

unizo

DOSSIER

Speerpunten mobiliteit

unizo


N  EUWE
BAKENS

voor beleidsmakers




Er is nood aan
een visie en beleid
op lange termijn

Speerpunten mobiliteit

Inleiding

Onze mobiliteit staat onder druk. Heel wat analyses en cijfers wijzen hierop, maar de Vlaming merkt het vooral elke dag aan de lange files op onze snelwegen, gewestwegen en gemeentewegen, aan een openbaar vervoer dat er maar niet in slaagt zichzelf als betrouwbare partner op te werpen en aan onveilige situaties voor voetgangers en fietsers. Bovendien zitten onze mobiliteit en bewustwording hierover in een transitie naar nieuwe vormen van vervoer, al dan niet gedeeld, en kunnen we zelfs spreken van het begin van een revolutie. De huidige stappen die gezet worden zijn echter te beperkt, te weinig gericht op onze toekomst en slechts in beperkte mate afgestemd met onze ruimtelijke ordening. Bovendien vraagt dit een doorgedreven investeringsprogramma. Hoewel we een zeer dicht netwerk van spoor-, water- en snelwegen hebben liggen de investeringen in infrastructuur in ons land een pak lager dan het Europese gemiddelde. Bij ons wordt zo'n 0,6% van het bbp aan transport- en vervoersinfrastructuur gespendeerd¹, het Europese gemiddelde ligt op 1%. In absolute cijfers komt dit voor 2018 neer op ongeveer 2,73 miljard² dat werd geïnvesteerd in infrastructuur en mobiliteit. België blijft dus achter op onze buurlanden en andere Europese lidstaten. Het Strategisch Comité voor het Nationaal Investeringspact³ stelt voorop om 20 miljard euro aan extra middelen te voorzien voor uitbouwen en onderhouden van transportnetten tussen 2019 en 2030, dus 1,8 miljard euro extra op jaarbasis (verdeeld over de gewesten volgens het aandeel van het bbp). Dit bedrag moet het mogelijk maken de kloof met de buurlanden te dichten. Om Europees niet verder achterop te geraken moet dit nu dus ook in de praktijk gebracht worden.

 Iedereen moet samenwerken, op alle niveaus: lokaal, regionaal, nationaal... tot op wereldvlak

Waar we uiteindelijk toe moeten komen is een vervoerssysteem waarbij de gebruiker de nodige stimuli krijgt om via slimme systemen de meest wenselijke vervoersmiddelen te kiezen. Vervoersmiddelen waarbij de kostprijs een betere weerspiegeling is van de impact op de omgeving en het milieu. Dit kunnen we niet alleen, maar vergt een samenwerking van het lokale tot het wereldvlak.

Vliegen blijft dankzij het (stokoude) Verdrag van Chicago goedkoop, want er zijn geen taxen op kerosine voor vliegelingen. De Europese richtlijn 2003/96 over belasting van energieproducten heeft het wel mogelijk gemaakt om bij wederzijdse overeenstemming kerosinebelasting in te voeren op vluchten tussen twee EU-landen. Dit gebeurt tot op heden nergens⁴. Onze bedrijfswagens blijven te aantrekkelijk wegens de hoge loonlasten en de beperkte alternatieven. De veiligheid voor fietsers en voetgangers is nog vaak ver te zoeken. Er is dus nood aan een beleid dat aan de hand van duidelijke doelstellingen onze mobiliteit een nieuwe toekomst geeft. Een toekomst die zowel de leefbaarheid voor de bevolking als onze economie ten goede komt. Dankzij deze duidelijke doelstellingen kunnen ondernemers zich binnen een transparant kader ten gronde voorbereiden op de toekomst. Onduidelijkheid en onwetendheid zijn daarentegen niet de beste katalysator voor investeringen in de toekomst.

¹ Investeringspact: https://www.premier.be/sites/default/files/articles/Report_FULL-NL_WEB_FINAL.pdf

² Bbp 2018: 455 miljard euro – bron: AMECO database van de Europese Commissie

³ https://www.premier.be/sites/default/files/articles/Report_FULL-NL_WEB_FINAL.pdf

⁴ https://www.tpedigitaal.nl/sites/default/files/bestand/belastingen_in_de_luchtvaart.pdf

UNIZO legt met de speerpunten rond mobiliteit de nadruk op de nood aan een visie en beleid op lange termijn. Ook rond het klimaat kwam UNIZO onlangs met een aantal concrete voorstellen. Deze voorstellen zijn te raadplegen op www.unizo.be/klimaat.

Prioriteiten voor onze mobiliteit

- 1% van bbp wordt besteed aan de aanleg en het onderhoud van transport- en vervoersinfrastructuur voor alle modi, van betere voetpaden tot efficiënte en betrouwbare nieuwe verbindingen voor het bus-, tram- en spoorvervoer. Investerings in een duurzamer en kwalitatiever mobiliteitssysteem zullen bovendien een positieve impact hebben op de leefbaarheid en economie, onder meer door het verminderen of wegwerken van de files. Dit heeft volgens de OESO dan weer een positieve impact op het bbp.
- Een intergewestelijk en algemeen mobiliteitspact met daarin concrete doelstellingen voor onze mobiliteit en ruimte, zoals het doortrekken van fietspaden en fietsnelwegen over de gewestgrenzen heen. De Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) en Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) komen op regelmatige basis samen, zodat de werking binnen de gewesten meer op elkaar kan afgestemd worden.
- Doorgedreven samenwerking en afstemming tussen de verschillende regionale en nationale vervoersmaatschappijen en de mogelijkheid om met 1 ticket gebruik te maken van de diensten van de verschillende maatschappijen.
- Gewestelijke Expresnetten (GEN) rond Antwerpen en Gent, waardoor er snellere en efficiëntere verbindingen komen tussen het centrum en de randgemeenten. Het GEN rond Brussel wordt eindelijk afgewerkt.
- Vervolledigen van het netwerk van fietssnelwegen en het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk), verbeteren van de aansluitingen naar tewerkstellingspolen en bestaande fietspaden en een verdere uitbreiding van het netwerk.
- Een (beter) kader voor nieuwe vormen van mobiliteit, zoals auto- en fietsdelen. Op deze manier kunnen bedrijven (fiscaal) gestimuleerd worden om binnen een duidelijk uitgewerkt kader nieuwe vormen van mobiliteit te omarmen als alternatief op de bedrijfswagen of binnen het mobiliteitsbudget.
- Uittekenen van een traject waarbij alle nieuwe bedrijfswagens emissievrij zijn vanaf 2023. Voor bedrijfsvoertuigen met grotere ladingcapaciteiten en volumes (camionettes) wordt gestreefd naar een emissievrije vernieuwing vanaf 2026.
- De invoering van een slimme en algemene kilometerheffing en het voorzien van voldoende alternatieve en efficiënte verplaatsingsmogelijkheden.
- Investerings in onze waterwegen. Zowel het vracht- als personenvervoer via het water worden gestimuleerd.

1. Zet een doorgedreven samenwerking op tussen de gewesten

De versnippering van bevoegdheden zorgt voor een regionaal mobiliteitsbeleid, maar dit brengt ook vaak onduidelijkheden en verschillende, niet-compatibele beleidskeuzes met zich mee. Bovendien is het moeilijk om de samenwerking tussen de regionale vervoersmaatschappijen te gaan stimuleren wanneer er op politiek vlak geen of een te beperkte samenwerking is. Vlaanderen maakt werk van een kilometerheffing terwijl Wallonië een vignet wil invoeren. Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) zijn in Vlaanderen en Wallonië op een aantal trajecten toegelaten, terwijl het Brussels Gewest niet meegaat in dit verhaal en geen LZV's op die delen van de R0 die in hun beheer zijn toelaat. Vlaanderen zet het decreet van basisbereikbaarheid op poten met het treinnet als de ruggengraat, maar het spoorvervoer is een federale bevoegdheid.

VOORSTELLEN

- Stel een intergewestelijk en algemeen mobiliteitspact op. In dit pact worden concrete afspraken gemaakt tussen de gewesten, zoals het doorgeven en afstemmen van de dienstroosters van de openbare vervoersmaatschappijen, om de mobiliteit in België op een structurele en gestroomlijnde manier aan te pakken, over de gewesten heen.
- De Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) en Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) komen op regelmatige basis samen, zodat de werking binnen de gewesten meer op elkaar kan afgestemd worden.
- Een degelijk mobiliteitsbeleid wordt op verschillende niveaus uitgewerkt, maar verloopt in overleg en samenwerking tussen de verschillende gewesten. Ook op Europees vlak moet een sterkere samenwerking opgezet worden.
- LZV's (lange zware vrachtwagens), de zogenaamde ecocombi's, mogen in Vlaanderen en Wallonië op een aantal trajecten rijden. UNIZO roept de Brusselse beleidsmakers op om LZV-trajecten op te zetten, ook op de Brusselse ring.

2. Objectieve data als basis voor meetbare lange termijn doelstellingen

We kennen de filelengtes, we weten dat voor alle Belgische steden samen de filekosten oplopen tot 100 miljoen euro per jaar⁵, we kennen de pijnpunten in ons openbaar vervoer, we weten welke fietspaden een onvoldoende scoren, we weten waar de meeste verkeersslachtoffers vallen. Dit is echter niet genoeg om ons mobiliteitsbeleid op lange termijn de goede richting uit te sturen.

Ons mobiliteitsbeleid is een lappendeken, verspreid over de gemeenten, vervoerregio's, gewesten en het federale niveau en maatregelen worden te weinig genomen in het kader van lange termijn doelstellingen. Het beleid neemt beslissingen om een aantal *quick wins* te realiseren, maar deze zijn niet getoetst aan een uitgewerkte lange termijnvisie. Dergelijke visie en een concreet en doelgericht actieplan, onderbouwd op basis van de verzamelde kennis is er niet. We willen de files terugdringen, maar er ontbreken concrete doelstellingen. We willen het openbaar vervoer stimuleren, maar het decreet basisbereikbaarheid biedt voornamelijk een breed en nog deels in te vullen kader zonder echte concrete meetbare doelstellingen. We willen een vergroening van het wagenpark, maar nemen geen harde beslissingen om een definitieve richting te kiezen. Het gevolg is een reeks van maatregelen die elk van deze (vage) doelstellingen enigszins tegemoet zal komen, maar die te beperkt aan elkaar zijn afgetoetst en eerder als druppel op een hete plaat slechts een minimaal effect bewerkstellingen.

⁵ http://www.standaard.be/cnt/dmf20171230_03274274 en TomTom Traffic Index

Op lange termijn zullen we onze mobiliteit op deze manier niet kunnen veranderen, verbeteren en verduurzamen. Met de kennis die er momenteel is rond de externe kosten per modus zouden we ons mobiliteitsbeleid veel meer kunnen sturen op basis van de effectieve impact op de samenleving, de mens en het milieu.

VOORSTELLEN

- Neem concrete doelstellingen op in het intergewestelijk mobiliteitspact. Doelstellingen die op basis van de verzamelde kennis, onderzoek en goede praktijken als ambitieus, maar realistisch kunnen worden omschreven. Deze doelstellingen dienen sterk verankerd te worden.
 - 1% van bbp wordt besteed aan de aanleg en het onderhoud van transport- en vervoersinfrastructuur voor alle modi.
 - We verminderen de structurele files met 10% tegen 2025.
 - We verwezenlijken een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer met 7,5% tegen 2025 (t.o.v. de cijfers die midden 2019, volgens nieuwe telmethode, worden vrijgegeven) en streven naar een verhoging van de tevredenheid tot 75% tegen 2025 (tevredenheid 2018: 64%).
 - We verminderen de CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen met 45% (t.o.v. 2021) tegen 2030.
 - Het fietsaandeel stijgt tegen het einde van 2024 tot 20%.
- Vul deze doelstellingen aan met acties die bijdragen aan de verwezenlijking ervan.
- Ga op een meer cijfermatige manier te werk om de doelstellingen te bepalen en op te volgen. Welke kosten moeten worden gemaakt om een project volledig te realiseren? Welke positieve of negatieve impact heeft een bepaalde maatregel op alle mogelijke aspecten van onze maatschappij en het milieu en hoeveel gebruikers van het (openbaar) vervoer ondervinden voor- of nadelen door de genomen maatregelen?
- Versterk de kennis van de administraties die met mobiliteit bezig zijn door samenwerkingen met externe organisaties (zoals universiteiten, de mobiliteitsraad MORA, mobiliteitsorganisaties) en andere gewesten en landen verder uit te diepen. Dit kan onze positie als transitland enkel maar verbeteren.
- Zet een centraal steunpunt op dat aan constante monitoring en gegevensverzameling doet en breder is dan de bestaande organisaties zoals het Vlaams Verkeerscentrum. Dit moet het mogelijk maken plannen en beleidskeuzes af te toetsen, de impact op de omgeving, het leefmilieu en de maatschappij te berekenen én op korte termijn bij te sturen waar nodig. Het project Mobili-data kan hiervoor een aanzet zijn, maar moet nog ruimer worden opgevat. Mobili-data is een platform dat verkeersgegevens verzamelt en deelt om het verkeer in betere banen te leiden. In eerste instantie zullen de gegevens ervoor zorgen dat bestaande verkeersapplicaties rijkere informatie en betere routes kunnen aanbieden⁶. Dit moet verder worden uitgewerkt en als springplank dienen naar een breder systeem.

⁶ <https://www.vlaio.be/nl/nieuws/slim-platform-leidt-het-verkeer-betere-banen>

3. Werk aan een doorgedreven verwevenheid tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid

Het gevolg van een jarenlange verlinting in België is het hoger aantal kilometers tegenover het buitenland die moeten worden afgelegd om onze aankopen te doen of naar het werk te gaan. De auto is hiervoor vaak het gemakkelijkste vervoermiddel en geeft ons een gevoel van vrijheid en veiligheid. Ondertussen blijven we mooi winkelruimte ontwikkelen buiten onze kernen en blijft het probleem zich verder uitbreiden. Er is dan ook een radicale ommezwaai nodig willen we het tij keren. Behandel mobiliteit en ruimte daarom op gelijke voet om tot een optimale invulling van onze (beperkt beschikbare) ruimte te komen, verplaatsingen dichterbij te stimuleren en onnodige verplaatsingen en kilometers te vermijden.

VOORSTELLEN

- Maak werk van een Mobiliteitsplan Vlaanderen dat perfect samen te leggen en compatibel is met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.
- Neem ruimtelijke beslissingen die kaderen in het belang van een sterkere kern en een betere en multimodale mobiliteit.
- Creëer bij de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkkernen onmiddellijk ook een snelle en betrouwe ontsluiting via het openbaar vervoer, aansluitingen voor de fiets en autodeelplaatsen.

4. Stimuleer het gebruik van de fiets via verhoogde investeringen in fietsinfrastructuur en gerichte stimulerende maatregelen

De populariteit van de fiets neem sterk toe, ook voor het woon-werkverkeer. Dit is onder meer gebleken uit cijfers van de FietsTelWeek⁷. Het fietsgebruik stijgt niet alleen tijdens de spits, maar over de volledige dag op elke dag van de week. Werknemers die met de fiets naar het werk gaan zouden minder stress hebben, het ziekteverzuim onder fietsers ligt lager en men verliest geen tijd in de file. Daarnaast veroorzaakt fietsen geen directe uitstoot. Het aandeel van de fiets bij algemene verplaatsingen lag volgens Fietsberaad in 2018 op 15%⁸.

Momenteel is de auto echter nog steeds heer en meester op onze wegen. Dit weerspiegelt zich dan ook in een onevenwicht in onze ruimtelijke ordening. Onder meer de opkomst van de elektrische fiets draagt bij aan het stijgende gebruik van de fiets, zeker wat langere afstanden betreft, maar de infrastructuur volgt slechts langzaam, ondanks de verhoogde investeringen. De kwaliteit en veiligheid van de fietspaden langs onze wegen schieten vaak nog tekort en ook invalswegen naar kernen en polen van tewerkstelling zijn niet voldoende veilig voor fietsers en voetgangers. Volgens cijfers van statistiek Vlaanderen is dan ook slechts een kwart van de Vlamingen tevreden met de staat van de wegen en fiets- en voetpaden⁹.

 Een beter evenwicht tussen de weggebruikers stimuleert de veiligheid en het fietsgebruik

⁷ <https://fietsberaad.be/documenten/resultaten-fietstelweek-2018-fietsverkeer-op-2-jaar-tijd-fors-gegroeid-in-vlaanderen/>

⁸ https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/FietsDNA_2018_A5_lwr.pdf

⁹ <https://www.statistiekvlaanderen.be/tevredenheid-met-voorzieningen>

VOORSTELLEN

- Herbekijk de hiërarchie op onze wegen, in het bijzonder in en rond kernen en concentraties van tewerkstelling. Een beter evenwicht tussen de weggebruikers moet de veiligheid doen toenemen en mensen stimuleren om voor korte verplaatsingen sneller de fiets te kiezen.
- Leg een grotere beleidsfocus op fietsverplaatsingen in functie van het woon-werkverkeer tot 20 kilometer en bekijk de infrastructuur met dit doel voor ogen.
- Vervolledig het netwerk van fietssnelwegen en het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) en werk deze verder uit. Werk conflicten weg en verbeter de aansluitingen op bestaande fietspaden en tewerkstellingspolen. Onder meer het realiseren van deze (vaak provincie-overschrijdende) verbindingen kan mensen stimuleren de fiets te nemen voor woon-werkverplaatsingen.
 - Rechtstreekse fietssnelweg Izegem-Kortrijk
 - F42 Brugge-Gent: aansluiting vanuit Evergem en Wondelgem op F400
 - F7 Gent-Kortrijk: realisatie verbinding tussen Kortrijk, Harelbeke en Waregem
 - F40 Grote fietsring Gent buitenring: vervolledigen
 - Doortrekking fietspad Burst-Aalst
 - F2 Gent-Brussel: realisatie tussen Lede en Aalst en realisatie tussen Denderleeuw, Ternat en Brussel
 - FR10 Ringfietspad Antwerpen: volledige realisatie
 - F11 Antwerpen-Lier: volledige realisatie
 - Vervollediging van de F75 (Kolenspoorroute, Leopoldsburg-Maaseik) en de F79 (Fruitspoorroute, Sint-Truiden-Tongeren)
 - Fietspaden langs de Klein Ring in Brussel: volledige realisatie
- Stimuleer fietsdeelnitiatieven, onder meer op overstappunten of mobipunten, maar voorzie ook in duidelijke regelgeving en afspraken met de aanbieders. Een wildgroei van free floating bikes willen we vermijden in onze kernen. Duidelijke dropzones via geofencing (het virtueel afbakenen van een geografisch gebied door middel van GPS) kunnen een middel zijn.
- Ondersteun bedrijven, zoals horeca, die fietslaadinfrastructuur willen aanbieden aan hun klanten.
- Erken nieuwe vervoersmiddelen zoals elektrische eenwielers of steps, zodat deze op dezelfde voet worden gesteld als de fiets en gestimuleerd kunnen worden voor woon-werkverplaatsingen.

5. Bouw het openbaar vervoer uit tot de kwalitatieve ruggengraat van ons vervoersysteem

Vlaanderen en België zijn in vervoerstermen een kleine regio. Ons land is ontsloten via een dicht netwerk van sporen, wegen en waterwegen, maar heeft te kampen met heel wat problemen. Voor openbaar vervoer denken we dan al snel aan de lage tevredenheid, de vertragingen en de bottleneck op de noord-zuidas in Brussel. Bovendien zien we een gebrek aan ambitie bij zowel de politiek als de vervoersmaatschappijen. Eerst en vooral is er de nood aan een uitgebreider en efficiënter netwerk, onder meer tussen de grote steden. Daarnaast moet er voldoende aandacht zijn voor kwalitatief rollend materieel met voldoende capaciteit, toegankelijke en aantrekkelijke stations en eenvoudige overstapmogelijkheden tot andere vormen van vervoer en mobiliteit. Als men het openbaar vervoer als ruggengraat wil profileren moet het daarom een centrale(re) rol op nemen in een keten van verplaatsingen.

VOORSTELLEN

- Voor het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel werd onlangs 1 miljard budget verzekerd dankzij een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten. Dit moet het mogelijk maken om het GEN nu ook effectief te gaan realiseren. Volgens de planning zal er tegen 2024 elk kwartier een trein zijn. Zet nu dan ook sterk in op het definitief realiseren (volgens de planning) van het GEN en het optimaliseren van de bestaande en nieuwe verbindingen.
- Ontwikkel nieuwe vervoersassen in en rond onze belangrijkste steden:
 - Realiseer een GEN rond Antwerpen en Gent: volwaardige voorstadsnetten die meer zijn dan de lightversie waarbij treinen het S-label opgeplakt krijgen, maar effectief een modal shift stimuleren en staan voor een betrouwbare en kwalitatieve verbinding tot Vlaanderens grootste steden met de omliggende gemeenten en (economische) gebieden.
 - Durf nadenken over nieuwe metrolijnen in en rond Brussel en Antwerpen om de rand beter te verbinden met het hart van deze steden. Wanneer men kan overstappen op een snelle en betrouwbare metroverbinding net buiten de stad zal heel wat verkeer uit de stad geweerd kunnen worden. Doe het nodige onderzoek om tot de best mogelijke tracés te komen en voorzie hiervoor op lange termijn budgetten.
 - Zuid-oostverbinding in Brussel (Zuid-Centraal-Schuman) volgens het tracé voorgesteld in het onderzoek Rail4Brussels¹⁰.
- Werk een ruimer Europees betrouwbaar netwerk uit voor hogesnelheidstreinen tussen de grote steden, zodat de trein een meer aantrekkelijke manier van reizen kan worden binnen Europa.
- Zet een diepgaande samenwerking op tussen de regionale vervoersmaatschappijen De Lijn, TEC en MIVB en de NMBS om tot een concreet en doorgedreven afstemming van de dienstroosters te komen. Met het treinnet als dé belangrijkste pijler van ons vervoer binnen het decreet basisbereikbaarheid is dit noodzakelijk.
- Werk een systeem uit waarbij reizigers op een eenvoudige manier met 1 ticket gebruik kunnen maken van het aanbod van De Lijn, TEC, MIVB en NMBS.
- Laat het decreet basisbereikbaarheid een stimulans zijn voor vlottere verbindingen tussen de centrumsteden en aantakkingen op deze lijnen vanuit minder bevolkte gebieden.
- Stel per vervoerregio een stakeholdermanager aan, zoals voorgesteld door de MORA¹¹. De stakeholdermanager moet als onafhankelijke schakel kunnen opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld. Dit zal de participatie bevorderen.
- Zet verder in op vergroening, maar schep ook duidelijkheid naar de onderaannemers in het kader van de nieuwe contracten van 2023. Biedt de huidige onderaannemers ook de mogelijkheid om bussen op alternatieve aandrijving te testen binnen een praktijkkader.

¹⁰ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/brochure_24p_nL_v6_web.pdf

¹¹ <http://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA%20Advies%20Voorontwerp%20van%20Decreet%20Basisbereikbaarheid.pdf>

- Onderstaande projecten kunnen een bijdrage leveren aan een beter en performanter openbaar vervoer:

ANTWERPEN	OOST-VLAANDEREN
<ul style="list-style-type: none"> • Verder uitbouwen van de Waterbus met strategische stopplaatsen ter hoogte van tewerkstellingspolen. Werk samen met de private sector voor bv. aanlegsteigers aan privéterrein. • Optimaliseren van de doorstroming en lijnen tussen Antwerpen Noord en Antwerpen Zuid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Personenvervoer over water tussen Gent en Terneuzen via het kanaal Gent-Terneuzen met strategische stopplaatsen ter hoogte van tewerkstellingspolen. Werk samen met de private sector voor bv. aanlegsteigers aan privéterrein • Omvormen van het bestaande vrachtspoor Gent-Zelzate naar een passagierslijn met een doorsteek naar Terneuzen • Realisatie van het circulair tramnet op het tracé van de R40 • Treinverbinding Lijn 106, haven Gent
WEST-VLAANDEREN	VLAAMS-BRABANT & BRUSSEL
<ul style="list-style-type: none"> • Snelle treinverbinding Kortrijk-Brugge • Hogere frequentie treinverbinding Kortrijk-Doornik met het oog op een betere arbeidsmobiliteit • Betere ontsluiting van de Westhoek, door onder meer het realiseren van een rechtstreekse treinverbinding vanuit Ieper naar Brugge en Roeselare en een snellere route vanuit de Westkust naar Gent, Brussel en Antwerpen 	<ul style="list-style-type: none"> • Doortrekken van Lijn 62 voorbij de NAVO tot Brussels Airport • Onderzoeken van haalbaarheid breed metronet van de Vlaamse rand van Brussel tot het hart van de stad • Treinhalte bedrijventerrein Haasrode • Snelle realisatie van het GEN rond Brussel
LIMBURG	
<ul style="list-style-type: none"> • Realiseren van het volledige Spartacusproject (optimale ontsluiting van Limburg) • Spoorlijn 19 Neerpelt-Hamont: volledige elektrificatie en aantakking op het Nederlandse net tot Weert 	<ul style="list-style-type: none"> • Spoorlijn 15 Hasselt-Mol: elektrificatie • Realisatie Spoorlijn 18 Houthalen-Neerpelt • Spoorlijn 21 Hasselt-Landen: realisatie dubbelspoor tussen Alken en Sint-Truiden

6. Zet in op een duurzamer wagenpark en infrastructuur

Het is duidelijk dat onze mobiliteit voor een grote (r)evolutie staat. Elektrisch rijden zet zich stilaan op de kaart en ook de zelfrijdende wagen klopt op de deur. Hoe snel en of we in de praktijk in een volledig zelfrijdende wagen zullen stappen om ons dagelijks te verplaatsen is nog niet duidelijk en ook experts zijn het er nog niet over eens. Wat we wel weten is dat we in België nog niet ver staan wat elektrisch rijden betreft, zeker in vergelijking met Nederland en de Scandinavische landen (in het bijzonder Noorwegen). Bovendien is onze laadinfrastructuur nog niet voldoende gebiedsdekkend. Eind 2018 waren 3047 publieke laadpunten in Vlaanderen. Tegen eind 2020 moeten dit er 5000 zijn, aangevuld met 2400 punten volgens het principe 'paal volgt wagen' (paal op vraag van de gebruiker) in de publieke en semipublieke ruimte¹². Vergelijken we dit met Nederland, dan hinken we duidelijk achterop: in 2018 waren er in Nederland 35.875 publieke laadpunten en meer dan 75.000 private laadpunten, waarmee Nederland het grootste aantal publieke laadpalen voor elektrische auto's in de Europese Unie heeft. Amsterdam alleen al is er koploper met 2600 laadpunten. Het beleid moet dringend in actie schieten om de shift naar een duurzamer wagenpark te bewerkstelligen.

VOORSTELLEN

- Laat het openbaar vervoer een voortrekkersrol spelen bij de vergroening van ons wagenpark.
- Momenteel zijn elektrische wagens nog 120% fiscaal aftrekbaar. Vanaf 2020 zou dit nog slechts 100% zijn. UNIZO vraagt de 120% aftrekbaarheid te houden, om zo een shift naar een properder wagenpark te stimuleren.
- Elektrisch leasen moet altijd aangeboden worden via vermelding van de totale kosten per maand, dus de vaste leaseprijs plus een schatting van de energiekosten, óók als de laadkosten geen onderdeel vormen van het leasecontract. Er moet telkens een één op één vergelijking van de totale kosten gemaakt worden tussen de elektrische auto én de conventionele brandstofauto, en deze moet aan de geïnteresseerde voorgelegd worden. Zo heeft de consument een duidelijk beeld van de totale kosten van beide opties.
- Vlaanderen, Brussel en Wallonië moeten dringend werk maken van een versnelde uitrol van publieke oplaadpunten voor elektrische auto's. In bebouwde centra moeten er meerdere publieke laadpalen per vierkante kilometer zijn. Een Europese richtlijn bepaalt dat er 1 laadpaal per 10 elektrische wagens moet zijn. De evolutie moet dus van nabij opgevolgd worden om, zeker bij een snelle elektrificatie, te blijven voldoen aan deze norm. Langs autosnelwegen moeten er snellaadpalen beschikbaar zijn op maximum 40 km afstand van elkaar om ook verplaatsingen over langere afstanden mogelijk te maken.
- Potentiële investeerders in (ultra)snelle laadinfrastructuur moeten op een laagdrempelige manier begeleid en ondersteund worden om gewenste projecten te realiseren bij kantoorgebouwen, shoppingcentra, recreatiebedrijven, hotels, tankstations, etc... Privé-laadpalen moeten een subsidie kunnen krijgen als deze palen een openbare functie hebben.
- Bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd, bv. met elektrische wagens, moeten een voordeel krijgen bij relevante aanbestedingen. Dat kan door een bepaalde drempel van duurzaamheid te eisen, of door duurzaamheid op te nemen als zwaarwegende wegingsfactor bij de gunning.

¹² <https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/sites/default/files/atoms/files/Brochure%20oplaadpunten%20in%20steden%20en%20gemeenten%20-%20welke%20mogelijkheden%20zijn%20er.pdf>

- Er moet een traject uitgetekend worden om te bekomen dat alle nieuwe bedrijfswagens emissievrij zijn vanaf 2023. Voor bedrijfsvoertuigen met grotere ladingcapaciteiten en volumes (camionettes) moet gestreefd worden naar verplichte emissievrije vernieuwing vanaf 2026.
- Werk de algemene slimme kilometerheffing verder uit, maar zet in aanloop naar het rekeningrijden ook concrete initiatieven op om meer alternatieven te voorzien. Bovendien zou de heffing de BIV en vaste verkeersbelasting moeten vervangen. Zo wordt op de beste manier het principe benaderd dat iemand enkel op het gebruik, maar niet op het bezit van een voertuig belast wordt.
- Zorg voor een transparant systeem waarbij het duidelijk is welke regio welke middelen die voortkomen uit de algemene slimme kilometerheffing toebedeeld krijgt om te investeren in infrastructuur en mobiliteit in die regio.

7. Creëer een (beter) kader voor Mobility as a Service (MaaS) en nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelsystemen en zelfrijdende voertuigen

De toenemende files en bijhorende frustraties, de vertragingen bij het openbaar vervoer, het almaar toenemende milieubewustzijn en de hoge kosten die samengaan met het kopen van een auto laat mensen grijpen naar andere oplossingen om zich eenvoudig te verplaatsen. Binnen een systeem van Mobility as a Service krijgt men een overzicht van de beste (multimodale) mobiliteitsmix voor een verplaatsing en kan men via een geïntegreerd systeem de mobiliteitsdiensten boeken en betalen. Volgens experts gaan we steeds meer evolueren naar een multimodaal systeem van verplaatsen, waarbij MaaS-platformen ons toegang geven tot deze diensten.

Eén van de opkomende nieuwe vormen van vervoer is de deelauto. Via gekende deelsystemen als Cambio en Poppy kan de gebruiker zich gemakkelijk verplaatsen met de wagen zonder een eigen wagen te bezitten. Het vormt vaak een deel van het pakket aan mobiliteitsoplossingen waar men beroep op doet. Uit een praktijkstudie uit Keulen is bovendien gebleken dat gebruikers van autodelen zich vaker met de fiets zullen verplaatsen en hun boodschappen veel meer lokaal gaan doen. Experts zijn het er over eens dat autodelen een deel van onze toekomst is. Er is echter nog nood aan meer mogelijkheden voor autodelen, ook in kleinere steden en gemeenten. Ook voor andere mobiliteitssystemen is een duidelijk kader is onontbeerlijk.

VOORSTELLEN

- Creëer een aantrekkelijk (fiscaal) kader voor autodelen. Dit moet het mogelijk maken om de auto een nieuwe rol te laten spelen binnen een keten van verplaatsingen.
- Stimuleer het opzetten van autodeelsystemen op bedrijventerreinen, waarbij bedrijven hun wagens onderling met elkaar delen. Dit kan onder meer door het informeren en ondersteunen van bedrijven die deze stap willen zetten.
- Creëer een duidelijker kader voor uitgebreide testen met zelfrijdende voertuigen in samenwerking met de verschillende gewesten, waarop kan voortgebouwd worden om een definitieve regelgeving op maat op te zetten.
- Creëer een kader waarbinnen MaaS zich verder kan ontwikkelen in een competitieve markt. Kijk breder dan enkel Vlaanderen, maar bekijk ook de mogelijkheden die de gewest- en landsgrenzen overstijgen.

- De Lijn heeft met Cambio en Blue-bike een mooi potentieel in handen om keten-verplaatsingen te stimuleren en deze via MaaS te ontsluiten. Mits het voorzien van API's (gecontroleerd toegangssysteem voor externe gebruiker tot interne data, bv. dienstroosters of ticketingsystemen) kunnen externe MaaS-ontwikkelaars gebruik maken van de diensten van De Lijn. De vervoersmaatschappij kan zich zo meer op de kaart zetten en haar rol binnen het vervoer verder opnemen. Er moeten duidelijke afspraken komen omtrent de ticketing.

8. Stimuleer de binnenvaart

Door het optimaliseren van onze waterwegen kunnen heel wat bedrijven bereikt worden met binnenvaartschepen. De ondersteuning voor het aanleggen van loskades vanuit de Vlaamse overheid is een stimulans. Blijven investeren in een kwalitatiever waterwegennetwerk is noodzakelijk om de verbindingen tussen grote Europese industrieregio's te realiseren en bovendien bedrijven te stimuleren om meer beroep te doen op binnenvaart.

VOORSTELLEN

- Blijf investeren in de waterwegen om binnenvaart meer als optimaal alternatief te kunnen aanboren. Onder andere het Schelde-Seineproject, het Sigmaplan en het Economisch Netwerk Albertkanaal vragen blijvende aandacht, zodat deze projecten verder gerealiseerd kunnen worden.
- Ga op een strategische manier te werk, waarbij vervoer over het water (inclusief de verhoging van bruggen) en de inplanting van bedrijvigheid langs het water op elkaar afgestemd worden.
- Rol personenvervoer over water, zoals de Waterbus in Antwerpen, verder uit over Vlaanderen. Zet onder meer in op strategische stopplaatsen ter hoogte van tewerkstellingspolen. Werk hiervoor samen met de private sector voor bv. aanlegsteigers aan privéterrein.
- Zorg voor transparante procedures die het mogelijk maken om op een snelle, maar onderbouwde manier beslissingen te nemen. Onzekerheid over toekomstige projecten zorgt voor een zware druk op de ondernemers op en rond de projectlocaties.
- Realiseer een snelle uitrol van walstroominfrastructuur, waardoor schepen zich kunnen aansluiten op stroomvoorzieningen aan land in plaats van de eigen generatoren te laten draaien om energievoorziening te hebben aan boord.

9. Blijf investeren in onderhoud en nieuwe infrastructuur

Infrastructuur vormt de basis van ons economisch systeem. Zonder voldoende kwalitatieve transportinfrastructuur kunnen goederen niet efficiënt verplaatst worden en staan de handel en industrie onder druk. Economische vooruitgang gaat dan ook gepaard met ontwikkelingen van de infrastructuur en voldoende onderhoud en vernieuwing. Niet enkel onze (snel)wegen, maar ook de infrastructuur voor andere weggebruikers, het openbaar vervoer, water- en spoorinfrastructuur, luchthavens... dienen steeds mee te gaan met de economische noden maar dienen ook in evenwicht te zijn met de leefbaarheid van de omgeving.

VOORSTELLEN

- Het onderhoud van onze infrastructuur is prioritair, zeker aangezien heel wat wegen dateren van de jaren '60 en '70. Goed onderhoud zorgt voor een betere doorstroming, een efficiëntere werking en voor minder schade en gewonden bij de weggebruikers. Bovendien zorgen ongeplande noodherstellingen voor extra kosten en bijkomende vertragingen.
- Maakonzewegen efficiënter. Realiseer een betere doorstroming door het optimaliseren van lichtenregelingen, omleidingswegen op plaatsen waar de levenskwaliteit zwaar onder druk staat en ingrepen in de veiligheid voor alle weggebruikers.
- Rol dynamische snelheidsborden uit over het volledige snelwegennet. Dit biedt meer mogelijkheden om het verkeer te sturen in functie van de situatie op de wegen.
- Werk missing links weg. Het oplossen van een aantal prioritaire missing links kan het aantal gereden kilometers verlagen en kunnen de omgeving ontlasten. Economisch betekenen betere verbindingen vaak een boost.

UNIZO stelde een lijst met prioritaire investeringen in ons wegennet op.

ANTWERPEN	OOST-VLAANDEREN
<ul style="list-style-type: none"> • Oosterweelverbinding, Antwerpen • A102, Merksem-Wommelgem • Doortrekking N171, Rumst • Ringweg, Heist-op-den-Berg • Sluiten ring via tunnel, Turnhout • Versnelwegen A12 	<ul style="list-style-type: none"> • Sifferverbinding, Gent • Link E17-Liefkenshoektunnel, Beveren-Waas • Doortrekking N60, Ronse • N41 Aalst-Dendermonde, Lebbeke / Aalst • Oostelijke tangent, Sint-Niklaas
WEST-VLAANDEREN	VLAAMS-BRABANT
<ul style="list-style-type: none"> • N36 Rijksweg, Harelbeke • Zuidelijke tangent, Tielt • N8, Wevelgem/Bissegem • Dossier A19-N8, Westhoek • R8, Kortrijk • R8-A19 (Trompet), Kortrijk • E403 Kortrijk-Brugge: optimaliseren doorstroming 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindingsweg E40-luchthaven • Brusselse Ring, Noordrand • Brusselse Ring, Oostrand
LIMBURG	BRUSSELS GEWEST
<ul style="list-style-type: none"> • Noord-Zuidverbinding N74 • Ontsluiting Zuid-Limburg tot E40 over de weg • Omleidingsweg Neerpelt N71 • Omleidingsweg Tongeren Verbreding en aanpak doorstroming E313-E314 	<ul style="list-style-type: none"> • Randparkings en aansluiting op het openbaar vervoer



**NIEUWE
BAKENS**
voor beleidsmakers

unizo

Colofon

Dit is een uitgave van de UNIZO-Studiedienst
Willebroekkaai 37, 1000 Brussel

Auteur: Jochen Goekint
Verantwoordelijke uitgever: Johan Bortier
Publicatiedatum: april 2019
WD/2019/10.979/2

www.unizo.be/verkiezingen