



# Memorandum

2024

3 sleutels  
voor  
duurzame  
mobiliteit

**Memorandum 2024 | 3 sleutels voor duurzame mobiliteit** is een publicatie van

Netwerk Duurzame Mobiliteit, Dendermondsesteenweg 50, 9000 Gent

<https://www.duurzame-mobiliteit.be/>

Uitgegeven in februari 2023.

Redactie door Wies Callens (Fietzersbond), Naomi Cambien (Bond Beter Leefmilieu), Naomé Carmeliet (Voetgangersbeweging), Steven Clays (Trage Wegen), Marie Desrousseaux (Bond Beter Leefmilieu), Rudy De Ceunynck (TreinTramBus), Bram Seeuws (autodelen.net), Kees Smilde (TreinTramBus), Arne Stoffels (Mpact), Els Vandenbroeck (M21), Matthias Vermael (Netwerk Duurzame Mobiliteit) en Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit).

Vormgeving door Mei Van Wallegem (Netwerk Duurzame Mobiliteit). Alle gebruikte afbeeldingen en illustraties zijn eigendom van Netwerk Duurzame Mobiliteit. Coverfoto door Chunli Ju, rechtenvrij gebruik onder creative commons license.

Verwijzen naar: 'Netwerk Duurzame Mobiliteit, Memorandum 2024 | 3 sleutels voor duurzame mobiliteit, 2023, <https://www.duurzame-mobiliteit.be/memorandum-2024>'

# Vooraf

---

Netwerk Duurzame Mobiliteit wil een samenleving mogelijk maken waarin iedereen, zonder onderscheid, zich met minimale negatieve effecten voor mens en planeet, vrij kan verplaatsen. Als koepelvereniging brengen we mensen en organisaties samen die streven naar een maatschappelijke transitie richting duurzame mobiliteit. Samen met hen zetten we duurzame mobiliteit bovenaan de maatschappelijke agenda en werken we aan innovatieve mobiliteitsprojecten op mensenmaat.

Duurzame mobiliteit<sup>1</sup> omschrijven we als voldoende mobiliteit om volwaardig deel te nemen aan het maatschappelijk leven zonder dat de negatieve gevolgen van ons individueel mobiliteitsgedrag het leven van anderen op korte of lange termijn nadelig beïnvloeden.

Dit memorandum kwam tot stand in overleg met en met de medewerking van onze leden Autodelen.net, Bond Beter Leefmilieu, Fietsersbond, Mobiel 21, Mpact, Trage Wegen, TreinTramBus en de Voetgangersbeweging in aanloop naar de federale, regionale en Europese verkiezingen in mei 2024 en de provinciale en lokale verkiezingen in oktober 2024.



Voor inhoudelijke vragen over dit memorandum contacteer Miguel Vertriest van Netwerk Duurzame Mobiliteit via [miguel@duurzame-mobiliteit.be](mailto:miguel@duurzame-mobiliteit.be).

---

<sup>1</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/onze-visie>

# Inhoud

---

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
Kies voor sleutelmaatregelen met de juiste impact	4
Mobiliteit is een ‘wicked problem’	4
Mobiliteit als uitdaging voor iedereen	6
<b>3 sleutelmaatregelen voor duurzame mobiliteit</b>	<b>7</b>
Investeer in mensen, niet in asfalt	7
Een slimme kilometerheffing	9
Een nabijheidsbudget voor iedereen	11
<b>Beleidsvoorstellen</b>	<b>13</b>
<b>Verminderen</b>	<b>14</b>
Fiscaliteit	14
Ruimtelijke ordening	16
Wonen	17
Ontraad vliegverkeer	17
<b>Verschuiven</b>	<b>19</b>
Verkeersveiligheid	19
Sociale rechtvaardigheid en integrale toegankelijkheid	22
Voetganger	23
Fiets	24
Openbaar vervoer	25
Collectief vervoer	29
Autodelen	29
Rittendelen (carpoolen)	30
Combimobiliteit	30
Ondersteun gedragsverandering	32
Modal shift in het goederenvervoer	33
<b>Verschonen</b>	<b>35</b>
Stop met contraproductieve maatregelen	35
Elektrificatie	35
Schoon goederenvervoer	36



# Inleiding

---

Mobiliteit is een thema waar iedereen bij betrokken is. Duurzame mobiliteit biedt een antwoord op veel meer dan alleen maar mobiliteitsuitdagingen. Duurzame mobiliteit heeft ook een grote positieve impact op de mentale en fysieke gezondheid van onze inwoners, de klimaatverandering en de gevolgen ervan, de levenskwaliteit in onze steden en dorpen, de concurrentiekracht van onze bedrijven, ...

## ***Kies voor sleutelmaatregelen met de juiste impact***

In dit memorandum wikken en wegen we de impact van heel wat maatregelen. Vaak hebben mobiliteitsmaatregelen onbedoelde en averechtse effecten, want mobiliteit is een ‘wicked problem’ ([zie verder](#)).

We selecteerden 3 sleutelmaatregelen die niet van vandaag op morgen uitvoerbaar zijn, maar waarvan we overtuigd zijn dat ze een grote impact op onze mobiliteit zullen hebben:

 **Investeer in mensen, niet in asfalt**

 **Een slimme kilometerheffing**

 **Een nabijheidsbudget voor iedereen**

Naast de 3 sleutelmaatregelen stellen we een hele waslijst van sneller te realiseren beleidsvoorstellen voor. Dit memorandum is een uitgestoken hand naar alle actoren om duurzame mobiliteit mogelijk te maken.

## ***Mobiliteit is een ‘wicked problem’***

Een ‘wicked problem’ heeft geen definitieve probleemomschrijving. De mobiliteitsproblematiek bestaat uit heel wat facetten: klimaatimpact, luchtkwaliteit, geluid, energie, verkeers- en sociale veiligheid, toegankelijkheid, sociale rechtvaardigheid, inclusie, concurrentievermogen, ruimtegebruik, ... Daardoor worden er heel wat uiteenlopende doelstellingen gekoppeld aan het mobiliteitsbeleid. Die hebben allemaal hun eigen probleemstelling en oplossingen. Soms conflicteren de oplossingen met andere doelstellingen.

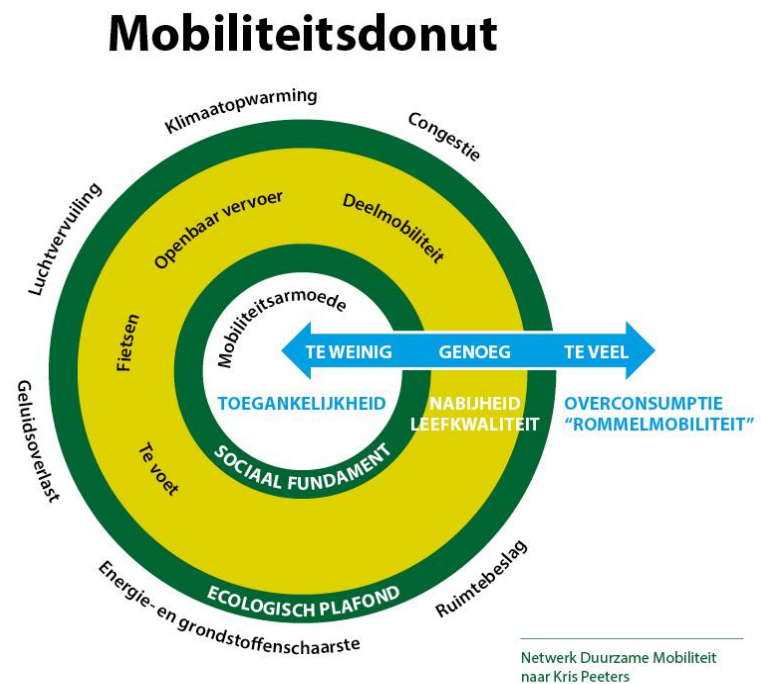
Mobiliteit beperkt zich **niet tot 1 beleidsdomein**. Maatregelen in elk ander beleidsdomein hebben een impact op mobiliteit en omgekeerd. Fiscaliteit, ruimtelijke ordening, milieu, gezondheid, werk, wonen, ... kan je niet los van mobiliteit bekijken.

Er zijn **heel wat stakeholders** met vaak tegenstrijdige belangen betrokken. Bedrijven moeten hun producten ergens leveren, inwoners willen geen vrachtwagens door hun straat.

Milieuorganisaties pleiten voor elektrische wagens en lage-emissiezones, armoedeorganisaties vrezen voor vervoersarmoede. Het zal niet altijd mogelijk zijn een draagvlak te vinden voor alle

maatregelen, nochtans leert de realiteit ons dat enkel een combinatie van wortel- en stokmaatregelen voldoende impact heeft.

**Sociale rechtvaardigheid** wordt steeds meer een belangrijk criterium voor mobiliteitsmaatregelen. Mobiliteitsbeleid kan en moet een sterk herverdelende rol spelen: “de klimaattransitie zal sociaal zijn, of ze zal niet zijn”. In het mobiliteitsbeleid spelen nog heel wat mattheuseffecten, zoals bij de vergroening van bedrijfswagens of bij het subsidiëren van elektrische mobiliteit. Dat ecologische en sociale duurzaamheid hand in hand gaan, wordt samengevat in de mobiliteitsdonut (zie figuur). Duurzame mobiliteit bevindt zich tussen een sociaal fundament en een ecologisch plafond.



We zullen nooit over alle informatie beschikken. Toch is het belangrijk **voldoende informatie** te verzamelen om maatregelen te evalueren door middel van een nulmeting en monitoring van de effecten. Transparantie is een randvoorwaarde voor een gedragen beleid.

**Technologische innovatie** is een instrument om mobiliteitsproblemen op te lossen of te verzachten. Het mag echter geen doel op zich worden: een file elektrische en/of zelfrijdende wagens blijft een file. Blind inzetten op innovatie kan leiden tot technologische lock-ins die tot een maatschappelijk suboptimaal resultaat leiden.

Het mobiliteitsprobleem zal eind volgende legislatuur niet opgelost zijn. Sterker nog: er zullen nieuwe deelproblemen en mogelijke deeloplossingen opduiken. Het probleem wordt enkel maar complexer, dat hebben we de afgelopen jaren gezien door de toename van de verschillende types vervoermiddelen die voor nieuwe oplossingen, maar ook nieuwe problemen zorgden. Een **langetermijnvisie op duurzame mobiliteit** is onontbeerlijk. Investerings in infrastructuur hebben een lange looptijd en zijn enkel te verantwoorden wanneer de maatschappelijke baten ook op lange termijn hoger zijn dan de kosten.

Er is geen unieke oplossing voor het mobiliteitsprobleem, er is geen ‘silver bullet’. We moeten inzetten op verschillende oplossingen en daarbij waken dat ze elkaar versterken en niet tegenwerken. Vanuit Netwerk Duurzame Mobiliteit hanteren we een hiërarchie in maatregelen voor duurzame mobiliteit: de 3 V’s. Allereerst streven we naar het Verminderen van het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers. Door nabijheid van voorzieningen kunnen we onze verplaatsingen Verschuiven naar duurzame vervoermiddelen zoals te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met deelmobiliteit. Wanneer gemotoriseerd privaat vervoer de enige oplossing is, zetten we in op het Verschonen ervan.



Verminderen



Verschuiven



Verschonen

## **Mobiliteit als uitdaging voor iedereen**

Afgelopen jaren waren uitdagend. Van een gezondheids crisis (corona) gingen we naadloos over in een energiecrisis ten gevolge van de oorlog in Oekraïne. Dit bepaalde sterk onze mobiliteit. De transitie richting duurzame mobiliteit is volop bezig, al gaat het heel traag.

Een volledige stand van zaken voor wat betreft duurzame mobiliteit in Vlaanderen is te vinden in de [Monitor Duurzame Mobiliteit](#)<sup>2</sup>. De individuele groei van mobiliteit (aantal verplaatsingskilometers per persoon) neemt niet langer toe, maar de totale impact van ons mobiliteitsgedrag groeit nog steeds.

We verplaatsen ons voor [heel wat uiteenlopende motieven](#): naar het werk, naar school, naar de winkel, tijdens onze vrije tijd.

We zijn met [steeds meer](#) (en we worden [steeds ouder](#)). Ons [ruimtegebruik neemt toe](#). We slagen er niet in om de [klimaatimpact](#) van mobiliteit voldoende snel terug te dringen. Ook de [luchtkwaliteit](#) verbetert onvoldoende en de hinder door verkeersgeluid blijft groot.

Elke week vallen er in Vlaanderen 408 gewonden in het verkeer<sup>3</sup>. Vandaag vallen nog veel te veel [slachtoffers](#), vooral bij de actieve weggebruikers ([voetgangers](#) en [fietsers](#)).

Het [aantal kilometers dat we met gemotoriseerde voertuigen afleggen](#) groeit (behalve in 2020). Van een modal shift richting [stappen](#), [trappen](#) of [openbaar vervoer](#) is nog niet echt sprake. De [files](#) groeien na corona terug in sneltempo aan. Het openbaar vervoer is nog niet hersteld van de coronacrisis en kampt met verouderd materieel, personeelstekort en een gebrek aan middelen voor exploitatie en onderhoud..

Niet iedereen heeft in dezelfde mate toegang tot mobiliteit. Dat leidt tot [mobiliteitsarmoede](#). [Digitalisering](#) maakt tal van innovatieve oplossingen mogelijk, maar dient wel duurzaam en sociaal rechtvaardig te verlopen.

<sup>2</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/monitor-duurzame-mobiliteit>

<sup>3</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/verkeersongevallen#in-2021-14percent-meer-ongevallen-met-doden-of-gewonden-dan-in-2020>

## 3 sleutelmaatregelen voor duurzame mobiliteit

---

### Investeer in mensen, niet in asfalt

#### Kader

De komende jaren worden heel wat weginfrastructuurprojecten gepland en uitgevoerd in Vlaanderen: de Oosterweelverbinding, de 'optimalisatie' van de Ring rond Brussel, de R4WO (Ring rond Gent), de vertunneling van de A8 in Halle, Londerzeel Zuid (A12), Knoop Mechelen-Noord (N16, R6, E19), N60 rond Ronse<sup>4</sup> ... Het gaat over miljarden euro's. Daarnaast zijn er jaarlijks honderden miljoenen euro's nodig voor het onderhoud van de bestaande weginfrastructuur en kunstwerken (bruggen en tunnels)<sup>5</sup>.

Ook voor lokale overheden is de aanleg van bijkomende weginfrastructuur en het onderhoud van bestaande weginfrastructuur een grote kostenpost. We zijn ervan overtuigd dat deze middelen op een betere manier kunnen aangewend worden.

#### Voorstel

De investeringen in bijkomende weginfrastructuur worden herleid tot nul. De middelen die vrijkomen worden volledig geïnvesteerd in de realisatie van een sluitend en kwalitatief fietsroutenetwerk en het verhogen van het aanbod van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.

- Versterk (de expertise in) het mobiliteitsmiddenveld en de administratie. Duurzame mobiliteit of een modal shift realiseer je niet enkel met infrastructuur, er is ook een **mental shift** nodig. Versterk samenwerking tussen burgers en middenveld, kennisinstellingen, bedrijven en overheid (de zogenaamde quadruple helix). Door participatie en cocreatie komen we tot meer gedragen mobiliteitsmaatregelen, investeer daar dus voldoende in. Beleidscontinuïteit veronderstelt ook de aanwezigheid van voldoende expertise binnen de overheid zelf.
- Herdenk en herwerk de bestaande **fietsroutenetwerken** in Vlaanderen (fiets snelwegen<sup>6</sup> en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk<sup>7</sup>) naar een fijnmazig netwerk van kwalitatieve fietsroutes en koppel dit netwerk aan een multimodale categorisering. Realiseer dit netwerk in functie van de prioriteiten voor de fietser.
- Werk het **openbaarvervoernetwerk** uit met de noden van de reiziger als uitgangspunt, met een voldoende hoge frequentie en grote amplitude. Vermijd witte vlekken door vervoer op maat, gerealiseerd door flexbussen en de ondersteuning van deelmobiliteit. Verminder de vervoersarmoede, ook voor mensen met een beperking.

---

<sup>4</sup> Beleids- en Begrotingstoelichting 2023 Mobiliteit en Openbare Werken <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1886062>

<sup>5</sup> Het departement Mobiliteit en Openbare Werken erkent dat er een onderhoudsachterstand is en een structureel tekort is voor het onderhoud van wegen en kunstwerken [https://fin.vlaanderen.be/wp-content/uploads/2021/09/Studie\\_MOW\\_Assetmanagement\\_GIP.pdf](https://fin.vlaanderen.be/wp-content/uploads/2021/09/Studie_MOW_Assetmanagement_GIP.pdf)

<sup>6</sup> <https://fietsnelwegen.be/>

<sup>7</sup> <https://www.vlaanderen.be/subsidies-voor-fietsvoorzieningen-op-het-bovenlokaal-functioneel-fietsroutenetwerk-fietsfonds>




- De noodzakelijke middelen voor het **onderhoud van bestaande weginfrastructuur** worden voorzien, maar het voortbestaan (en onderhoud van) bestaande weginfrastructuur die niet meer past in een visie op duurzame mobiliteit wordt geherevalueerd<sup>8</sup>. Door in te zetten op de ontharding of downgraden van het lokale wegennet verminderen we het sluijverkeer, bevorderen we actieve mobiliteit, verhogen we de leefkwaliteit en werken we aan een klimaatbestendige ruimte.
- **Verkeersveiligheid en sociale rechtvaardigheid** zijn absolute randvoorwaarden voor elke investering, of het nu over harde (weg)infrastructuur, technologische innovatie of een mental shift gaat.

## Budgettaire impact


Op korte termijn is de maatregel **budgetneutraal** doordat de budgettaire middelen voor weginfrastructuur worden toegewezen aan de realisatie van fietsinfrastructuur en het verhogen van het aanbod openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.

Op langere termijn is er een budgettaire overschot doordat er minder middelen nodig zijn voor het onderhouden van bijkomende weginfrastructuur. Daarnaast zijn er positieve gezondheidseffecten en een lagere maatschappelijke kostprijs ten gevolge van de inperking van de 'urban sprawl'<sup>9</sup>.

## Sociale impact

In combinatie met de invoering van  een slimme kilometerheffing en de bijkomende investeringen in duurzame vervoermiddelen kan de druk op het bestaande wegennet beperkt worden. De verbetering van de fietsinfrastructuur en het betere aanbod van het openbaar vervoer komt vooral ten goede van de zwaksten in onze maatschappij<sup>10</sup>, terwijl de aanleg van bijkomende weginfrastructuur vooral de meest vermogenden ten goede komt.

## Ecologische impact

Extra infrastructuur zorgt door het aanzuigeffect voor extra wagens en vormt geen oplossing voor ons fileprobleem. **“Build it and they will come”** is een adagium dat niet enkel opgaat voor autoverkeer. Een groter aanbod duurzame vervoermiddelen zorgt voor een modal shift, zeker in combinatie met het bevriezen van de wegcapaciteit en de invoering van  een slimme kilometerheffing.

Minder verharding zorgt daarnaast voor een mitigatie van de effecten van de klimaatverandering: vermindering van het hitte-eilandeffect<sup>11</sup> en een kleinere impact van klimaatfenomenen zoals een waterbom<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> Voorbeeld: de B401 in Gent waardoor het autoverkeer rechtstreeks het stadscentrum ingesluit wordt <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-viaduct-b401-naar-een-nieuw-verhaal>

<sup>9</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/de-kosten-van-urban-sprawl-vlaanderen>

<sup>10</sup> <https://www.ucsia.org/wp-content/uploads/2022/06/eBook-UTurn2.pdf>

<sup>11</sup> <https://www.vmm.be/klimaat/hitte-eilanden-in-steden>

<sup>12</sup> [https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/download/wat-als\\_analyse\\_simulatie\\_vlaanderen\\_-\\_rapport.pdf](https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/download/wat-als_analyse_simulatie_vlaanderen_-_rapport.pdf)

## Een slimme kilometerheffing

### Kader

Vandaag is er in België al een kilometerheffing voor vrachtwagens<sup>13</sup>. Het Brussels Gewest werkt aan de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens: SmartMove<sup>14</sup>. In Nederland wordt een systeem van rekeningrijden tegen 2030 ingevoerd<sup>15</sup>.

De opmars van de elektrische wagen zorgt voor een versnelling in het dossier: in tegenstelling tot de fossiele auto betalen gebruikers van elektrische voertuigen geen accijnzen. Vandaag bedragen de accijnsinkomsten ongeveer 6 miljard euro per jaar<sup>16</sup>. Dit zal leiden tot minder inkomsten voor de federale overheid.

### Voorstel

“Een slimme kilometerheffing is onvermijdbaar”, hebben voorzitters van verschillende politieke partijen al te kennen gegeven. Voer een slimme kilometerheffing in voor het einde van de volgende legislatuur. Deze kilometerheffing wordt bij voorkeur als samenwerking van de 3 gewesten in heel België ingevoerd. De slimme kilometerheffing belast voertuiggebruik in plaats van bezit, en vormt zo een belangrijke stimulans om verplaatsingen te vermijden, te verschuiven naar duurzame modi en te verschonen.

We pleiten voor een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing<sup>17</sup> die rekening houdt met:

- type voertuig: milieukeurmerken, impact van het voertuig bij een ongeval (gewicht)
- tijdstip: op zijn minst een onderscheid tussen spits en dal
- locatie: filegevoelige of kwetsbare wegen of regio's, maar bijvoorbeeld ook de rijrichting kunnen een rol spelen<sup>18</sup>

Een slimme kilometer gaat gepaard met een aantal fiscale maatregelen:

- De accijnzen op brandstof worden herleid tot het Europees bepaald minimum.
- De Jaarlijkse VerkeersBelasting (JVB) valt helemaal weg.
- De Belasting Op Inverkeerstelling wordt behouden om bij aanschaf consumenten te stimuleren een zo weinig mogelijk vervuilend voertuig te kopen.
- Deelwagens betalen al per kilometer en worden vrijgesteld van een kilometerheffing.

<sup>13</sup> <https://www.verkeerscentrum.be/veelgestelde-vragen/wat-kilometerheffing-voor-vrachtwagens-en-hoe-werkt-het#:~:text=Met%20de%20invoering%20van%20de.mee%20in%20de%20berekening%20genomen.>

<sup>14</sup> <https://smartmove.brussels/nl>


<sup>15</sup> <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/rekeningrijden-er-werd-ruim-twintig-jaar-over-gepraat-rutte-iv-voert-het-nu-dan-toch-in~b5dc57f2/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

<sup>16</sup> Ook de BTW op brandstof (jaarlijks bijna 3 miljard euro) verdwijnt maar zal (deels) worden gecompenseerd door BTW op elektriciteit.

<sup>17</sup> Deze vragen sluiten aan bij de conclusies uit de studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid: <https://www.vlaanderen.be/kilometerheffing-voor-personenwagens>

<sup>18</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/dossier-slimme-kilometerheffing-rekeningrijden>

## Budgettaire impact


Een slimme kilometerheffing kan **budgetneutraal** voor de overheid ingevoerd worden. Als het de bedoeling is om een gedragsverandering te realiseren, is het aangewezen om meeropbrengsten te realiseren en die te besteden aan duurzame modi (zie  **Investeer in mensen, niet in asfalt**).

Voor de gebruiker zou het een systeem worden waarbij de veelgebruiker meer betaalt dan vandaag en wie minder dan gemiddeld<sup>19</sup> rijdt minder dan vandaag. De kilometerheffing moet voldoende hoog zijn (gemiddeld meer dan 8 eurocent per kilometer, tot minstens 14 eurocent per kilometer in de spits in een grootstedelijk gebied<sup>20</sup>) om een gedragssturing te realiseren. Wie het meest vervuult, zal het meest betalen.

Aandachtspunt is de operationele kost van het systeem, die neemt afhankelijk van de gekozen vorm mogelijk 10% van de bruto opbrengst in.

## Sociale impact

De kilometerheffing wordt vaak bestempeld als asociale maatregel. Heel wat mensen zijn afhankelijk van de auto voor hun mobiliteit.

De inkomsten van de kilometerheffing kunnen gebruikt worden om de algemene belastingdruk te verlagen of om meer te investeren in duurzame vervoermiddelen (zie  **Investeer in mensen, niet in asfalt**).

## Ecologische impact

Een kilometerheffing heeft naast de directe monetaire inkomsten voor de overheid ook heel wat maatschappelijke baten: de economische kost van mobiliteit verkleint door minder congestie, er gebeuren minder ongevallen doordat er minder kilometers afgelegd worden, de impact op luchtkwaliteit, geluid en klimaat vermindert door de afname van het aantal gemotoriseerde kilometers en minder vervuilende voertuigen worden aantrekkelijker.

Een slimme kilometerheffing sensibiliseert door real time aan te geven hoeveel je rit in totaal en per kilometer kost. Een draaiende meter is de meest effectieve manier om tot gedragsverandering te komen.

---

<sup>19</sup> verschillende studies gaan uit van een gemiddelde van 15.000 km per jaar.

<sup>20</sup> [https://www.standaard.be/cnt/dmf20190405\\_04303751](https://www.standaard.be/cnt/dmf20190405_04303751)

## Een nabijheidsbudget voor iedereen

### Kader

Het huidige mobiliteitsbudget<sup>21</sup> is gebaseerd op het aanbieden van een bedrijfswagen aan de werknemers<sup>22</sup>. Voorlopig is het mobiliteitsbudget nog geen succes bij onze werknemers en werkgevers<sup>23</sup>. We kijken naar het federaal niveau om een nabijheidsbudget te realiseren, maar de gewesten en lokale overheden profiteren mee van de effecten op congestie en modal shift.

### Voorstel

Ons voorstel is om het mobiliteitsbudget te vervangen door een nabijheidsbudget voor iedereen. Het nabijheidsbudget staat volledig los van het al dan niet aanbieden van een bedrijfswagen en zelfs van de arbeidsovereenkomst tussen werknemer en werkgever. Het nabijheidsbudget wordt toegekend aan elke inwoner van België. Dit nabijheidsbudget kan op elke manier aangewend worden, bijvoorbeeld ook voor huisvesting.

Het nabijheidsbudget bedraagt **400 euro per jaar**<sup>24</sup> en is gelijk voor elke inwoner van België ongeacht leeftijd of het aantal kilometer dat ze afleggen.

### Budgettaire impact

Het nabijheidsbudget kan **budgetneutraal** voor de overheid ingevoerd worden doordat het het systeem van de bedrijfswagen vervangt.

De bedrijfswagen wordt sterk gefinancierd door de huidige fiscaliteit. De bedrijfswagen resulteert in 2 miljard euro aan gemiste inkomstenbelasting en 1,75 miljard euro aan gemiste socialezekerheidsinkomsten<sup>25</sup>. Daarnaast leidt het systeem van de salariswagen tot meer gebruik van de auto waardoor de externe kosten (congestie, milieu, gezondheid, ...) een maatschappelijke meerkost van 905 miljoen euro betekenen volgens een studie van het Federaal Planbureau uit 2016<sup>26</sup>.

Een uitgebreide feitencheck<sup>27</sup> (uit 2018, dus met gedateerde cijfers) komt tot een totaalbedrag van 4,7 miljard euro dat rechtstreeks en onrechtstreeks naar de bedrijfswagen vloeit. In principe kunnen we op basis van die berekening elke Belg een nabijheidsbudget van jaarlijks 406 euro toekennen. Ter referentie: een Omnipas De Lijn<sup>28</sup> (netabonnement) kost 351 euro per jaar.

---

<sup>21</sup> <https://mobiliteitsbudget.be/nl>

<sup>22</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/de-duurzame-bedrijfswagen-bestaat-niet>

<sup>23</sup> [https://www.standaard.be/cnt/dmf20221212\\_95032795](https://www.standaard.be/cnt/dmf20221212_95032795)

<sup>24</sup> Op basis van de berekening directe en indirecte kost bedrijfswagen = 4,7 mrd euro en 11,65 miljoen inwoners in België.

<sup>25</sup> Studie uit 2017 van de Europese Commissie: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/eb026\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/eb026_en.pdf)

<sup>26</sup> [https://www.plan.be/uploaded/documents/201602241519400.PC\\_bedrijfswagens\\_20160224.pdf](https://www.plan.be/uploaded/documents/201602241519400.PC_bedrijfswagens_20160224.pdf)

<sup>27</sup> <https://www.hln.be/binnenland/feitencheck-deze-regering-geeft-meer-uit-aan-salariswagens-dan-dat-ze-uitgeeft-aan-het-openbaar-vervoer-ae073e63/>

<sup>28</sup> <https://www.delijn.be/nl/content/vervoerbewijzen/abbonnementen/omnipas/>

## Sociale impact

De salariswagen is een fiscaal voordeel dat voornamelijk aan de hoogste inkomens wordt toegekend (meer dan de helft van de bedrijfswagens gaat naar de 10% hoogste inkomens) en sociaal onrechtvaardig is<sup>29</sup>. Het afschaffen van de salariswagen en een nabijheidsbudget aan elke Belg toekennen leidt tot een **herverdelend effect**. Mensen en gezinnen in vervoersarmoede krijgen een budget dat ze kunnen inzetten voor hun mobiliteitsnoden. Het nabijheidsbudget kan zelfs aangewend worden voor huisvesting.

## Ecologische impact

Het invoeren van een nabijheidsbudget heeft een rechtstreekse impact: werknemers zullen minder kilometers met de auto afleggen. Ook al blijven ze hun woon-werkverkeer met de auto doen, andere verplaatsingen tijdens de vrije tijd die voor werknemers met salariswagen en tankkaart gratis waren, zullen nu sneller op een andere manier gebeuren.

Op langere termijn zullen werknemers en bedrijven meer rekening houden met mobiliteitseffecten bij de keuze van hun tewerkstellingsplek of inplanting: de gemiddelde woon-werkverplaatsing van de Belg is zo'n 20% langer dan die in onze buurlanden<sup>30</sup>.

Onrechtstreeks zal het nabijheidsbudget leiden tot een **modal shift**. Naast een betere (volks)gezondheid door actieve verplaatsingen, leidt dat ook tot een betere bezetting van het openbaar vervoer en dus ook een hogere kostendeckingsgraad. Zo komen er meer middelen om te besteden aan het aanbod openbaar vervoer.

---

<sup>29</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/5-redenen-waarom-de-bedrijfswagen-maatschappelijk-onhoudbaar>

<sup>30</sup> <https://repository.uantwerpen.be/docman/irua/1c5eb4/11888.pdf>



# Beleidsvoorstellen

---

De meer gedetailleerde beleidsvoorstellen zijn onderverdeeld volgens de 3 V's: Verminderen, Verschuiven en Verschonen. Binnen deze principes komen verschillende thema's aan bod.



**Verminderen** **Verminderen** van het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers.



**Verschuiven** **Verschuiven** van een gemotoriseerd voertuig in privaat bezit, naar een duurzame vervoerswijze.



**Verschonen** **Verschonen** van de onvermijdelijke (vracht)wagenverplaatsingen, om de impact op mens en milieu te beperken.

Per beleidsvoorstel staat aangeduid tot welk beleidsniveau deze maatregel behoort, met deze iconen:



**Federaal**



**Vlaams**



**Lokaal, intergemeentelijke samenwerkingen en provincies**

## Verminderen



Onder Verminderen valt het verminderen van het aantal verplaatsingen en het verminderen van het aantal afgelegde kilometers.









**We verminderen het aantal verplaatsingen door onnodige verplaatsingen te vermijden.** Dankzij de coronaperiode hebben we grote stappen gezet in het vervangen van verplaatsingen naar het werk door thuiswerken of naar vergaderingen door online meetings. Door de beladingsgraad van bestelwagens en vrachtwagens te verhogen, kunnen we met minder kilometers dezelfde hoeveelheid goederen transporteren.

**We verminderen het aantal afgelegde kilometers door de nabijheid van voorzieningen te verhogen.** Dat doen we door een strikt ruimtelijke ordeningsbeleid te voeren. ‘Urban sprawl’ is een belangrijke katalysator voor automobilitéit en kost de maatschappij handenvol geld<sup>31</sup>. Afgelopen jaren werden concepten als de 15-minutenstad<sup>32</sup> algemeen aanvaard. Steeds meer steden en gemeenten verhogen de levenskwaliteit door het invoeren van een verkeerscirculatieplan. Dat leidt niet enkel tot het verminderen van de afgelegde (gemotoriseerde) kilometers op plaatsen waar veel mensen verblijven, maar is ook een randvoorwaarde om een modal shift (Verschuiven) mogelijk te maken.

## Fiscaliteit

Fiscaliteit is een belangrijk sturend mechanisme.  Een slimme kilometerheffing voor personenwagens en  Een nabijheidsbudget voor iedereen zijn voor ons sleutelmaatregelen om tot duurzame mobiliteit te komen. Daarnaast zijn er een aantal andere maatregelen die al dan niet op korte termijn kunnen uitgevoerd worden.

   Werk een roadmap uit voor een **duurzame hervorming van de (verkeers)fiscaliteit**. De “Blauwdruk voor een fiscale hervorming”<sup>33</sup> is een startpositie voor verdere onderhandelingen.

   Verlaag het **btw-tarief** voor deelwagens op korte termijn naar het niveau voor deelfietsen, taxi's en openbaar vervoer (van 21% naar 6%).

   Op lange termijn is een **grondige herziening van de btw-tarieven** aangewezen:

- 0% voor openbaar vervoer (door de overheid georganiseerd of gesubsidieerd personenvervoer)

<sup>31</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/de-kosten-van-urban-sprawl-vlaanderen>

<sup>32</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/de-15-minutenstad>

<sup>33</sup> <https://vanpeteghem.belgium.be/nl/minister-van-peteghem-wil-belasting-op-arbeid-stevig-verlagen-met-blauwdruk-voor-een-bredere-fiscale>

- 9% (een nieuw samengevoegd btw-tarief dat wordt voorgesteld in “Blauwdruk voor een fiscale hervorming”<sup>34</sup>) voor fiets, deelmobiliteit (zowel autodelen als fietsdelen) en taxi
- 21% voor vliegtuigtickets (te bepleiten op Europees niveau - dit is een alternatief voor de vliegtaks).



Schaf de **salariswagen** af. Belast de brandstofkosten gelinkt aan privékilometers (inclusief woon-werkverkeer) van bedrijfswagens als loon vanaf 2025. Doof het fiscale gunstregime voor bedrijfswagens uit tegen 2030, bedrijfswagens worden beperkt tot enkel dienstverplaatsingen. Zie ook [Een nabijheidsbudget voor iedereen](#).



Hervorm de **verkeersbelasting** met het oog op de uitfasering van de verkoop van verbrandingsmotoren tegen 2029. Werk naar deze datum toe via een grondige herziening van de verkeersfiscaliteit, zodat een bruuske stop vermeden wordt en er al ruim voor 2029 resultaat geboekt wordt. Stel 2040 als deadline om de volledige Vlaamse voertuigenvloot emissievrij te krijgen. Zorg voor een voldoende groot en jaarlijks toenemend verschil tussen de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting voor enerzijds emissievrije wagens en anderzijds fossiele wagens. Maak ook voor zware plug-in hybrides de belasting sterk ontradend en voer geleidelijk een onderscheid in tussen lichte en zware batterij-elektrische voertuigen.



Het is positief dat pick-ups door particulieren niet langer als lichte vrachtwagen kunnen ingeschreven worden<sup>35</sup>. Om te vermijden dat **pick-ups** ingeschreven als lichte vrachtwagen door ondernemingen en zelfstandigen (inclusief die in bijberoep) louter voor vrijetijdsbestedingen gebruikt worden, kan een selectie van activiteiten op basis van de NACEBEL-codes de toegang tot pick-up als lichte vrachtwagen beperken.



De **kilometerheffing voor vrachtwagens** heeft geresulteerd in een snelle vergroening van het vrachtwagenpark. Stem de kilometerheffing voor vrachtwagens af met de nieuwe categorisering en de netwerken voor andere modi. Op korte termijn wordt de kilometerheffing voor vrachtwagens uitgebreid naar lichte vracht. De kilometerheffing voor vrachtwagens wordt best gecombineerd met een kilometerheffing voor lichte voertuigen (personenwagens en lichte vrachtwagens) en deze heffing is op alle wegen van toepassing. Voorzie een tijdelijke vrijstelling van de kilometerheffing voor klimaatneutrale vrachtwagens.


<sup>34</sup> <https://vanpeteghem.belgium.be/nl/minister-van-peteghem-wil-belasting-op-arbeid-stevig-verlagen-met-blauwdruk-voor-een-bredere-fiscale>


<sup>35</sup> [https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA\\_20221020\\_Programmadecreet\\_BO23\\_ADV.pdf](https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20221020_Programmadecreet_BO23_ADV.pdf)


## Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening en mobiliteit kunnen niet los van elkaar bekeken worden. De **bouwshift** zal op termijn een heel gunstig effect op mobiliteit hebben, maar zolang de bouwshift niet gerealiseerd is, zullen de mobiliteitsproblemen toenemen.


Door enkel nog te bouwen in de woonkernen (**kernversterking**), kan open ruimte ingezet worden om natuur, bos en landbouw te behouden en te ontwikkelen. Nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer staan centraal. Wandel- en fietsafstanden bepalen waar we beter wel of niet bouwen. Het grote (over)aanbod aan slecht gelegen bouwzones en industrieterreinen op het gewestplan wordt herbestemd naar open ruimte.

 Behoud de doelstellingen van de **bouwshift**<sup>36</sup> (maximaal 3 hectare bijkomende ruimte per dag innemen vanaf 2025 en vanaf 2040 0 hectare) en koppel er een instrumentarium<sup>37</sup> aan om dit mogelijk te maken. Verken mogelijkheden om ongunstig gelegen ingenomen ruimte terug vrij te maken.

 **Locatiebeleid** voor bedrijven. Bekijk waar welke types bedrijvigheid optimaal zijn en stem het vergunningenbeleid daarop af. Duurzame ontsluiting van zowel mensen als goederen is het uitgangspunt.

 De te hoge parkeernormen bij nieuwbouw zorgen voor een permanente onderbezetting van garages en zetten betaalbaar wonen onder druk. Kies voor **gewestelijke maximumnormen voor projectontwikkelingen** en werk een kader uit voor lokale overheden met betrekking tot flexibele normen, aangepast aan de vraag en afnemend in de tijd. Laat maximumnormen standaard onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning. Voorzie een bijstelling bij verlenging of hernieuwing van de vergunning, naar analogie met de Brusselse aanpak voor het aantal parkeerplaatsen rond kantoorgebouwen.

 Elke gemeente hanteert **parkeernormen** voor elke voorziening (woning, winkels, tewerkstelling ...), waarbij rekening gehouden wordt met de bestemming en ligging met aandacht voor betaalbaarheid. Bij woningbouwprojecten wordt de integratie van actieve<sup>38</sup> en gedeelde<sup>39</sup> mobiliteit voorzien.

 Implementeer **stedelijke consolidatiecentra**, waar goederen aan de stadsrand gebundeld worden en vervolgens de stad in gaan via cargofietsen of emissievrije bestelwagens met hoge beladingsgraad.

<sup>36</sup> <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/realisatie-van-een-bouwshift>

<sup>37</sup> <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/instrumentendecreet-ontwerp-van-decreeet-betreffende-het-realisatiegerichte-instrumentarium>

<sup>38</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0802&qid=1641802763889>

<sup>39</sup> <https://www.autodelen.net/nl/toolkit/inspiratieboek-gedeelde-mobiliteit-bij-woningbouwlocaties/>

## Wonen

Ook voor wonen is verdichten het uitgangspunt. We versterken de incentives om te gaan wonen in onze woonkernen en maken het wonen in perifere gebieden minder aantrekkelijk.



Hervorm het **kadastraal inkomen** en breng daarbij negatieve maatschappelijke effecten (zoals de impact op mobiliteit) in rekening. Wonen in de stad wordt op deze manier fiscaal aangemoedigd en wonen in perifeer gebied ontmoedigd.



De **Mobiscore**<sup>40</sup> - die in september 2022 herwerkt werd - is een geschikt instrument om aan te geven hoe bereikbaar belangrijke voorzieningen zijn te voet of met de fiets. Vandaag is het een louter sensibiliserend instrument, onderzoek hoe de Mobiscore kan ingezet worden om de wenselijkheid van nieuwe woonvoorzieningen te beoordelen.



Vervang de aanpassingspremie<sup>41</sup> door een **verhuispremie voor 65-plussers**. De huidige aanpassingspremie bestendigt het wonen op een ongunstige locatie (weinig voorzieningen, gebrek aan openbaar vervoer). Doordat de woning vrijkomt zal ze door de nieuwe bewoners meer ingrijpend gerenoveerd worden (op basis van de geldende normen bij een verkoop). In het geval van slecht gelegen woningen kan worden bekeken of een woning op deze locatie nog wel wenselijk is, door een recht van voorkoop<sup>42</sup>.



De realisatie van nieuw sociaal en privaat woonaanbod gebeurt op basis van een overwogen locatiekeuze die is afgestemd op indicatoren voor **ruimtelijk rendement als knooppuntwaarde, voorzieningenniveau en de Mobiscore**. Dit gebeurt op maat van de gemeentes waarbij perifeer gelegen gemeentes ook goed gelegen ontwikkelingsmogelijkheden blijven houden<sup>43</sup>.

## Ontraad vliegverkeer

Internaliseer de maatschappelijke kosten van luchtvaart en werk het concurrentiële voordeel ten opzichte van het spoor weg.



Verhoog de bestaande **tickettaks**. Breng deze minstens in lijn met onze buurlanden, bijvoorbeeld 20 euro voor vluchten onder 500 kilometer, 8 euro voor de overige intra-EU-vluchten en 30 euro voor de extra-EU-vluchten. Maak de tickettaks nog meer herverdelend door de belasting te laten toenemen met het aantal vluchten dat een persoon jaarlijks neemt: een frequent flyer taks.

<sup>40</sup> <https://omgeving.vlaanderen.be/mobiscore>

<sup>41</sup> <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-aanpassingspremie-om-de-woning-aan-te-passen-aan-een-oudere-bewoner>

<sup>42</sup> aanbeveling op basis van [https://steunpuntwonen.be/wp-content/uploads/2021/10/Ad-hoc-22\\_Woonbeleidsinstrumentarium-strategische-visie-BRV\\_EIND.pdf](https://steunpuntwonen.be/wp-content/uploads/2021/10/Ad-hoc-22_Woonbeleidsinstrumentarium-strategische-visie-BRV_EIND.pdf)

<sup>43</sup> aanbeveling op basis van [https://steunpuntwonen.be/wp-content/uploads/2021/10/Ad-hoc-22\\_Woonbeleidsinstrumentarium-strategische-visie-BRV\\_EIND.pdf](https://steunpuntwonen.be/wp-content/uploads/2021/10/Ad-hoc-22_Woonbeleidsinstrumentarium-strategische-visie-BRV_EIND.pdf)





Bepleit op Europees niveau de invoering van een **kerosinetaks**.



Grijp de **hervergunning van Brussels Airport in 2024** aan om een verbod op nachtvluchten in te voeren, om een plafond in te stellen op het totaal aantal jaarlijkse vliegbewegingen en om een geloofwaardig klimaattransitieplan vast te leggen dat bepaalt hoe de luchthaven tegen 2050 klimaatneutraal uitgebaut zal worden. Voor de luchthaven kan enkel een vergunning van bepaalde duur verleend worden, zodat we binnen tien jaar de doelstellingen en vergunningsvoorwaarden waar nodig in lijn kunnen brengen met de nieuwste inzichten.



**Stop de financiering** van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM). De Vlaamse overheid betaalt miljoenen euro's belastinggeld aan de regionale luchthavens, die in se verlieslatend zijn en een aanzienlijke impact hebben op het leefmilieu.



Neem in 2024 (hernieuwing milieuvergunning) een beslissing over de **toekomst van de regionale luchthavens**, zoals verdere specialisatie of zelfs de sluiting (volgens de MKBA levert sluiting netto de meeste baten op voor Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem) op basis van objectieve criteria zoals afstand, mogelijkheden tot verdere ontwikkeling, ...<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1657710611/Eindrapport\\_op\\_05\\_07\\_2022\\_final\\_emzbs.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1657710611/Eindrapport_op_05_07_2022_final_emzbs.pdf)

## Verschuiven

Om een modal shift (de overstap van een gemotoriseerd voertuig in privaat bezit naar een duurzame vervoerswijze) te realiseren, houden we in de eerste plaats best rekening met een aantal randvoorwaarden: verkeersveiligheid, sociale rechtvaardigheid en universele toegankelijkheid.







We formuleren aanbevelingen om een modal shift richting te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, naar deelmobiliteit en in het goederenvervoer te realiseren. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op het STOP-principe, waarin een hiërarchie tussen verschillende weggebruikers vooropgesteld wordt. Deze benadering is ondertussen goed bekend. Het letterwoord STOP is echter te beperkt omdat het geen rekening houdt met gedeelde mobiliteit en een meer multimodale benadering van Mobility as a Service. In het memorandum komen deze elementen uitgebreid aan bod. Zie ook  **Investeer in mensen, niet in asfalt**.

## Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, in het bijzonder voor de actieve weggebruikers, primeert op de doorstroming van autoverkeer.

**Vision zero**, zo snel mogelijk naar nul verkeersdoden, is het uitgangspunt voor elk beleidsniveau<sup>4546</sup>. Vision zero is enkel mogelijk wanneer een aantal moedige maatregelen, die in dit document staan opgelijst, zo snel mogelijk worden ingevoerd.

   Maak werk van betere **verkeersveiligheidsstatistieken** (zonder onderregistratie van een aantal types weggebruikers) en maak een gedetailleerde ongevalanalyse mogelijk waarbij niet enkel naar infrastructuur maar ook naar het gedrag (psychologisch onderzoek van de betrokkenen) gekeken wordt.

   Neem **gewicht** op als criterium bij de bepaling van de Jaarlijkse VerkeersBelasting (JVB) en de Belasting op InVerkeerstelling (BIV)<sup>4748</sup>. Gewicht is een belangrijke factor voor de ernst van een ongeval.

<sup>45</sup> <https://gilkinet.belgium.be/nl/all-zero-eerste-federaal-plan-voor-verkeersveiligheid-32-maatregelen-het-gevecht-tegen>

<sup>46</sup> <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025>

<sup>47</sup> Zie ook het voorstel van hervorming in Wallonië: <https://henry.wallonie.be/home/communiqués-de-presse/presses/fiscalite-automobile--diminution-des-taxes-sur-les-voitures-moins-polluantes.html>

<sup>48</sup> In Noorwegen betalen wagens op fossiele brandstoffen al meer belasting op basis van gewicht, in de toekomst zal dit ook voor elektrische wagens gelden <https://www.autoevolution.com/news/norway-became-an-ev-paradise-now-it-s-imposing-a-weight-tax-and-bringing-back-the-vat-200685.html>

## Snelheid

Snelheid is de voornaamste oorzaak van 1 op de 3 verkeersongevallen. Samen met afleiding en rijden onder invloed wordt snelheid als 'killer' bestempeld.



Rol **Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA)**<sup>49</sup> uit, een techniek waarbij de bestuurder wordt ondersteund om de juiste snelheid aan te houden door middel van actief ingrijpen op de gereden snelheid.



Maak van **100 km/u de nieuwe maximumsnelheid** op de Belgische autosnelwegen. Lokaal kan de wegbeheerder (het betreffende gewest) lagere maxima opleggen (in functie van uitstoot, geluid of verkeersveiligheid), al dan niet op een intelligente manier (dynamisch). Naast een bewezen impact op verkeersveiligheid zijn er positieve effecten op congestie, luchtkwaliteit, geluidsoverlast en klimaatimpact. Gidsland Nederland<sup>50</sup> ging ons alvast voor, daar is sinds 2020 tussen 6u en 19u de maximumsnelheid 100 km/u op heel wat snelwegen van toepassing.



Bepleit een **snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtwagens** in Europa (zoals al het geval is voor vrachtwagens).



Maak **30 km/u de norm binnen de bebouwde kom**<sup>51</sup>. Lokaal kan hiervan afgeweken worden door de wegbeheerder op basis van objectieve argumentatie.



Elke lokale overheid voorziet een **snelheidsplan** (al dan niet als onderdeel van een lokaal mobiliteitsplan) waarin de snelheidsregimes aangegeven zijn en geobjectiveerd op basis van de weginfrastructuur en aanwezigheid van actieve weggebruikers volgens het 30-50-70-principe<sup>52</sup>.



Lokale overheden zetten in op **lokale leefkwaliteit en vergroening**, waardoor een beeldkwaliteit van de verkeersinfrastructuur (bomen, houtkanten, grazige berm, ...) ontstaat die aanzet tot lagere snelheden<sup>53</sup>.

## Handhaving



De juridische basis voor het **rijbewijs met punten** bestaat al ruim 30 jaar in België. Voer het rijbewijs met punten in 2024 in.




<sup>49</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/resources-knowledge/media-and-press/intelligent-speed-assistance-isa-set-become-mandatory-across-en>




<sup>50</sup> <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid>




<sup>51</sup> <https://www.coalitievan30.be/>




<sup>52</sup> <https://www.fietzersbond.be/30-50-70-principe>

<sup>53</sup> <https://www.crow.nl/downloads/pdf/portals/mobiliteit-en-gedrag/toolkitpve/factsheet-snelheid-remmende-maatregelen.aspx?ext=.pdf>




   Volg **nieuwe maatregelen** op die bijdragen aan verkeersveiligheid en handhaving en voer ze in, zoals een alcoholslot bij recidivisme, verbod op het bezit van lachgas<sup>54</sup>, ...




   Behoud de **periodieke technische keuring** uitgevoerd door onafhankelijke centra en breid die uit naar motorfietsen (niet enkel bij de verkoop ervan of na een ongeval)<sup>55</sup>.




   Blijf inzetten op **trajectcontroles** op autosnelwegen en gewestwegen in combinatie met punctuele snelheidscontroles. Rust verkeerslichten uit met snelheids- en roodlichtcamera's. Organiseer grootschalige acties (zoals de Flitsmarathon) om te sensibiliseren over de gevaren van overdreven snelheid.

   De **GAS 5-regelgeving** is geen optimaal handhavingssysteem voor het handhaven van beperkte snelheidsovertredingen. Met GAS 5 blijft recidive straffeloos en het is niet te combineren met een rijbewijs met punten<sup>56</sup>.

### Verkeersveilige infrastructuur

   Het sluiten van **overwegen** omwille van het veiligheidsargument leidt tot een omgekeerde modal shift (door de omrij- of omloopfactor voor actieve weggebruikers) en kan een groter verkeersveiligheidsprobleem<sup>57</sup> veroorzaken wanneer actieve weggebruikers naar drukkeren wegen worden afgeleid. Voer verkeersfilters in waardoor de sporen geen barrière worden voor voetgangers en fietsers.

   Verkeersveiligheid moet het uitgangspunt zijn van de nieuwe **wegencategorisering**. Ontvlecht de verschillende netwerken om het aantal conflicten te minimaliseren. Verkeersveiligheid is een uitgangspunt voor het vrachtroutenetwerk.

   Voer **verkeersveiligheidsaudits**<sup>58</sup> uit, niet enkel op de gewestwegen die deel uitmaken van het TEN-T-netwerk (Europese verplichting), maar bij elk nieuw infrastructuurproject op een gewestweg. Ongevallen vermijden is beter dan na het ongeval gevaarlijke punten aanpakken.

<sup>54</sup> In Nederland is het bezit van lachgas voor niet-professionele doeleinden verboden sinds 1/1/2023  
<https://www.politie.nl/nieuws/2022/november/14/lachgas-wordt-verboden.html#:~:text=Op%201%20januari%202023%20staat,moet%20nog%20veel%20geregeld%20worden>.

<sup>55</sup> <https://www.vlaanderen.be/technische-keuring-van-voertuigen/technische-keuring-van-motorfietsen>

<sup>56</sup> <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-gas-boetes-beperkte-snelheidsovertredingen>

<sup>57</sup> In 2021 waren er 7 ongevallen aan overwegen met actieve weggebruikers.  
<https://www.railtech.be/nl/goederenvervoer/2022/01/26/ongevallen-aan-overwegen-in-2021-een-telefoontje-naar-112-had-9-dodelijke-slachtoffers-en-5-gewonden-kunnen-voorkomen/?gdp=accept>

<sup>58</sup> <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsaudit>



Maak alle **verkeerslichten conflictvrij** tegen 2030. Groen licht betekent vandaag niet dat je zonder risico kan oversteken: er worden nog voetgangers en fietsers door rechtsafslaand verkeer aangereden, terwijl ze groen hebben. Alle kruispunten met verkeerslichten moeten volledig conflictvrij geregeld worden, waarbij de doorstroming van duurzame vervoersmodi (en niet die van het individueel gemotoriseerd verkeer) centraal staat.



Werk de **gevaarlijke punten**<sup>59</sup> weg en hou een vinger aan de pols door middel van een dynamische lijst. Het gaat om een curatieve aanpak. Evalueer de genomen maatregelen en herevalueer wanneer het punt op de lijst van de gevaarlijke punten blijft staan. Vandaag zijn er meer dan 300 gevaarlijke punten in Vlaanderen. In 2029 nog maximaal 50.



**Jaagpaden** zijn een voorbeeld van gemengd gebruik: zowel verschillende weggebruikers (voetgangers, fietsers, diensten, ...) als functies (recreatief en functioneel). Door beperkte aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer, worden deze trajecten vaak als veilige routes gepercipieerd. Afgelopen jaren ontstonden conflicten tussen de verschillende gebruikers. Maak werk van een gedragen beleidsvisie voor het gebruik van jaagpaden<sup>60</sup>.



Laat verkeersveiligheid en comfort van actieve weggebruikers op gemeentewegen (lokaal wegennet in de nieuwe wegencategorisering) **primeren op de doorstroming** van autoverkeer.



Zet prioritair in op plaatsen en trajecten waar veel **kwetsbare weggebruikers** (zoals jongeren en ouderen) komen. Verkeersveiligheid is daarbij een randvoorwaarde, maar hou ook rekening met kansen voor ontmoeting, vergroening en omgeving, zoals in het concept Schoolomgeving 2.0<sup>61</sup>.

## Sociale rechtvaardigheid en integrale toegankelijkheid

Sociale rechtvaardigheid en integrale toegankelijkheid zijn randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit. Elke nieuwe en bestaande maatregel wordt aan deze randvoorwaarden getoetst, zodat averechtse effecten zoals het mattheuseffect vermeden worden.


Op het vlak van sociale inclusie zijn de uitdagingen voor de mobiliteitssector enorm: één op de vijf Belgen is vervoersarm, deze mensen worden beperkt in hun vrijheid om zich te verplaatsen naar essentiële maatschappelijke functies, zoals werk en gezondheidszorg. Hoge brandstof- en woningprijzen vergroten het risico op vervoersarmoede verder en leggen de sociale onrechtvaardigheid bloot die ingebed zit in ons huidige mobiliteitssysteem. Deze

<sup>59</sup> <https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten>

<sup>60</sup> <https://www.vlaamsewaterweg.be/nieuws/bevraging-jaagpadgebruikers> Beleidsvisie aangekondigd voor zomer 2021, in oktober 2022 nog niet opgeleverd (nu aangekondigd voor 2023).

<sup>61</sup> <https://www.octopusplan.info/wat-is-schoolomgeving-2-0/>








vervoersarmoede kan enkel aangepakt worden via een verhoogde inspanning op verschillende fronten: betaalbaarheid, fysieke toegankelijkheid, toegang tot informatie... De sleutelmaatregel  Een nabijheidsbudget voor iedereen werkt richting sociale rechtvaardigheid. Heel wat maatregelen in dit memorandum hebben impact richting sociale rechtvaardigheid en integrale toegankelijkheid.




## Voetganger

De voetganger is de basis voor alle verplaatsingen. Iedereen is voetganger. Te voet gaan is de meest klimaatneutrale en laagdrempelige vorm van mobiliteit. In een dichtbebouwde omgeving is te voet gaan de meest efficiënte vorm van verplaatsen. Het zorgt voor sociale cohesie. Integrale toegankelijkheid<sup>62</sup> is vanzelfsprekend het uitgangspunt voor de voetganger, want dat zijn ook kinderen, ouderen, rolstoelgebruikers, ouders met kindwagens, ...

   Stel de **wandelvergoeding** vrij van RSZ en maak het een recht voor elke werknemer. Op termijn wordt de wandelvergoeding ingekanteld in  Een nabijheidsbudget voor iedereen.

   Zorg voor up-to-date standaardrichtlijnen vanuit Vlaanderen in een herwerkt **Vademecum Voetgangersvoorzieningen**<sup>63</sup> en maak die normen ook afdwingbaar. Het bestaande besluit houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer uit 1997<sup>64</sup> eist een volledig obstakelvrije loopweg van minstens 1 meter breed. De normen uit dit besluit worden vandaag nog niet afgedwongen<sup>65</sup>. Dwing de regels af zowel voor wat burgers op het voetpad plaatsen als voor obstakels die de gemeente er toelaat.

   Integreer alle **trage wegen** in het Wegenregister, gekoppeld aan een optimale geografische ontsluiting van de beslissingen inzake gemeentewegen<sup>66</sup>. In een beleidskader 'traag netwerk' bouwen lokale besturen aan een veilig wegennet en de uitbouw van een fijnmazig netwerk aan trage wegen<sup>67</sup>. Ondersteun lokale besturen bij het opmaken van dergelijke beleidskaders.<sup>68</sup>

   Verbeter de **basisinfrastructuur voor voetgangers**, zodat ze niet meer af te rekenen hebben met te weinig ruimte, obstakels, omwegen en stoepen in slechte staat. Het

<sup>62</sup> Zoals bijvoorbeeld verwoord in het 8-80-principe <https://www.880cities.org/about-8-80-cities/>

<sup>63</sup> <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Voetgangersvoorzieningen.pdf>

<sup>64</sup> <https://codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1005401.html>



<sup>65</sup> <https://www.voetgangersbeweging.be/standpunt-voetpad-vrij/>




<sup>66</sup> Artikel 37 § 5, decreet houdende de gemeentewegen 3.5.2019

<sup>67</sup> <https://www.tragewegen.be/projecten/opmaak-beleidskader-trage-wegen>

<sup>68</sup> Art. 5, decreet houdende de gemeentewegen 3.5.2019: "Binnen de perken van de begroting kan de Vlaamse Regering subsidies verlenen aan gemeenten voor de opmaak van een gemeentelijk beleidskader en gemeentelijke actieplannen als vermeld in hoofdstuk 2".

krachtig handhavingsinstrumentarium uit het Gemeentewegendecreet geeft lokale besturen de mogelijkheid doortastend op te treden<sup>69</sup>.




   **Verkeerscirculatieplannen** verhogen de leefkwaliteit van inwoners, zorgen voor een modal shift en vermijden overvloedige gemotoriseerde verplaatsingen.




   De Belg doet heel weinig verplaatsingen te voet, ook voor korte afstanden<sup>70</sup>. Een **netwerk van trage wegen en kwalitatieve en aantrekkelijke voetgangerstrajecten**<sup>71</sup> zorgt voor veilige en aangename verplaatsingen te voet.




## Fiets




De fiets is het meest logische vervoermiddel voor afstanden van meer dan 1 kilometer en minder dan 7-10 kilometer. Elektrische fietsen en speed pedelecs vergroten de actieradius voor de fiets, maar vragen ook aanpassingen in onze fietsinfrastructuur. Zie ook  **Investeer in mensen, niet in asfalt**.

   Maak de **fietsvergoeding** gelijk voor elke werknemer<sup>72</sup>. Op termijn kan de fietsvergoeding ingekanteld worden in  **Een nabijheidsbudget voor iedereen**.

   Volg de resultaten van bestaande **fietsbeleidsplannen** Be Cyclist<sup>73</sup> en Fietsbeleidsplan Vlaanderen<sup>74</sup> op. Monitor, evalueer en stuur deze plannen waar nodig bij.

   Maak van de strijd tegen **fietsdiefstal** een echte prioriteit voor de politie. Geef richtlijnen aan het parket dat fietsdieven effectief vervolgd moeten worden en ondersteun het systeem van lokfietsen om opsporing te vergemakkelijken. Zorg er tot slot voor dat het nieuwe centrale fietsregister bij de uitrol in 2023 voldoende ruchtbaarheid en de nodige ondersteuning krijgt.

   Investeer in oplossingen die de **perrons** in het station gemakkelijker toegankelijk maken voor fietsers.

   In 2022 werd het **Vademecum Fietsersvoorzieningen**<sup>75</sup> grondig herzien. Dit is een goede opstap naar meer kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur, afgestemd op het aantal fietsers en de diversiteit aan fietsen. Het Vademecum Fietsvoorzieningen moet ruimte

<sup>69</sup> <https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1032035&datum=&geannoteerd=true&print=falsen>

<sup>70</sup> <https://www.demorgen.be/nieuws/belg-doet-kleine-afstanden-het-minst-vaak-te-voet-van-alle-europeanen-bddba983/>

<sup>71</sup> <https://www.publiekeruimte.info/projectwerking/groene-functionele-belevingstrajecten/>




<sup>72</sup> <https://www.vrt.be/vrtmws/nl/2023/01/24/vanaf-mei-2023-heeft-iedereen-recht-op-een-fietsvergoeding/>




<sup>73</sup> <https://news.belgium.be/sites/default/files/news-items/attachments/2021-09/Be%20Cyclist%20-%20plan.pdf>



<sup>74</sup> Het nieuwe Fietsbeleidsplan werd verwacht tegen november 2022. Het is onduidelijk of dit nog gerealiseerd wordt.

<sup>75</sup> <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontverplichtlijnen/vademecum-fietsvoorzieningen>

laten om passend om te gaan met bezorgdheden rond natuurschade, landschapsbeleving en gedeeld ruimtegebruik. In 2019 was slechts 45,8% van de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen conform het vorige fietsvademeccum dat minder strenge eisen oplegde<sup>76</sup>. Tegen 2029 zijn alle fietspaden conform de nieuwe aanbevelingen.

   Vervang alle '**moordstrookjes**<sup>77</sup> langs gewest- en gemeentewegen tegen 2029 door veilige fietspaden, bij voorkeur zonder bijkomende verharding, of kies voor gemengd verkeer, op basis van het Fix The Mix-concept<sup>78</sup>.




   Ondersteun lokale overheden en aanbieders van openbaar vervoer bij de bouw van **beveiligde fietsenstallingen** in kerngebieden, aan Hoppinpunten, in de buurt van deelwagens of in en nabij treinstations.




   Ondersteun fietsers in je gemeente met **herstelpunten** voor kleine defecten, organiseer fiets(herstel)lessen en organiseer een fietsverkoop van weesfietsen. Stimuleer een fietscultuur door het organiseren van **fietslessen** en het ondersteunen van **fietsbibliotheken**.

## Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem. Zorg voor een gebiedsdekkend aanbod met voldoende amplitude. De overheid moet trein, tram en bus profileren als een alternatief voor alle verplaatsingsmotieven. Momenteel is het beleid te eenzijdig gericht op het promoten van het openbaar vervoer in het woon-werk- en het woon-schoolverkeer. In het vrijetijds- en het shopping-verkeer blijft het potentieel onderbenut, zeker wat het spoor betreft. Vooral het weekendaanbod is dringend aan verbetering toe.

### Tarief- en ticketintegratie

   Realiseer **tariefintegratie**: één gezamenlijk tarief voor al het openbaar vervoer. Bij voorkeur op Belgisch niveau, op zijn minst op gewestelijk niveau. Dit werd succesvol geïmplementeerd via het samenwerkingsverband Regio-Verkehrsverbund Freiburg in Duitsland<sup>79</sup>. De Brupass XL<sup>80</sup> is al een eerste stap in die richting.

   Behoud en versterk **doelgroepertarieven** voor het openbaar vervoer, zowel bij De Lijn als bij de NMBS voor verschillende doelgroepen. Zorg dat de toekenning van de

<sup>76</sup> <https://wegenenverkeer.be/wegen/fietsinfrastructuur/staat-en-inrichting-van-de-fietspaden-langs-de-vlaamse-gewestwegen>

<sup>77</sup> <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/12/17/moordstrookje-is-het-woord-van-het-jaar/>

<sup>78</sup> <https://fietsberaad.be/documenten/rapport-fix-the-mix-aanpak-voor-veilig-fietsen-in-gezonde-buurtten/>

<sup>79</sup> [https://www.rvf.de/fileadmin/user\\_upload/techdocs/tarifbestimmungen/rvf\\_22\\_08\\_tarifuebersicht\\_web\\_.pdf](https://www.rvf.de/fileadmin/user_upload/techdocs/tarifbestimmungen/rvf_22_08_tarifuebersicht_web_.pdf)

<sup>80</sup> [https://www.belgiantrain.be/nl/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/train-bus-tram-metro/brussels/travel-with-brupass-xl-inside-and-around-brussels?gclid=CjwKCAjwKmaBhBMEiwAyINuwA5ZhcVMOyxddxQU3yU\\_jBELzOnL1c7nxPg7b8DF78tI8gW3eH-viBoCMBoQAvD\\_BwE](https://www.belgiantrain.be/nl/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/train-bus-tram-metro/brussels/travel-with-brupass-xl-inside-and-around-brussels?gclid=CjwKCAjwKmaBhBMEiwAyINuwA5ZhcVMOyxddxQU3yU_jBELzOnL1c7nxPg7b8DF78tI8gW3eH-viBoCMBoQAvD_BwE)

sociale tarieven automatisch gebeurt. Wie niet over digitale vaardigheden of (mobiel) internet beschikt heeft ook toegang tot deze tarieven.



Maak een sluitende **tarievenstructuur** op in overleg met De Lijn en de vervoerregio's.



Sluit **derdebetalersystemen** af voor openbaar vervoer<sup>81</sup> en deelmobiliteit.

## Aanbod

Het Integrato-model<sup>82</sup> is de basis voor alle aanbod openbaar vervoer.



De uitbouw van **langeafstandsverbindingen per trein** speelt een cruciale rol in het voorzien van alternatieven voor vluchten tot 1500 km. Er is nood aan een kwalitatief en betaalbaar treinaanbod. Als we een sterke modal shift willen, moet de trein steeds de goedkoopste en meest praktische optie worden. Daarnaast vragen we hogere frequenties, kortere reistijden en meer comfort voor internationale treinreizen. Ook nachttreinen hebben een groot potentieel om vluchten te vervangen.



Deze legislatuur werden de eerste stappen gezet in de **Spoorvisie 2040**<sup>83</sup>, met onder meer de doelstelling om werk te maken van een algemene halfuurfrequentie. Zorg voor genoeg budget om de ambities waar te maken en volg de realisatie van de Spoorvisie 2040 van nabij op, stuur bij wanneer nodig.



In Vlaanderen wordt het concept **basisbereikbaarheid**<sup>84</sup> gefaseerd ingevoerd. We vragen dat de invoering gepaard gaat met een verhoging van het aanbod van bus en tram, in nauwe afstemming met de NMBS en conform de modal shift doelstellingen in het Vlaams regeerakkoord van 2019. Voorzie voldoende middelen voor vervoer op maat. Stel met De Lijn een ambitieuze doelstelling en bijbehorende acties op voor toenemende reizigersaantallen. Zo kan het aanbod ook stijgen en, hieraan gekoppeld, het werkingsbudget.



Zorg voor een **flexibel aanbod** van openbaar vervoer dat een antwoord biedt op bv. bezoek aan familie en andere uitstapjes zonder vast einduur. Hetzelfde geldt voor verplaatsingen door beroepsactieven en werkzoekenden. Zij zien zich namelijk meer dan scholieren en senioren gehinderd door een te beperkt aanbod.

<sup>81</sup> <https://www.delijn.be/nl/content/zakelijk/lokale-besturen/derde-betalerssystemen/>

<sup>82</sup> <https://www.integrato.be/nl/homepage/>

<sup>83</sup> <https://treintramabus.be/persberichten/investeren-in-het-spoor-is-investeren-in-de-toekomst/>

<sup>84</sup> <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch>



Wees ambitieus in de **visie op de ontwikkeling van het stads- en streekvervoer** door De Lijn, met de ‘vertramming’ van drukke buscorridors, tramlijnverlengingen in Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand en lightrail in landelijke gebieden.



Onderzoek waar **personenvervoer over water** (zoals de Waterbus) een alternatief kan zijn voor het openbaar vervoer over de weg en daarin kan worden geïntegreerd.

### Doorstroming



Leg jaarlijkse doelstellingen vast op het vlak van het verbeteren van de **doorstroming van het openbaar vervoer**. Geef het openbaar vervoer steeds voorrang en neem hindernissen weg: geef trams een eigen bedding en bussen een eigen busbaan. Zorg voor verkeerslichtenbeïnvloeding die het groen voor conflicterend (auto)verkeer afbreekt.



Handhaaf parkeerverboden en treed streng op tegen **foutparkeerders** op openbaarvervoerasen.

### Reizigersinformatie



Naar analogie met de OV-reisinfo in Nederland<sup>85</sup> vragen we één **gemeenschappelijk infopunt voor duidelijke en correcte informatie in realtime** over reismogelijkheden en tarieven van de verschillende vervoerders (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC). Ook de aanbieders van andere mobiliteitsvormen (deelmobiliteit, taxi) worden hierin opgenomen. Integreer de reizigersinformatie in een multimodale routeplanner (zie verder). Tegelijk moet informatie op papier (dienstregelingen, net- en omgevingsplannen) beschikbaar blijven aan de haltes en in lijnwinkels en stations.

### Toegankelijkheid

Neem drempels weg voor mensen met een beperkte mobiliteit en maak alle bus- en tramhaltes en treinstations universeel toegankelijk<sup>86</sup>.





Maak alle 132 **NMBS-stations** waar vandaag assistentie kan gereserveerd<sup>87</sup> worden tegen 2029 integraal toegankelijk voor personen met mobiliteitsbeperkingen zonder voorafgaande reservatie. Kleinere stopplaatsen worden voorzien van realtime informatieborden en praatpalen zodat de reiziger contact kan opnemen met de dispatching. Er komt een jaarlijkse rapportering waarin de toegankelijkheid van stations gerapporteerd wordt.




<sup>85</sup> <https://9292.nl/>

<sup>86</sup> Voor Vlaanderen verwijzen we hierbij naar de werking van Inter: <https://www.vlaanderen.be/inter>

<sup>87</sup> <http://www.belgianrail.be/nl/klantendienst/stations-assistentie.aspx>




   **Masterplan toegankelijkheid**<sup>88</sup>. De helft van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk maken tegen 2030 is een te beperkte ambitie. Maak Hoppinpunten toegankelijk op basis van de Ontwerpwijzer Hoppinpunten<sup>89</sup>.




   Leg de **aanbieders van vervoer op maat** duidelijke criteria op qua fysieke toegankelijkheid.

   In de bebouwde kom gaat de voorkeur uit naar **uitstulpende haltes** voor de bus, waarbij de bus op de rijbaan halteert. Dit staat garant voor een beter instapcomfort, meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming en is bovendien ruimte-efficiënter.

   De **looproutes** naar haltes van het openbaar vervoer moeten kwalitatief en duidelijk herkenbaar zijn. Door gericht trage wegen te herwaarden kunnen deze afstanden aanzienlijk korter worden.

### Rollend materieel

   De NMBS beschikt voor regionale en lokale diensten niet over voldoende geschikt materieel. Nieuwe bestellingen moeten zorgen voor een dringende inhaalbeweging zodat we niet meer ondergemiddeld presteren op het vlak van ouderdom t.o.v. andere Europese landen. Een **vlotte instap, voldoende capaciteit en een goed acceleratie- en remvermogen** zijn hier prioritair. De NMBS moet openstaan voor de inzet van lichtere voertuigen (waar nodig hybride) op secundaire en landelijke lijnen. Op de zware assen zijn comfortabele en snelle motorstellen gewenst, waarbij een mix van enkel- en dubbeldeks de mogelijkheid biedt om de noden inzake toegankelijkheid en capaciteit met elkaar te verzoenen. Bij de renovatie van ouder materieel moet het comfort zo dicht mogelijk bij de hedendaagse normen worden gebracht: realtime informatie, airco, 2+2-zetelopstelling, open platform voor fietsen, rolstoelen, kinderwagens ...


   Bij De Lijn is een **inhaalbeweging inzake trammaterieel** noodzakelijk: de oudste trams in Antwerpen zijn inmiddels meer dan 60 jaar oud, gemiddeld is de tramvloot er 30 jaar oud. Deze overjaarse trams zijn niet alleen ontoegankelijk voor mensen met kinderwagens, rolstoelen of bagage. Ze zijn bovendien veel te klein voor het fel toegenomen aantal tramreizigers.

<sup>88</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/toegankelijke-haltes/masterplan-toegankelijkheid>

<sup>89</sup> <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/hoppinpunten>









## Collectief vervoer




   Evalueer continu het **collectief vervoer** dat vanuit Vlaanderen aangeboden of ondersteund wordt voor leerlingen buitengewoon onderwijs<sup>90</sup> en het collectief vervoer in de havens (Havenbus in Zeebrugge, Max-Mobiel in Gent en de I-bus in Antwerpen) en stuur bij indien nodig. Creëer een duurzaam kader voor deze projecten binnen het concept basisbereikbaarheid.




## Autodelen




Elke deelwagen haalt, afhankelijk van de vorm en context, tot 16 personenwagens van de openbare weg. Minder personenwagens in individueel bezit wil zeggen: meer vrije ruimte, minder gereden autokilometers, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en meer gebruik van duurzame vervoermiddelen. Naast de verlaging van het btw-tarief (zie eerder) formuleren we volgende aanbevelingen:

   Werk een kader uit waarbij **bedrijfswagens** eenvoudig kunnen ingezet worden als deelwagens.




   Maak werk van **13.200 deelwagens** tegen 2030 in het kader van het Lokaal energie- en klimaatpact (LEKP), die kunnen tot 200.000 privéwagens van de baan halen. Zorg voor een voldoende groot aanbod deelwagens in elke regio, ook in landelijke regio's.




   Maak een **erkenningskader** voor deelmobiliteit: zo ontstaat er duidelijkheid over het deelconcept in al zijn verschillende vormen. Daarnaast geeft zo'n kader een uniform overzicht van de minimale kwaliteitseisen waaraan deelaanbieders moeten voldoen om hun activiteiten uit te rollen en zo mee te werken aan bredere, maatschappelijke doelen.




   Faciliteer een **afnamegarantie** via lokale overheden. Vlaanderen moet subsidies voorzien voor lokale overheden zodat zij voor bijvoorbeeld twee jaar (degressief) een afnamegarantie kunnen geven aan deelaanbieders, waardoor deze voldoende tijd hebben om economisch rendabel te worden. Op die manier krijgt deelmobiliteit een plaats binnen basisbereikbaarheid en worden witte vlekken (waar er geen aanbod is) vermeden.

   **Verlaag de instapkosten van fiets- en autodeelsystemen** en informeer de bevolking over de verschillende systemen en voordelen van gedeelde mobiliteit. Vergeet daarbij particulier autodelen niet. In dit systeem delen burgers hun eigen wagen met hun omgeving en worden de kosten gedeeld.

<sup>90</sup> <https://www.vlaanderen.be/leerlingenvervoer-in-het-buitengewoon-onderwijs>




   Ontwikkel deelsystemen verder. Bouw het aantal **deelpunten** uit en zet in op een grotere **diversiteit qua deelvoertuigen**. Zo kan iedereen gebruik maken van een oplossing op maat.




   Maak een **autodeelactieplan** op om te werken aan een langetermijnvisie. Zo'n plan bestaat uit een beschrijving van de huidige situatie en een voorstelling van de gewenste ideale situatie, bij voorkeur, voor de komende 5 jaar.




   Deel het **gemeentelijk wagenpark**. Het delen van de eigen vloot of deze vervangen door deelwagens van een autodeelaanbieder is dé oplossing om kostenbesparend te werken en om duurzame mobiliteit in de gemeente te bevorderen.

## Rittendelen (carpoolen)

Rittendelen of carpoolen is een oplossing om het gebruik van de wagen te verduurzamen. Rittendelen kent heel wat voordelen: minder files, meer comfort, gedeelde kosten, betere luchtkwaliteit, ... Vooral bij langere en structurele verplaatsingen, zoals woon-werkverkeer, is carpool interessant. Tegelijk is er ook veel potentieel voor rittendelen in de vrijetijdsverplaatsingen.



   Voorzie de nodige infrastructuur om rittendelen te faciliteren: **carpoolparkings** en **Park & Rides** maken samenrijden nog makkelijker.

   Maak werk van **carpoollijnen**, vaste carpooltrajecten op routes met veel congestie of beperkt openbaar vervoer, voornamelijk gericht op verkeer in de vrije tijd.

   Stimuleer de **bedrijven(terreinen)** op je grondgebied om hun werknemers te laten carpoolen. Voorzie een platform en een direct contactpunt, zoals een mobicoach, en moedig stimulerende maatregelen aan, zoals exclusieve parkeerplekken voor carpoolers.

## Combimobiliteit

De overstap naar duurzame mobiliteit en het vlot schakelen tussen verschillende vervoermiddelen wordt gestimuleerd door de beschikbaarheid van op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden, een multimodaal knooppunt waar de vervoermiddelen aanwezig zijn en een systeem waarin reizigers vlot toegang hebben tot het aanbod.

   Breng combimobiliteit in kaart in de verschillende bestaande verplaatsingsonderzoeken, zoals de Federale Diagnostiek woon-werkverkeer<sup>91</sup> en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen<sup>92</sup>.

<sup>91</sup> [https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon\\_werkverkeer](https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer)

<sup>92</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg>



Verstrek goede informatie door middel van een **multimodale routeplanner**: bouw een routeplanner uit met alle mobiliteitsopties of zorg voor een vorm van Mobility as a Service (zoals de Hoppincentrale). De routeplanner is gepersonaliseerd, omvat alle opties en duidt aan welke de verschillen zijn qua reistijd, kostprijs, CO2-uitstoot ...



Stem dienstregelingen op elkaar af, ook tussen de verschillende modi en aanbieders. Zorg voor **aansluitingsgaranties** tussen de verschillende mobiliteitsaanbieders en eis dat ze een thuiskomgarantie bieden.



Stel een interfederaal kader en samenwerkingsverband op voor **Mobility as a Service (MaaS)**-platformen die maatschappelijke doelstellingen (inclusie, betaalbaarheid, gebruiksgemak, toegankelijkheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid) centraal plaatsen. De ruggengraat van elk MaaS-platform is het openbaar vervoer: de ontwikkeling van private MaaS-diensten mag in geen geval samengaan met de verdere afbouw van het openbaar vervoer. De toegang van MaaS-aanbieders tot het volledige gamma van producten van openbaarvervoerbedrijven en essentiële reizigersinformatie blijft gegarandeerd. Er wordt maximaal gestandaardiseerde en - wanneer van toepassing - geanonimiseerde data uitgewisseld tussen de stakeholders om zo het aanbod voor de reizigers te verbeteren.<sup>93</sup>



Voer een **investeringssubsidie** in voor mobiliteitsaanbieders om technisch te integreren met MaaS volgens de op Europees niveau gekozen standaarden.



Zorg voor aantrekkelijke, veilige en levendige **multimodale knooppunten** tussen openbaar vervoer, andere vormen van duurzame mobiliteit en voorzieningen voor reizigers (winkels, kinderopvang ...). Deze krijgen vorm als treinstations, Hoppinpunten en Park & Rides.



Realiseer de (ongeveer) 1967 **Hoppinpunten** die vooropgesteld zijn door de 15 vervoerregio's. Subsiëring alleen is niet voldoende, voorzie ook ondersteuning voor lokale overheden op het gebied van administratie en expertise<sup>94</sup>.



Ondersteun de **interoperabiliteit** tussen alle deelsystemen en tussen deze systemen en het openbaar vervoer (zeker in het kader van het vervoer op maat).



Stel een ambitieus **Mobiliteitsplan Vlaanderen** op, dat voortbouwt op de perspectieven van de Mobiliteitsvisie 2040<sup>95</sup> en volledig afgestemd is op het Beleidsplan

<sup>93</sup> [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/20220907\\_NiV\\_Vision%20interfederale%20du%20MaaS\\_vFinale\\_NL\\_0.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/20220907_NiV_Vision%20interfederale%20du%20MaaS_vFinale_NL_0.pdf)

<sup>94</sup> <https://www.mobipunt.be/>

<sup>95</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit/vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>

Ruimte Vlaanderen<sup>96</sup>. Dit is een concreet actieplan met acties op korte en lange termijn en tot stand gekomen in samenwerking met alle actoren en relevante beleidsdomeinen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bundelt en prioriteert de acties opgenomen in de Regionale Mobiliteitsplannen<sup>97</sup>.



Maak ambitieuze **lokale mobiliteitsplannen** gebaseerd op de Europees gevalideerde Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)<sup>98</sup>. Een mobiliteitsplan is een voorwaarde voor het verkrijgen van bepaalde subsidies (bijvoorbeeld voor het verwezenlijken van infrastructuur).

## Ondersteun gedragsverandering



Organiseer **tijdelijke acties** om gedragsverandering aan te moedigen en om mensen kennis te laten maken met duurzame mobiliteit.

In Duitsland werd in 2022 een tijdelijk €9/maand-ticket ingevoerd voor al het openbaar vervoer. De actie in Duitsland leidde tot een stijging van het spoorverkeer met 42% t.o.v. pre-coronaniveau<sup>99</sup>. Eén vijfde van de mensen die het ticket kochten in Duitsland, was voordien niet vertrouwd met het openbaar vervoer. 70% geeft aan ook in de toekomst het openbaar vervoer meer te zullen gebruiken<sup>100</sup>. In 2023 zou Duitsland dit initiatief verder zetten met een 49 euro-ticket<sup>101</sup>. Andere voorbeelden van soortgelijke acties: dagen met gratis (Koopzondagen in Gent<sup>102</sup>) of goedkoper (duo-ticket NMBS<sup>103</sup>) openbaar vervoer.



Vergroot de bekendheid van duurzame mobiliteit door **campagnes** zoals 30 Dagen Minder Wagen<sup>104</sup>, het Pendelfonds<sup>105</sup>, de testkaravaan<sup>106</sup>, autovrije zondagen<sup>107</sup>, Carpool. Delen helpt<sup>108</sup> ...

<sup>96</sup> <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/ruimtelijk-beleid-en-planning/ruimtelijk-beleid/beleidsplan-ruimte-vlaanderen>

<sup>97</sup> <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/mobiliteitsuitdagingen-regionaal-aanpakken/geintegreerd-regionaal-mobiliteitsplan>

<sup>98</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

<sup>99</sup> <https://www.politico.eu/article/germany-9-euro-ticket-train-public-transport/>

<sup>100</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/germanys-9-euro-ticket-a-potential-solution-for-urban-mobility-issues>

<sup>101</sup> [https://www.standaard.be/cnt/dmf20221013\\_97742550](https://www.standaard.be/cnt/dmf20221013_97742550)

<sup>102</sup> [https://www.delijn.be/nl/nieuws/gratis\\_ticket\\_op\\_koopzondagen\\_in\\_gent/](https://www.delijn.be/nl/nieuws/gratis_ticket_op_koopzondagen_in_gent/)

<sup>103</sup> <https://www.belgiantrain.be/nl/tickets-and-railcards/promotion/duo-ticket>

<sup>104</sup> <https://30dagenminderwagen.be/>

<sup>105</sup> <https://pendelfonds.be/>

<sup>106</sup> <https://www.testkaravaan.be/>

<sup>107</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/week-van-de-mobiliteit/autovrije-zondag>

<sup>108</sup> <https://nl.metrotime.be/nieuws/campagne-rond-carpoolen-met-knipoog-naar-rode-neuzen-dag>



Verplicht **bedrijfsvervoerplannen**. De bedrijfsvervoerplannen zijn verplicht in het Brussels Gewest voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers. Ze moeten een rationeel gebruik van de auto aan en promoten duurzame vervoermiddelen<sup>109</sup>.



Inzichten uit de gedragspsychologie tonen aan dat bepaalde momenten in iemands leven, zoals een verhuis, **sleutelmomenten** zijn waarop nieuwe verplaatsingsgewoonten ontstaan. Verwelkom nieuwe inwoners daarom met een duurzaam

onthaalpakkett met fiets- en wandelkaarten, schoolroutekaarten en tragewegenkaarten en informatie over het openbaar vervoer. Deze kaarten zijn een ideaal instrument om veilige en duurzame routes bekend te maken.



Laat de inwoners van je stad of gemeente **proeven van duurzame mobiliteit** met een tijdelijk gratis abonnement op openbaar vervoer, deelauto of deelfiets. Teken met je gemeente in op het probeerpakket van De Lijn, Blue-bike en cambio<sup>110</sup> voor burgers die naar of binnen je gemeente verhuizen.



Werk een **sturend parkeerbeleid** uit, waarbij de tarieven toenemen naarmate je dichterbij het centrum parkeert. Behoud voldoende parkeerplaatsen voor voor mensen met een handicap, deelwagens en bewoners. Beperk straatparkeren in de tijd en moedig een shift naar off-street parkeren aan.

## Modal shift in het goederenvervoer

In het goederenvervoer realiseren we een modal shift van de weg naar het spoor en de binnenvaart. In het mobiliteitsverslag 2022 gaf de Mobiliteitsraad van Vlaanderen een uitgebreide analyse van hoe een modal shift in het goederenvervoer kan bewerkstelligd worden<sup>111</sup>.



Verdubbel het per spoor vervoerde goederenvolume tegen 2030. Volg het **Plan Goederenvervoer**<sup>112</sup> van nabij op en stuur bij indien nodig.



Evalueer snel en transparant het proefproject **fietslogistiek** met bredere aanhangwagens van 1,2 meter breedte. Pas de regelgeving aan als er geen verkeersveiligheidsbezwaren zijn<sup>113</sup>.

<sup>109</sup> <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/bedrijf/bedrijfsvervoerplan>

<sup>110</sup> <https://delijn.prezly.com/probeerpakket-met-maandabonnement-van-de-lijn-nu-beschikbaar-voor-alle-vlaamse-gemeenten>

<sup>111</sup> [https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA\\_20220617\\_mobiliteitsverslag\\_RAP.pdf](https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20220617_mobiliteitsverslag_RAP.pdf)

<sup>112</sup> [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/PlanMarchandises\\_VfinaleNL.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/PlanMarchandises_VfinaleNL.pdf)

<sup>113</sup> <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-fietsaanhangwagens-goederenvervoer>



Aangezien de technieken voor de aandrijving van schepen tientallen jaren meegaan, moet dringend werk gemaakt worden van een plan voor de overgang van fossiele naar **emissievrije schepen**. Zet daarom in op het steunprogramma voor de vergroening van de motoren van binnenschepen.



Zet samen met de havenbedrijven een investeringsprogramma op om **walstroom** in de havens uit te bouwen. Zo kunnen schepen, wanneer ze aanmeren aan de kade, hun scheepsmotoren en dieselgeneratoren afzetten en overschakelen op het elektriciteitsnetwerk. Dat zorgt voor minder luchtvervuiling en een lagere klimaatimpact.



## Verschonen




We beperken de impact op mens en milieu van verplaatsingen die niet op een andere manier kunnen dan met de auto of vrachtwagen door deze verplaatsingen te Verschonen.






**Verschonen**




### Stop met contraproductieve maatregelen



   Stop met het **nefaste biobrandstoffenbeleid**. Faseer alle biodiesel van de eerste generatie uit tegen 2025 en bio-ethanol tegen 2030. Voorzie een e-creditingstelsel zodat energieleveranciers ook via hernieuwbare elektriciteit aan de bijmengingsverplichting kunnen voldoen. Zorg voor een sterk certificerings- en verificatiekader voor geavanceerde biobrandstoffen en e-fuels en behoud deze brandstoffen voor sectoren waar elektrificatie (nog) niet mogelijk is zoals industrie, luchtvaart en scheepvaart, in plaats van personenwagens.

   Faseer alle Vlaamse en federale directe en indirecte steun voor het gebruik van LNG/CNG, LPG en biomethaan uit tegen 2026. Voertuigen aangedreven door LNG/CNG (aardgas) of LPG vormen geen oplossing voor de klimaatcrisis en de slechte luchtkwaliteit. Ook alternatieven zoals biomethaan zijn geen oplossing: ze kunnen slechts in beperkte hoeveelheden duurzaam geproduceerd worden en zijn nodig in sectoren die moeilijk te elektrificeren zijn (zoals industrie, luchtvaart en scheepvaart).




   Zet niet in op waterstof voor wegtransport<sup>14</sup>. Deze oplossing is niet energie-efficiënt (er rijden 2,5 elektrische wagens voor 1 wagen op waterstof) en vraagt het ontwikkelen van een volledig nieuw distributiesysteem. De hoeveelheid groene waterstof is heel beperkt en moet worden voorbehouden voor niet te elektrificeren sectoren (bepaalde industriële processen, luchtvaart en scheepvaart).




### Elektrificatie




   Maak werk van een **betrouwbare tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen**, neem drempels weg voor een uniforme batterijcheck waarmee kopers inzicht krijgen in de capaciteit en levensduur van de batterij.



   Maak vaart met **laadinfrastructuur**. Bepaal op basis van de potentieelkaarten de meest optimale locaties zodat de vooropgestelde 35.000 laadequivalenten behaald kunnen worden tegen 2025. Werk een plan uit voor de uitrol na 2025. Zorg dat de uitrol op het (semi-)openbaar domein geen hinder oplevert voor actieve weggebruikers, noch bij plaatsing noch bij het gebruik ervan.




<sup>14</sup> Volgens deze recente studie geldt dit ook voor het leeuwendeel van het vrachtverkeer:  
[https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/202210\\_TNO\\_-\\_techno\\_economic\\_uptake\\_potential\\_of\\_zero\\_emission\\_trucks\\_in\\_Europe.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/202210_TNO_-_techno_economic_uptake_potential_of_zero_emission_trucks_in_Europe.pdf)




   Voorzie voldoende middelen voor de **elektrificatie van de bussen van De Lijn en de exploitanten**. Leg de elektrificatie op in het toekennen van nieuwe concessies. Pas de stelplaatsen van De Lijn (ook in kader van PPS-projecten) tijdig aan. Tegen 2030 is er enkel zero-emissie openbaar vervoer in Vlaanderen.

   Kies voor kwaliteitsvolle, gebruiksvriendelijke en slimme laadpalen. Trek ook voor de publieke palen volledig de kaart van **slimme vraagsturing**, zodat het netwerk toekomstklaar is. Bereid Vlaanderen daarnaast voor op 'vehicle-to-grid', zodat hiervan alle vruchten geplukt kunnen worden.

   Leg strengere criteria op in verband met de **transparantie over de laadprijzen** en de oorsprong van de elektriciteit en zorg voor een gebruiksvriendelijkere dataaansluiting, onder andere via grensoverschrijdende afspraken over communicatiestandaarden.




   Zorg ervoor dat publieke laadpalen steeds **groene stroom** leveren. Leg ook voor semipublieke laadpalen een contract met 100% groene stroom op.




   Hou proactief rekening met de elektrificatie van **specifieke voertuigvloten** zoals deelwagens en taxi's, door hun toenemende laadnaden in kaart te brengen en exclusieve laadplaatsen te voorzien.

   Voer een **steunmechanisme** in voor de aankoop of leasing van kleine elektrische wagens, gericht op specifieke doelgroepen, en met als voorwaarde dat aangekochte wagens gedeeld worden.


## Schoon goederenvervoer

   **Faseer professionele diesel uit** tegen 2027, waarbij de uitgespaarde bedragen geïnvesteerd worden in de ondersteuning van de aanschaf of installatie van klimaatneutrale voertuigen en laadinfrastructuur.

   Verplicht **emissievrije stadslogistiek** vanaf 2025. Maak werk van wetgevende kaders, zorg dat de randvoorwaarden vervuld zijn en betrek de sector voluit.

   Behoud tot 2030 de **eenmalige investeringsaftrek van 35% voor CO2-vrije vrachtwagens en laadinfrastructuur**. Om budgetneutraliteit te waarborgen kan er een uitfasering van de accijnskorting op professionele diesel doorgevoerd worden.

 Begeleid de **uitrol van het publieke laadnetwerk voor vrachtvervoer** op proactieve wijze en met minimale inbeslagname van extra openbaar terrein.

 Het is cruciaal om de doelstellingen van Clean Power for Transport<sup>115</sup> te verhogen. Ambieer dat in 2030 **50% alle nieuwe vrachtwagens emissievrij** aangekocht wordt. Verhoog voor bestelwagens het streefdoel naar 100%, in plaats van 15%.

---

<sup>115</sup> De verschillende projecten binnen Clean Power for Transport staan hier opgelijst: <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen>