

# Mobiliteit in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024



analyse Netwerk Duurzame Mobiliteit

## Inleiding

We hebben er even op moeten wachten. De deadline die de regeringsonderhandelaars zichzelf oplegden, namelijk de Septemberverklaring op 23 september 2019, werd niet gehaald.

De discussie ging over belangrijke zaken, zoals wie waar mag zitten in het parlementair halffrond, of er nu 9 of 10 ministers mochten zijn, wie welk postje kreeg en de kleur van de burgemeestersjerp. Maar al bij al nam het regeerakkoord minder tijd in beslag dan het schrijven van een [Mobiliteitsplan Vlaanderen](#) (10 years and counting).

In de [voorbeschouwingen](#) bleken de beleidsdomeinen Onderwijs, Welzijn en Financiën & Begroting de grote twistappels. Mobiliteit, Openbare Werken en Omgeving komen weinig aan bod.

Maandag 30 september was er dan witte rook na meerdere nachtelijke onderhandelingen. Het regeerakkoord is een turf van zo'n 300 bladzijden, een dikke 100 bladzijden meer dan het [vorige regeerakkoord](#). In vergelijking met het vorig regeerakkoord met dezelfde politieke partijen ([analyse](#)) staan er in dit kookboek minder recepten.

Het regeerakkoord heeft de ambitie ruimte en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen, daarbij worden de vervoerregio's betrokken. Het woord **betonstop** werd vervangen door de term 'bouwshift' maar de doelstelling blijft wel behouden.

Het zogenaamde **en-en-en-beleid** wordt verdergezet: investeren in auto-infrastructuur (met name de Antwerpse en Brusselse Ring) én in fietsinfrastructuur én in aantrekkelijker openbaar vervoer. Vooral de fiets lijkt de grote winnaar van dit regeerakkoord met een verdubbeling van de middelen.

Het principe 'de vervuiler betaalt' wordt verlaten. 'Vervuilers buiten' is de nieuwe doelstelling: vanaf 2025 zijn in de stadskernen enkel zero-emissie openbaar vervoer en goederenvervoer toegelaten.

Dit regeerakkoord bevat heel wat waardevolle elementen, maar maatregelen die van politieke moed getuigen ontbreken (kilometerheffing personenwagens). Het voornaamste manco is echter het volledig ontbreken van een mobiliteitsvisie op lange termijn die mee helpt te bepalen welke investeringen prioritair uitgevoerd worden.

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

Het memorandum van het Netwerk Duurzame Mobiliteit steunde op 3 pijlers: [Verminderen, Verschuiven en Verschonen](#).

## 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 \(Mobiël 21\)](#)

## Verschonen

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 \(Bond Beter Leefmilieu\)](#)

# Startnota De Wever

In [de startnota van 12 augustus](#) vinden we de 3 V's terug. Deze startnota is de basis voor de onderhandelingen in het regeerakkoord. De betonstop ruimt baan voor een bouwshift. Een kilometerheffing voor lichte voertuigen is in geen velden of wegen meer te bekennen.

## Verminderen

"De Vlaamse Regering zal werk maken van een ruimtelijke omslag. We vrijwaren maximaal de open ruimte en maken werk van een **bouwshift in plaats van een betonstop**, waarbij we kansen creëren op goed gelegen plaatsen waar het aangenaam wonen en werken is. We kiezen voor **kernversterking en kwalitatieve verdichtingen**. De Vlaamse Regering werkt de nodige decreten en beleidskaders uit, zodat het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen juridisch van kracht wordt."

De [betonstop](#) (pro memorie: vanaf 2025 maximaal 3 ha bijkomend ruimtebeslag per dag en 0 ha in 2040) wordt afgezwakt naar een vage bouwshift.

## Verschuiven

"Ons verkeer moet klimaatvriendelijker. En vlotter. Om de uitstoot van broeikasgassen en de fileproblematiek doortastend aan te pakken zal de Vlaamse Regering de investeringen nog verder opdrijven. We waken over een zo snel mogelijke uitvoering van de **grote infrastructuurprojecten** die op stapel staan en tegelijk investeren we fors in de **duurzame vervoersmiddelen: fietssnelwegen, binnenvaart, spoor en openbaar vervoer**. We zetten daarbij tevens in op **combimobiliteit**, waarbij burgers en bedrijven vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Het aandeel duurzame vervoersmiddelen moet in het woon-werkverkeer toenemen tot minstens 40 procent. Binnen de stedelijke gebieden van Brussel/Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we naar een toename tot minstens 50 procent."

Een ambitieuze en concrete invulling voor wat betreft de modal split. In het verleden was er al het [Pact2020](#) dat 40% duurzame vervoersmiddelen voorschreef in het woon-werkverkeer tegen 2020, een doelstelling die we [vermoedelijk niet](#) halen.

## Verschonen

"De luchtkwaliteit willen we verder verbeteren, met onder andere een vergroening van het wagenpark, een **uniform kader voor lage-emissiezones** in steden[.]"

"In de **verkeersfiscaliteit vergroenen** we het wagenpark via de invoering vanaf 2020 van de nieuwe Europese verbruiks- en emissietest (WLTP) voor voertuigen. Meer vervuilende wagens worden duurder, milieuvriendelijkere wagens goedkoper."

De vlaamse verkeersfiscaliteit wordt verder vergroend. Er is geen sprake meer van een **kilometerheffing voor lichte voertuigen** die aangekondigd werd in het vorige regeerakkoord en waarvoor er afgelopen heel wat studiewerk is verricht.

# Analyse

De [volledige tekst van het regeerakkoord 2019-2024](#) is hier terug te vinden.

Het regeerakkoord stelt de drieledige aanpak van de 3 V's voorop (Hoofdstuk Energie en Klimaat, C. Transport en duurzame mobiliteit):

- Een **duurzame ruimtelijke inrichting** ondersteunt een duurzame bereikbaarheid. Een efficiënt mobiliteitsbeleid vergt een goede afstemming met het ruimtelijke beleid.
- 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 door verder te bouwen aan een kostenefficiënt en vraaggestuurd openbaarvervoernetwerk en zetten de stijgende trend in de fietsinvesteringen verder.
- Tenslotte wordt ingezet op een **verdere vergroening** van het bestaande wagenpark. Vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij.

# Verminderen: dweilen met de kraan open zonder betonstop?

## **Inleiding**

“Ook de open ruimte staat in Vlaanderen onder druk. We kunnen ons niet permitteren alle ruimte die er nog is, vol te bouwen. Daarom maken we werk van een bouwshift, waarbij we naar een beter evenwicht streven tussen kwaliteitsvol wonen, ondernemen en het beschermen van de open ruimte.”

## **Van woonbonus naar lagere registratierechten**

Al snel in de onderhandelingen bleek dat de ‘woonbonus’ (het belastingvoordeel voor mensen die een lening aangaan om een woning te kopen) op de schop zou gaan. Als compensatie zullen de registratierechten (eenmalige kost bij de aankoop van een woning) dalen van 7% naar 6%. Op zich geen slechte evolutie: de woonbonus dreef de woningprijs kunstmatig naar omhoog en het verlagen van de registratierechten kan de “woonmobiliteit” (verhuizen bijvoorbeeld bij het veranderen van werkplek) van de Vlaming verhogen.

## **Van betonstop naar bouwshift**

De [betonstop](#) (pro memorie: vanaf 2025 maximaal 3 ha bijkomend ruimtebeslag per dag en 0 ha in 2040) wordt vervangen door een bouwshift. Deze bouwshift creëert in elke gemeente kansen op goed gelegen plaatsen waar het aangenaam wonen en werken is. “We realiseren slimme groei voor wonen, leven en werken door kwalitatieve verdichtingen van het bestaand ruimtebeslag. Kernversterking realiseren we op locaties volgens de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Bij elke ontwikkeling of groei zijn er garanties voor een gezonde en aantrekkelijke woon- en werkomgeving. Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal. Onder meer de vervoerregio’s worden hierbij betrokken.”

Hoe gaan we die bouwshift betalen? “De financiering van de bouwshift wordt ondersteund door middelen uit het Klimaatfonds en een op te richten BRV-fonds.”

Toch een betonstop? “We operationaliseren de strategische doelstelling van de strategische visie “Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare” via de beleidskaders.”

## **Groenblauwe netwerken**

“We realiseren een functioneel en samenhangend netwerk van groenblauwe infrastructuur. Dit doen we o.a. door verbindingen aan te leggen tussen natuurkernen met oog voor de ruimtelijke bestemming, door het verweven van natuur met andere functies, door actief werk te maken van een basisnatuurkwaliteit, en door de aanleg van stedelijk en randstedelijk groen. We streven maximaal naar co-voordelen op vlak van leefbaarheid, welzijn, gezondheid, recreatie, mildere klimaatimpact, waterbeheer, luchtkwaliteit, voedselproductie, energie en landschapskwaliteit.”

“Als onderdeel van een Vlaams actieprogramma ontsnippering, werken we de belangrijkste infrastructuurknelpunten weg door de aanleg van ecoducten of ecotunnels. (...) (...) Hiermee geven we vanuit Vlaanderen ook de groenblauwe dooradering in de verstedelijkte omgeving mee vorm.

Waar mogelijk, wordt het netwerk van buurtwegen (*sic*), fietspaden, lokale wegen, gewestwegen, spoorwegen, waterlopen, ... ecologisch opgewaardeerd door aangepaste inrichting en beheer van bermen, taluds en oeverzones. (...) (...) In de bebouwde omgeving zorgen we voor voldoende groen, met oog op verkoeling, waterinfiltratie, luchtkwaliteit, rust en ontspanning. We stimuleren natuurinclusief ontwerpen bij bouwprojecten. Bij het ontwerpen van onze kernen en gebouwen, scheppen we meteen ruimte voor de natuur die er thuishoort."

### **Staten-Generaal Beleidsplan Ruimte Vlaanderen**

"Er komt een Staten-Generaal om een werkbaar Beleidsplan Ruimte Vlaanderen concreet op te stellen. Daar worden ook de lokale besturen, projectontwikkelaars en de milieuverenigingen actief bij betrokken." (persconferentie 30/09/19)

Een Staten-Generaal om een breed draagvlak te creëren hoe we om zullen gaan met onze ruimte is natuurlijk een lovenswaardig initiatief. De Staten-Generaal wordt echter niet meer vermeld in het regeerakkoord.

### **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. Het regeerakkoord maakt wel de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening en geeft aan de vervoerregio's daarbij te betrekken.

# Verschuiven: én-én-én-beleid

## Inleiding

“Verder zal de mobiliteitsdruk de volgende jaren ongetwijfeld toenemen. De Regering zal daarom fors investeren in maatregelen die erop gericht zijn om burgers en bedrijven vlot te laten schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Een openbaar vervoer, dat we groener en efficiënter maken, en de fiets bieden een weg uit de file in elke gemeente en stad. Met een gegarandeerde dienstverlening, extra aanbod en meer stiptheid zorgen we voor een betrouwbaar openbaar vervoer. En met een verdubbeling van de investeringen in fietspaden maken we van de fiets nog meer een volwaardig alternatief.

Maar evengoed blijven we zwaar investeren in weginfrastructuur [Brusselse en Antwerpse ring], naast de alternatieven voor de wagen. Bij grote infrastructuurprojecten willen we ervoor zorgen dat het algemeen belang primeert. Het kan niet dat louter particuliere belangen infrastructuurwerken buitenproportioneel lang tegenhouden. We zetten ondertussen voluit in op technologie die onze infrastructuur en voertuigen slimmer maakt.”

## STOP-principe

Het STOP-principe wordt enkel als verkeersveiligheidsprincipe weerhouden en niet als algemene leidraad.

## Modal split: 40% duurzaam en 50% in Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent

De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Vlaanderen streeft naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi moet voor **heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%**. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift opgelegde. Voor de vervoersregio's **Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent** streven we zelfs naar een aandeel van **duurzame modi van minstens 50%**.

Dat is een ambitieuze en concrete invulling voor wat betreft de modal split. In het verleden was er al het [Pact2020](#) dat 40% duurzame vervoermiddelen voorschreef in het woon-werkverkeer tegen 2020, een doelstelling die we [vermoedelijk niet](#) halen.

## Fiets wint op punten

Zeker als we woordjes tellen:

voetganger = 1

fiets = 43

auto = 9

spoor = 4, bus = 9, tram = 1

combimobiliteit = 18

mobipunt = 11

Het budget voor nieuwe fietspaden wordt verhoogd tot 300 miljoen euro per jaar ([in 2018 was dat 138,5 miljoen euro](#), in 2019 150 miljoen euro). Een stap in de goede richting, al is het [niet altijd even duidelijk](#) waar die middelen net naartoe gaan. In veel gevallen wordt een aandeel van de investering toegewezen aan de “fiets”.

Een Vlaams netwerk van fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en tewerkstellingspolen. Samen met lokale overheden (in vervoerregio's) maakt Vlaanderen een programma om dit netwerk te realiseren:



- meer investeringen in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
- fietsvriendelijke stads- en dorpskernen
- versterkt Fietsfonds en vereenvoudigde procedures
- nieuw is dat lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF maar wel de gemeentegrenzen overstijgen ook zullen gesubsidieerd worden

Er komt een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen.

### **Combimobiliteit**

Combimobiliteit is het multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. Door te investeren in de veiligheid, snelheid en het comfort maken we de alternatieven voor de wagen aantrekkelijk.

Combimobiliteit zal ook in het OVG (Onderzoek VerplaatsingsGedrag) gemeten worden door het aandeel van elke vervoersmodus in elke verplaatsing te tellen.

Voor de financiering wil de regering het Fonds Stationsomgevingen hervormen tot een **Combimobiliteitsfonds**.

### **Mobipunten**

Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit te faciliteren. Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt.

Doelstelling: elk multimodaal knooppunt herkenbaar maken als mobipunt.

### **Mobility-as-a-Service**

“Met een goede uitwisseling van gegevens en open data kunnen gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen ontwikkeld worden. Op deze manier laten we diverse Mobility-as-a-Service spelers toe, die de innovatie stimuleren door de ontwikkeling van digitale en fysieke mobiliteitsoplossingen.”

Er komt tarief- en ticketintegratie per vervoerregio (en waar mogelijk ruimer ...).

“Concreet moet het mogelijk zijn om je volledige verplaatsing te maken met één vervoerbewijs of via één platform, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer of deelsystemen die gebruikt worden bij de verplaatsing.”

### **Basisbereikbaarheid**

De maatschappelijke component van mobiliteit krijgt een plaats binnen basisbereikbaarheid: “Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk.”

### **De Lijn**

De Lijn blijft intern exploitant van kern- en aanvullend net (zoals voorzien in decreet basisbereikbaarheid) en dat tot 2023 als de benchmark positief uitvalt.

In 1 van de 15 vervoerregio's komt er een [proefproject waarbij de busritten via een tender of openbare aanbesteding aan een private speler](#) (of De Lijn) worden toegekend.

Open Vld claimt dit als een overwinning, maar in feite worden tot op vandaag ongeveer de helft van de ritten van De Lijn door private spelers (exploitanten) uitgevoerd. Voor vervoer op maat wordt een budget van 30 miljoen verspreid onder de vervoerregio's. *Dat komt overeen met het budget voor de belbussen. Het is nog onduidelijk hoe aan het vooropgesteld budget van 112 miljoen euro voor vervoer op maat wordt gehaald.*

De Lijn moet binnen de 6 maand stappen zetten om een gegarandeerde dienstverlening op te zetten met de sociale partners, zoniet zal de Vlaamse regering het initiatief nemen.

Er komen ook private busverbindingen tussen steden. De flixbussen zullen dus ook tussen Vlaamse steden mogen rijden.

Het aanbod van Blue bike wordt geïntegreerd in het abonnement van De Lijn.

Er komt een Masterplan toegankelijkheid voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur.

### **Spoor**

Het is al langer bekend dat Vlaanderen [een aantal \(11+2\) spoorprioriteiten zou gaan cofinancieren](#). Daarmee zouden een aantal 'missing links' in de spoorinfrastructuur sneller gerealiseerd worden. Deze spoorprioriteiten zijn een beperkt deel van de 51 spoorprojecten die opgenomen zijn in '[de Vlaamse spoorstrategie](#)'. We moeten ook vermelden dat financiële steun in verschillende gevallen [enkel studiewerk](#) betreft en dat de realisatie niet noodzakelijk sneller gaat gebeuren.

### **Auto**

De volgende regering profileert zich als een investeringsregering en laat daarvoor het begrotingsevenwicht varen. **Grote infrastructuurprojecten op de ring rond Antwerpen en Brussel** worden uitgevoerd, al wordt de kostprijs niet meegenomen in de begroting, zowat 5 miljard euro. Beide resulteren in een grotere capaciteit voor het wegverkeer. Dat staat haaks op de doelstellingen van een modal shift. Bijkomende infrastructuur trekt nieuwe gebruikers aan, of het nu wegen, fietspaden of sporen zijn.

## Overzicht infrastructuurprojecten

Grote projecten (Vlaams niveau)
R0 (inclusief programma 'Werken aan de ring')
R1 (uitvoering Toekomstverbond)
<b>Grote projecten waarvoor ruimtelijk planningsproces of procedure complexe projecten loopt</b>
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)
<b>Grote projecten (andere)</b>
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
<b>11 Vlaamse spoorprioriteiten</b>

### 11 spoorprioriteiten:

- Het beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever;
- Optimalisatie van Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas;
- De spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen
- De spoorlijn 15 Hasselt-Neerpelt
- De spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem
- De spoorlijn 204 Gent-Zelzate
- De spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde;
- De spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde
- De spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont
- Het bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent, de park-and-rideparkings en de fietsenstallingen (GEN: Gewestelijk Expresnet)
- De tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen;

### +2 extra projecten worden niet meer vermeld:

- Het project "Oude Landen" (Ekeren, vertakkingscomplex voor een extra goederenspoor)
- Afwerking van het 3de en 4de spoor op de Lijn 50A tussen Gent en Brugge

## Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet met als doel de investeringen en onderhoud van het beleidsdomein gerichter en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en beter af te stemmen op de beleidsdomeinbrede doelstellingen en prioriteiten. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investeringsprogramma's en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten. Het GIP is een rollend programma, dat jaarlijks opgemaakt en geactualiseerd wordt op basis van de bestaande planning. De horizon ligt op de 5 jaar voor de grote strategische investeringsprojecten en 3 jaar voor de projecten op kleinere schaal.

De vraag is hoe dit modusneutrale beleid vorm gaat krijgen. Wordt de keuze gemaakt op basis van de maatschappelijke kosten en baten van het project (MKBA) ?

### **Verkeersveiligheid**

- Vision 0 tegen 2050 blijft het doel.
- Vlaams verkeersveiligheidsplan op basis van 5 E's.
- Steden en gemeenten zullen GAS-boetes kunnen geven voor snelheidsovertredingen.
- Gevaarlijke punten worden verder weggewerkt.
- Schoolomgeving aan drukke gewestwegen worden veilig gemaakt
- Locaties met kwetsbare weggebruikers worden vermeden als routesuggestie (overleg met GPS-operatoren)
- Verkeersveiligheid is een element binnen het GIP.

### **Ontbrekende elementen: een lange termijnvisie**

De afwerking van het **Mobiliteitsplan Vlaanderen** als Brussel heeft een mobiliteitsplan "Good Move" dat eerstdaags goedgekeurd wordt na de publieksbevraging, Vlaanderen nog niet.

De nieuwe wegategorisering wordt ingevoerd, deze is multimodaal. Voor dit regeerakkoord was aangegeven dat deze nieuwe wegategorisering deel zou uitmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

### **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 lange termijnvisie voor mobiliteit op basis waarvan keuzes gemaakt worden welke investeringen prioritair moeten uitgevoerd worden.

## Verschoenen: emissievrije stadskernen, maar de gebruiker betaalt niet

### **Inleiding**

“De aanschaf van een nieuwe milieuvriendelijke wagen wordt fiscaal aantrekkelijker.” Het is evenwel niet duidelijk hoe. Over fiscale instrumenten als Belasting op Inverkeerstelling, Jaarlijkse Verkeersbelasting of de mogelijke introductie van een wegenvignet wordt niet gesproken. Enkel dat er geen kilometerheffing komt.

### **Emissievrije stadskernen in 2025**

Zowel het openbaar vervoer als de beleving van goederen zal in stadskernen vanaf 2025 emissievrij zijn.

In de nieuwe aankoopprocedures voor rollend materieel van De Lijn zijn enkel zero-emissiebusen toegelaten. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hierbij maximaal betrokken. Het is onduidelijk hoe de meerkost daarvan gedragen gaat worden.

### **Vóór 2035 rijdt De Lijn volledige emissievrij**

#### **-40% CO2-emissies bij dienstvoertuigen in 2030 tov 2005**

De Vlaamse overheid zal de CO2-emissies ten gevolge van het brandstofverbruik in dienstvoertuigen met 40% verminderen tegen 2030 ten opzichte van 2005. Daartoe wordt ingezet op het stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag, het voorkomen van verplaatsingen en het vergroenen van het wagenpark. Vanaf 2021 koopt Vlaanderen niet langer gewone personenwagens met enkel een klassieke verbrandingsmotor. 2-takt toestellen voor het onderhoud van openbaar groen worden uitgefaseerd.

### **Laadinfrastructuur**

“We evalueren de uitrol van de (semi) publieke laad- en tankinfrastructuur en breiden de laad- en tankinfrastructuur gericht uit. Voor laadpalen wordt de nadruk gelegd op semipublieke snelladers.”

### **Emissiefraude**

Er moet meer en betere controle gebeuren van reële uitstoot van voertuigen om zo emissiefraude tegen te gaan.

### **LEZ**

We zorgen voor een uniform kader voor steden en gemeenten die kiezen voor een lage-emissiezone. Voor old-timers voorzien we een definitieve en uniforme oplossing.

### **Slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen, naar een retributie voor vrachtwagens**

Een (slimme) kilometerheffing voor lichte voertuigen komt er niet, ook al dringt het Brussels gewest aan: “de [Brusselse Regering](#) bevestigt andermaal haar verlangen om een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten te sluiten met het oog op de invoering van een intelligente kilometerheffing voor lichte voertuigen in het grootstedelijk gebied of op het hele nationale grondgebied”.

De bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens wordt misschien (iets) slimmer: een lager tarief wanneer er minder personenwagens zijn ('s nachts). Ook wordt gekeken of

de inkomsten door de kilometerheffing vrachtwagens hoger kunnen door er een retributie van te maken. Dat is zo in Wallonië waar de (snel)wegen beheerd worden door een private partner.

### **Fiscaliteit personenwagen ontbreekt**

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

### **Conclusie**

Het principe 'de vervuiler betaalt' wordt verlaten. Over een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen wordt niet meer gepraat. 'Vervuilers buiten' is de nieuwe doelstelling: vanaf 2025 zijn in de stadskernen enkel zero-emissie openbaar vervoer en goederenvervoer toegelaten. Over fiscale instrumenten als Belasting op Inverkeerstelling, Jaarlijkse Verkeersbelasting of de mogelijke introductie van een wegvignet wordt niet gesproken.

## **Bits and bobs**

Deze topics zijn niet meteen binnen de 3 V's onder te brengen, maar wel belangrijk voor onze leden en compagnons.

### **Mobiliteitsverenigingen**

Het decreet op de mobiliteitsverenigingen wordt geactualiseerd.

### **Omgevingsraad**

Ter vervanging van de strategische adviesraden SARO en MINA wordt een Omgevingsraad opgericht die naar advisering complementair is met de SERV. We gaan voor een evenwichtige en compacte raad.

## Conclusie

Het regeerakkoord heeft de ambitie ruimte en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen, daarbij worden de vervoerregio's betrokken. Het woord **betonstop** werd vervangen door de term 'bouwshift' maar de doelstelling blijft wel behouden.

Het zogenaamde **en-en-en-beleid** wordt verdergezet: investeren in auto-infrastructuur (met name de Antwerpse en Brusselse Ring), in fietsinfrastructuur én in aantrekkelijker openbaar vervoer. Vooral de fiets lijkt de grote winnaar van dit regeerakkoord met een verdubbeling van de middelen.

Het principe 'de vervuiler betaalt' wordt verlaten. 'Vervuilers buiten' is de nieuwe doelstelling: vanaf 2025 zijn in de stadskernen enkel zero-emissie openbaar vervoer en goederenvervoer toegelaten. Over fiscale instrumenten als Belasting op Inverkeerstelling, Jaarlijkse Verkeersbelasting of de mogelijke introductie van een wegenvignet (als alternatief voor een kilometerheffing) wordt niet gesproken.

Dit regeerakkoord bevat heel wat waardevolle elementen, maar maatregelen die van politieke moed getuigen ontbreken (kilometerheffing personenwagens). Het voornaamste manco is echter het volledig ontbreken van een mobiliteitsvisie op lange termijn die mee helpt te bepalen welke investeringen prioritair uitgevoerd worden.

## Literatuur

[Brussels regeerakkoord 2019-2024](#)

[Vlaams regeerakkoord 2014-2019](#)

[Vlaams regeerakkoord 2019-2024](#)