: geïntegreerde investeringsagenda

- Wat: Wegen, spoor, water, lokaal, regionaal
 - o Versnipperde bevoegdheden
- Evolutie: we zien + en + samenwerking
- Hoe: PPS: personen en goederenvervoer combineren
 - o Future proof, robuust, flexibel: toekomst is in autonome wagen
 - o Risico: PPS is niet simpel om toe te passen als die privaat beheerd wordt
- Innovatie: life-cycle cost inrekenen
 - o Open calls
 - o Doelgericht
 - o Hertekenen van stedelijke infrastructuur
- Wat: in functie van nieuwe mobiliteitsbehoeften

- Fietsers versus voetgangers
- Bakfiets, elektrische fietsen
- Waarom: we zijn onvoldoende voorbereid op de toekomst
- Durven falen
- Dialoog zoeken

Samenvatting

- Visie op steden: wat is het publieke belang: leefbaarheid, economie, cultuur, ...
 - Waar moet mobiliteit toe dienen?
- Modal shift en gedragsverandering
- Stedelijk beleid met facilitatie van Vlaanderen
- Herdenken van stedelijke infrastructuur
- PPS
- Data platformen: feedback en monitoring van info voor gedragsverandering

Top 3:

1. Innoveren: 29 en 20
2. Stedelijke ruimte: 30 en 31
3. Geïntegreerde investeringsagenda: 12

Tafel 10: Verkeersveiligheid

Opmerkingen en aanvullingen

Slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke netwerken

- Algemene opmerking: maatregelen bevattelijker formuleren
- Fietsnetwerken worden wel vernoemd, ook voor voetgangers kunnen netwerken opgezet worden.
 - Doet niet af aan belang van veilige, snelle fietsverplaatsingen.
- Vraag of M1 en M2 niet voor een stuk hetzelfde zijn - een hiërarchisch systeem moet aandacht hebben voor al de factoren uit 2
- LZV een plaats geven: in een afzonderlijk netwerk ifv van veilige uitbouw.
 - Link met 8, ook door te trekken naar andere nieuwe soorten, van voertuigen
 - Moet steeds de reflex zijn hoe deze veilig in netwerk kunnen ingepast worden
- M8 is in wezen een groep: er kunnen zeer veel deelmaatregelen onder vervat zitten.
- Objectieve vs. subjectieve verkeersveiligheid - ook aandacht voor de subjectieve veiligheid nodig
 - MTRG: inspelen op subjectieve onveiligheid: werken aan subjectief veilige netwerken (link met gedragsverandering/vorming : leren fietsen, leren complexe kruispunten passeren)
 - Beide: zowel aanpassen van netwerk dat het meer veiligheid "uitstraalt" als werken op de kennis/vaardigheden en attitudes
- Meten van subjectieve (on)veiligheid op Vlaams niveau gewenst
- Sociale veiligheid komt weinig aan bod in de maatregelen (vb. fietsdiefstal)

- Belang van subjectieve veiligheid omdat het vaak een drempel is waardoor mensen een modus niet gebruiken - belang in kader van modale wijziging.
- Categorisering moet ook betekenen dat ontwerpen gebruikt worden : tegenvoorbeeld kilometerheffing maakt dat vrachtwagens het onderliggend wegennet opzoeken
- Quid wettelijke verankering van "inrichtingsprincipes" om niet te vervallen in ontwerpcompromissen (mobambt - enkel bij 9m tussen bebouwing bibeko 1,5 m voetpad vereist)
 - o Vgl. wordt gemaakt met RO en codex RO versus de "losheid" van de vademecums
 - o Vraag naar normenkader: in se is dit het verhogen van de prioriteit voor VKV tot een doelstelling waar de andere doelstellingen ondergeschikt aan zijn (bereikbaarheid, duurzaamheid, logistiek) - een prioriteit waarvan ervaren wordt dat ze er nu niet is - op VKV zouden geen compromissen mogen gesloten worden - cf. visie veiligheid binnen de bedrijfswereld.
- Wettelijk kader om op terug te vallen (voor lokale besturen) waaraan een weg moet voldoen - cf. MTR 8 : leesbaarheid - gekoppeld aan hiërarchie - afdwingbaar op die wijze uit te voeren
- M1 + zo houden
- M2 + voetgangersnetwerken
- toe te voegen:
 - o (21) VKV prioritair op elk bestuursniveau
 - o (22) veilig inpassen van nieuwe voertuigen in netwerk + netwerk aanpassen aan nieuwe voertuigen
 - o (23) subjectief veilige netwerken
 - o (24) leesbaarheid: onmiddellijk duidelijk op welk soort weg je zit

Multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem

- M10 niet beperken tot personenvervoer - logistiek vervoer heeft ook een link met verkeersveiligheid
- Zou geen gemis zijn als niet onder verkeersveiligheid aanwezig is
 - o Vooral stedelijke logistiek van belang (centra aan de rand van de stad die via duurzamere en veiliger modi de kern bedelen)
- Wat van 9 en 10 binnen dit kader van belang zal zijn voor VKV zit in wezen in vervat in de maatregelen uit vorige groep (netwerken)
- M9 internationaal weglaten
- M10 + vrachtovervoer/ geen splitsing personen- en goederenvervoer)

Gedagsverandering

- Link naar rechterlijke macht moet aanwezig zijn binnen 16 "handhaving en coherente regelgeving" - vb toleranties van de COLL - "automatisch seponeren van ..." - maatregel uit te breiden met "coherente regelgeving en sanctionering"
- 11 wat is de mobiliteitscultuur die men wenst: aan de tafel voor verkeersveiligheid
 - o Werken aan norm en gedragsverandering
 - o Richting modal shift : om verkeersveiligheid te verbeteren eraan werken dat minder mensen met de wagen rijden
 - o Veiligheidscultuur - zowel bij de ontwerper, beheerder als gebruiker van het systeem - hangt samen met 14
 - o 11 expliciet als model shift formuleren
- 12 niet alleen differentiatie naar modus maar ook naar type verplaatsing (motief), type weggebruiker (oudere, jongere): mobiliteits- en veiligheidscultuur is per generatie

verschillend (oudere van de toekomst is niet de oudere van nu - zal een ander verplaatsingspatroon hebben)

- Verbeteren in plaats van verhogen van vaardigheden
- MTR 11 veranderde + veranderende/ MODAL SHIFT
- MTR 12 + meer differentiëren/ verplaatsingscultuur
- MTR 14 gedeelde verantwoordelijkheid inzake VKV
- MTR 16 + sanctioneren
- toe te voegen:
 - o (25) veiligheidscultuur stimuleren

Innoveren

- "nieuwe" voertuigen - breder dan alleen geconnecteerde en autonome mobiliteit (vb. speedpedelec - veilig inpassen in vervoerssysteem)
- Ook innovatie mogelijk aan de kant van de weginfrastructuur zelf.
- Evolueren naar een andere manier van indelen in voertuigcategorieën om een plaats te geven in het vervoerssysteem/ op de weg (vb. snelheid i.p.v. cilinderinhoud) - ook hier graag meer richtinggevend / sturend kader op Vlaams niveau.
- Heeft ook te maken met onderzoek doen en testen in de praktijk (pilotprojecten)
- Toe te voegen:
 - o (26) veilig inpassen van nieuwe voertuigen + aanpassen categorie
 - o (27) onderzoek doen en testen (cf. nieuwe voertuigen)
 - o (28) innovatie weginfra en materiaal

Samenwerken

- M18 ook met federaal en Europees niveau
- M19 + dataverzameling verkeersveiligheid + data beschikbaar stellen (anoniem)
- Overkoepelend
 - o Dataverzameling VKV: gebruik/ter beschikking stellen van data voor lokale gemeenten (vb. FCData - brede toegang tot ongevalsgegevens) - open (geanonimiseerde) data
 - o Verkeersveiligheid is belangrijker dan privacy - wie waar op elk moment te snel rijdt FCData
 - o In koepel staat woord "milieuvriendelijk" - binnen thema niet relevant

Verdieping

MTR8

- Staat ook aan de bron van gedrag: leesbare infrastructuur levert een positieve bijdrage aan VKV-gedrag
 - o Belang van vergevingsgezindheid t.a.v. de fouten van de weggebruiker (bijdrage aan daling slachtoffers en ernst)
- Verkeersveiligheids-audits zijn een belangrijk onderdeel: evaluatie van infrastructuur voor en na voor alle netwerken (ook verplicht) is deel van een preventieve aanpak

- (R) kan veel kosten met zich brengen
 - o Infrastructuur is kostelijker dan een campagne (al moet hier de voortgezette effort op lange termijn geteld worden)
- Betrokken actoren: VO kan een rol hebben in evaluatie - ter beschikking stellen van budgetten voor het voeren van audits
- Risico van de kost: wordt gezien als een niet haalbare en niet prioritaire maatregel
 - o Actoren schuiven de budgettaire last naar elkaar door en te vaak wordt de keuze gemaakt voor maatregelen die minder kosten)
 - o Mogelijkheden voor participatie van "belanghebbenden" actoren - beheerders bedrijventerreinen
 - o Voeren van de audit op zich is niet de kost maar is wel van groot belang voor de efficiëntie van de ingrepen: onderzoekinstellingen kunnen een rol spelen maar kost kan wel niet bij hen liggen maar hoort aan de wegbeheerder toe
 - o Mogelijkheden van het verkeersveiligheidsfonds
 - Geen transparantie waaraan besteed wordt
 - Volgens welke criteria
 - o Aanleg van aangepaste infra zou een belangrijk thema moeten zijn (quid inkomsten uit km-heffing / verkeersveiligheidsfonds)
 - o Perceptie van subjectieve onveiligheid
- Maatregelen inzake financiering van het beleid - is een randvoorwaarde voor de uitvoerbaarheid van (veel) maatregelen

MTR11

- Werken aan veiligheidscultuur in de richting van modal shift.
- Geeft aanleiding tot vele wijzigingen.
- EFF: nieuwe normaal: moet normaal zijn snelheid te respecteren, niet drinken en rijden, niet steeds autoverplaatsingen te maken
- EFC: nee niet op KT: vraagt moedige en duidelijke beslissingen, consequent en niveau overschrijdend wetgevend kader
 - o Wel effectief op lange termijn
- (R): is de burger er klaar voor? is er een draagvlak?
 - o vb. parkeergedrag in de schoolomgeving door de eigen ouders
 - o Snelheidsovertredingen door de buurtbewoners
- Subjectief (on)veiligheidsgevoel leidt tot kring

MTR13 -14 - aansluitend bij 11

- 90% ongevallen heeft gedragscomponent
 - o Belang van eraan te werken
 - o Er worden te weinig goede voorbeelden gesteld (politieke leiders, bedrijven) om te komen tot een draagvlak (vb. koning Denemarken rijdt met de fiets ...).
 - o Stimulerend naar mede-eigenaarschap
- Opnemen van leiderschap dat zich vertaalt naar budgetten reserveren en maatregelen op alle bestuursniveaus en in alle functies (vb. Chiroleider, trainer)
- Iedereen heeft op bepaald moment een voorbeeldfunctie en kan uitdrager van een cultuur zijn.

MTR15

- Niet alleen goed ordenen en efficiënt afwikkelen van verkeer in steden, ook opleggen van normeringen.
 - o vb. welk soort van parkeren kan wel/niet toegelaten worden in bepaalde omstandigheden
 - In ontwerp: geen haaks naast fietsinfrastructuur
 - In handhaving: parkeren aan verkeerde kant van de weg kan belangrijke veiligheidsimplicaties hebben, parkeren op gehandicaptenplaats - op bushalte
 - In campagne: stimuleren van sociale norm
 - In bedrijfscultuur, gemeentelijk locatiebeleid: vrachtwagen mee naar huis (woon-werkverkeer, veiligheid van de geparkeerde vrachtwagen).
 - Impact op klimaat, leefbaarheid, verkeersveiligheid

Samenvattende bemerkingen

- Het effect van de "digitale economie" (voor \$\$ besteld, morgen geleverd) op mobiliteit en verkeersveiligheid
 - o Hoe maatschappelijk verantwoord omgaan met deze individuele wens tov duurzaamheid, veilig, ...
 - o Quid (Vl.) bevoegdheid : verplicht verhoogde kost van snelle leveringen
- Werken aan gedrag van deze logistieke spelers (snelheid, parkeren) inrichting van bedrijven (laad- loskade, locaties voor snelparkeren, leveringszones)
 - o Beschouwen als een specifieke doelgroep?
- Invoeren van ISA - benutten van de monitoringssystemen van de logistieke bedrijven (track and trace) voor de verkeersveiligheid.
- In te spelen op verkeersveilig imago van bedrijven : in welke mate neemt klant dit mee in rekening in zijn aankoopbeslissing: vb. aankoop wagen : vkveiligheid is (te) vaak een betalende optie.

Rode draad:

- Coherent beleid
 - o (vb. 90/70 : effectief doorvoeren, handhaven, naar inrichten, ...)
 - o Alle onbemande camera's steeds
- Hogere prioriteit voor verkeersveiligheid
- Consequent uitvoeren en handhaven
- Gedeelde verantwoordelijkheid
 - o Verkeersveilig gedrag en normbesef begint op school
- Veiligheid vs. economisch belang - bereikbaarheid
 - o "erkend" belang van veiligheid moet omgezet worden in consequente keuzes, zou absoluut moeten zijn t.o.v. alle andere belangen (economisch, bereikbaarheid,
- Berekenen effecten - onderzoek
 - o vb. NL hebben al gegevens van effecten van km-heffing op het VL-wegennet en VL niet - demo voor belang dat gehecht wordt aan vkv en aan onderzoek – wordt te weinig onderzoek gedaan binnen verkeersveiligheid naar effecten van maatregelen om te kunnen afwegen tgo andere belangen
 - o België veel dener wegennet – vergelijkingen met Nederland moeten steeds goed gekaderd worden

- Veiligheidscultuur
 - o Aandacht voor verkeersveiligheid in opleidingen gelinkt aan infra/ mobiliteit - in onderwijs in algemeen - verkeers- en mobiliteitseducatie (cultuur en leiderschap)

Top 3:

1. M19: datverzameling rond verkeersveiligheid
2. M11+13+14 : veiligheidscultuur - gedrag en normen
3. M1+2+3: verkeersveilige (intelligente) netwerken

In **ronde 4** werden een aantal maatregelen/acties concreter uitgewerkt door nieuw samengestelde groepjes met behulp van volgende template.

Titel: Geef een wervende, prikkelende titel aan je maatregel of actie

Kernachtige omschrijving van de actie: Waar gaat dit in essentie over? Waarom dit en niets anders?

Impact: Welke problemen los je hier mee op? Wat is het effect (ecologisch, sociaal, economisch)? Welke behoeften beantwoord je hiermee?

Randvoorwaarden: Wat is er nodig om dit waar te maken? Zonder welke randvoorwaarden kan dit niet slagen?

Stappen: Welke stappen of concrete acties zijn nodig om dit te realiseren?

Op korte termijn

Op (middel)lange termijn

Stakeholders: Wie zijn hierin de belangrijkste partners om dit te realiseren? Hoe kunnen ze bijdragen? Welke rol kunnen ze opnemen?

Actor

Rol

Vlaamse overheid

Andere actoren

Van big data naar smart data op maat

Kernachtige omschrijving van de actie

- Data verzamelen
- Data analyseren
- Data ontsluiten
- Integreren van data
- Customizen van de data met het oog op een betere mobiliteit

Impact

- Vermijden van nutteloze verplaatsingen
- Noodzakelijke mobiliteit efficiënter en duurzamer maken
- Nieuwe inzichten over mobiliteit en transportstromen verwerven
- Online en offline sturing van de mobiliteit mogelijk

Randvoorwaarden

- Goede samenwerking creëren tussen publieke en private sector
- Ter beschikking stellen van noodzakelijke data
- Geen big brother approach
- Goede technologie
- Ontwikkelen van standaarden

Stappen op korte middellange termijn

- Integreren in het mobiliteitsplan
- Realiseren van een neutraal dataplatform waarbij zowel de publieke- als de private sector participeren
- Analyse van de bestaande data en de leemtes
- Functionele analyse
- Governance

Stappen op middellange termijn

- Oplossingen op maat uitwerken
- Operationaliseren van het dataplatform

Rol Vlaamse overheid

- Uitwerken regelgevend kader voor het opzetten van het dataplatform
- Overleg met de andere overheden
- Financiering
- Het eigenlijke opzetten van het dataplatform

Regionetwerking werkt

Kernachtige omschrijving

- Gebiedsagenda:
 - Ruimtelijke ordening
 - Mobiliteit/leefkwaliteit
- Netwerken en knooppunten
 - TOD (transport oriented development)
 - Blauwe en groene netwerken

Impact

- Geïntegreerde benadering
 - Ruimte efficiënt
 - Klimaat leefbaarheid
 - Bereikbaarheid

Randvoorwaarden

- Nieuwe samenwerkingsverbanden opstarten
- Politieke wil vragen
- Kaders
- Voldoende middelen
- Verkokering vervangen door geïntegreerd beleid
- Planning en exploitatie loskoppelen

Stappen op korte termijn

- Regionetwerk
 - Regioraad
 - Lokale besturen
 - Provinciale gedeputeerden
 - Vlaamse parlementairen
 - Werkgemeenschap
 - Stakeholders
 - Sector partners
 - Werkplatform
 - Projectwerking

Stappen op middellange termijn

- Routeplan en middelen: modal shift van 50/50 naar 70/30
- Actieplan met projecten
- Exploitatie en beheer

Stakeholders

- Beleidsniveaus: provincie en lokale besturen
- Burgerbewegingen: Draagvlak
- Experts en onderzoekers
- Partners (De Lijn, NMBS,...)
- Stakeholders: visie
- Vlaamse overheid: onafhankelijke regio intendant

- Financiering
- Grote kaders

Alle dagen fietsdag

Kernachtige omschrijving

- Algemene fietsvriendelijkheid
- Fietscultuur
- Infrastructuur
- Mentaliteit van andere weggebruikers

Impact:

- Snel
- Goedkoop
- Beweging
- Ontspannend
- Sociaal
- Ruimte efficient
- Betrouwbaar
- Milieuvriendelijk
- Leefbare stad
- Minder files

Randvoorwaarden

- Budgettaire verschuiving
- Mobiliteitsbudget

Acties op korte termijn

- Meest oncomfortabele punten aanpakken
- Stimulansen om elektrisch fietsen te testen (vb tijdens de mobiliteitsweek)
- Fietspark (bedrijven) ipv wagenpark
- Veilige fietsenstalling voor verschillende soorten fietsen
- Fietszenders tegen diefstal
- Fietspaden ijsvrij

Acties op middellange termijn

- Aanleg van wegen waar fietsers voorrang hebben
- Verkeersluwe steden

Stakeholders

- Vlaamse overheid:
 - Campagne en educatie
 - Infrastructuur
 - Voorbeeldrol
 - Innovatie stimuleren
 - Proeftuinen
- Steden en gemeenten: infrastructuur
- Commerciele partners
- Fietsersbond

- Bewonersgroepen
- Werkgevers
- NMBS, De Lijn

Kilometerheffing

Kernachtige omschrijving

- Internaliseren van externe kosten

Impact

- Gedragsverandering
- Reduceren van effecten zoals congestie en veiligheid
- Bewustmaking

Randvoorwaarden

- Oormerking van alternatieven
- Ruimtelijke ordening
- Arbeidsorganisatie
- Taks shift

Acties op korte termijn

- Draagvlak
 - o Diversifiëren: groene auto, daluren, geografisch (stad versus platteland)
- Transparantie
- Spits mijden
- Bestelwagens

Acties op middellange termijn

- Gewoon doen
- Spits/dal
- Locatie
- Zodat het sturend wordt
- Simpel beginnen en dan uitbreiden

Stakeholders

- Vlaamse overheid: kader voorbereiden
- Verzekeringsbedrijf: verzekerde per km
- Werkgevers, werknemers, mobiliteitsorganisaties: draagvlak

Multi-synchromodaal: netwerken en knopen

Kernachtige omschrijving

- Flexibiliteit als motor van multi-synchromodaal vervoer

Impact

- Congestie verminderen
- Efficiëntie
- Ruimtelijke orde

Randvoorwaarden

- Samenwerking
- Open cultuur en mindset
- Mental shift
- Capaciteit op de hoofdas
- Fijnmazigheid
- Last mile oplossingen
- Afdwingbare hiërarchie van het netwerk

Acties op korte termijn

- Samenwerking
- Info over verschillende modaliteiten en actoren
- Geïntegreerde investeringsagenda
- Afstemming verkeerslichten

Acties middellange termijn

- Infrastructuur op knopen in orde

Stakeholders:

- Vlaamse overheid: AWW, WW, MOW, De Lijn: investeren, faciliteren, exploiteren
- Infrabel: info
- Lokale overheden: regie en samenwerking
- Provincie: fietsinfrastructuur
- Privéspeler: info
- NMBS: samenwerking

Innovatieplatform voor mobiliteit

Kernachtige omschrijving

- Ideeën en krachten verzamelen om een roadmap voor innovatie op te stellen waar overheid en privé samen achter staan en samen uitwerken

Impact

- Door transparantie en schaalgrootte: wijzere, gedragen keuzes over mobiliteitsinnovatie
- Goedkoper, sneller, doelgerichter uitvoeren
- Hefboom en inspiratie naar bereiken van doelstellingen

Randvoorwaarden

- Trekken
- Overheid neemt coördinerende rol op
- Financiële middelen (privé en overheid)
- Privé: openstellen om data te delen

Acties op korte termijn

- Stakeholders in kaart brengen
- Best practices in kaart brengen
- Platformstructuur opstellen
- Politiek engagement

Acties op lange termijn

- Belangen voor stakeholders in kaart brengen
- Stakeholders structureel bij elkaar brengen
- Broedplaats maken voor ideeën lokaal en internationaal
- Samen uitwerken
- Gezamenlijke processen en procedures

Stakeholders

- Vlaamse overheid: coördinerend, niet afdwingend, uitnodigend
 - o Niet enkel mobiliteit maar ook milieu en ruimtelijke ordening
 - o Beleid overstijgend kader scheppen
- Bedrijven: kennis delen en inbrengen
- Kennisinstellingen: pilootprojecten uitvoeren en kennis delen
- Andere overheden: faciliteren
- Belangenverenigingen: faciliteren en agenda brengen
- Grote publiek: crowdsourcing

Het verduurzamen van mobiliteitsgedragKernachtige omschrijving

Duurzaam gebruik van verschillende beschikbare modi in functie van de noden en behoeften (combinatie van sociaal, economisch en fiscaal effect). Met als doel het individueel autogebruik te beperken en mensen te doen openstaan voor alternatieven

Impact:

- Vermijden van tijdsverlies
- Minder kost
- Ecologisch
- Individueel welzijn
- Work-life balance

Randvoorwaarden

- Behoud van comfort
- Openbaar vervoer: betrouwbaar, betaalbaar, transparant
- Centralisatie van beschikbare diensten(app, betaalkaart) – fiets, openbaar vervoer, auto, collectief, prive)
- Wetgevend kader dat flexibiliteit mogelijk maakt

Actie op korte termijn

- Transparant fiscaal beleid
- Pilootprojecten – indien positief verder uitrollen

- Aantrekkelijke alternatieven
- Sensibiliseringsacties
 - Naar werkgevers
 - Maatschappelijk
- Positieve beïnvloeding
 - Succesverhalen
 - Sociale controle

Stakeholders

- Vlaamse overheid:
 - structureel overleg met andere overheidsdiensten
 - Blijvend stakeholderoverleg
- Federale overheid: transparant wetgevend kader
- Werkgevers: alternatief verloningsbeleid
 - Anders werken
 - Thuiswerken,..

Duurzaam bereikbaar

Kernachtige omschrijving

- Van bezit van mobiliteitsmiddelen naar gebruik/consumptie van mobiliteit als dienst

Impact

- Efficiëntie: materiaal, ruimte, energie, tijd, geld
- Betere service

Randvoorwaarden

- Big data
- Geïntegreerd beleid (RO, energieproductie en distributie)
- Randvoorwaarden bepalen voor een open markt

Korte termijn

- Kennisopbouw
 - Regie kunnen nemen
- Living labs
- Actieve deelname van de overheid zelf
 - Eigen wetgevend kader

Lange termijn

- Juridische hinderpalen wegnemen

Stakeholders

- Vlaamse overheid: kader scheppen
- Mobiliteitsmarkt
- Gebruikersgroepen