

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken
2019-2024



Analyse Netwerk Duurzame Mobiliteit

Inleiding

Op het [Regeerakkoord 2019-2024](#) was het wachten tot 30 september 2019. Een stuk later dan gepland, waardoor er even sprake was de beleidsnota's uit te stellen tot 2020. Ondanks een vraag om uitstel tot begin 2020 door de Vlaamse Regering liggen de beleidsnota's er nu al op 8 november.

"Wij zijn het verkeer. Maar als gewoontedieren zijn we ons daar onvoldoende van bewust." Daarmee maakt minister Lydia Peeters duidelijk dat er naast de beoogde modal shift ook werk moet gemaakt van een mental shift.

De bespreking van de [beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken](#) in de commissie MOW van het Vlaams Parlement is voorzien voor 14 en 21 november.

Achtergrondmateriaal

[Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 \(Peeters\)](#)

[Beleidsnota Omgeving 2019-2024 \(Demir\)](#)

[Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 \(Weyts\)](#)

[Regeerakkoord 2019-2024](#)

[Analyse regeerakkoord 2019-2024](#) (Netwerk Duurzame Mobiliteit)

Inhoud

Inleiding	2
Achtergrondmateriaal	2
Inhoud	2
Ons memorandum: 3 V's voor duurzame mobiliteit - Verminderen, Verschuiven en Verschonen.	3
Verminderen: link met ruimtelijke ordening is te vrijblijvend	4
Verschuiven: ook een mental shift	5
Verschonen: mobiliteit als deel van de oplossing	8
Conclusie beleidsnota: de 6 M's van Peeters (en de 2 ontbrekende M's)	9

Ons memorandum: 3 V's voor duurzame mobiliteit - Verminderen, Verschuiven en Verschoneren.

Net als voor de analyse van het Regeerakkoord baseren we ons op de 3 V's: [Verminderen, Verschuiven en Verschoneren](#) uit het memorandum van het Netwerk Duurzame Mobiliteit.

Verminderen

Door een goede ruimtelijke ordening en locatiebeleid, namelijk inzetten op nabijheid en het mengen van functies kunnen heel wat kilometers vermeden worden. Hierdoor wordt de verplaatsingsweerstand om verplaatsingen te voet of per fiets te doen kleiner.

Speerpunten:

- [publieke ruimte is meer dan weginfrastructuur \(Voetgangersbeweging\)](#)
- [kernversterking in samenhang met groen-blauwe netwerken \(Trage Wegen\)](#)

Verschuiven

We streven naar een verschuiving van de auto naar meer duurzame vervoermiddelen. Het STOP-principe is de leidraad voor het realiseren van die modal shift in het personenvervoer. Stappers, trappers, openbaar en gemeenschappelijk personenvervoer zijn, in die volgorde, de te verkiezen vormen van verplaatsing om tot een duurzame mobiliteit te komen. Ook het beleid dient deze vormen van mobiliteit maximaal te ondersteunen om tot een duurzame mobiliteit te komen.

Speerpunten:

- [conflictvrije kruispunten als ontwerpnorm "veilig groen" \(Fietzersbond\)](#)
- [\(voor\)stedelijke netwerken openbaar vervoer \(TreinTramBus\)](#)
- [autodelen als essentiële schakel in vervoer op maat en basisbereikbaarheid \(Autodelen.net\)](#)
- [Mobility as a Service \(MaaS\) is een nieuwe schakel in de vervoersketen \(Taxistop\)](#)
- [duurzame mobiliteit is een recht voor iedereen \(Mobiel 21\)](#)

Verschoneren

De auto heeft nog steeds een prominente plaats in ons hedendaags verplaatsingssysteem. Voor een aantal verplaatsingen blijft het individueel gemotoriseerd vervoer ook objectief het meest aangewezen vervoermiddel: verplaatsingen op middellange en lange afstanden waarvoor er geen degelijk alternatief bestaat doordat de bestemming te afgelegen is. Voor die verplaatsingen zetten we in op minder vervuilende technologieën.

Speerpunt:

- [slimme kilometerheffing voor personenwagens \(Bond Beter Leefmilieu\)](#)

Verminderen: link met ruimtelijke ordening is te vrijblijvend

Inleiding

De link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening wordt erkend: "Mobiliteit kent een sterke samenhang met Omgeving. Zo hangen bijvoorbeeld de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de bouwshift nauw samen met mobiliteit."

Te beperkt en te vrijblijvend

De link met ruimtelijke ordening beperkt zich tot OD 8.6 "Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen" en is elders in de beleidsnota nauwelijks te bespeuren.

De aanpak is daarenboven weinig concreet: "een structurele samenwerking opgezet tussen de beleidsdomeinen Omgeving en Mobiliteit". De concrete samenwerkingsvormen die opgezet worden zijn fragmentair (gebiedscoalities, mobipunten, ...) en niet gebiedsdekkend of vertrekkend vanuit een gemeenschappelijke visie.

Geen Mobiliteitsplan Vlaanderen

In de beleidsnota is geen sprake van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Als kader voor de Regionale MobiliteitsPlannen (wel vermeld in de Beleidsnota) en als kader voor de samenwerking met de andere beleidsdomeinen en -niveaus is de afwezigheid onbegrijpbaar.

Conclusie

Ruimtelijke ordening bepaalt de vraag naar mobiliteit. Zonder betonstop is de kans groot dat we blijven dweilen met de kraan open, al blijkt uit de tekst van het regeerakkoord de doelstelling wel behouden onder de naam bouwshift. Het regeerakkoord maakt wel de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening en geeft aan de vervoerregio's daarbij te betrekken, in de beleidsnota wordt dit echter beperkt tot een hiërarchisch netwerk van mobipunten.

Uit de Beleidsnota Omgeving

*"11.1.2 OD 2. Afvlakking van de groei van het wegverkeer
Eén van de belangrijkste oorzaken van luchtverontreiniging blijft verkeer. Samen met mijn collega bevoegd voor mobiliteit zet ik een drieledige aanpak voorop: Een duurzame ruimtelijke inrichting ondersteunt een duurzame bereikbaarheid. We zetten in op een verdere afvlakking van de groei van het gemotoriseerde verkeer en streven een ambitieuze modal shift na, zowel qua personenvervoer als logistiek. Tenslotte zetten we in op een verdere vergroening van het voertuigenpark."*

Verschuiven: ook een mental shift

Inleiding

"Wij zijn het verkeer. Maar als gewoontedieren zijn we ons daar onvoldoende van bewust." Daarmee maakt minister Lydia Peeters duidelijk dat er naast de beoogde modal shift ook werk moet gemaakt van een mental shift.

Focus op modal shift, in woon-werk en woon-schoolverkeer

De doelstelling is een modal split met 40% duurzame vervoermiddelen in heel Vlaanderen en in de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent 50%. Combimobiliteit en het STOP-principe moeten dit mogelijk maken. "Ik streef naar de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem dat zoveel als mogelijk uitgaat van het STOP-principe."

- Er komt een evaluatie van het Pendelfonds.
- Voor het realiseren van MaaS (Mobility as a Service) wordt de transparantie van dataplatformen gewaarborgd en krijgt open databeleid vorm.

Kanttekeningen:

- Modal split op basis van aantal kilometer of op basis van aantal verplaatsingen?
- Toenemend belang van recreatief verkeer (dat nu al het belangrijkste verplaatsingsmotief is, zowel naar kilometer als naar aantal verplaatsingen). Als OD7.1 staat het verhogen van de belevingswaarde.

Investeringsbeleid

- Fiets: tegen het einde van de legislatuur 300 miljoen euro per jaar. [Verkeerslichtengeregelde] Kruispunten worden zo veel mogelijk conflictvrij (en veiligheid heeft voorrang op doorstroming, een belangrijke accentverschuiving). Er komen ook fietsdetectiesystemen. Het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) wordt versneld uitgevoerd en BFF-fietspaden op gewestwegen worden conform (aan de eisen uit het Fietsvademecum) gemaakt. Het Fietsfonds wordt versterkt. Gemeentegrensoverschrijdende fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF zullen gesubsidieerd kunnen worden. Fietsdoorstroming wordt een element van het project Mobilidata. Het Fietsbeleidplan wordt geactualiseerd.
- Openbaar en collectief vervoer
Busbanen openstellen voor private bussen en taxi's [op gewestwegen]
Mogelijkheid interstedelijke private busverbindingen te starten.
- Basisbereikbaarheid: decreet operationaliseren. Er is sprake van een 'voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk'. Dit moet dringend gedefinieerd worden. Binnen basisbereikbaarheid komt een Masterplan toegankelijkheid. Dit moet uitgebreider dan enkel 'het toegankelijk maken van halte-infrastructuur', daarin moeten ook eisen naar aanbod (voertuigen, informatie, ...) voor minder mobiele in opgenomen worden. Er komt tarief- en ticketintegratie door MaaS-oplossingen, op niveau van de vervoerregio ("en waar mogelijk ruimer")

- Vervoer op Maat: zowel open gebruikers als doelgroepen, extra middelen worden voorzien (objectief verdeeld tussen vervoerregio's).
Uitvoering Taxidecreet.
Kwaliteitskader voor mobiliteitsdeelsystemen.
Mobipunten: minimale uitrusting per type mobipunt. Herkenbaar en gebruiksvriendelijk. Het netwerk van mobipunten wordt uitgebouwd conform de Vlaamse beleidsvisie. Voor de financiering wordt het Fonds Stationsomgevingen hervormd tot een Combimobiliteitsfonds.
- De Lijn: benchmark in 2020, voorwaarde voor intern operatorschap (tot ?)
Gegarandeerde dienstverlening. Indien niet gerealiseerd binnen 6 maanden, neemt de Vlaamse Regering initiatief.
Mogelijkheid tot deconsolidatie, focus op operationele dienstverlening.
Geautomatiseerd registratiesysteem op punt in 2020.
Beheersovereenkomst prestatiegericht (belang van verhoging kostendekkingsgraad).
- Spoor: 11 Vlaamse spoorprioriteiten
- Wegen: investeringen in onderhoud, capaciteit en service. Prioritair: doorstroming op hoofdwegennet en 'missing links'.
Vlaanderen voert een nieuwe robuuste en samenhangende wegategorisering uit.
- Water: personenmobiliteit over water zal worden beheerd door 1 overheidsentiteit. Voorlopig beperkt tot waterbus in vervoerregio Antwerpen.
- GIP: gericht en efficiënter plannen.
Alle investeringen binnen MOW worden gebundeld in het GIP, in plaats van afzonderlijke investeringsprogramma's per entiteit en dat vanaf 2021. Een horizon van 5 jaar is echter onvoldoende voor grote strategische projecten. "De horizon ligt op vijf jaar voor de grote strategische investeringsprojecten en op drie jaar voor de projecten op kleinere schaal."

BIJLAGE 3: OVERZICHTSTABEL GROTE INVESTERINGSPROJECTEN

Grote projecten (Vlaams niveau)
R0 (inclusief programma 'Werken aan de ring')
R1 (uitvoering Toekomstverbond)
Grote projecten waarvoor ruimtelijk planningsproces of procedure complexe projecten loopt
Nieuwe sluis Zeebrugge
Extra containercapaciteit Antwerpen
Toekomstverbond (A102, tweede Tijsmanstunnel, Haventracé, Nx)
KR8 (Kortrijk)
Opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (Seine-Schelde)
Nx Zeebrugge
Noord-Zuid Limburg
N60 (Ronse)
Viaduct E17 Gentbrugge (onderhoud en verbetering) (+studie)
Grote projecten (andere)
A8 (Halle)
Ombouw A12 tot autosnelweg
Tramlijn 7 (Gent)
Ombouw N49 tot autosnelweg
R4 Oost-West (PPS + quickwins)
Spartacus - lijn 1
Spartacus - lijn 2
Verhogen bruggen Albertkanaal
Verbinding Ieper-Veurne
Nieuwe Steenbruggebrug + studie Dampoortsluis
11 Vlaamse spoorprioriteiten

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een afzonderlijke strategische doelstelling (SD4). Vision Zero (nul verkeersdoden) tegen 2050 blijft het uitgangspunt.

De focus ligt op het toenemend aantal slachtoffers bij kwetsbare weggebruikers. Er worden middelen vrijgemaakt voor de veiligheid in schoolomgevingen (al aangekondigd door vorige regering).

Controle en handhaving blijven een aandachtspunt. Er komen meer trajectcontroles en steden en gemeenten zullen GAS-boetes kunnen uitschrijven in zones 30 en 50. Het verkeersveiligheidsplan wordt geactualiseerd (2021-2025).

Nood aan multimodale data en onderzoek

Goed mobiliteitsbeleid bouwt op goede data. Vandaag ontbreekt heel wat data (bijvoorbeeld het aantal reizigers van De Lijn) of is het zeer beperkt (bijvoorbeeld fietserstellingen).

Het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) wordt aangepast zodat combimobiele verplaatsingen mee onderzocht worden. Ook de samenwerking met het Brussels Gewest voor dit onderzoek en het uitbreiden van het aantal respondenten maken het OVG tot een beter instrument.

Op dit ogenblik is het mobiliteitsonderzoek zeer ad hoc en is betere coördinatie noodzakelijk.

Conclusie

We slagen er niet in duidelijke keuzes te maken. Lossen we ons mobiliteitsprobleem op door de auto, de fiets of het openbaar vervoer? We zetten voor alle modi in op een uitbreiding van het aanbod. Het ontbreekt Vlaanderen aan een langetermijnvisie voor mobiliteit. Er is geen basis om de vele investeringen de juiste prioriteit te geven.

Verschonen: mobiliteit als deel van de oplossing

Inleiding

"Mobiliteit heeft ook een impact op ons leefmilieu, vroeger als deel van het probleem, vandaag en morgen meer als deel van de oplossing."

Dat doen we door in te zetten op combimobiliteit, modal shift en de vergroening van de vloot.

Emissievrij

Ten laatste in 2025 is het openbaar vervoer in de stadskernen emissievrij.

Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij.

De gebruiker betaalt

De kilometerheffing voor lichte voertuigen wordt niet meer vermeld in de beleidsnota. Er komen een aantal aanpassingen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens, met name een nachttarief, de hervorming naar een retributie (wat zou willen zeggen dat het wegennetwerk geprivatiseerd wordt) en aanpassingen aan het netwerk op basis van ontwijkingsverkeer. Verdere sturing naar milieukeurmerken is niet voorzien of aanpassingen naar aanleiding van het invoeren van een kilometerheffing vrachtwagens in Nederland (afschaffen vrijstelling op snelwegen rond onze havens) is niet voorzien.

Fiscaliteit

Over fiscale instrumenten als Belasting op Inverkeerstelling, Jaarlijkse Verkeersbelasting of de mogelijke introductie van een wegenvignet wordt niet gesproken.

Conclusie

Het principe 'de vervuiler betaalt' wordt verlaten. Over een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen wordt niet meer gepraat.

Uit de beleidsnota Omgeving

"11.1.3 OD 3. Verdere vergroening van voertuigenpark

Ik zet tevens in op een verdere vergroening van het wagenpark. Ik zet de ingeslagen weg verder naar de emissiearme en energie-efficiënte voertuigen. Vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij."

"11.1.4 OD 4. Emissiefraude bij voertuigen aanpakken

Er moet meer en betere controle gebeuren van reële uitstoot van voertuigen om zo emissiefraude tegen te gaan. Ik versterk daarom het beleid om zowel emissiefraude door eigenaars (bijvoorbeeld roetfilterfraude of Ad Blue fraude) als door constructeurs (bijvoorbeeld 'Dieselgate') te voorkomen en te remediëren."

"11.1.5 OD 5. Lage en ultralage-emissiezones verder uitrollen in stedelijke gebieden

Het wetgevend kader voor lage-emissiezones (LEZ) leidt tot een verbetering van de blootstelling aan luchtverontreiniging. Ik versterk de uitrol van LEZ (lage emissiezones) en werk een wetgevend kader uit voor ultralage-emissiezones (ULEZ)."

Conclusie beleidsnota: de 6 M's van Peeters (en de 2 ontbrekende M's)

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 staan heel wat elementen opgenomen. Te veel om op te sommen eigenlijk. Een kleine selectie vind je hieronder, een iets uitgebreidere als bijlage.

De beleidsnota in 6 M's

Modal shift

De beleidsnota neemt de **ambitieuze modal shift (50% duurzame vervoermiddelen in de grootstedelijke vervoerregio's en 40% in heel Vlaanderen)** uit het regeerakkoord over. Naast combimobiliteit rekent de beleidsnota op het STOP-principe om dat te realiseren.

Mental shift

Zonder mental shift is de beoogde modal shift onmogelijk. De mens denkt als gewoontedier niet bewust na over zijn mobiliteit. Die mental shift wordt gerealiseerd door **inspiratie en kwaliteitsvolle oplossingen** aan te bieden.

Missing links

Of het nu over fietspaden of over wegen gaat: er komt **meer infrastructuur**. Het fietspadennetwerk wordt versneld uitgevoerd, maar ook de missing links die we al van het RSV uit 1997 meezeulen (o.a. de ring van Brussel en Antwerpen, maar ook de N8, N60, N49, ...) staan in de beleidsnota.

Mobipunten

Naast de netwerken per vervoermiddel komt ook een **netwerk van mobipunten**. Op basis van de plaats in de hiërarchie krijgt elk mobipunt een minimale invulling. Alle mobipunten zijn herkenbaar en voor iedereen gebruiksvriendelijk. Naast (gedeelde) mobiliteit krijgen die mobipunten ook extra functies.

Mobility as a Service

Het gedrag van de gebruikers verandert, mobiliteit wordt steeds meer een dienst schakelt de reiziger steeds meer tussen verschillende vervoersmodi en ontstaat er **voor iedereen een gepersonaliseerde mobiliteitsoplossing**. Mobiliteit wordt meer *data driven* en Vlaanderen zorgt voor de transparantie ervan.

Minder slachtoffers

Vision zero in 2050 blijft het uitgangspunt. De focus ligt terecht bij het toenemend aantal kwetsbare weggebruikers. Ook voor controle en handhaving wordt veel verwacht van de mogelijkheid van **GAS-boetes** in zones 30 en 50.

Én de twee M's die ontbreken...

De ontbrekende M's zijn misschien belangrijker dan de M's die wel opgenomen zijn in de beleidsnota. Hoe waardevol de 6 M's ook zijn, zonder de 2 ontbrekende M's is het niet evident om ze op een goede manier te realiseren.

Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het **ontbreekt aan een langetermijnvisie** over hoe de Vlaamse mobiliteit er zal uitzien over pakweg 20 jaar. Heel wat afzonderlijke plannen worden opgesteld (regionale mobiliteitsplannen, verkeersveiligheidsplan, fietsbeleidsplan, ...). Ook in andere beleidsdomeinen worden doelstellingen geformuleerd die voortbouwen op mobiliteitsmaatregelen of een impact hebben op mobiliteit (Luchtbeleidsplan 2030, Beleidsplan Ruimte Vlaanderen). De saus die al deze elementen bindt, ontbreekt.

Meebetalen

De beleidsnota maakt de expliciete keuze de **gebruikers niet te laten meebetalen**. Een slimme kilometerheffing of andere pistes zoals een wegenvignet of tolheffing worden niet vermeld. De best werkende manier om gedrag te sturen (via de portemonnee) wordt dus niet aangesproken. Het is ook een **gemiste kans om de hele lijst met (dure) investeringen mee te financieren**.