

initiatieven worden ingepast in het Europees beleid. Ik volg de Europese besluitvorming op de voet en versterk de Vlaamse inbreng in het Europees mobiliteitsbeleid.

### III. Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk

De dagelijkse verplaatsingen van de Vlaming van thuis naar de school of naar het werk verdienen gezien hun maatschappelijk en economisch belang al onze aandacht.

Woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen moeten op een vlotte en veilige manier verlopen. Deze verplaatsingen zijn in tijd geconcentreerd tijdens ochtend- en avondspits. Bovendien concentreren deze verkeersstromen zich vooral in en rond onze steden, en specifiek voor het woon-werkverkeer in de Vlaamse Ruit. Door deze concentratie in tijd en locatie ontstaan files, wordt het openbaar vervoer overbelast en ontstaan gevaarlijke situaties voor de zwakke weggebruikers.

#### 1. SD 1: We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal te benut en verknoot

Om Vlaanderen vlot bereikbaar te houden is het belangrijk om de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag in goede banen te leiden. Daarom voer ik naast een weldoordacht locatiebeleid ook een beleid actief gericht op het verhogen van de vervoersefficiëntie en een gecombineerde (combi-)mobiliteit. Ik stimuleer verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer via verdere investeringen in een samenhangend, veilig en performant vervoersnetwerk. Ik werk aan een goede verknoping: vlotte aansluitingen, voldoende parkeerplaatsen, en een veilige en aangename omgeving. Op deze wijze bied ik een netwerk dat de gebruiker de keuze geeft op maat van de specifieke verplaatsingsbehoefte.

#### OD 1: Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag

Via sensibilisering wil ik de Vlaming aanzetten om korte verplaatsingen meer dan vandaag te voet of met de fiets te maken. Uiteraard moet ik hiervoor ook voldoende en veilige infrastructuur aanbieden.

De vlotte bereikbaarheid van bedrijventerreinen is een prioriteit en aandachtspunt voor de inrichtende overheid. Bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet een geschikte locatiekeuze gemaakt worden waar een goede ontsluiting aanwezig is of kan georganiseerd worden en dit rekening houdend met de ruimtelijke ordening. Deze ontsluiting kan tot stand komen door een optimaal (vraaggestuurd) aanbod van De Lijn of de inzet van onder meer privécollectieve systemen.

Nieuwe projecten hebben vaak een belangrijke mobiliteitsimpact. Het is dan ook essentieel om de mobiliteitsaspecten van ontwikkelingen tijdig in het proces mee te bekijken. Vervolgens moeten alle betrokken actoren duidelijk afspreken hoe deze mobiliteitsimpact zal worden opgevangen en wie verantwoordelijk is voor de realisatie en de financiering van deze acties.

Samen met de minister van Werk moedig ik bedrijven aan om aandacht te hebben voor het woon-werkverkeer. Onder meer door het voorzien van fietsenstallingen, douches, kan het aantal woon-werkverplaatsingen met de fiets

verhogen. Medefinanciering hiervan geschiedt bv via het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds. Ik moedig plaats- en tijdsafhankelijk werken aan en nemen zo druk weg van de ochtend- en avondspits.

De Vlaamse overheid stimuleert de invoering van het mobiliteitsbudget als element om werknemers een keuze te geven tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte. Hiervoor ga ik in overleg met de federale overheid om de noodzakelijke aanpassingen aan fiscaliteit, sociale zekerheid en arbeidswetgeving te bekomen.

**OD 2: Netwerken verknopen om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden**

Ik wil de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukken en stuur aan op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Ik besteed extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. Voldoende Park and Rides (P+R's) en transitzones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een goede dienstverlening zijn essentieel om de ketenmobiliteit te versterken.

Ik zorg er voor dat de openbaarvervoerknooppunten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers en ik besteed bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid ervan voor minder mobiele. Op deze knooppunten en P+R's zorgen we voor voldoende en veilige fietsenstallingen en voldoende parkeerplaatsen. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport (van woning naar station en van station tot werkplaats) verbeteren. In de stadsrand kunnen parkings bij openbaarvervoerhaltes een goede oplossing zijn. Carpoolparkings maken eveneens deel uit van een goed verknoot netwerk. Indien een carpoolparking of P+R een te hoge bezettingsgraad heeft, kijk ik naar de uitbreidingsmogelijkheden. Ik bekijk welke initiatieven we kunnen nemen om meer uniformiteit te krijgen in het parkeerbeleid in Vlaanderen

Een geïntegreerd openbaar vervoersbeleid, waarin ook het reizigersvervoer per spoor zijn plaats heeft, is noodzakelijk indien we de vlotte bereikbaarheid in Vlaanderen willen waarborgen. In een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk vormt de trein de ruggengraat en dienen de aansluitingen van het stads- en streekvervoer op het spoor gewaarborgd te worden.

De NMBS en De Lijn moeten nauw samenwerken en kunnen dit doen door hun vervoersplannen op elkaar af te stemmen. Ik wil samen met de NMBS efficiënte overlegstructuren op operationeel niveau opzetten om de dienstverlening van de openbaar vervoeroperatoren beter op elkaar af te stemmen. Daartoe moet de mobiliteitsproblematiek en de verplaatsingsstromen in kaart worden gebracht en moeten concrete afspraken worden gemaakt over hoe de frequenties en aansluitingen van trein, tram en bus zo efficiënt mogelijk kunnen gebeuren.

Ik wil een meer vraaggestuurde mobiliteit. Ik streef naar een complementariteit waardoor het aanbod (lijnen en dienstregeling) van het stads- en streekvervoer van De Lijn meer aanvullend is en goed gericht is op het treinvervoer. Het spoornetwerk als ruggengraat dient met andere woorden goed bereikbaar te zijn via het aanbod van De Lijn. Daarom is het ook noodzakelijk dat er werk wordt gemaakt van de verdere implementatie van een geïntegreerd ticketingsysteem.

Ik onderzoek hoe ik fietsers de mogelijkheid kan bieden om hun fiets gemakkelijker mee te nemen op trein, tram en bus en bekijk ook de uitbreiding van de fietspunten naar andere stations.

Samen met de NMBS, Infrabel en de lokale partners werk ik maximaal mee aan de uitbouw van de stationsomgevingen tot multimodale aansluitingspoelen voor alle vervoersmodi, nl. auto, bus, fiets, tram, trein.

### **OD 3: Ik voer een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer**

Mobiliteitssturend optreden via financiële stimuli kan een positieve impact hebben op de doorstroming in congestiegevoelige gebieden. Het is daarbij belangrijk dat alle weggebruikers, ook de buitenlandse, een bijdrage betalen voor het gebruik van onze infrastructuur. Het gaat dan over vrachtvervoer én personenvervoer.

De Vlaamse Regering zal daarom, in overeenstemming met het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 met de andere gewesten, in 2016 een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren. Inzake tarifiering wordt gewaakt over de concurrentiepositie van onze bedrijven en economische poorten, zoals onze havens. Daartoe wordt, in samenwerking met de betrokken partners prijsbeleid en eventuele flankerende maatregelen uitgewerkt.

Vanaf 2016 worden inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens verwacht. Dit betekent extra lasten op het vrachtverkeer over de weg. Om het maatschappelijk draagvlak voor deze maatregel te vergroten en te waarborgen, is het noodzakelijk dat de inkomsten uit het rekeningrijden worden ingezet ten voordele van het kwalitatief versterken van het vervoersnetwerk. De belaste weggebruiker dient een kwalitatief en veilig wegennet ter beschikking te krijgen.

Voor personenwagens kan een wegbeprijzing gerealiseerd worden met een vignet of een heffing per kilometer. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde proefproject in de GEN-zone en de ervaringen internationaal, wordt in overleg met de bevoegde minister, de andere gewesten en de betrokken actoren onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een slimme kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd die ook in de plaats kan treden van de vaste verkeersbelastingen.

## **2. SD 2: Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing**

### **OD 4: Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen**

Vlaanderen beschikt over een uitgebreide weginfrastructuur en een breed netwerk van openbaar vervoer. Een goed onderhoud en efficiënte exploitatie is de beste investering omdat bestaande netwerken optimaal kunnen functioneren en de onderhouds- en andere kosten beperkt worden.

Een programmatorische aanpak van het onderhoud van wegen op basis van objectieve criteria zorgt er voor dat het onderhoud op een kostenefficiënte wijze verloopt en dat het aantal wegenwerken beperkt blijft. Voor het onderhoud van

de fietspaden en wegaanhorigheden volg ik een zelfde aanpak om een veilige, nette en kwalitatieve infrastructuur aan alle gebruikers te kunnen bieden.

De inhaalbeweging om de achterstand op het structureel onderhoud van de autosnelwegen weg te werken, wordt consequent verder afgewerkt. De vervolgstap is het aanpakken van de achterstand op de gewestwegen. Ook hier wordt een programmatorische aanpak vooropgesteld.

Deze investeringen in structureel onderhoud om het wegennet kwalitatief op peil te brengen en te houden worden gecombineerd met ingrepen ter bevordering van de leesbaarheid van de weg, de (her) aanleg van fietspaden, de verkeersveiligheid en doorstroming en de verkeersleefbaarheid. Dit vraagt om een integrale benadering bij de uitwerking ervan. Belangrijk is dat gewestwegen die heraanlegd worden in structureel onderhoud meteen een goede en aangepaste fietsinfrastructuur krijgen. Bij de heraanleg van gevaarlijke punten wordt uiteraard ook de fietsinfrastructuur meteen aangepakt.

Bij wegenwerken worden waar nodig minder hinder maatregelen getroffen. Ook wordt afstemming gezocht met overige openbare werken of projecten, ook van andere overheden, zowel qua timing als qua projectomvang.

Incidenten zijn een belangrijke oorzaak voor verminderde doorstroming en leiden door de al hoge belasting van het netwerk tot aanzienlijke filevorming. In overleg met de federale overheid (binnenlandse zaken en justitie) realiseer ik een eenvormige en gecoördineerde aanpak van hinderincidenten, waarbij de inspanningen van de verschillende overheidsdiensten geregistreerd worden door een uniek aanspreekpunt op het terrein. De slachtoffers moeten zo snel mogelijk geholpen worden en samen met deze eerste zorg komt op de autosnelwegen het F.A.S.T. team van de Vlaamse overheid in werking om de weg zo snel mogelijk op een veilige manier vrij te maken. Daarnaast is een snelle verkeerscommunicatie belangrijk waarbij verschillende kanalen ingezet worden (o.a. Vlaams verkeerscentrum, verkeersinformatie op de radio, RSS-borden) en de verkeersstromen gestuurd worden om de verkeershinder te beperken.

Bij onderhoud wordt de jaagpadverharding op diken of langs waterwegen voldoende kwalitatief aangelegd zodat, naast de primaire functie voor onderhoud en beheer van de waterweg, comfortabel fietsen mogelijk is. Met de lokale overheden worden afspraken gemaakt over onderhoud van geïntegreerde trajecten.

Ik evalueer de wegcategorisering van de secundaire wegen om ook deze wegen maximaal in te schakelen in het vervoersnetwerk. Hierbij waak ik wel over de verkeersveiligheid en zorg dat de leefbaarheid niet in het gedrang komt.

De uitwerking van het begrip basisbereikbaarheid schept de opportuniteit voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid om het openbaar vervoernetwerk te herdenken. Het decreet Personenvervoer wordt hiertoe herzien.

Het openbaar vervoer moet concurrentieel en aantrekkelijk zijn ten opzichte van de auto door het aanbod beter af te stemmen op de vraag. Het netwerk van het Vlaamse stads- en streekvervoer wordt permanent gemonitord en waar nodig bijgestuurd. De gegevens van RETIBO zullen hierbij een belangrijke informatie zijn. De doelstelling is een vraaggestuurd aanbod, waarmee logischerwijze een sterke nadruk komt te liggen op het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. Stiptheid, betrouwbaarheid, capaciteitsbeheer en comfort zijn de pijlers van het openbaar vervoersaanbod.

Voor De Lijn moet de efficiënte inzet van publieke middelen het uitgangspunt zijn. Voldoende eigen inkomsten uit verkoop van vervoersbewijzen, reclame-

inkomsten en andere, een optimale bezettingsgraad van de voertuigen, het juiste voertuig op de juiste plaats en een vlotte doorstroming zijn zeer belangrijk.

De Lijn levert verder inspanningen om het comfort en de veiligheid van haar reizigers en haar personeel maximaal te verhogen. De beschikbare veiligheidsmonitor blijft de objectieve basis voor het flexibel en gericht inzetten van de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. Daarbij wordt intensief en geïntegreerd samengewerkt met alle betrokken partners, i.e. zij die werken op zowel het preventieve als het handhavende en het justitiële vlak.

De investeringen van De Lijn worden geëvalueerd en bijgestuurd in functie van een hogere efficiëntie en doelmatigheid. Het betreft hier onder meer investeringen in rollend materieel, exploitatiegebonden infrastructuren en investeringen op het vlak van project- en exploitatieondersteuning.

**OD 5: Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken**

Ik geef de hoogste prioriteit aan infrastructuurprojecten die het woon-werkverkeer verbeteren. Ik richt me hiervoor in het bijzonder op congestiegevoelige gebieden in de Vlaamse Ruit en in de regio's rond Brussel en Antwerpen, naast de projecten die opgesomd werden in het regeerakkoord.

Er wordt verder gewerkt aan de realisatie van de overige missing links. Dergelijke grote projecten vereisen een belangrijke financiële inspanning en er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden gezien de beperkte budgettaire ruimte. Ik zet in op die projecten die het grootste hefboomeffect hebben op mobiliteit en verkeersveiligheid.

Ik kies voor een planmatige aanpak en objectiveer de keuze voor onze investeringen. Een van de mogelijke tools is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Het effect van de projecten wordt op een wetenschappelijke manier onderzocht, doorgerekend en onderbouwd in studies en adviezen, mede door de inzet van o.a. strategische en dynamische verkeersmodellen.

Om grote projecten doelmatig aan te pakken en te zorgen voor de afstemming, overleg en communicatie met alle belanghebbenden en het creëren van voldoende draagvlak zal de Vlaamse regering waar nodig een procesmanager aanstellen.

Bij de aanleg van infrastructuur ga ik na hoe we op een kostenefficiënte wijze tegelijkertijd tot een meer kwaliteitsvolle invulling van de openbare ruimte kunnen komen. Binnen de budgettaire ruimte heb ik oog voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het ontwerp

Specifiek voor grote projecten wordt via de procedure van het decreet 'complexe projecten' van bij de aanvang aandacht besteed aan aspecten zoals draagkracht en ruimtelijke inpassing. Voor de overige projecten worden deze aspecten op een gepaste wijze meegenomen via de reguliere procedures, teneinde op een kostenefficiënte wijze een maatschappelijke meerwaarde te creëren.

Het is echter belangrijk dat er ook op korte termijn maatregelen komen om op korte termijn de files aan te pakken. De realisatie van grote infrastructuurwerken vergt vele jaren. Daarom onderzoek ik of door het uitvoeren van een aantal quick

wins de doorstroming voor alle verkeersmodi op korte termijn verbeterd kan worden.

Het aandeel fietsen kan voor verplaatsingen voor het woon-werkverkeer en het schoolverkeer een nog grotere rol spelen. Om deze groei mogelijk te maken investeer ik in geïntegreerde fietsnetwerken. Ik verhoog opnieuw de investeringen in fietsinfrastructuur via het Integraal Fietsinvesteringsprogramma van het Fietsteam.

Hierbij komen verschillende facetten aan bod:

Ik maak vooreerst werk van veilige en comfortabele fietspaden langs gewestwegen, 'doortochten' en schoolomgevingen. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) wordt verder uitgebouwd, dit doe ik in samenwerking met de gemeentebesturen en de provinciale besturen. Bijkomend kies ik strategisch voor de uitbouw van fietsnelwegen of fietsostrades in congestiegevoelige regio's. Deze fietsostrades lenen zich uitstekend voor langere afstanden met elektrische fietsen, die ik verder zal promoten. Dit laatste wordt ook op regelgevend vlak verder onderzocht.

Een co-modale benadering is belangrijk. Het faciliteren van de fiets in een netwerkbenadering betekent eveneens dat ik de fiets stimuleer als voor vervoermiddel tot aan een station of Lijnhalte. Hiervoor kunnen aan intermodale knooppunten (centrumsteden, bedrijventerreinen) deelfietsen ter beschikking worden gesteld, bv in samenwerking met De Lijn of lokale overheden.

Een objectivering van de fietsinvesteringen is belangrijk, met nadruk op de netwerkbenadering. Waar maatschappelijk (kosten-baten) verantwoord, wordt op de fietsroutes een fietsbrug of -tunnel aangelegd om een veilige oversteek te garanderen of een missing link weg te werken. Jaagpaden en zeedijken worden maximaal ingeschakeld in de fietsroutenetwerken. Ik ontwikkel een Geoloket Fiets, dat alle partners moet toelaten gedetailleerd in kaart te brengen wat waar nog moet worden aangelegd, ongeacht het feit of het een gewestweg of gemeenteweg aanbelangt. In dit loket worden tools ontwikkeld die het mogelijk maken om prioriteiten voor investeringen beter te bepalen.

Ik versterk het openbaar vervoeraanbod structureel door het netwerk waar nodig verder uit te bouwen. Nieuwe, bijkomende openbare vervoersverbindingen worden bestudeerd in functie van de versterking van een kwalitatief en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk in Vlaanderen. Vraaggestuurd, meer bepaald in het kader van het woon-werkverkeer en de algehele congestiebestrijding, staat daarbij centraal als uitgangspunt. Ook bij deze nieuwe verbindingen besteed ik bijzondere aandacht aan de verknoping met andere netwerken en heb ik aandacht voor de mogelijkheden van alternatieven voor bus of tram zoals auto- en fietsdelen etc. In dunbevolkte gebieden realiseer ik in nauw overleg met de lokale besturen een antwoord op de specifieke vervoersvragen. Met een gericht aanbod wordt vervoersarmoede vermeden.

Ik wil andere gewesten en buurlanden nog actiever betrekken bij het oplossen van grensoverschrijdende mobiliteitsproblemen en het uitvoeren van infrastructuurwerken met transregionale en -nationale impact. Ik ga in bilateraal overleg met de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over dossiers met betrekking tot onder meer mobiliteit en ruimtelijke ordening die de beide gewesten aanbelangen, en ik zal samenwerken om concrete uitdagingen die zich ter zake stellen aan te pakken.

Het reizigers- en goederenvervoer via het spoor zijn belangrijke schakels in ons mobiliteitsnetwerk. In de Vlaamse spoorstrategie werden de voor Vlaanderen belangrijke spoorinvesteringen opgelijst. Het investeringsplan van Infrabel, dat