



## **memorandum 2014**

# **Kiezen voor duurzame mobiliteit**

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een netwerk van verenigingen die werken aan duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Het Netwerk Duurzame Mobiliteit streeft naar een verhoogde verkeersveiligheid, stimulansen voor lokale economische groei en sociale cohesie, een stillere en gezondheidsbevorderende leefomgeving door middel van een doordachte ruimtelijke ordening en meer groen, zijn speerpunten.

Dit wordt enkel mogelijk door het invoeren van een nieuw mobiliteitssysteem gebaseerd op de nabijheid van functies, zodanig dat onze verplaatsingen duurzamer worden. Minder verre verplaatsingen zetten aan tot een actieve levensstijl, door die verplaatsingen te voet of met de fiets te doen. Kritieke succesfactor om dit te bereiken is een kwalitatieve publieke ruimte, met een ruimtelijke ordening die verdere versnippering tegengaat of zelfs terugdraait.

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit heeft als doel mensen, organisaties en ondernemingen de kans te geven om zich uit te spreken over het belang van een duurzame mobiliteit, en de mogelijkheid om samenleving en beleid uit te dagen tot een grotere inzet in dit verband.

Vanuit deze visie worden middelen, tijd en kennis bijeengebracht voor en door organisaties die mobiliteit en ruimtelijke ordening als kernthema beschouwen.

De leden van het Netwerk Duurzame Mobiliteit zijn Autopia, Bond Beter Leefmilieu, Cambio, FIETSenWERK, Fietsersbond, Mobiel21, Ouders van Verongelukte Kinderen, Taxistop, Trage Wegen, TreinTramBus, Uitrit 4, VIGeZ, Blue Mobility, Fun-i-via & Voetgangersbeweging.

## Geachte lezer,

Omdat het Netwerk Duurzame Mobiliteit leden uit verschillende sectoren vertegenwoordigt willen we over alle beleidsniveaus heen een memorandum schrijven. We willen af van artificiële en bureaucratische grenzen. Een degelijk beleid kun je niet in hokjes stoppen en vooral: mobiliteit stopt niet aan bestuurlijke grenzen. En daarom biedt ons memorandum een unieke kijk op het mobiliteitsbeleid.

## Gedaan met hokjesdenken

Het huidige hokjesdenken bestaat in verschillende vormen en elk van de vormen vraagt een eigen aanpak.

- Geografisch grensoverschrijdend werken

Grensoverschrijdend werken is een eerste stap naar het verlaten van de kunstmatige historische gegroeide grenzen naar een dynamisch systeem dat georganiseerd wordt vanuit de verplaatsingsbehoeften.

Vaak zie je de effecten van een mobiliteitsbeleid stoppen aan de bestuursgrenzen. Het typevoorbeeld is de automobilist of fietser die Nederland binnenrijdt en vaststelt dat de kwaliteit van het wegdek en de weginrichting meteen een sprong vooruit maakt. Je ziet het ook als je de gemeentegrens overschrijdt: plots stopt het nieuwe vrijliggende fietspad en kan de fietser zich mengen met het drukke autoverkeer. De snelheidsregimes in de ene gemeente zijn helemaal anders dan in de buurgemeente.

Verplaatsingen stoppen niet aan de grenzen.

In plaats van het mobiliteitsbeleid te richten op geografische grenzen, moet men meer gaan denken in functie van netwerken voor de verschillende weggebruikers. Er bestaan al enkele voorbeelden. Op Europees niveau is er het befaamde TEN-T-netwerk, de hoofdverbindingen voor water, spoor en weg. Tussen de verschillende gewesten loopt het project Vlabruwa, voor een intergewestelijke samenwerking in kader van de invoering van een kilometerheffing. Er lopen projecten voor een afstemming van de vervoerbewijzen van de verschillende openbaarvervoeraanbieders in België. Een voorbeeld op Vlaams niveau is het BFFN (Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk), opgestart in 1999 om functionele fietsverplaatsingen aan te moedigen, maar als je weet dat in 2013 minder dan 1/3<sup>e</sup> van het netwerk effectief op het terrein is uitgevoerd, is het hoog tijd om in samenwerking met de gemeenten dit netwerk tot voleinding te brengen.

Op gemeentelijk vlak zijn er voorbeelden van interlokale samenwerking over de gemeentegrenzen heen zoals de mobiliteitsplannen van Genk-Hasselt en Neerpelt-Overpelt. De Vlaamse Overheid kan dit blijven stimuleren en faciliteren in functie van de bestaande samenwerkings- en subsidieovereenkomsten.

**Het Netwerk Duurzame Mobiliteit pleit voor goede communicatie en afspraken over de grenzen heen.**

- Beleidsniveauoverschrijdende hiërarchie

De verschillende beleidsniveaus moeten hun mobiliteitsbeleid beter op elkaar afstemmen. Op dit ogenblik zijn alle beleidsniveaus bezig met mobiliteit: Europees, federaal, gewestelijk, provincies en gemeenten. Dat is logisch: elk beleidsniveau heeft een rol in het uitwerken van een mobiliteitsbeleid. Door de regionalisering van een aantal bevoegdheden wordt een eerste stap gezet naar een vereenvoudiging, maar toch blijven heel wat bevoegdheden op federaal, Europees en zelfs internationaal niveau. In de komende legislatuur wordt verder werk gemaakt van het optimaliseren van de werking van de verschillende beleidsniveaus.

Voor een leesbare weg en coherent verkeersgedrag zijn uniforme afspraken noodzakelijk. Leg daarom op het hoogste niveau zo veel mogelijk standaarden vast, waarbij de onderliggende niveaus telkens op basis van specifieke behoeftes in beperkte mate kunnen afwijken. Het is de verantwoordelijkheid van de hogere overheden om de lagere overheden, die over een zekere autonomie beschikken, te begeleiden en financieel te ondersteunen. Dat gebeurt onder meer door te werken aan kennisverspreiding (bijvoorbeeld door middel van vademecums) en het leveren van inhoudelijke ondersteuning (wat nu onder meer gebeurt door het inzetten van mobiliteitsbegeleiders). Wat op dit ogenblik evenwel ontbreekt is de mogelijkheid te straffen wanneer de lagere overheden geen gebruik maken van deze ondersteuning. Subsidie- en samenwerkingsovereenkomsten tussen Vlaams gewest en gemeenten zijn goed voorbeeld, al kan de procedure gestroomlijnd worden.

**Het Netwerk Duurzame Mobiliteit pleit voor een hiërarchie in beleidsdoelstellingen en een consequente invulling door de 'lagere' beleidsniveaus. Daarbij wordt gestreefd naar hogere efficiëntie door standaardisering en uniformisering.**

- Beleidsdomeinoverschrijdend denken

Mobiliteitsbeleid wordt beïnvloed door andere beleidsdomeinen (ruimtelijke ordening, justitie, financiën, wonen, ...) en heeft invloed op heel wat beleidsdomeinen (milieu, gezondheid, ...). Een mobiliteitsbeleid kan enkel werken wanneer de afstemming met andere beleidsdomeinen tijdig gebeurt en wanneer andere beleidsdomeinen geen beslissingen nemen die tegenstrijdig zijn met de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid.

Daarvoor is er nood aan globale doelstellingen, zoals die bijvoorbeeld bestaan op Vlaams niveau in het Pact2020. Op dit ogenblik zijn heel wat beleidsdocumenten in opmaak of pas afgewerkt, in Vlaanderen onder meer een Beleidsplan Ruimte, het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Woonbeleidsplan Vlaanderen, die enerzijds op de globale doelstellingen (Pact2020) en op elkaar moeten afgestemd worden.

**Het Netwerk Duurzame Mobiliteit pleit voor een globale, beleidsdomeinoverschrijdende lange termijnvisie, waarop de verschillende lange termijnbeleidsplannen voor de verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus kan gebaseerd worden.**

Maak daarom werk van een degelijke beleidsplanning op lange termijn, over grenzen, beleidsniveaus en beleidsdomeinen heen.

## Keuze maken voor duurzame mobiliteit

Duurzaam betekent voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Deze definitie van duurzaam komt uit het Brundtland-rapport van de VN-commissie World Commission on Environment and Development uit 1987.

Elke definitie van duurzame mobiliteit baseert zich op het zoeken van een evenwicht tussen sociale, ecologische en economische aspecten teneinde tot een gezonde en kwaliteitsvolle samenleving te komen.

**Voor het Netwerk Duurzame Mobiliteit betekent duurzame mobiliteit streven naar een mobiliteitssysteem waarin iedereen veilig aan een aanvaardbare kostprijs en zonder de omgeving schade te berokkenen haar of zijn bestemming kan bereiken.**

Halfslachtige keuzes (zoals een wegvignet voor personenwagens in plaats van een kilometerheffing) hebben een negatief effect op de duurzaamheid van mobiliteit. Het STOP-principe<sup>1</sup> moet op alle beleidsniveaus de leidraad worden en moet ook effectief uitgevoerd worden.

Kiezen voor duurzame mobiliteit is:

1. Kiezen voor een toegankelijk mobiliteitssysteem: een kwaliteitsvolle publieke ruimte die vertrekt vanuit het STOP-principe met voorrang voor actieve weggebruikers

- Hierbij is een **kwalitatieve openbare ruimte** van belang: obstakelvrije voetpaden met een effen verharding, lage drempels, overrijdbare boordstenen en oversteekplaatsen. Er is ook aandacht voor het straatmeubilair: banken om even te rusten, vuilnisbakken, fietsenstallingen, toiletten, ... Een kwalitatieve openbare ruimte wordt ook zoveel mogelijk samen met burgers geconcipeerd in verregaande participatietrajecten waarbij alle doelgroepen spreekrecht krijgen (ouderen, kinderen en jongeren, vervoersarmen, ...)
- Kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur op plaatsen waar ze resulteren in meergebruik en dat aansluit op een **fietsrouten netwerk**.
- Een netwerk van **trage wegen** die aanzetten tot een veilige en aangename actieve verplaatsing.
- **Openbaar vervoer: kwaliteit** (stiptheid, frequentie en amplitude) primeert boven gratis/goedkoop openbaar vervoer.
- Van basismobiliteit naar **basisbereikbaarheid** en van bezitten naar gebruiken. Dat is een evolutie van elke woning ontsluiten met openbaar vervoer naar een mix van gemeenschappelijke voorzieningen bereikbaar maken op fiets- of wandelafstand, met het openbaar vervoer en (auto)deelsystemen.
- Voor **specifieke doelgroepen** wordt een systeem op basis van Minder Mobielen Centrales verder uitgebouwd.
- **Shared mobility** moet verder uitgebouwd worden rond kwalitatieve multimodale mobiliteitsknooppunten.
- **Uniek vervoerbewijs en tariefintegratie** voor alle vormen van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit (deelfietsen, cambio, ...)

---

<sup>1</sup> Stappers, trappers, openbaar en gemeenschappelijk personenvervoer zijn, in die volgorde, de te verkiezen vormen van verplaatsing om tot een duurzame mobiliteit te komen.

## 2. Kiezen voor veilig verkeer: naar 0 verkeersdoden kan enkel door ons mobiliteitssysteem helemaal te herdenken

- Verkeersveiligheid start bij **betere statistieken en ongevalanalyse**. Daarvoor worden de gegevens bij de verschillende bronnen gehaald (politie, ziekenhuizen én verzekeringen)
- De wetgeving rond het **rijbewijs op punten** bestaan intussen al meer dan 20 jaar, maar we wachten nog steeds op de praktische invoering ervan. Nu de meeste technische drempels opgelost raken, is een snelle invoering aangewezen.
- **ISA** (Intelligente SnelheidsAanpassing): veralgemenen van een halfopen systeem<sup>2</sup>.
- Consequente toepassing van een **alcoholslot** voor recidivisten, op langere termijn algemene invoering bij alle nieuwe wagens.
- **Snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtwagens** (op te leggen vanuit Europa)
- **Cameraherkenning** nummerplaten voor onverzekerde en ongekeurde voertuigen
- **Infrastructuur aanpassen** aan de gewenste snelheid: 70 km/u buiten de bebouwde kom (enkel op bepaalde gewestwegen met bepaalde inrichtingskenmerken nog 90 km/u, bijvoorbeeld gescheiden fietsvoorzieningen) en 30 km/u binnen de bebouwde kom (op plaatsen waar de verblijfsfunctie primeert).

## 3. Kiezen voor een aanvaardbare kostprijs: gebruikers betalen in functie van gebruik en effecten

- **Kilometerheffing voor vrachtwagens** is een eerste stap in de goede richting.
- Wegenvignet is geen goed idee: het stimuleert autogebruik. We streven naar variabilisering op basis van gebruik. Een gedeelte van de fiscaliteit (BIV, verkeersbelasting) werd reeds geregionaliseerd, een belangrijk gedeelte (accijnzen) blijft federaal. Het is niet mogelijk een integraal prijsbeleid te voeren wanneer de instrumenten zich op verschillende beleidsniveaus bevinden.
- **Kilometerheffing personenwagens**, met kostprijs op basis van kenmerken voertuig, tijdstip, locatie en beschikbare alternatieven: hou rekening met alle externe kosten. Ook sociale effecten en effecten op de leefbaarheid moeten meegenomen worden in het op handen zijnde proefproject.
- **Bedrijfswagens en tankkaarten** kosten de samenleving jaarlijks 4,1 miljard € en zijn een remmende factor voor een modal shift in het woon-werkverkeer (zoals vooropgesteld in het Pact2020. Fiscaliteit ten voordele van duurzame mobiliteit en geen subsidiëring van het autoverkeer (woon-werk), evolueer daarom naar een mobiliteitsbudget.

## 4. Kiezen voor respect voor de omgeving: door nabijheid als meest duurzame vorm van mobiliteit.

- Ruimtelijke ordening heeft een sterke impact op nabijheid en beïnvloedt zo sterk op welke manier onze verplaatsingen gebeuren en de keuze om die verplaatsing te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto te doen. Op Vlaams niveau moeten daarom de in opmaak zijnde beleidsplannen Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en Mobiliteitsplan Vlaanderen goed op elkaar afgestemd worden en uitgewerkt worden in functie van globale doelstellingen zoals verwoord in het Pact2020.
- **Locatiebeleid** voor nieuwe verkeersgenerators, niet alles kan overal.
- Publiekstrekking die veel personenvervoer veroorzaken (kantoorcomplexen, winkelcentra of gemeenschappelijke voorzieningen) kunnen enkel in de omgeving van een multimodaal knooppunt.

---

<sup>2</sup> Bij snelheidsoverschrijding voelt de bestuurder tegendruk in het gaspedaal.

- Logistieke centra of productiefaciliteiten die veel goederenvervoer veroorzaken worden niet enkel via de weg ontsloten, maar ook per spoor of binnenwater.
- **Steden als oplossing** van het mobiliteitsprobleem: steden moeten aantrekkelijker worden: goedkoper en leefbaarder. Verdere versnippering van de weinige open ruimte moet vermeden worden. Beleidsdomeinoverschrijdend moet hiervoor een prijsmechanisme in het leven geroepen worden, waardoor het leven in de stad aangemoedigd wordt en de stadsvlucht (en de sterke verkaveling van randstedelijke gebieden) een halt wordt toegeroepen.
- Stedelijk **parkeerbeleid** is er niet om inkomsten van gemeenten of parkeerbedrijven te maximaliseren, maar om onnodige auto's uit het stadscentrum te halen.
- Om de **volksgezondheid** te vrijwaren zijn strengere normen voor luchtverontreiniging noodzakelijk, want zelf onder de Europese normen leidt luchtverontreiniging tot gezondheidsproblemen van de meest kwetsbare groepen, in het bijzonder van kinderen. Voor wegverkeergeluid zijn er op dit ogenblik zelfs geen normen vastgelegd, terwijl naar schatting 1 op 3 Vlamingen hiervan hinder ondervindt.
- Op Europees niveau vragen we de normen voor de **efficiëntie van voertuigen** gevoelig te verstrengen, voor 2025 wordt een norm van 60g CO<sub>2</sub>/km vastgelegd. Superkredieten (waarbij elektrische voertuigen extra zwaar doorwegen bij de berekening van het gemiddelde) doven effectief uit in 2023. De huidige testcyclus (NEDC) die makkelijk te beïnvloeden is door de producenten wordt zo snel mogelijk (in 2016) vervangen door een nieuwe testcyclus (WLTP) om deze normen af te toetsen.

## 5. Kiezen om je bestemming te bereiken: slimmere mobiliteit en niet meer wegen.

- Prognoses geven aan dat het personenvervoer in België tegen 2030 nog met 30% zal stijgen ten opzichte van 2005, het vrachtvervoer zelfs met 60%. Op dit ogenblik gebeurt het merendeel van die verplaatsingen over de weg: met de auto (personen) of met de vrachtwagen (goederen).
- Oplossing voor files zijn niet meer weginfrastructuur, maar het aanpassen van ons mobiliteitsgedrag. Een sterke **modal shift**<sup>3</sup> is noodzakelijk, zoals ook het Pact2020 als belangrijke doelstelling naar voor schuift.  
Oplossingen op maat voor de verschillende verplaatsingsmotieven:
  - o Woon-werk: **bedrijfsvervoerplannen**, zoals die al verplicht zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor alle bedrijven met meer dan 100 werknemers.
  - o Telewerken als de taken het toelaten
  - o Woon-school: **schoolvervoerplannen** ondersteunen vanuit de overheid.
  - o Mobiliteitsmanagement bij recreatieve bestemmingen
- Uitbouw van voorstadsnetwerken voor openbaar vervoer en fietssnelwegen rond de stedelijke gebieden.
- Ook in het goederenvervoer is een modal shift noodzakelijk. Dit wordt ondersteund door een consequent locatiebeleid en door het wegwerken van missing links op spoorwegen- en waternet, waarbij vooral aandacht besteed wordt aan de mogelijkheden van overslag.

---

<sup>3</sup> Modal shift is een wijziging van de modal split tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Wanneer iemand in plaats van met de auto met de fiets gaat, is dit een modal shift, men verplaatst zich immers van de ene naar de andere modaliteit.

## Contactgegevens Netwerk Duurzame Mobiliteit

Netwerk Duurzame Mobiliteit - Komimo vzw  
Kasteellaan 349 A  
9000 Gent  
[www.duurzame-mobiliteit.be](http://www.duurzame-mobiliteit.be)  
[info@duurzame-mobiliteit.be](mailto:info@duurzame-mobiliteit.be)  
T 09 331 59 10

Het volledig overzicht en de contactgegevens van de leden van het Netwerk Duurzame Mobiliteit vindt u op onze website: <http://www.duurzame-mobiliteit.be/node/753>.



Een auto wanneer ik wil.

