MORA
Mobiliteitsraad

# Mobiliteitsverslag 2012

MORA
Mobiliteitsraad

# Mobiliteitsverslag 2012

Brussel, 29 juni 2012

**Mobiliteitsraad**
Wetstraat 34-36 ● 1040 Brussel ● T +32 2 209 01 25 ● F +32 2 217 70 08 ● info@mobiliteitsraad.be ● www.mobiliteitsraad.be

# Inhoud

**Mobiliteitsverslag 2012** ..... **5**
**Inleiding** ..... **6**
**Deel 1 Kerncijfers** ..... **7**
**Hoofdstuk 1 Personenmobiliteit** ..... **8**
**Hoofdstuk 2 Goederenmobiliteit** ..... **11**
**Hoofdstuk 3 Effecten** ..... **13**
**1. Verliestijd, files en vertragingen** ..... **13**
**2. Verkeersdoden en zwaar gekwetsten** ..... **15**
**3. Emissies transportsector** ..... **16**
**Hoofdstuk 4 Omgeving** ..... **17**
**Deel 2 Infrastructuurinvesteringsbeleid** ..... **19**
**Hoofdstuk 1 Infrastructuurinvesteringsbeleid** ..... **20**
**1. Beleidsdocumenten infrastructuur** ..... **20**
1.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen ..... 21
1.2. Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen ..... 21
1.3. Pact 2020 ..... 21
1.4. Regeerakkoord 2009-2014 ..... 22
1.5. Beleidsnota MOW 2009-2014 ..... 23
1.6. Europees Witboek Transport ..... 24
1.7. Europa: TEN-T en CEF ..... 24
**2. Weginfrastructuur** ..... **25**
2.1. Missing links wegwerken ..... 26
2.2. Onderhoud wegennet ..... 29
2.3. Gevaarlijke punten ..... 30
**3. Spoorinfrastructuur** ..... **30**
3.1. Investeringsplan 2001-2012 ..... 30
3.2. Procedure meerjareninvesterings-programma ..... 31
3.3. MORA-advies spoorstrategie ..... 32
3.4. Europees beleid ..... 34
**4. Binnenvaartinfrastructuur** ..... **35**
4.1. Beleidsproces ..... 35
4.2. Europese en internationale vereisten ..... 39
4.3. Kaaimurenprogramma ..... 41
**5. Regionaal openbaar vervoer** ..... **42**
5.1. Procedure investeringsprojecten ..... 42
5.2. Speerpunten openbaar vervoerinfrastructuur ..... 42
**6. Fietsinfrastructuur** ..... **44**
**7. Pijpleidingen** ..... **44**
**Hoofdstuk 2 Omgevingscontext** ..... **45**
**1. Economische context** ..... **45**
**2. Budgettaire context** ..... **46**
2.1. Weginfrastructuur ..... 46
2.2. Binnenvaart en havenontsluiting ..... 49
2.3. Spoorinfrastructuur ..... 51

2.4. Regionaal openbaar vervoer ... 53
2.6. Fiets ... 55
2.7. Europa ... 55
**Hoofdstuk 3 Druk op capaciteit ... 58**
**1. Wegennet ... 58**
**2. Spoornetwerk ... 63**
**3. Binnenvaartnetwerk ... 64**
**4. Regionaal openbaar vervoer ... 66**
4.1.1. Antwerpen ... 68
4.1.2. Limburg ... 69
4.1.3. Oost-Vlaanderen ... 70
4.1.4. Vlaams-Brabant ... 71
4.1.5. West-Vlaanderen ... 72
**5. Fietsnetwerk ... 73**
**6. Pijpleidingennetwerk ... 75**
**Hoofdstuk 4 Vaststellingen en conclusies ... 76**
**Hoofdstuk 5 Aanbevelingen ... 78**
**1. Gedragen infrastructuurinvesteringsbeleid vraagt keuze ... 78**
**2. Maatschappelijke criteria ... 79**
**3. Samenvattend ... 83**
**Deel 3 Gedeelde mobiliteit ... 84**
**Hoofdstuk 1 Algemene beschouwingen ... 85**
**1. Duiding van gedeelde mobiliteit ... 85**
**2. Motieven tot gedeelde mobiliteit ... 87**
2.1. Motieven voor reiziger ... 87
2.2. Motieven voor dienstverlener ... 88
**Hoofdstuk 2 Groeiend aanbod aan diensten gedeelde mobiliteit ... 90**
**1. Autodelen ... 90**
1.1. Autodelen via autodeelaanbieders ... 90
1.2. Autodelen via particuliere autodeelgroepen ... 94
**2. Carpoolen ... 97**
**3. Fietsdelen ... 100**
3.1. Stedelijke deelfietssystemen ... 100
3.2. Deelfietssysteem gekoppeld aan treinnet ... 101
**4. Taxi's, deeltaxi's & shuttlediensten ... 103**
**5. Parkingdelen ... 104**
**Hoofdstuk 3 Gedeelde mobiliteit en mobiliteitsbeleid ... 105**
**1. Maatschappelijke effecten van gedeelde mobiliteit ... 105**
1.1. Efficiënt ruimtegebruik ... 105
1.2. Multimodaliteit ... 106
1.3. Modal shift ... 107
1.4. Milieu ... 108
1.5. Kostenbeheersing ... 109
**2. Gedeelde mobiliteit past in openbaar vervoersbeleid ... 109**
2.1. Gedeelde mobiliteit versterkt klassiek openbaar vervoer ... 109
2.2. Openbaar vervoer bedrijven en gedeelde mobiliteit ... 110
**3. Gedeelde mobiliteit vraagt geïntegreerde mobiliteitspakketten en informatiediensten ... 114**

**Hoofdstuk 4 Visie** ..... 116
1. Transitie naar duurzame mobiliteit ..... 116
2. Gedeelde mobiliteit als antwoord op auto-afhankelijkheid ..... 117
3. Interactie aanbieders en gebruikers essentieel ..... 117
4. Openbaarvervoeroperatoren moeten aandacht hebben voor gedeelde mobiliteit ..... 118
5. Stimuleren en sturen is taak overheid ..... 119
**Hoofdstuk 5 Aanbevelingen** ..... 120
1. Werk multimodaal vervoersaanbod uit op maat gebied ..... 120
2. Smeed bondgenoot- en partnerschappen ..... 120
3. Nood aan multimodale informatie-uitwisseling ..... 121
4. Integreer betaalsystemen en -tarieven ..... 121
5. Heb aandacht voor integrale toegankelijkheid ..... 122
6. Neem service levels op in beheerscontract De Lijn ..... 122
7. Genetwerkte mobiliteit in hele NMBS-Groep ..... 122
8. Bouw aan de steden en gemeenten van morgen ..... 123
9. Faciliteer gedeelde mobiliteit ..... 123
10. Initieer nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten ..... 123
11. Sensibiliseer doelgroepen tot gedragsverandering ..... 124
12. Geef zelf het goede voorbeeld ..... 124

# Mobiliteitsverslag 2012

Het opstellen van het jaarlijkse Mobiliteitsverslag is voor de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) meer dan zomaar een decretale opdracht. De MORA ziet het Mobiliteitsverslag als een kans om een constructieve bijdrage te leveren aan de beleidsvorming.

De beperkt beschikbare cijfers maken een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode moeilijk. Deze vaststelling is niet nieuw maar dit jaar stellen we vast dat cijfers nog later opgeleverd worden of al helemaal niet meer verzameld worden. Zo zijn er bijvoorbeeld nog geen resultaten uit het OVG en besliste de NMBS vanaf het jaar 2010 geen regionale data meer te publiceren. Daarom heeft de MORA gekozen om in het Mobiliteitsverslag 2012 twee thema's te behandelen die voor het mobiliteitsmiddenveld van bijzonder belang zijn:

- Infrastructuurinvesteringsbeleid: de MORA pleit voor een doelgericht en gedragen infrastructuurinvesteringsbeleid. In een performant infrastructuurbeleid ligt immers de sleutel om de bereikbaarheid van de economische poorten, een prominente doelstelling van het Pact 2020, te vrijwaren
- Gedeelde Mobiliteit: de MORA vindt de opgang van de Gedeelde Mobiliteit een uitgelezen kans voor het beleid om de individuele mobiliteitswensen te verzoenen met de maatschappelijke uitdagingen zoals vergrijzing, congestie, energieschaarste, klimaat, stedelijke leefbaarheid,...

De aanbevelingen uit het verslag, geven duidelijk aan waar de MORA zijn prioriteiten wil leggen voor de komende werkingsjaren. Ze zullen de rode draad vormen in het adviesswerk en toekomstige initiatieven van de raad.

De Mobiliteitsraad dankt uitdrukkelijk iedereen die een bijdrage aan dit verslag geleverd heeft.

Daan Schalck
Voorzitter Mobiliteitsraad van Vlaanderen

# Inleiding

Het besluit van de Vlaamse Regering van 25 september 2009 geeft de Mobiliteitsraad de opdracht een jaarlijks mobiliteitsverslag op te maken.

Het eerste hoofdstuk van het Mobiliteitsverslag bevat de beschikbare kerncijfers. De beperkt beschikbare cijfers maken een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode moeilijk. De Mobiliteitsraad heeft daarom gekozen om in het mobiliteitsverslag twee thema's naar voren te schuiven die voor het mobiliteitsmiddenveld van bijzonder belang waren.

## Naar een doelgericht en gedragen infrastructuurinvesteringsbeleid

De MORA wil een constructieve bijdrage leveren aan de optimalisatie van het strategisch infrastructuurbeleid. Het huidig infrastructuurbeleid steunt voornamelijk op een technische onderbouwing. Door de jaren heen werden instrumenten ontwikkeld en verfijnd om het infrastructuurbeleid en de bepaling van de infrastructuurprioriteiten zoveel mogelijk te objectiveren. Daarnaast is de maatschappelijke controle op het infrastructuurbeleid alsmaar groter geworden onder meer via een intensievere en meer gedetailleerde rapportering aan het Parlement.

De MORA stelt dat het infrastructuurbeleid performanter en vooral ook meer gedragen kan worden door er een maatschappelijke invalshoek aan toe te voegen. Daarom worden in de aanbeveling een aantal sleutel-elementen aangereikt om de keuzes in het infrastructuurbeleid vanuit het middenveld mee te onderbouwen en hierdoor het maatschappelijk draagvlak voor deze investeringskeuzes te versterken.

## Gedeelde mobiliteit

In een laatste deel wordt de opgang van Gedeelde Mobiliteit in kaart gebracht en onderlijnd hoe deze vorm van vervoer een alternatief kan bieden voor de minder duurzame vervoersmodi en zo een oplossing kan vormen voor het verduurzamen van de Mobiliteit.

Het inspelen op de opkomst van gedeelde mobiliteit is een uitdaging voor het Vlaamse Mobiliteitsbeleid, niet in het minst om dat het mogelijkheden biedt om het klassieke openbaar vervoersaanbod te versterken.

# Deel 1
# Kerncijfers

De MORA selecteert maakt zijn mobiliteitsverslag een selectie van relevante indicatoren die de belangrijkste evoluties in het mobiliteitsveld duiden. De indicatoren zijn onderverdeeld in vier luiken:

1. Personenmobiliteit
2. Goederenmobiliteit
3. Effecten (druk op de capaciteit, verkeersveiligheid, milieu)
4. Omgevingsfactoren (demografische en economische indicatoren)

# Hoofdstuk 1
# Personenmobiliteit

| Personenmobiliteit | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Auto | | | | | | |
| miljard voertuigkm | 45,22 | 45,96 | 45,89 | 46,12 | 46,85 | N/A |
| miljard reizigerskm | 61,64 | 62,67 | 61,86 | 62,23 | 63,22 | N/A |
| Trein miljoen reizigerskm [1] | | | | | | |
| binnenlands verkeer | 5.166 | 5.367 | 5.530 | 5.600 | Niet meer beschikbaar | Niet meer beschikbaar |
| klassiek internationaal verkeer | 212 | 214 | 230 | 230 | Niet meer beschikbaar | Niet meer beschikbaar |
| hogesnelheidsverkeer | 260 | 267 | 280 | 280 | Niet meer beschikbaar | Niet meer beschikbaar |
| Totaal | 5.638 | 5.848 | 6.040 | 6.110 | Niet meer beschikbaar | Niet meer beschikbaar |
| De Lijn miljoen reizigersritten | | | | | | |
| Antwerpen | 178,4 | 184,8 | 193,0 | 201,9 | 210,2 | 210,1 |
| Oost-Vlaanderen | 95,5 | 99,6 | 106,6 | 111,6 | 114,8 | 113,3 |
| Vlaams-Brabant | 80,5 | 87,4 | 93,5 | 98,5 | 130,3 | 104,8 |

| Personenmobiliteit | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Limburg | 45,0 | 46,5 | 47,9 | 49,8 | 50,9 | 50,2 |
| West-Vlaanderen | 63,5 | 65,0 | 67,1 | 69,4 | 72,0 | 70,7 |
| Vlaams Gewest | 462,8 | 483,2 | 508,1 | 531,2 | 551,2 | 549,1 |
| | | | | | | |
| Luchtvaart (miljoen passa-giers) | 17,07 | 18,26 | 18,96 | 17,43 | 17,62 | 19,17 |
| Fiets (niet beschikbaar) | | | | | | |
| | | | | | | |
| Modal split % (verplaatsingen per dag) | | | OVG3 | OVG4.1 | OVG4.2 | OVG4.3 |
| autobestuurder | | | 47 | 50,38 | 49,52 | Niet beschikbaar |
| autopassagier | | | 17,82 | 17,35 | 17,18 | Niet beschikbaar |
| te voet | | | 13,37 | 11,8 | 12,49 | Niet beschikbaar |
| fiets | | | 14,15 | 13,5 | 13,15 | Niet beschikbaar |
| bus/tram/metro | | | 3,55 | 3,61 | 3,14 | Niet beschikbaar |
| trein | | | 1,68 | 1,48 | 2,15 | Niet beschikbaar |
| brom/snor/motorfiets | | | 0,93 | 0,62 | 0,95 | Niet beschikbaar |
| andere/onbepaald | | | 1,5 | 1,28 | 1,41 | Niet beschikbaar |

| Personenmobiliteit | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| Modal split % (afgelegde km per dag) | | | OVG3 | OVG4.1 | OVG4.2 | OVG4.3 |
| autobestuurder | | | 50,38 | 53,19 | 51,16 | Niet beschikbaar |
| autopassagier | | | 20,71 | 19,88 | 24,09 | Niet beschikbaar |
| te voet | | | 1,5 | 1,34 | 1,34 | Niet beschikbaar |
| fiets | | | 4,23 | 4,41 | 4,46 | Niet beschikbaar |
| bus/tram/metro | | | 3,27 | 3,24 | 2,96 | Niet beschikbaar |
| trein | | | 7,03 | 5,82 | 7,51 | Niet beschikbaar |
| brom/snor/motorfiets | | | 0,73 | 0,56 | 0,82 | Niet beschikbaar |
| andere/onbepaald | | | 12,15 | 11,54 | 7,67 | Niet beschikbaar |
| | | | | | | |
| Voertuigen | | | | | | |
| voertuigpark personenwagens | 2.963.916 | 3.000.869 | 3.050.108 | 3.086.947 | 3.126.050 | 3.223.690 |
| nieuw ingeschreven personenwagens | 287.928 | 278.676 | 288.021 | 252.010 | 286.285 | 308.260 |
| | | | | | | |
| [1] De NMBS publiceert geen regionale data meer vanaf 2010. | | | | | | |

# Hoofdstuk 2
# Goederenmobiliteit

| Goederenmobiliteit | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Weg (tonkm-miljard) | 37,52 | 41,47 | 34,34 | 33,84 | Nog niet beschik-baar | Nog niet beschik-baar |
| Binnenvaart (tonkm-miljard) | 4,55 | 4,6 | 4,58 | 3,87 | 4,42 | 4,50 |
| Spoor (tonkm-miljard)[1] | 3,97 | 3,7 | 3,65 | 2,85 | Niet meer be-schikbaar | Niet meer be-schikbaar |
| Pijpleiding (tonkm) | Geen regionale cijfers beschik-baar | | | | | |
| Luchtvracht (1.000 ton) | 824,9 | 898 | 749,6 | 527 | 544 | 531 |
| Maritieme ladingen en los-singen zeehavens (1.000 ton) | 238.802 | 258.061 | 266.917 | 228.830 | 259.961 | 264.990 |
| | | | | | | |
| Voertuigkilometer (miljoen) | | | | | | |
| Lichte vrachtwagens | 5684,3 | 5977,4 | 5653,2 | 5817,4 | Nog niet beschik-baar | Nog niet beschik-baar |
| Vrachtwagens + trekkers | 5542,6 | 5729,2 | 5275,7 | 5123,7 | Nog niet beschik- | Nog niet beschik- |

| Goederenmobiliteit | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | baar | baar |
| Som vracht | 11226,9 | 11706,6 | 10928,9 | 10941,1 | Nog niet beschik-baar | Nog niet beschik-baar |
| | | | | | | |
| Voertuigen | | | | | | |
| Voertuigpark vrachtwagens + trekkers | 413.467 | 427.218 | 441.663 | 450.703 | 458.941 | Nog niet beschik-baar |
| Nieuw ingeschreven vracht-wagens + trekkers | 7.426 | 8.768 | 8.882 | 6.052 | 6.214 | Nog niet beschik-baar |
| | | | | | | |
| [1] Enkel cijfers NMBS Logistics – NMBS Logistics publiceert geen gegevens meer vanaf 2010. | | | | | | |

# Hoofdstuk 3
# Effecten

## 1. Verliestijd, files en vertragingen

| Effecten | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Verliestijd files en vertragingen[1] | | | | | | |
| gereden uren[2] | 103.690.561 | 102.958.542 | 92.595.086 | 80.222.945 | 62.739.264 | Niet meer beschikbaar |
| verliesuren[2] | 4.528.245 | 5.409.571 | 4.489.330 | 3.973.579 | 3.332.464 | Niet meer beschikbaar |
| %regio Antwerpen exclusief R1 | 3,9 | 4,8 | 4,5 | 4,2 | 5,7 | Niet meer beschikbaar |
| %regio Brussel | 8,2 | 9,6 | 8,9 | 9,2 | 10,4 | Niet meer beschikbaar |
| %rest van Vlaams Gewest | 0,8 | 1,1 | 1,1 | 1,7 | 1,6 | Niet meer beschikbaar |
| %Vlaams Gewest exclusief R1 | 4,4 | 5,3 | 4,8 | 5,0 | 5,3 | Niet meer beschikbaar |
| | | | | | | |

| Effecten | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Filezwaarte kilometeruren per 24h (voortschrijdend jaargemiddelde in december) | | | | | | |
| Vlaanderen | | 336 | 331 | 335 | 386 | 424 |
| regio Brussel | | 173 | 166 | 160 | 175 | 178 |
| regio Antwerpen | | 127 | 132 | 129 | 161 | 179 |
| Stiptheid trein België[3] | 90,3 | 89,2 | 90,2 | 88,9 | 85,7 | 87,1 |
| Stiptheid bussen trams metro | Niet beschik-baar | Niet beschik-baar | Niet beschik-baar | Niet beschik-baar | Niet beschik-baar | Niet beschikbaar |
| | | | | | | |
| [1] Vanaf 2011 wordt verliestijd niet meer opgenomen in de Verkeersindicatoren van het Verkeerscentrum.<br>[2]De cijfers voor 2010 zijn niet bruikbaar wegens extreem hoge data-onbeschikbaarheid te wijten aan technische storingen en uitdienstname van meerdere installaties.<br>[3] % stipte treinen of met een vertraging van minder dan 6 minuten | | | | | | |

# 2. Verkeersdoden en zwaar gekwetsten

| Effecten | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Verkeersdoden en zwaar gekwetsten | | | | | | |
| doden 30 dagen | 540 | 527 | 495 | 479 | 436 | 445[1] |
| zwaar gewonden (niet-gewogen cijfers) | 3963 | 3970 | 3882 | 3817 | 3452 | Nog niet be-schikbaar |
| | | | | | | |
| [1] Schatting op basis van verkeersveiligheidsbarometer | | | | | | |

# 3. Emissies transportsector

| Effecten | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Emissies transportsector | | | | | | |
| NOx (ton) | 83.669 | 82.024 | 78.704 | 68.012 | 75.087 | - |
| PM10 (ton) | 5.169 | 4.969 | 4.686 | 4.229 | 4.271 | - |
| PM2,5 (ton) | 4.072 | 3.854 | 3.551 | 3.168 | 3.107 | - |
| CO2 personen weg (kton) | 7.796 | 7.757 | 7.690 | 7.568 | 7.105 | - |
| CO2 goederen weg (kton) | 5.003 | 5.096 | 5.260 | 4.448 | 5.475 | - |
| | | | | | | |
| * 2011 pas in het najaar beschikbaar | | | | | | |

# Hoofdstuk 4
# Omgeving

| Omgeving | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| (bepalende factoren mobiliteit) | | | | | | |
| Bevolkingsaantal | 6.078.600 | 6.117.440 | 6.161.600 | 6.208.877 | 6.215.983 | 6.306.638 |
| Bevolkingsgroei | 35.439 | 38.840 | 44.160 | 44.277 | 43.106 | 90.655 |
| | | | | | | |
| Bruto regionaal product | | | | | | |
| bbp tegen lopende prijzen (miljoen euro) | 183.537,00 | 194.338,70 | 199.987,40 | 195.247,70 | 202.594 | Nog niet beschikbaar |
| | | | | | | |
| Algemene tewerkstelling (3de kwartaal) | | | | | | |
| tewerkgestelde werknemers Vlaanderen | 2.028.452 | 2.065.919 | 2.101.936 | 2.074.599 | 2.097.624 | 2.110.373 |
| tewerkgestelde werknemers Brussel | 248.197 | 252.616 | 261.340 | 259.532 | 263.160 | 269.930 |
| tewerkgestelde werknemers Wallonië | 916.678 | 933.389 | 954.078 | 943.790 | 956.933 | 968.905 |
| Tewerkstelling Vervoer en opslag (3de kwartaal), 2011 = cijfers van 2de kwartaal | | | | | | |

| Omgeving | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2005, 2006 en 2007= vervoer, opslag en communicatie,<br>2008 en 2009 = vervoer en opslag | | | | | | |
| tewerkgestelde werk-nemers Vlaanderen | 161.815 | 163.976 | 144.813 | 141.234 | 139.315 | 138.744 |
| tewerkgestelde werk-nemers Brussel | 18.110 | 18.532 | 14.716 | 14.149 | 14.047 | 14.451 |
| tewerkgestelde werk-nemers Wallonië | 74.534 | 75.387 | 64.735 | 63.404 | 62.645 | 62.216 |
| Bruto toegevoegde waarde tegen basis-prijzen tegen lopende prijzen (miljoen euro) | 163.421,0 | 173.093,0 | 178.016,0 | 174.623,2 | 180.553,2 | Nog niet be-schikbaar |
| | | | | | | |

# Deel 2 Infrastructuurinvesteringsbeleid

## Naar een doelgericht en gedragen infrastructuurinvesteringsbeleid

De MORA gaat in op het investeringsbeleid voor mobiliteitsinfrastructuur en onderzoekt of en hoe het investeringsbeleid voor mobiliteitsinfrastructuur nog performanter kan worden. Het verslag is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- In een eerste hoofdstuk werpen we een blik op het huidig overheidsbeleid. Hierbij komen naast een onderzoek van de relevante beleidsdocumenten ook de verschillende modi weg, binnenvaart, spoor, openbaar vervoer, fiets en pijpleidingen aan bod
- In een tweede hoofdstuk schetsen we de omgevingscontext waarin het investeringsbeleid wordt vorm gegeven. In de omgevingsanalyse komt de sociaaleconomische context met de economische toestand en de groeiverwachtingen aan bod. Daarnaast bevat dit luik een schets van de budgettaire context waarin o.m. de kostprijs van de grote investeringsprojecten wordt belicht en de (mogelijkheden voor) financiering ervan
- Een derde hoofdstuk geeft een zicht op de belasting van de bestaande infrastructuur; de druk op de capaciteit van de verschillende infrastructuurnetwerken
- Op basis van de vaststellingen en conclusies uit de vorige hoofdstukken formuleert de MORA in het laatste hoofdstuk een aantal beleidsaanbevelingen.

# Hoofdstuk 1 Infrastructuurinvesteringsbeleid

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het huidige infrastructuurinvesteringsbeleid. Eerst geeft de tekst de beleidsdocumenten weer waarin beslissingen staan met impact op het infrastructuurinvesteringsbeleid. Vervolgens wordt per modus een stand van zaken gegeven van de infrastructuurprojecten uit deze beleidsdocumenten.

## 1. Beleidsdocumenten infrastructuur

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) heeft in 1998 op een gemotiveerde manier de ontbrekende schakels in de verschillende infrastructuurnetwerken aangegeven. Uitgangspunt hierbij was de gewenste afwikkelingscapaciteit van het type netwerk te kunnen realiseren, passend binnen de vooropgestelde ruimtelijke visie. Deze lijst van infrastructuurprojecten is overgenomen in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2003.

Het Regeerakkoord 2009-2014 legt prioriteiten voor de infrastructuurwerken binnen deze legislatuur. Voor de wegprojecten zullen de projecten die het verst gevorderd zijn prioriteit krijgen. Bij de waterwegprojecten legt het Regeerakkoord de prioriteit op de ontsluiting van de havens.

Deze visie wordt verder uitgewerkt in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014. In deze Beleidsnota worden nog andere, bijkomende projecten toegevoegd aan deze uit het Regeerakkoord. Bovendien gaat er ook aandacht naar het onderhoud van de infrastructuur.

De oorspronkelijke visie van het RSV, die de basis heeft gelegd voor de lijst van missing links, wordt niet meer verder gebruikt om de prioriteit van de projecten te bepalen.

Eind 2012 zal een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen opgemaakt zijn. Er mag aangenomen worden dat hierin een visie zal staan over de realisatie en prioritering van deze projecten. Uit het informatief deel en de missie en visie van het Mobiliteitsplan[1], de delen waarover de Mobiliteitsraad al werd geconsulteerd, blijkt niet dat er een gewijzigde visie over infrastructuur wordt voorbereid.

Bij de toekomstige ontwikkeling van het beleid zal de Europese visie op het vervoersnet een belangrijke rol spelen. De creatie van een grensoverschrijdend verbindend netwerk, met bijhorende cofinanciering, biedt een kader om de ontbrekende schakels in het netwerk te prioriteren.

Documenten:
Advies informatief deel Mobiliteitsplan Vlaanderen [3]
Advies Missievisie mobiliteitsplan [4]

## 1.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1998 geeft de basis voor de ontbrekende schakels in de verschillende verkeersnetwerken. Het geeft op een gemotiveerde manier de ontbrekende schakels in de infrastructuurnetwerken. Uitgangspunt hierbij is de gewenste afwikkelingscapaciteit van het type netwerk te realiseren, passend binnen de vooropgestelde ruimtelijke visie.

## 1.2. Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 geeft de ontbrekende schakels weer in de infrastructuurnetwerken die moeten aangelegd of opgewaardeerd worden om te komen tot de netwerken zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De infrastructuren geven de capaciteitsuitbreiding weer die nodig is om gewenste afwikkelkwaliteit veilig te stellen. Het gaat om:

- 25 wegenprojecten,
- 25 spoorprojecten voor reizigersvervoer,
- 14 spoorprojecten voor goederenvervoer en
- 16 binnenvaartprojecten.

## 1.3. Pact 2020

Binnen het Pact 2020 zijn er 2doelstellingen die een kader vormen voor het infrastructuurinvesteringsbeleid in Vlaanderen:

- doelstelling 6 - Logistiek en infrastructuur en
- doelstelling 16 – Mobiliteit.

In doelstelling 6 wordt gesteld dat de economische poorten vlot bereikbaar moeten zijn via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiertoe moeten onder meer de missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weggewerkt worden.

Doelstelling 16 wil bereiken dat Vlaanderen in 2020 een verkeers- en vervoerssysteem heeft dat tot de performantste van Europa behoort.

## 1.4. Regeerakkoord 2009-2014

In het Vlaamse Regeerakkoord wordt gekozen voor een duurzaam meerjarig investeringsplan om de economische crisis te bestrijden. In dit investeringsplan zal ook de mobiliteitsinfrastructuur opgenomen worden en dan zowel investeringen in infrastructuur voor privaat en gemeenschappelijk vervoer als in waterwegen en havens.

De intentie is om bij investeringen voor wegen te zorgen voor meer middelen voor wegenonderhoud, het definitief wegwerken van de resterende gevaarlijke punten, via het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU), meer goed uitgeruste fietspaden en investeringen in capaciteitsuitbreiding en de missing links. Ook zal er prioriteit gegeven worden aan wegwerkzaamheden die uitvoeringsklaar zijn. Het Masterplan 2020 Antwerpen zal de Regering verder uitvoeren.

In het kader van de vertramming van het openbaar vervoer zal de Vlaamse Regering werk maken van tramprojecten in alle Vlaamse provincies, maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot vervoerspotentieel. Daarover zal ook overleg plaatsvinden met de NMBS. Daarnaast zal ze inzetten op de verdere uitbouw van het snelbusnetwerk. Het doel bestaat erin om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen.

In de sector van de waterwegen zal de Vlaamse Regering voorrang geven aan het bevaarbaar houden van de waterwegen (door tijdig slib te ruimen), het uitvoeren van het Sigmaplan, de Seine-Scheldeverbinding van Gent over Kortrijk in de richting van Frankrijk, en het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal (om vierlaagse containervaart mogelijk te maken).

Het regeerakkoord verduidelijkt deze investeringen bij "Doorbraak 4: Slimme draaischijf van Europa: slimme mobiliteit en logistiek".

Voor de investeringen in het openbaar vervoer zal de Vlaamse Regering op basis van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn haar mobiliteitsvisie bepalen en in overleg met het middenveld de concrete prioriteiten per provincie bepalen waarvoor de voorbereiding kan starten.

Voor de weginfrastructuur zal de Vlaamse Regering het uitvoeringstraject van missing links voortzetten zodat aan het einde van deze legislatuur het wegwerken van nagenoeg alle geselecteerde missing links in uitvoering is. De geselecteerde missing links zijn:

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (in uitvoering)
2. de Kempense Noord-Zuidverbinding
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent
4. de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen
5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge
6. de rondweg N60 te Ronse.

De kredieten voor beschikbaarheidsvergoedingen zullen verhoogd worden om de uitvoering van bovengenoemde missing links te garanderen. Het prioriteren van nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt gebaseerd op een objectieve behoefteanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), waarbij ook met het nulalternatief rekening gehouden wordt.

Als uitgangspunt voor het waterwegenbeleid neemt de Vlaamse Regering het masterplan 2014 van de waterwegbeheerders. De Regering zal inzetten op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, waarbij ze prioritair werk maakt van:

- het Seine-Scheldeproject tussen Gent, via Kortrijk en Frankrijk
- de modernisering en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal.

De bereikbaarheid van de waterweg houdt ook in dat de Regering zal investeren in laad- en losinfrastructuur. Daartoe zet ze in op de samenwerkingsverbanden tussen de waterwegbeheerder en de investeerders.

## 1.5. Beleidsnota MOW 2009-2014

De Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 concretiseert de beleidsafspraken uit Regeerakkoord. De Beleidsnota zal de efficiëntie van het transportnet verhogen door gerichte investeringen in missing links en bottlenecks. Er zal gestart worden met de geselecteerde missing links in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en met de projecten die uitvoeringsklaar zijn op waarvan de voorbereiding al ver gevorderd is.

Voor het wegennet zullen investeringen gebeuren in het onderhoud van het net, zal het uitvoeringstraject van de missing links resoluut voortgezet worden en zullen de plannen voorbereid worden voor de realisatie van de overige missing links. Specifiek worden de zes wegenprojecten vermeld die via PPS zullen gerealiseerd worden (zie Regeerakkoord) en de N31 Brugge-Zeebrugge, A19 Ieper-Veurne, A12 Boom-Brussel en R0 (Zaventem, Noord vak 1, Noord vak 2).

Voor het openbaar vervoer zal de minister onderzoeken welke tram- en lightrailprojecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 eerst kunnen gerealiseerd worden. Specifiek wordt geopteerd voor Brabo 1, Hasselt-Maastricht en Veurne-Koksijde.

Investeringen in de waterwegen zal de minister uitvoeren om een modal shift mogelijk te maken. Daarnaast zal er geïnvesteerd worden in baggerwerken, het onderhoud van de infrastructuur ook op de kleine waterwegen en in het kaaimurenprogramma. De projecten die verder uitgevoerd worden zijn de Leie in Kortrijk, de modernisering van het Albertkanaal, het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal, de verhoging van de spoorwegbrug op de Beneden-Nete en de afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde. Daarnaast zullen er beleidsvoorbereidende studies gevoerd worden over de sluizen op de Boven-Schelde, de Seine-Schelde-West verbinding, de modernisering van het kanaal naar Charleroi, de verruiming van de Dender, de opwaardering van het kanaal Bocholt-Herentals en de capaciteitsverhoging Albertkanaal.

Voor het spoorvervoer neemt de Beleidsnota ook drie projecten op die voor belang zijn voor Vlaanderen, ondanks het feit dat het gaat om een federale bevoegdheid: de realisatie van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, de reactivering van de IJzeren Rijn en het moderniseren en uitbreiden van het vormingsstation Zeebrugge.

## 1.6. Europees Witboek Transport

Het Europees Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte [5]" stelt een manier voor om de toename van het vervoer en de mobiliteit te verzoenen met een emissiereductie van 60% tegen 2050. Voor infrastructuur stelt het Witboek dat deze mobiliteit creëert. Het vervoerssysteem bijsturen, zoals wordt aangegeven in het Witboek, vereist een aangepast netwerk en een intelligent gebruik ervan.

Het Witboek stelt volgende doelstellingen voor infrastructuur:

- Europese hogesnelheidsnet voltooien tegen 2050, de lengte van het bestaande hogesnelheidsnet tegen 2030 verdrievoudigen en in alle lidstaten een dicht spoornet in stand houden
- In de hele EU een volledig functioneel en gebiedsdekkend multimodaal TEN-T-kernnetwerk tegen 2030
- Alle grote luchthavens tegen 2050 aansluiten op het spoornet, bij voorkeur op het HST-net
- Ervoor zorgen dat alle zeehavens goed zijn ontsloten tegen 2050 door het goederenvervoer per spoor en, indien mogelijk, ook de binnenvaart.

Deze doelstellingen zal de Europese Commissie realiseren door het creëren van een Europees mobiliteitsnetwerk bestaande uit een kernnetwerk van corridors waarop vervoer via grote schaal mogelijk is door gebruik te maken van multimodale combinaties van efficiënte vervoerswijzen.

De concrete visie op dit mobiliteitsnetwerk, het TEN-T netwerk, is opgenomen het voorstel van TEN-T-Verordening van de Europese Commissie van 19 oktober 2011.

## 1.7. Europa: TEN-T en CEF

Het TEN-voorstel [6] van de Europese Commissie bevat een nieuwe methodologie om het Trans-Europese Transportnetwerk af te werken tegen 2050. Centraal in de aanpak staat een tweelagige aanpak met een uitgebreid en een kernnetwerk. De onderdelen van het kernnetwerk moeten voltooid zijn tegen 2030 terwijl het uitgebreid netwerk moet afgewerkt zijn tegen 2050. Het kernnetwerk wil de gedetecteerde hoofdknooppunten (hoofdsteden, MEGA-cities, havens en luchthavens) op een multimodale manier linken. Hierbij zal de nadruk sterk liggen op EU-meerwaarde en de grensoverschrijdende secties. Binnen het kernnetwerk werd het concept van Core Network Corridors gelanceerd: een cluster van projecten over lange afstand waaraan één coördinator wordt toegewezen en waarvan de projecten binnen het volgende meerjarig financieel kader (MFK) 2014-2020 kunnen worden geïmplementeerd.

Voor Vlaanderen zijn de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge opgenomen als hoofdknooppunten, omwille van hun volume. Het volledige binnenvaartnet vanaf klasse IV is opgenomen in het kernnetwerk. Voor het kernspoornetwerk is de tweede spoortoegang van de haven van Antwerpen opgenomen. Andere spoorlijnen zijn eveneens opgenomen in het uitgebreid netwerk.

Op 22 maart 2012 formuleerde de Raad van Transportministers een consensusvoorstel over de TEN's. Dit voorstel van de Raad wordt overgemaakt aan het Europees Parlement voor verder debat.

Het TEN-voorstel is sterk gelinkt met het voorstel voor de Connecting Europe Facility, dat de financiering van deze infrastructuren in de komende budgettaire periode zal regelen. Ook dit voorstel werd op 19 oktober 2011 gepubliceerd. Het voorgestelde budget voor transportinfrastructuur is 31,7 miljard euro (21,7 miljard euro + 10 miljard euro uit cohesiebeleid).

Dit voorstel van de Commissie ligt momenteel (mei 2012) ter bespreking voor in de Europese Raad. Het resultaat van deze besprekingen wordt verwacht in juni 2012, aangezien de financiering van de infrastructuurprojecten gekoppeld is aan de opmaak van de Europese begroting.

# 2. Weginfrastructuur

Voor de selectie en prioritering van infrastructuurprojecten ontwikkelde de administratie onderbouwende en objectiverende en hoofdzakelijk technische instrumenten:

- objectieve behoefteanalyses (OBA),
- jaarlijks onderzoek naar de toestand van het wegennet,
- verkeerstellingen,
- multimodale verkeers- en vervoersmodellen,
- MKBA,
- enz.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving van deze instrumenten kan worden verwezen naar het deelrapport "Het infrastructuurbeleid in Vlaanderen met focus op weginfrastructuur" van het Mobiliteitsrapport 2009 van de MORA [7].

Deze op vooral technische criteria gebaseerde methodieken, samen met de beleidsdocumenten (regeerakkoord, beleidsnota, beleidsbrief, beleidsplannen), vinden hun meer concrete doorvertaling in de meerjarenprogramma's en jaarprogramma's voor de infrastructuur. Daarnaast bestaat uiteraard ook het primaat van de politiek.

Voor de weginfrastructuur ligt de strategische focus van het infrastructuurbeleid grosso modo op drie clusters:

1. Wegwerken missing links
2. Aanpakken gevaarlijke punten
3. Wegwerken onderhoudsachterstand van het wegennet.

De MORA gaat in dit Mobiliteitsverslag niet in op de parkingproblematiek.

## 2.1. Missing links wegwerken

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werden 25 grote en prioritaire missing links vastgelegd. Sindsdien bleef deze lijst onveranderd. Achteraf zijn nog 2 projecten toegevoegd, nl de Noord-Zuid verbinding Kempen en de verbinding A19 Ieper-Veurne. Er zijn indicaties dat deze lijst ook de basis zal blijven voor toekomstige beleidsprioriteiten. Het gaat om de volgende projecten:

### Stand van zaken missing links wegen (eind 2011) Tabel [8]

| | Omschrijving | Status | Geraamde kostprijs (euro) | Geraamde timing |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Aanleg van de Oosterweel-verbinding | conceptfase | 3,2 miljard PPS | Niet gekend |
| 2. | Aanleg van de A102 (Merksem R1, tot A13 Wommelgem) | In voorbereiding | 801 miljoen | Niet gekend |
| 3. | Omvormen van de A12 Antwerpen-Roosendaal tot autosnelweg | conceptfase | | Niet gekend |
| 4. | Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg (3.5 km incl. geluidschermen) | Mer-fase | 150 miljoen | Niet gekend |
| 5. | Omvormen van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle-aansluiting N49, Blauwe Toren) | In voorbereiding | 297 miljoen PPS | 2017 |
| 6. | Omvormen van de N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg | Mer-fase | 45 miljoen | Niet gekend |
| 7. | R0 zone Zaventem | Planfase | | Niet gekend |
| | R0 zone Noord (vak 1, vak 2) | Mer-fase | 1 miljard | Niet gekend |
| 8. | Extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem | Afgewerkt | 15,4 miljoen | 2004 |
| 9. | Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen (A2-A13) | In eindfase | 50,5 miljoen | Voorjaar 2012 |

| | Omschrijving | Status | Geraamde kostprijs (euro) | Geraamde timing |
|---|---|---|---|---|
| 10 | Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Antwerpse ring | Afstemming Masterpl 2020 | | Niet gekend |
| 11. | E40 Brussel-Leuven op 4 rijstroken brengen | Voorbereiding mer-fase | 6 miljoen | Niet gekend |
| 12. | Noordelijke ontsluiting luchthaven. Aanleggen verbindingsweg E19-luchthaven en verbetering van kruispunt N211xN21 | Afgewerkt (31 maart 2012) | 51,6 miljoen PPS | Feb 2012 |
| 13. | Aanleggen verbindingsweg E40-luchthaven, met ondertunneling van de N2 | Nog niet gestart | | Niet gekend |
| 14. | A10 Jabbeke-Oostende: aansluitingen verbeteren | Afgewerkt | 5,5 miljoen | 2005 |
| 15. | N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht te Lissewege wegwerken | Deels in uitvoering, deels voorbereiding | 218 miljoen | 2012 |
| 16. | N44 Aalter-Maldegem: lokaal erven van woningen en verbeteren aansluiting A10 | Vertraging Raad van State | 13,5 miljoen | 2012 |
| 17. | R4-west: kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluitingen bouwen, fietsstroken wegwerken | Studiefase | 55,5 miljoen | Niet gekend |
| 18. | R4-zuid: vervolledigen + verbeteren aansluiting te Merelbeke | In voorbereiding/uitvoering | 69 miljoen PPS | 2014-2015 |
| 19. | N60: fietspad verbeteren, enkele erven wegwerken, kruispunten herinrichten, ring om Ronse | Mer-fase | 81 miljoen PPS | 2019 |
| 20. | N16 Sint-Niklaas-Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunten te Temse | Deels afgewerkt/in uitvoering | 24 miljoen | 2013 |
| 21. | N16 Willebroek-Mechelen; | Geen verdere actie | | Niet ge- |

| | Omschrijving | Status | Geraamde kostprijs (euro) | Geraamde timing |
|---|---|---|---|---|
| | erven wegwerken, betere aansluiting op N17 | (budget) | | kend |
| 22. | A12 Boom-Brussel: volledig ombouwen tot autoweg: beperken van het aantal (gelijkvloerse) kruispunten | Voorbereiding mer-fase | 105 miljoen | 2013 van start |
| 23. | A12 Boom-Antwerpen aanpassen kruispunten | | 118 miljoen | Niet gekend |
| 24. | N71 Geel-Mol-Lommel: aanpassingen kruispunten | Nog niet gestart | | Niet gekend |
| 25. | N74 noord-zuidverbinding Limburg: 2de rijstrook op sommige plaatsen, doortocht Houthalen-Helchteren | Mer-fase | 384 miljoen PPS (oorspr 250 miljoen) | 2017 |
| 26. | Noord-zuidverbinding Kempen Geel-Kasterlee N19 | In voorbereiding | 113 PPS | 2014 |
| 27. | N8 Veurne - Ieper | Mer-fase | 80 miljoen | 2015 |
| | | | | |
| Bron: Administratie Wegen en Verkeer | | | | |

Momenteel zijn 3 van de 27 missing linkprojecten effectief gerealiseerd: Extra rijstrook E17 tussen Kortrijk en Waregem, A10 aansluiting Jabbeke-Oostende en de Noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem. De verkeerswisselaar van Lummen zit in de eindfase van de afwerking.

Het uitvoeringstraject van missing links wordt ook in de toekomst voortgezet. Hierbij wordt enerzijds prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen al het verst gevorderd zijn. De Vlaamse overheid hoopt tegen 2014 (het einde van deze legislatuur) de werken voor het wegwerken van zes missing links minstens aan te besteden.

## Missing links: prioriteiten PPS

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (afgerond)
2. de Kempense Noord-Zuidverbinding
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent
4. de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen
5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge
6. de rondweg N60 te Ronse.

Naast deze 6 missing links zal ook de Oosterweelverbinding via een PPS-structuur gerealiseerd worden.

### Missing links: vaststellingen realisatie

- het beleids- en implementatieproces voor de meeste missing links verloopt (om diverse redenen) traag en initiële ramingen van de timing worden moeilijk gehaald,
- de lijst van missing links bleef gedurende bijna 15 jaar ongewijzigd,
- onduidelijk hoe de projectkeuzes werden gemaakt,
- het proces wordt dikwijls vertraagd door gebrek aan draagvlak (pas heel recent wordt vanuit het beleid en administratie volop ingezet op communicatie en wordt geëxperimenteerd met participatieve concepten, zoals het participatietraject voor de R11bis, begeleid door de Antwerpse Gouverneur),
- onduidelijke rol van het middenveld bij de strategische keuzes.

## 2.2. Onderhoud wegennet

De administratie (AWV) rapporteert sinds enkele jaren jaarlijks over de toestand van het wegennet. Vlaanderen hinkt op dit vlak duidelijk achterop t.o.v. de buurlanden. Er is dan ook een enorme onderhoudsachterstand weg te werken, zowel op het autosnelwegennet als op het gewestwegennet. Dit vergt aanzienlijke en aanhoudende budgettaire inspanningen. De Vlaamse Regering stelde als doel om tegen 2015 de achterstand op autosnelwegen en tegen 2020 de achterstand op de gewestwegen weg te werken.

Ondanks een substantiële en systematische verhoging van de middelen voor het onderhoud van het wegennet en de inhaaloperatie om de achterstand weg te werken, wordt slechts aarzelend vooruitgang geboekt. Het aantal wegvakken in goede staat stijgt, maar:

- 14,1% van de autosnelwegen vraagt om onmiddellijke ingreep t.o.v. 11,3% volgens de rapportage 2010. De categorie 'uitstekend' neemt toe, maar tegelijk neemt ook de categorie 'zeer slecht' toe,
- 21,2% van de gewestwegen vraagt om onmiddellijke ingreep t.o.v.18,9% volgens de rapportering 2010.

Voor 2012 zijn 14 grote onderhoudswerven op de autosnelwegen gepland, goed voor een totaal budget van 74,5 miljoen euro.

## 2.3. Gevaarlijke punten

Eind 2002 werd het project wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen gestart. Dit project voorzag oorspronkelijk om via een meerjarenprogramma met 500 miljoen euro 800 gevaarlijke kruispunten aan te pakken. De oorspronkelijke ramingen van de kostprijs en de uitvoeringstermijn waren weinig onderbouwd en erg onderschat. Dit heeft geleid tot een beslissing om in plaats van 25 miljoen euro per jaar gedurende vijf jaar, 100 miljoen euro per jaar te investeren in het wegwerken van de gevaarlijke punten.

### Stand van zaken gevaarlijke punten (maart 2012)

- 590 opgeleverd, 59 in uitvoering. Dus 80% effectief uitgevoerd of in uitvoering.
- 160 projecten bevinden zich nog in de aanbestedingsfase of ontwerpfase (komt overeen met 373,7 miljoen euro).

De doelstelling om tegen 2014 alle resterende gevaarlijke punten aan te besteden, blijft behouden.

Belangrijke vaststelling is dat de kostprijs voor de laatste 20% van de projecten die nog moeten afgewerkt worden (namelijk 377,7 miljoen euro), bijna even groot is als de kostprijs van de 80% gevaarlijke punten die zijn uitgevoerd of in uitvoering zijn (481,4 miljoen euro). De realisatie van de laatste 20% gevaarlijke punten zal dus niet evident zijn.

# 3. Spoorinfrastructuur

Het investeringsbeleid voor de spoorwegen is een federale bevoegdheid. De investeringen in deze modus hebben echter een belangrijke impact op de mobiliteit in Vlaanderen, zowel op het goederen- als het personenvervoer. De investeringen worden bepaald in een meerjareninvesteringsplan.

## 3.1. Investeringsplan 2001-2012

In 2001 sloot de federale regering een meerjareninvesteringsprogramma af met de toenmalige NMBS (nu: NMBS-Groep) voor de periode 2001-2012. Het investeringsplan voorziet investeringen voor het behoud van capaciteit, capaciteitsuitbreidingen, rollend materieel en onthaal van reizigers. Daarnaast staan het HST-net en het Gewestelijk Expres Net (GEN) expliciet opgenomen in het investeringsplan. In dit Mobiliteitsverslag ligt de focus op de infrastructuuruitbreidingen.

Dit investeringsprogramma bevat een uitgebreide lijst met projecten waarvan er een dertigtal zijn opgenomen met een rechtstreeks belang voor Vlaanderen. Van deze projecten zijn er in 2012 maar drie afgewerkt. Daarnaast zijn er een groot aantal projecten gestart of in uitvoering. De afgewerkte projecten staan in onderstaande tabel.

| Afgewerkte projecten | | |
|---|---|---|
| | Project | Belang voor mobiliteit |
| 1 | Bocht van Leuven | Rechtstreekse verbinding van Hageland naar Brussel |
| 2 | Bocht van Nossegem (Diabolo) | Rechtstreekse verbinding van het oosten van Vlaanderen via Leuven naar de luchthaven |
| 3 | Noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem(Lijn 25 N – Diabolo) | Rechtstreekse verbinding vanuit Antwerpen / Mechelen naar de luchthaven |

## 3.2. Procedure meerjareninvesterings-programma

Eind 2012 eindigt het meerjareninvesteringsprogramma. Momenteel loopt de procedure voor de opmaak van een investeringsprogramma voor de periode 2012-2025.

Het ontwerp meerjareninvesteringsprogramma wordt opgemaakt en voorbereid binnen de drie entiteiten van de NMBS Groep (NMBS Holding, NMBS Mobility en Infrabel). Iedere entiteit brengt voor zichzelf de behoeften aan investeringen in kaart en maakt een ontwerpinvesteringsplan op. Deze plannen worden overgemaakt aan het investeringscomité binnen de NMBS-Holding dat instaat voor de opmaak van een geconsolideerd ondernemingsplan. Een belangrijk aandachtspunt bij deze consolidatie zijn de besparingen die de federale overheid oplegt aan de NMBS-Groep, zoals opgenomen in het federale regeerakkoord van 1 december 2011. Hierdoor neemt de verwachte financieringscapaciteit af. Het investeringscomité weegt de behoeften af tegenover de beschikbare budgetten, voor zover deze al gekend zijn voor de periode tot 2025, en waar nodig worden projecten in tijd verschoven, geschrapt of uitgesteld.

Het geconsolideerd investeringsprogramma wordt overgemaakt aan de bevoegde minister en daarna aan de federale regering. Uiteindelijk is het aan het federale parlement om het meerjareninvesteringsprogramma goed te keuren. In de goedkeuringsprocedure worden de gewesten om advies gevraagd: een informeel overleg is gepland in juni 2012 en er wordt een ministerieel overleg voorzien in september 2012. Aangezien het meerjareninvesteringsplan al een hele procedure heeft afgelegd vooraleer het Vlaamse Gewest er een advies mag over formuleren, lijkt de kans dat de Vlaamse Regering impact heeft op dit meerjareninvesteringprogramma minimaal.

Momenteel (eind mei 2012) is er nog geen ontwerp investeringsprogramma beschikbaar. De NMBS Groep en de bevoegde federale minister werken hier nog aan verder.

# 3.3. MORA-advies spoorstrategie

Om de verwachte adviesvraag over het meerjareninvesteringsprogramma voor te bereiden werkt de Vlaamse Regering aan een Vlaamse spoorstrategie. De MORA heeft hierover een advies geformuleerd op 27 januari 2012.

## Transparante investeringskeuzes

In dit advies vraagt de MORA om transparante criteria te gebruiken om projecten te prioriteren. Op basis van de capaciteitsnoden zal de Vlaamse Regering bepalen welke projecten voor haar prioritair zijn. De prioriteiten moeten liggen bij projecten die nieuwe capaciteit creëren zowel als bij projecten die de huidige capaciteit behouden en verzekeren. De MORA vraagt eveneens aan de Vlaamse Regering om duidelijk te communiceren over hoe de keuze voor de prioriteiten tot stand is gekomen, waarom een bepaald project boven een ander wordt verkozen, waarom het ene project vroeger wordt ingepland dan het andere,...

De MORA vraagt om bij het bepalen van de prioriteiten zowel te kijken naar projecten die nieuwe capaciteit creëren als projecten die de huidige capaciteit behouden en verzekeren.

## Prioriteiten MORA

De MORA formuleert in zijn advies prioritaire projecten. Door de huidige budgettaire context lopen een aantal projecten uit het vorige meerjareninvesteringsprogramma vertraging op. De MORA is verontrust over de afwerking van deze projecten en de impact die deze vertraging zal hebben op het netwerk. Voor de MORA zijn de prioritaire projecten die nieuwe capaciteit aanleveren de volgende:

- De toegang tot de haven van Antwerpen om de verwachte groei van de haven te kunnen opvangen via het spoor. Dit project valt binnen het TEN-T-netwerk van de Europese Commissie;
- De realisatie van de IJzeren Rijn om het spoorvervoer vanuit de haven van Antwerpen naar het Ruhrgebied te verzekeren. Door internationale verdragen ligt de vooruitgang van dit project niet volledig in Belgische handen. De MORA vraagt daarom om het politiek overleg over dit dossier zo snel mogelijk te laten verlopen;
- De verbinding Antwerpen – Gent: een optimalisering van de verbinding tussen de twee steden. Op deze lijn moet aandacht besteed worden aan de verdeling tussen het goederen- en het personenvervoer. De verbinding moet eveneens dienen voor het voorstadverkeer van Antwerpen en Gent;
- De Noord-Zuidverbinding in Brussel. De structuur van het Belgische spoorwegnet dat sterk gericht is op Brussel maakt dat de Brusselse Noord-Zuidverbinding een knelpunt is voor het hele netwerk. De MORA wenst een oplossing voor dit knelpunt en vraagt dat vooraleer er structurele maatregelen genomen worden om nieuwe infrastructuur aan te leggen alle andere maatregelen genomen zijn om de capaciteit te verhogen op deze verbinding.

## Projecten uit het MORA-advies spoorstrategie Tabel [9]

| | Project | Belang voor MORA |
|---|---|---|
| 1 | GEN | Hogere frequentie reizigersvervoer<br>Groter reizigerspotentieel<br>Ontlasten wegennet rond Brussel |
| 2 | Diabolo | Modal shift voor reizigersvervoer naar de luchthaven<br>Spoorbereikbaarheid economische poort verbeteren<br>Ontlasten snelwegen rond Brussel |
| 3 | Verbetering Lijn 27A - vertakking Oude Landen | Ontsluiting haven van Antwerpen verbeteren<br>Spoorbereikbaarheid economische poort verbeteren<br>Hogere capaciteit voor goederenspoorvervoer |
| 4 | Liefkenshoekspoortunnel | Optimaler vervoer per spoor in de haven van Antwerpen<br>Ontlasten Kennedyspoortunnel |
| 5 | Masterplan Zeebrugge | Ontsluiting haven van Zeebrugge |
| 6 | Masterplan Gent-Sint-Pieters | Wegwerken knelpunt |
| 7 | Masterplan Mechelen | Hogere capaciteit op de lijn Antwerpen - Mechelen-Brussel voor reizigersvervoer en specifiek HST |
| 8 | Verbinding Brugge - Dudzele op drie sporen brengen | Verbeteren spoorbereikbaarheid haven van Zeebrugge |
| 9 | Verbinding Gent - Brugge op vier sporen brengen | Verbeteren spoorbereikbaarheid haven van Zeebrugge<br>Verhogen capaciteit en frequentie voor spoorvervoer tussen Gent en Brugge |
| 10 | Spoorbrug in Duffel | Bottleneck wegwerken om extra capaciteit te creeren (voor HST) op de verbinding Antwerpen – Mechelen - Brussel |
| 11 | Zeebrugge Vorming | Verbeteren spoorbereikbaarheid haven van Zeebrugge |
| 12 | 2e spoortoegang tot de haven van Antwerpen | Verbeteren spoorbereikbaarheid haven van Antwerpen |
| 13 | Realisatie van de Ijzeren Rijn | Verbeteren spoorbereikbaarheid haven van Antwerpen |

| | | |
|---|---|---|
| 14 | Verbinding Antwerpen - Gent | Voorstadsverkeer voor Antwerpen en Gent optimaliseren<br>Verhoogde capaciteit voor het goederenvervoer creëren |
| 15 | Noord-Zuidverbinding in Brussel | Verbeteren van de storingsgevoeligheid van het spoornetwerk door de capaciteit van het knooppunt van Brussel uit te breiden. De MORA wenst een oplossing voor dit knelpunt en vraagt dat vooraleer er structurele maatregelen genomen worden om nieuwe infrastructuur aan te leggen alle andere maatregelen genomen zijn om de capaciteit te verhogen op deze verbinding. |

De MORA vraagt ook een studie naar de beschikbare capaciteit en de verdeling tussen personen- en goederenvervoer op de spoorlijnen tussen Antwerpen en Zeebrugge en de noodzaak van de havenspoorlijn.

De MORA vraagt ook om voor congestiegevoelige corridors waar het spoorvervoer destijds werd afgeschaft het herstel van spoorvervoer te bekijken.

De MORA vraagt dat de Vlaamse Regering een coördinerende rol speelt om de vragen van lokale besturen voor de (her)opening van treinhalten langs de spoorlijnen op een coherente wijze ten aanzien van de NMBS-Groep te laten verlopen.

Documenten:
Advies Vlaams strategisch spoorbeleid [10]

# 3.4. Europees beleid

Op 9 november 2010, trad de Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 over het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer in werking. Deze Verordening, die 9 corridors definieert, kwam tot stand om de aantrekkelijkheid en efficiëntie van het internationaal goederenvervoer per spoor te verhogen. Om deze doelstelling te bereiken voorziet de Verordening in een verhoogde samenwerking op alle niveaus voor bepaalde goederencorridors. De verordening voorziet een beheersstructuur voor iedere corridor om zo de grensoverschrijdende lijnen los te koppelen van de nationale beheersstructuren.

## Goederencorridors in Vlaanderen

Door Vlaanderen lopen drie corridors:

- Corridor 1. Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam -> Genua (2013)
- Corridor 2. Rotterdam-Antwerpen -> Lyon / Basel (2013)
- Corridor 8. Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen-Aken/Berlijn -> Warschau-Terespol.

Deze corridors maken ook deel uit van het TEN-T-kernnetwerk. Twee belangrijke doelstellingen van de verordening zijn het ontwikkelen van goederencorridors in termen van capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur en het leggen van fundamenten voor de

voorziening van goederenvervoerdiensten van goede kwaliteit die voldoen aan de verwachtingen van de klant.

De corridors zijn belangrijk voor de Economische poorten in Vlaanderen en vragen gerichte investeringen zoals de installatie van ECTS en het wegwerken van de bottlenecks en ontbrekende infrastructuur op deze corridors (Tweede haventoegang, Ijzeren Rijn,...).

# 4. Binnenvaartinfrastructuur

Het investeringsbeleid voor de waterwegen houdt rekening met de verschillende taken van de waterwegbeheerders. In dit Mobiliteitsverslag ligt de focus op de investeringen die de transportfunctie van de waterwegen verzekeren. Investeringen voor recreatie en waterbeheer vallen buiten de scope van dit Mobiliteitsverslag, evenals de investeringen in IT-diensten zoals River Information Services (RIS) en Automatic Identification System (AIS).

De investeringen om de transportfunctie van de waterwegen te verzekeren omvatten:

- Investeringen in nieuwe infrastructuur
- Investeringen in onderhoud en vernieuwbouw van de infrastructuur en baggerwerken
- Investeringen in kaaimuren (PPS-project).

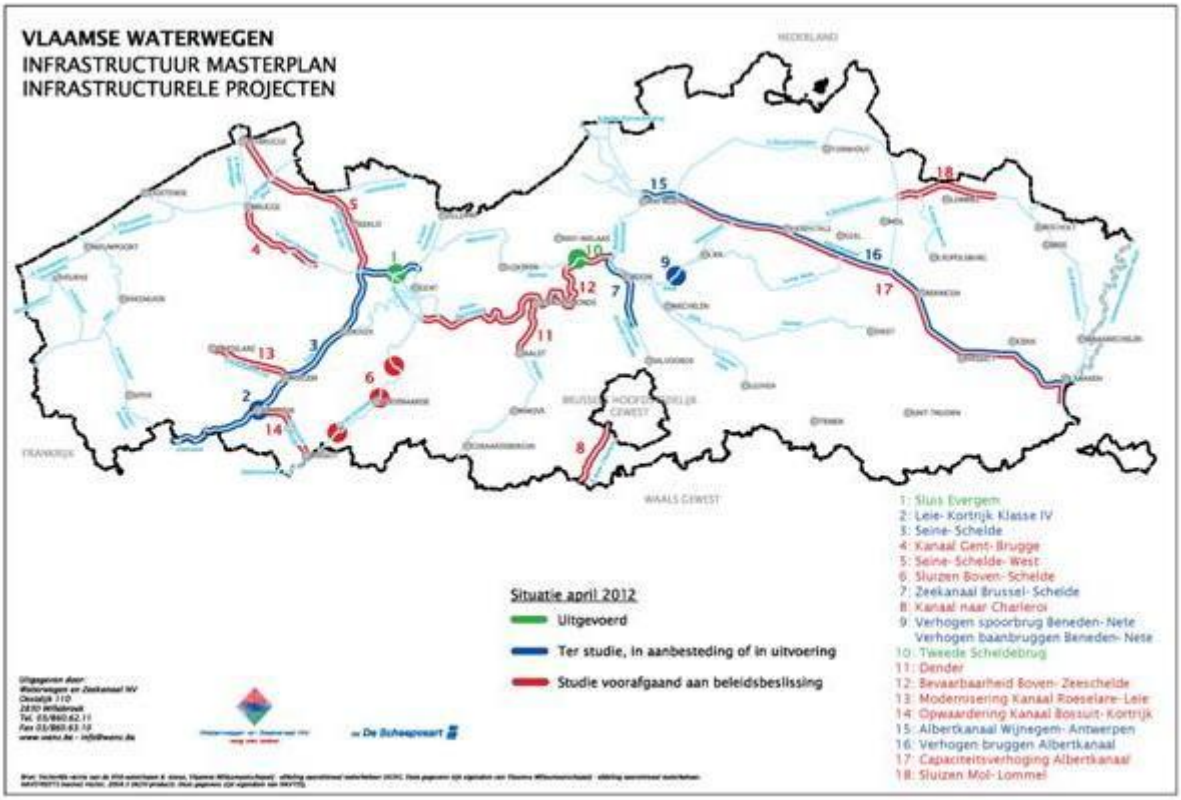
## 4.1. Beleidsproces

De investeringen in waterwegen vloeien voort uit het Vlaamse en Europese beleid. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 worden de gewenste infrastructuurinvesteringen voor de binnenvaart opgelijst.

Van de projecten uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn er slechts een beperkt aantal gerealiseerd. Door de lange realisatieduur en hoge realisatiekostprijs van binnenvaartprojecten is dat niet vreemd. Investeringen in binnenvaartinfrastructuur maken daardoor deel uit van investeringsprogramma's van zeer lange termijn. Zo zijn de sluis van Evergem en de doortocht in Kortrijk op de Seine-Schelde verbinding gerealiseerd. Ook werden diverse overslagmogelijkheden gerealiseerd.

Ter voorbereiding van het Vlaamse regeerakkoord maakten de waterwegbeheerders het Masterplan Infrastructuur Waterwegen Horizon 2014 op. Dit Masterplan bevat de projecten die de waterwegbeheerders als belangrijk zien in de periode 2009-2014 en hoeveel budget daarvoor vereist is. Het Masterplan maakt geen keuzes en geeft zelf geen prioriteiten aan. Er wordt echter een onderscheid gemaakt tussen beslist en niet beslist beleid.

## Infrastructuurprojecten uit het Infrastructuur Masterplan




## Lijst van projecten uit het Infrastructuurmasterplan 2009-2014

**Tabel** [11]

| | Project | Beleidsstatus | Belang voor MORA |
|---|---|---|---|
| 1 | Sluis Evergem | Gerealiseerd | |
| 2 | Leie-Kortrijk Klasse IV | Beslist beleid in uitvoering | |
| 3 | Seine-Schelde project | Beslist beleid in uitvoering | Verbinding tussen de havens van Gent en Antwerpen en het noorden van Frankrijk (hinterland Parijs) |
| 4 | Doorvaartbreedte kanaal Gent-Brugge | Nog niet beslist | Ontsluiting kusthavens via de binnenvaart verbeteren – in politieke beslissing met Seine-Schelde West |
| 5 | Seine-Schelde West | Nog niet beslist<br>in studie | Ontsluiting haven van Zeebrugge via de binnenvaart – in politieke beslissing met doorvaartbreedte kanaal Gent-Brugge |
| 6 | Sluizen Bovenschel- | Nog niet be- | Vernieuwen van de sluizen op de |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | de | slist | Bovenschelde – maakt deel uit van Seine-Schelde project |
| 7 | Zeekanaal Brussel-Schelde | Beslist beleid in uitvoering | Toegankelijkheid van het kanaal voor grote schepen verhogen |
| 8 | Kanaal Brussel-Charleroi | Nog niet be-slist | Optimaliseren netwerk |
| 9 | Beneden Nete | Spoorbruggen in uitvoering Baanbruggen nog niet be-slist | Verhogen van spoor- en baanbrug-gen |
| 10 | Tweede Schelde-brug Temse | Gerealiseerd | |
| 11 | Dender | Nog niet be-slist in studie | Optimaliseren netwerk |
| 12 | Bevaarbaarheid Bo-ven-Zeeschelde | Nog niet be-slist in studie | Maakt deel uit van Seine-Schelde project |
| 13 | Modernisering ka-naal Roeselare-Leie | Nog niet be-slist in studie | Optimaliseren netwerk |
| 14 | Opwaardering ka-naal Bossuit - Kort-rijk | Nog niet be-slist in studie | Optimaliseren netwerk |
| 15 | Albertkanaal - ver-breden vak Wijnegem-Antwerpen | Beslist beleid | Ontsluiting haven van Antwerpen verbeteren, capaciteit verhogen |
| 16 | Albertkanaal - ver-hogen bruggen | in uitvoering | Ontsluiting haven van Antwerpen verbeteren, capaciteit verhogen |
| 17 | Capaciteitsverhoging Albertkanaal | in studie | Studie over nieuwe sluis in Wijnegem |
| 18 | Sluizen Mol - Lom-mel | in studie | |
| | | | |
| Bron: Waterwegen en Zeekanaal | | | |

Het Vlaamse Regeerakkoord 2009-2014 geeft aan dat het Masterplan het uitgangspunt is voor het investeringsbeleid voor de waterwegen en geeft twee prioritaire projecten aan: het Albertkanaal en Seine-Schelde verbinding. De focus ligt op de hoofdverbindingen en de ontsluiting van de zeehavens.

Dit wordt verder uitgewerkt in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014. Uitgangspunt hierin is dat investeringen in het vervolledigen van het netwerk van de waterwegen moeten dienen om een modal shift mogelijk te maken, voor baggerwerken, voor het onderhoud op de kleine waterwegen en voor het kaaimurenprogramma en overslagpunten.

De projecten die verder worden gerealiseerd zijn:

- Leie in Kortrijk,
- modernisering Albertkanaal,
- verhogen bruggen Albertkanaal,
- verhoging spoorwegbrug Beneden-Nete en
- afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde.

Ook zullen er beleidsvoorbereidende studies worden uitgevoerd over:

- sluizen Boven-Schelde,
- Seine-Schelde-West,
- modernisering kanaal naar Charleroi, verruiming Dender,
- kanaal Bocholt-Herentals,
- capaciteitsverhoging Albertkanaal.

De beleidsvoornemens uit de Beleidsnota worden door de waterwegbeheerders opgenomen in de Beheersovereenkomsten. De concrete projecten worden opgenomen in een jaarlijks ondernemingsplan en verder uitgewerkt in het fysisch programma. De afstemming hiervan gebeurt met de Beleidsbrief.

Waterwegen en Zeekanaal maakt ook jaarlijks een meerjareninvesteringsprogramma op dat de effectieve noden van de waterwegbeheerder oplijst. Dit document is indicatief en wordt ter informatie overgemaakt aan de bevoegde minister. Het investeringsprogramma geeft weer hoe Waterwegen en Zeekanaal het beslist beleid gaat uitvoeren binnen de bestaande budgetten.

# 4.2. Europese en internationale vereisten

Om het vervoerspotentieel te optimaliseren is een goede interne samenhang van het Vlaamse waterwegennet en integratie in het Europese netwerk van waterwegen (het TEN-T-waterwegen) nodig. Het Vlaamse waterwegennet maakt deel uit van het grotere Europese net. Als deel van dit groter geheel krijgt het Vlaamse netwerk ook te maken met normen en voorschriften die deels verplicht zijn en deels aanbevolen. Concreet betreft het de verordening inzake het TEN-T-waterwegennet, en de ECE-normering van de waterwegen.

## Trans-Europees vervoersnet

Conform de EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet dient het kernnetwerk tegen 2030 te worden uitgebouwd en het uitgebreid netwerk tegen 2050. Het kernnetwerk bestaat uit die delen van het uitgebreide netwerk met het grootste strategische belang om de doelstellingen van een Europees vervoersnet te verwezenlijken. Om de coherentie voor de vaarkarakteristieken te verbeteren is het belangrijk om het hoofdwaterwegennet uit te bouwen tot het niveau van de Klasse Vb (4.500 ton) en minstens op het niveau van de Klasse Va (2.250 t).

Belangrijk is dat de Europese Commissie ervoor kiest om alle binnenwateren die tot het uitgebreid netwerk behoren, dit zijn alle bestaande en geplande waterwegen van klasse IV of hoger, op te nemen in het kernnetwerk.

Naast de minimale vereisten inzake bevaarbaarheid worden voor deze netwerken ook eisen gesteld aan de verkeersbeheerssystemen evenals de positionerings- en navigatiesystemen.

### Kernnetwerk: waterwegen in Vlaanderen

- Albertkanaal
- Schelde-Rijnkanaal
- Kanaal Dessel-Kwaadmechelen
- Kanaal Bocholt-Herentals, vak Bocholt-Dessel
- Zuid-Willemsvaart, vak Smeermaas – Bocholt
- Kanaal van Gent naar Oostende
- Het Afleidingskanaal van de Leie (vanaf Deinze tot Zeebrugge)
- Leie
- Kanaal Roeselare- Leie
- Grensleie
- Kanaal Bossuit-Kortrijk
- Boven-Schelde

- Ringvaart om Gent
- Boven-Zeeschelde
- Dender tot Aalst
- Zeekanaal Brussel-Schelde
- Kanaal naar Charleroi
- Rupel
- Beneden-Nete
- Netekanaal
- kanaal Brugge-Zeebrugge
- Kanaal Gent-Terneuzen
- Beneden-Zeeschelde

## ECE-netwerk

De *ECE* stelt normen vast voor het waterwegennet in heel Europa. Het ECE-netwerk van waterwegen is fijnmaziger dan het TEN-waterwegennet. Het ECE-netwerk omvat nog andere Vlaamse waterwegen die van internationale betekenis zijn.

De *E-waterwegen* dienen minimaal te voldoen aan de specificaties van de CEMT-klasse IV en bij modernisering/nieuwbouw dient een opwaardering te gebeuren naar klasse Va/Vb [12]. Er moet ook voldoende ruimte zijn voor het gecombineerd vervoer. In de resolutie 49 geeft de ECE een inventaris van de bottlenecks en missing links die dienen weggewerkt te worden om dit waterwegennetwerk van internationale betekenis te verbeteren.

### Knelpunten ECE-netwerk waterwegen

- de uitbouw van de Seine-Scheldeverbinding in het kader van het Europese project om de waterwegen van het Seinegebied op klasse Vb te verbinden met het waterwegenstelsel van de Scheldedelta
- de ontsluiting van de kusthavens naar de waterweg toe
- de beperkte capaciteit voor het groeiende waterwegverkeer op de Bovenschelde en vooral de ouderdom van de sluizen en stuwen
- de uitbouw van het Zeekanaal Brussel-Schelde op 10 000 t (Willebroek-Bornem)
- de opwaardering van het Albertkanaal tot een klasse VIb [13]-waterweg
- het kanaal Bocholt-Herentals tussen Dessel en Bocholt en de Zuid-Willemsvaart tussen Bocholt en de Nederlandse grens die niet voldoen aan de voorwaarden voor het varen met klasse IV-schepen. De vervanging van de sluizen te Lommel-Mol en Bocholt-Lozen zijn hierbij essentieel
- de Dender afwaarts Aalst
- het kanaal naar Charleroi, in het bijzonder in de doortocht Halle
- het kanaal Gent-Brugge in het vak Beernem-Brugge.

# 4.3. Kaaimurenprogramma

Sinds februari 1998 kunnen bedrijven in Vlaanderen via een publiek-private samenwerking (PPS) met de Vlaamse waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart, een laad- en losinstallatie langs waterwegen bouwen. Wegens de zware financiële inspanningen die een dergelijke investering van het bedrijf zou vergen, is voor een PPS-regeling gekozen waarbij de Vlaamse waterwegbeheerders tot 80% en het betrokken bedrijf minstens 20% van de kosten in de infrastructuur van de kaaimuurprojecten voor hun rekening nemen. Tegenover de overheidsinvestering engageert het bedrijf zich tot een tien jaar durende trafiekgarantie.

Eind 2010 kreeg de Vlaamse overheid de toestemming van de Europese Commissie om het PPS-programma voor de bouw van kaaimuren te verlengen tot 2016.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de gerealiseerde en aangevraagde kaaimuren.

## Laad- en losinstallaties op de Vlaamse Waterwegen (juli 2011)

# 5. Regionaal openbaar vervoer

Volgens het Vlaams Regeerakkoord 2009-2014 is de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn de basis voor de prioriteiten op het vlak van openbaar vervoer. De Beheersovereenkomst 2011-2015 geeft de procedure aan die wordt gevolgd voor de realisatie van investeringsprojecten.

## 5.1. Procedure investeringsprojecten

- Het agentschap maakt jaarlijks een voorstel van investeringsprogramma en een driejarenprogramma op. Deze worden voorgelegd aan de Minister;
- De meerjarenplanning wordt opgemaakt per provincie;
- Bij de opmaak van het investeringsprogramma past De Lijn een objectieve behoefteanalyse (OBA) toe en geeft prioriteit aan elk investeringsproject vanaf 250.000 euro. Om de prioriteitenstelling per provincie te objectiveren hanteert De Lijn volgende criteria: structurerend belang, ondersteuning van de ruimtelijke structuur, reizigerspotentieel, samenhang met beslist beleid, duurzaamheid (verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, stedelijke leefbaarheid en congestievorming)
- Voor de uitbreiding van het net worden potentieelonderzoeken en tracéstudies uitgevoerd. Om de knelpunten bij doorstroming te detecteren worden doorstromingsmetingen uitgevoerd;
- De effectief besteedbare kredieten zijn afhankelijk van de ingeschreven kredieten in de algemene uitgavenbegroting;
- Voor de investeringsprojecten (of clusters van projecten) binnen haar Mobiliteitsvisie 2020 voert De Lijn telkens een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse uit;
- Elk investeringsproject voor het tramnet en de heraanleg van stationsomgevingen wordt voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie (PAC). Bij convenantgebonden projecten worden minimaal de gemeenten en de wegbeheerders betrokken.

## 5.2. Speerpunten openbaar vervoerinfrastructuur

Belangrijk is dat de Mobiliteitsvisie 2020 slechts een leidraad is; een niet bindende basis voor de uitwerking van projecten volgens de operationele doelstellingen opgenomen in de beheersovereenkomst. Speerpunten op het vlak van investeringen voor openbaar vervoerinfrastructuur zijn:

## Tram- en lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies

- Het Spartacusplan (oorspronkelijk timing 2010-2014);
- Sneltram Hasselt-Maastricht: in september 2011 goedkeuring voor de eerste sneltramlijn van Hasselt naar Maastricht. Sneltram Genk-Maasmechelen zit in de kennisgevingsfase;
- Masterplan 2020 Antwerpen: onder meer tramverlengingsprojecten in het kader van Brabo I, Brabo II, LIVAN1,... Zo is in april 2012 de tramverlenging naar Wijnegem gerealiseerd;
- Pegasus Oost-Vlaanderen: onder meer tramverlengingen naar Zwijnaarde, doorstroming tramlijn 1 in Gent, tramverlenging naar Gent UZ en Flanders Expo,...
- West-Vlaanderen: onder meer sneltramverbinding Koksijde-Veurne, optimalisatie kusttram, tramtunnel en doortochten SHIP Zeebrugge;
- Vlaams-Brabant: vooral inspanningen in het kader van het GEN en START.

## Uitbreiding en inrichting van stelplaatsen en stationsomgevingen

- Stelplaatsen: Brugge, Tongeren, Overijse, Zomergem, Deurne,...
- Onthaalinfrastructuur: naast gerealiseerde vernieuwingsprojecten (Leuven, Noorderkempen, Landen, Tienen, Halle, Wetteren, Sint-Niklaas en Knokke) ook projecten in uitvoering (Ieper, Roeselare, Brugge, Oostende, Veurne, Waregem, Aalst, Ronse..) en veel studies.

## Aankoop rollend materieel

- momenteel vooral trams in de eerste fase van het Masterplan 2020

## Snelbussennetwerk

- momenteel worden de noden en mogelijkheden van een snelbusconcept onderzocht (Waver-Overijse-Brussel, Leuven-Brussel, Aalst-Brussel, Roeselare-Waregem, Sint-Truiden-Maastricht,...).

# 6. Fietsinfrastructuur

Het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is een netwerk dat samen met de provincies werd uitgetekend. Met dit grofmazig netwerk worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen op bovenlokaal niveau met elkaar verbonden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk omdat het in eerste instantie tot doel heeft de functionele verplaatsingen (woon-werk, woon-school, woon-winkel,...) te bevorderen.

Dit concept dient als leidraad voor de wegbeheerders bij het bepalen van de prioritair weg te werken infrastructuurknelpunten en als toetsingskader voor de kwaliteit van de bestaande en geplande (wegen)infrastructuur. Dit betekent:

- dat nagegaan wordt in hoeverre op het netwerk de bestaande infrastructuur beantwoordt aan de noodzakelijke comfort- en veiligheidsvereisten van het Vademecum Fietsvoorzieningen
- dat nagegaan wordt op welke wijze het meest efficiënt en prioritair bijkomende investeringen nodig zijn.

Op dit ogenblik voldoen nog niet alle routes die ingetekend zijn in het netwerk aan de vereisten.

Knelpunt blijft de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Dat netwerk beslaat ongeveer 12.000 km fietspaden. Ongeveer 1/3de is momenteel voltooid. Ondanks de financiering vanuit de verschillende overheden is de voltooiing van het BFF nog niet meteen in het vooruitzicht.

Meerdere jaagpaden zijn ingeschakeld in fietsroutenetwerken en trajecten van knooppuntnetwerken. Een jaagpad is niet als een traditioneel fietspad te beschouwen maar heeft als eerste functie het exploiteren van de waterweg. Het beheer gebeurt door de waterwegbeheerders.

# 7. Pijpleidingen

Het vervoer via pijpleidingen is eveneens een modus voor het goederenvervoer. Pijpleidingen worden gebruikt voor het transport van grote volumes vloeibare en/of gasvormige producten.

De aanleg van pijpleidingen gebeurt door de eigenaar of de exploitant van het netwerk. De overheid treedt niet op als eigenaar of exploitant. Daardoor de overheid ondervindt geen druk om de netwerken uit te breiden of te optimaliseren. Een pijpleiding wordt aanzien als een middel om vervoer te organiseren tussen twee private partijen. De overheid treedt vooral op als facilitator via regelgeving, vergunningenbeleid en ruimtelijke ordening.

# Hoofdstuk 2 Omgevingscontext

Dit hoofdstuk schetst de algemene economische toestand waarbinnen het infrastructuurinvesteringsbeleid moet vorm gegeven worden alsook de budgettaire implicaties van de voorziene investeringsprojecten voor de verschillende modi.

## 1. Economische context

De economische en budgettaire realiteit oogt niet rooskleurig. De economische groeiverwachting (0,1%) is lager dan aanvankelijk geschat.

Begin maart 2012 wezen prognoses van de Europese Commissie en de Nationale Bank van België op een negatieve economische groeiverwachting voor België in 2012, t.o.v. 2011. Het BBP van België krimpt volgens deze inschatting met -0,1% t.o.v. 2012. Ondertussen (mei 2012) zijn de groeiverwachtingen licht bijgesteld in positieve zin, maar dit is geen reden voor euforie. Volgens de raming van het bruto binnenlands product (BBP) is de economische groei enigszins aangetrokken in het eerste kwartaal van 2012, maar op jaarbasis blijft de activiteit vertragen. Indicatief is ook het stijgend aantal faillissementen (in april 2012 gingen meer dan 900 ondernemingen failliet in België, bijna 25% meer dan in 2011).

Het Federaal Planbureau [14] berekende – zij het met het nodige voorbehoud – economische prognoses voor de middellange termijn in België (tot 2017). Volgens deze berekeningen zou er in de komende jaren slechts sprake zijn van een erg langzaam herstel. Over de periode 2012-2017 zou de potentiële groei gemiddeld slechts 1,4 % bedragen.

Er mag gevreesd worden dat de verslechterde economische omstandigheden gevolgen zullen hebben op het infrastructuurbeleid, hoewel dit in de initiële begroting 2012 en bij de eerste begrotingscontrole nog niet expliciet tot uiting komt (qua investeringen in infrastructuur zoals het structureel onderhoud of de inhaaloperatie voor het onderhoud van het wegennet).

De ruimte voor fundamentele groei van de reguliere budgetten voor infrastructuurinvesteringen zal de komende jaren als gevolg van de economische crisis, echter beperkt zijn.

De budgettaire mogelijkheden voor realisatie van alle infrastructuurprojecten zoals ze nu zijn opgelijst in de verschillende investeringsprogramma's van de infrastructuurbeheerders zullen m.a.w. niet volstaan. Binnen de huidige *budgettaire context* zal de realisatie van alle infrastructuurprojecten voor de verschillende modi binnen de aangegeven realisatietermijn bijgevolg bijzonder moeilijk zijn.

# 2. Budgettaire context

Dit punt geeft een indicatieve raming van de kostprijs van de belangrijkste infrastructuurprojecten voor de verschillende netwerken en gaat op basis van de begrotingsgegevens na wat de huidige beschikbare middelen zijn.

## 2.1. Weginfrastructuur

### PPS projecten

Het Regeerakkoord en de Beleidsnota focussen in de eerste plaats op de aanpak van 6 grote missing links-projecten:

1. Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem;
2. Noord-zuid verbinding Kempen;
3. R4 Zuid in Merelbeke;
4. Omvorming A11 Zeebrugge;
5. Noord-zuidverbinding Limburg;
6. N60-rondweg Ronse.

Daarnaast is een essentieel dossier de realisatie van het Masterplan 2020 Antwerpen, met de Oosterweelverbinding als belangrijke blikvanger voor het wegennet.

Het gaat allemaal om projecten die gefinancierd moeten worden via alternatieve financiering (PPS-constructies).

De budgettaire impact van deze prioriteiten is fundamenteel:

| Budgettaire impact prioriteiten wegeninfrastructuur | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| project | invest. bedr. | beschikbaarheidsvergoeding (miljoen euro) | | | | | |
| | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Op kruis-sneheid |
| Noordelijke wegont-sluiting Zaventem | 55,78 | | | | | | 5,45 |
| Noord-zuid Kempen | 188,15 | | | | | | 17,78 |
| R4 Zuid in Merelbe-ke | 88,04 | | | | | | 10,7 |
| A11 Zeebrugge | 587 | | | | | | 59,40 |
| Noord-Zuid Limburg | 509 | | | | | | 55,16 |
| N60 Ronse | 120 | | | | | | 10,55 |
| Totaal | 1.547,49 | 0 | 4,6 | 20,3 | 26,59 | 33,4 | 158,4 |
| Oosterweel | 3.248 | | | | | | |
| Bron: Verslag Vlaamse Regering over alternatieve financiering, 2012 | | | | | | | |

## Overige projecten

Buiten de genoemde prioriteiten zijn er nog andere missing links te financieren (de meeste via reguliere middelen).

| Budgettaire impact overige projecten wegeninfrastructuur | | |
|---|---|---|
| | Geraamde kostprijs (mil-joen euro) | financiering |
| Masterplan 2020 | | |
| Zuidoostrand | | |
| Vertunneling R11 | 530 | regulier |
| Mortsel verbinding N10-R11 | 10 | regulier |
| Ontsluiting Rupelzone naar A12 | 53,7 | regulier |
| Bijkomende projecten | | |
| A102 | 801 | PPS |
| Omvorming N49 expres- | 140 | regulier |

| Budgettaire impact overige projecten wegeninfrastructuur | | |
|---|---|---|
| | Geraamde kostprijs (miljoen euro) | financiering |
| sweg | | |
| Heraanleg R4 | 87,9 | regulier |
| Spaghettiknoop Zuid | 118 | regulier |
| E34/E314 | 97 | regulier |
| Bereikbaarheid Waasland | 152 | regulier |
| DVM | 359 | regulier |
| Overige missing links (27 - 7 PPS - 3 gerealiseerd) | 1.866 | regulier |
| Totaal | 4,2 miljard (exclusief DVM) | |
| Bron: Rapportage Masterplan 2020, AWV e.a. | | |

## Vaststellingen

De weginfrastructuurprojecten die voor de komende jaren in de pijplijn zitten zijn goed voor ongeveer 10 miljard euro. De projecten worden uiteraard niet allemaal op hetzelfde tijdstip gerealiseerd. De timing en aldus ook de kosten zijn daardoor enigszins verspreid in de tijd

De beschikbaarheidsvergoeding die moet betaald worden voor de 6 prioritaire PPS-projecten eens ze op kruissnelheid zijn bedraagt 158,4 miljoen euro per jaar, en dat voor een looptijd van 30 jaar. De beschikbaarheidsvergoeding zal nog substantieel oplopen wanneer het Oosterweelproject mee in rekening wordt gebracht

Opmerkelijk is de enorme stijging van de geraamde projectkosten voor de 6 prioritaire missing links. De totale investeringskost wordt nu geraamd op ca. 1,548 miljard euro. De raming in 2007 bedroeg 643 miljoen euro. Dit is een stijging van 140%. Dit verschil uit zich uiteraard ook in de beschikbaarheidsvergoedingen. Oorspronkelijk werden die geraamd op 66 miljoen euro per jaar

Naast het wegwerken van de missing links is ook het onderhoud van het wegennet en het wegwerken van de onderhoudsachterstand een beleidsprioriteit. De totale Vlaamse achterstand voor het autosnelwegennet bedraagt 232 miljoen euro. De totale onderhoudsachterstand voor de gewestwegen is 606 miljoen euro. Het jaarlijks benodigd budget om de autosnelwegen tegen 2015 in goede staat te krijgen bedraagt 79,6 miljoen euro. Voor de gewestwegen is jaarlijks 126 miljoen euro nodig om deze niet verder te laten degraderen. De huidige budgetten voor het onderhoud zijn:

- Voor onderhoud autosnelwegen in 2012: 74,5 miljoen euro voorzien;
- De inhaaloperatie om achterstand van de gewestwegen weg te werken gaat pas in 2015 van start.

Op basis van de evolutie van de begrotingen stellen we vast dat de vastleggingskredieten voor investeringen in de weginfrastructuur en het onderhoud ervan de laatste jaren systematisch stijgen. De kredieten voor investeringen in structureel onderhoud van het wegennet (investeringen + onderhoud) bedragen 334,8 miljoen euro voor 2012. Op het betreffende begrotingsartikel worden ook de beschikbaarheidsvergoedingen geboekt. Gegeven de beschikbaarheidsvergoedingen die zullen moeten worden betaald in de toekomst (158 miljoen, zonder Oosterweel), rijst de vraag wat de gevolgen zullen zijn op de meerjarenplanning en of de uitvoering van projecten via reguliere investeringen niet in het gedrang zullen komen.

Gelet op de huidige economische toestand en de weerslag ervan op de beschikbare budgetten is het de vraag of het engagement uit het Vlaams Regeerakkoord dat de kredieten voor beschikbaarheidsvergoedingen zullen verhoogd worden om de uitvoering van de 6 prioritaire missing links te garanderen, kan worden waargemaakt zonder in te boeten op andere, eveneens noodzakelijke infrastructuurinvesteringsprojecten.

De totale geraamde kostprijs (dus inclusief studiekosten e.d.) voor de volledige afwerking van het gevaarlijke puntenproject bedraagt 1 miljard euro (55% hoger dan het oorspronkelijk geraamde bedrag).

Reeds in totaal genomen vastleggingen (maart 2012): 684,6 miljoen euro (inclusief studiekosten). Er is dus nog 315 miljoen euro vast te leggen voor verdere realisatie van de gevaarlijke punten. Tijdens de begrotingscontrole 2012 heeft Vlaanderen voor dit jaar opnieuw 100 miljoen euro voorzien voor de gevaarlijke punten.

## 2.2. Binnenvaart en havenontsluiting

Grote binnenvaart- en havenontsluitingsprojecten vergen aanzienlijke budgetten.

### Seine-Schelde

Het Seine – Scheldeproject is een Europees subsidiedossier. Seine – Schelde is één van de dertig prioritaire projecten van het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T). Volgens de Europese Beschikking tot toekenning van financiële bijstand van 5/12/2008 (periode 2007-2013) verkrijgt Vlaanderen 20% subsidies.

## Werken W&Z

- Binnenvaart (239 miljoen euro)
  - kanalen van Gent tot Deinze (*timing: 2009 – ca. 2014*)
  - rivier Leie van Deinze tot Wervik (*2012 – 2017 e.v.)*
- Rivierherstel (71 miljoen euro)
  - natuurvriendelijke oevers en vispassages (*2007- 2015*)
  - aankoppeling, uitgraven en baggeren meanders (mijlpalen 2021 en 2027)

## Andere initiatieven (vooral Agentschap Natuur en Bos)

- Inrichtingsplannen (37 miljoen euro)

## NV Vlaamse haven: 3 PPS-projecten

- Tweede sluis linkeroever havengebied Antwerpen (Deurganckdoksluis): de kosten worden geraamd op 339,7 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoeding zal ca. 20,9 miljoen euro per jaar bedragen, eens op kruissnelheid (gaat in vanaf 2016, voor 20 jaar)
- Sluis Zeebrugge in het kader van SHIP-project. De geraamde kostprijs is 572 miljoen euro
- Zeesluis Gentse Kanaalzone (kanaal Gent-Terneuzen, op Nederlands grondgebied): de aanlegkosten van de zeesluis worden geschat op 930 miljoen euro, de onderhoudskosten voor dertig jaar op 75 miljoen euro. Nederland neemt daarvan 141,9 miljoen voor zijn rekening, Vlaanderen betaalt de rest. Er zal een dossier worden ingediend voor cofinanciering vanuit Europa.

De begroting geeft een zicht op de beschikbare budgetten:

- De investeringsdotatie van W&Z voor 2012 bedraagt 124,25 miljoen euro. Algemeen kan gesteld worden dat ongeveer tweederde van de middelen betrekking hebben op het mobiliteitsaspect. Dit is in hoofdzaak de scheepvaartfunctie maar ook de bruggen, jaagpaden, baggerwerken en recreatieve infrastructuur die niet alleen de scheepvaart ten dienste staan, behoren in hun geheel tot het mobiliteitsaspect.
- Daarnaast worden in het onderhoudsprogramma middelen voorzien voor onderhoud en baggerwerken in het mobiliteitsaspect: ca. 28 miljoen euro.
- De investeringsdotatie voor NV De Scheepvaart voor 2012 bedraagt 54,87 miljoen euro.

Het is nog niet gekend op welk begrotingsartikel de beschikbaarheidsvergoedingen aangerekend zullen worden.

## 2.3. Spoorinfrastructuur

De tabel onderaan geeft een overzicht van kosten en timing van belangrijke spoorprojecten voor Vlaanderen. Duidelijke vaststelling is het verschuiven van de timing van realisatie van de meeste projecten in de tijd.

Naast de grote projecten zijn er ook nog doorlopende projecten voor het onderhoud en de instandhouding van de spoorweginfrastructuur. Deze staan echter los van de scope en het budget van de projecten zoals opgesomd in de tabel. Ook projecten i.v.m. het rollend materieel zijn niet opgenomen in de tabel.

De beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten zijn vastgelegd in de beheerscontracten tussen de Belgische Staat en de NMBS-Groep. Vanaf 2009 betaalt Infrabel, zoals vastgelegd in het PPS-contract Diabolo, jaarlijks 9 miljoen euro. Dit bedrag is, conform het beheerscontract afgesloten tussen de Staat en Infrabel, voorafgehouden van de FOD investeringsdotatie en overgedragen naar de resultatenrekening als bijkomende exploitatiedotatie. Voor de PPS LiefkenshoekRailLink zijn er geen beschikbaarheidsvergoedingen voorzien vóór eind 2012.

| Overzicht belangrijke spoorprojecten Vlaanderen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Initiële timing realisatie | Huidige timing realisatie | Initiële (totale) kostenraming van het project (x1.000 euro) | Huidige totale kostenraming van het project (x1.000 euro) | Aard van financiering | Voortgang van het project |
| GEN Brussel en Exploitatietoelage per jaar | 12/2012 | 2022 tot 2024 [1] | 2.156.718 | 2.740.905 | FOD + GEN (99.9%) | Verschillende projecten in verschillende fasen<br><br>Einddatum afhankelijk van budgettaire beschikbaarheid |
| Diabolo | 06/2012 | 10/2016 | 635.715 | 635.648 | FOD + PPS + EU | Indienstname van onderdelen verbonden met PPS in juni 2012 |
| Liefkenshoek spoortunnel | 12/2010 | 09/2014 | 807.414 | 138.720 | PPS | Tunnelkokers voltooid |
| Tweede spoortoegang haven Antwerpen | 06/2013 | 07/2015 | 1.296.862 | 2.282.203[2] | 100% FOD | Bouwaanvraag ingediend voor deelproject 'Oude Landen' |
| Spoorweginstallaties Zeebrugge (met o.a. bocht Ter Doest) | 02/2016 | 12/2017 | 144.625 | 117.959 | 100% FOD | Bocht ter Doest afgewerkt voorjaar 2012 |
| Lijn 50A Gent-Brugge (3de en 4de spoor) | 12/2018 | 12/2016 | 382.130 | 426.755 | 100% FOD | Onderdelen verschillend gefaseerd. Vertakking Sneppenbrug in gebruik |
| Lijn 51A Brugge-Dudzele (3de spoor) | 12/2016 | 06/2015 | 123.939 | 136.587 | FOD + Derden | Vertakking Blauwe toren en brug Waggelwater in uitvoering |
| Genk goederen | 09/2008 | 06/2012 | 16.071 | 17.293 | 100% FOD | Technisch voltooid |
| Station Gent | 12/2019 | 12/2022 | 444.813 | 512.375 | FOD + Derden | Parking in gebruik, sporen 11 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | en 12: werken in uitvoering |
| Station Mechelen | 12/2018 | 12/2019 | 502.692 | 462.564 | FOD + Derden | Eigenlijke werken moeten nog starten |
| Station Brugge | 04/2010 | 06/2016 | 126.718 | 201.143 | FOD + Eigen Fondsen | Perrons en onderdoorgangen in gebruik. Vernieuwing stationsgebouw: werken moeten nog starten |

Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer
[1] Indien de budgettaire middelen beschikbaar zijn zoals oorspronkelijk voorzien, zou het volledige GEN operationeel kunnen zijn tegen eind 2020. Indien de blokkering van de stedenbouwkundige vergunning voor L124 blijft duren, zal dit er toe leiden dat de indienststelling tegen 2020 niet kan gerealiseerd worden.
[2] De meerkost t.o.v. het initiële budget situeert zich in het gedeelte spoorwerken, met o.a. de aanleg van het derde spoor. Het initiële budget hield geen rekening met de bijkomende werken.

## 2.4. Regionaal openbaar vervoer

Om aan de investeringsbehoeftes te voldoen doet De Lijn ook een beroep op alternatieve financiering. Het gaat hierbij om de bouw van stelplaatsen en tramlijnverlengingen. Voor de tramverlengingen gaat het om een investeringsbedrag van 239,33 miljoen euro. De stelplaatsen hebben een financieringskost van 200,33 miljoen euro.

Het gaat om 14 stelplaatsen en om volgende verlengingen:

- Pegasusplan Antwerpen – ingebruikname premetro+verbinding P&R Wommelgem (LIVAN I)
- Spartacusplan – eerste as Hasselt-Maastricht

| Projecten alternatieve financiering De Lijn | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| project | invest. bedr. | beschikbaarheidsvergoeding (miljoen euro) | | | | | |
| | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Op kruissnelheid |
| Stelplaatsen | 200,46 | 0,605 | 3,82 | 3,88 | 7,16 | 9,02 | 16,92 |
| Tramlijnverlengingen | 239,33 | 0 | 0 | 0 | 4,85 | 9,80 | 25,41 |
| Totaal | 439,79 | | | | | | 42,33 |

Bron: Verslag van de Vlaamse Regering.Alternatieve financiering.28 oktober 2011

De beschikbaarheidsvergoeding die in totaal moet betaald worden eens de projecten op kruissnelheid zijn, wordt geraamd op 42,33 miljoen euro. Het investeringsbedrag voor de stelplaatsen bedraagt 200,46 miljoen euro.

Andere essentiële projecten in het kader van het Masterplan 2020 Antwerpen:

- Brabo I kost 124,5 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoedingen bedragen voor 2012 9,75 miljoen euro
- Brabo II kost 255,9 miljoen euro
- Totale kostenraming voor het openbaar vervoer-luik van het Masterplan (exclusief bijkomende projecten: 719,7 miljoen euro.

De beleidskredieten voor De Lijn (dus niet de exploitatiedotatie) bedragen voor 2012, 170,56 miljoen euro. 138,6 miljoen daarvan is kapitaalsubsidie, 11,1 miljoen bestemd voor stationsomgevingen en 20,8 miljoen voor trams in het kader van Brabo II.

Volgende tabel bevat de middelen die door De Lijn werden besteed via de investeringstoelage op de algemene uitgavenbegroting, het Vlaams Infrastructuur Fonds en via de leningsmachtiging (exclusief de beschikbaarheidsvergoedingen in het kader van de PPS-projecten en het Fonds Stationsomgevingen).

Vastleggingen kapitaalsubsidie De Lijn (miljoen euro)

| jaar | Antwerpen | Oost-Vlaanderen | Vlaams-Brabant | Limburg | West-Vlaanderen | centraal te ventileren naar entiteiten | totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2005 | 16,59 | 39,54 | 1,49 | 2,35 | 11,67 | 5,11 | 76,75 |
| 2006 | 12,86 | 21,55 | 29,78 | 5,05 | 24,91 | 0,31 | 94,45 |
| 2007 | 38,90 | 27,66 | 13,82 | 13,25 | 27,84 | 18,97** | 140,45 |
| 2008 | 28,42 | 31,12 | 14,95 | 16,25 | 17,58 | 31,35** | 139,68 |
| 2009 | 50,62 | 16,72 | 11,69 | 4,32 | 16,13 | 68,88** | 168,35 |
| 2010 | 21,73 | 12,88 | 4,76 | 5,01 | 23,38 | 68,24** | 136,00 |

Bron: Schriftelijke vragen Vlaams Parlement
** Een aantal opdrachten wordt standaard gestart op centraal budget voornamelijk rollend materiaal. De vastleggingen worden naar de betreffende entiteit verdeeld zodra er inzicht is in de verdeling van de voertuigen per entiteit en zodra de betalingsdossiers worden afgesloten. Voor 2007, 2008 en 2009 gaat dit om rollend materieel. Voor 2010 is er de investering in het Retibo-project.

## 2.6. Fiets

De minister geeft zowel in haar beleidsnota 2009–2014 als in haar beleidsbrief 2010–2011 aan in te zetten op een geïntegreerd investeringsprogramma voor fietsinfrastructuur. Om het investeringsprogramma mogelijk te maken, werd in 2010 een Vlaamse "fietspot" opgericht. De "fietspot" omvat 100 miljoen euro voor ca. 200 fietsinfrastructuurprojecten. De "Fietspot" is samengesteld uit verschillende begrotingsallocaties die door verschillende entiteiten vertegenwoordigd in het Fietsteam, worden beheerd.

In april 2011 is voor het eerst een meerjareninvesteringsprogramma (Integraal Fietsinvesteringsprogramma - IFI) fietsinfrastructuur 2011-2014 goedgekeurd. De voorstellen in het IFI overtreffen de 100 miljoen die jaarlijks zullen worden vrijgemaakt.

In 2011 zijn 201 km fietspaden aangelegd die mee gefinancierd werden door de Vlaamse Overheid. Dat is net iets minder dan in 2010 toen er 224,28 kilometer fietspaden werd aangelegd. Zowel in 2010 als 2011 werden alle gewestelijke budgetten voor fietspaden benut.

Het recentste rapport over de *toestand van de fietspaden* (april 2012) geeft aan dat het algemene onderhoud van onze fietspaden stabiel is (ca. 90% van de fietspaden is behoorlijk onderhouden), maar belangrijke vaststelling is ook dat slechts 37 % van de fietspaden beantwoordt aan de voorschriften van het Fietsvademecum. De minister geeft aan dat met de geplande 100 miljoen euro, dit percentage in principe kan opgetrokken worden tot 50% tegen 2015.

Daarnaast bestaat een Fietsfonds om de realisatie van het BFF te financieren. De Vlaamse overheid voorziet hiervoor jaarlijks 10 miljoen euro en de vijf provincies elk 2 miljoen euro, waardoor jaarlijks 20 miljoen euro ter beschikking komt via het Fietsfonds.

## 2.7. Europa

Het TEN-T programma selecteerde 30 prioritaire projecten.

Een belangrijke conclusie van de TEN-T policy review 2009/2010 is dat veel prioritaire TEN-T projecten achterop raken met de uitvoering. Eén van de oorzaken is onvoldoende beschikbare financieringsmiddelen.

De Europese commissie berekende dat tegen 2020, 550 miljard euro noodzakelijk is om het TEN-T netwerk te realiseren.

Het Witboek "A Roadmap to a Single Transport Area" stelt de realisatie van een functionerend multimodaal core-netwerk tegen 2030 voorop. Het TEN-netwerk van de Europese Commissie bevat een nieuwe methodologie om het TEN-T af te werken. Het basisvervoersnetwerk (kernnetwerk) dat tegen 2030 voltooid moet zijn, wordt aangevuld met een uitgebreid vervoersnetwerk tegen 2050. De EU Raad keurde een consensusvoorstel goed op 22 maart 2012.

Het prioritaire basisvervoersnetwerk bestaat uit 10 grote corridors. Binnen deze corridors zijn diverse projecten in Vlaanderen gelegen:

- Haven van Zeebrugge (studie sluizen – in uitvoering);
- Upgrading Albertkanaal (verbreding tot 86 m);
- Upgrading Kanaal Gent-Terneuzen;
- Terneuzen (zeesluis op Nederlands grondgebied);
- Seine-Schelde;
- Haven van Antwerpen (studie sluizen-in uitvoering, hinterlandverbindingen).

De totale financieringsbehoefte voor de 30 prioritaire projecten bedraagt voor de periode 2007-2013, 154 miljard euro. Voor de periode 2014-2020 wordt deze geraamd op 238 miljard euro.

| Financiering 30 prioritaire TEN-T projecten | | |
|---|---|---|
| Miljard euro | 2007-2013 | 2014-2020 |
| Financieringsbehoefte (kost) | 154 | 238 |
| Bijdrage EU | 47,4 (30,8%) | |
| Andere Bronnen (lidstaten) | 106,6 (69,2%) | |
| Bron: European Parliament.Financing instruments for the EU's Transport Infrastructure. 2012 | | |

| Kostprijs enkele Belgische TEN-T projecten | | |
|---|---|---|
| Project | projectkost (miljoen euro) | EU-bijdrage (miljoen euro) |
| Seine-Schelde totaal | 2600 | 425,7 |
| Studie bevaarbaarheid BovenZeeschelde en Ringvaart om Gent | 2 | 1 |
| Traject Gent-Compiegne bevaarbaar maken voor 4400 t | 4258,70 | 420,19 |
| | | |
| Albertkanaal – Bruggen (Briegden, Oelegem) | 15,71 | 1,57 |
| Bovenschelde : studie bouw 3 nieuwe sluizen | 6 | 3 |
| RIS Vlaanderen I (afgewerkt) | 8,89 | 1,93 |
| RIS Vlaanderen II | 1,2 | 0,36 |
| RIS Vlaanderen III | 2,88 | 0,58 |
| RIS op Westerschelde | 2,6 | 0,53 |
| Verhogen spoorbrug in Duffel (afgewerkt) | 4,1 | 0,41 |
| EuroCap-rail Brussel Straatsburg | 503,5 | 26,5 |
| Diabolo spoor | 266,97 | 14,92 |
| Bron: Europese Commissie en Waterwegen en Zeekanaal | | |

# Hoofdstuk 3
# Druk op capaciteit

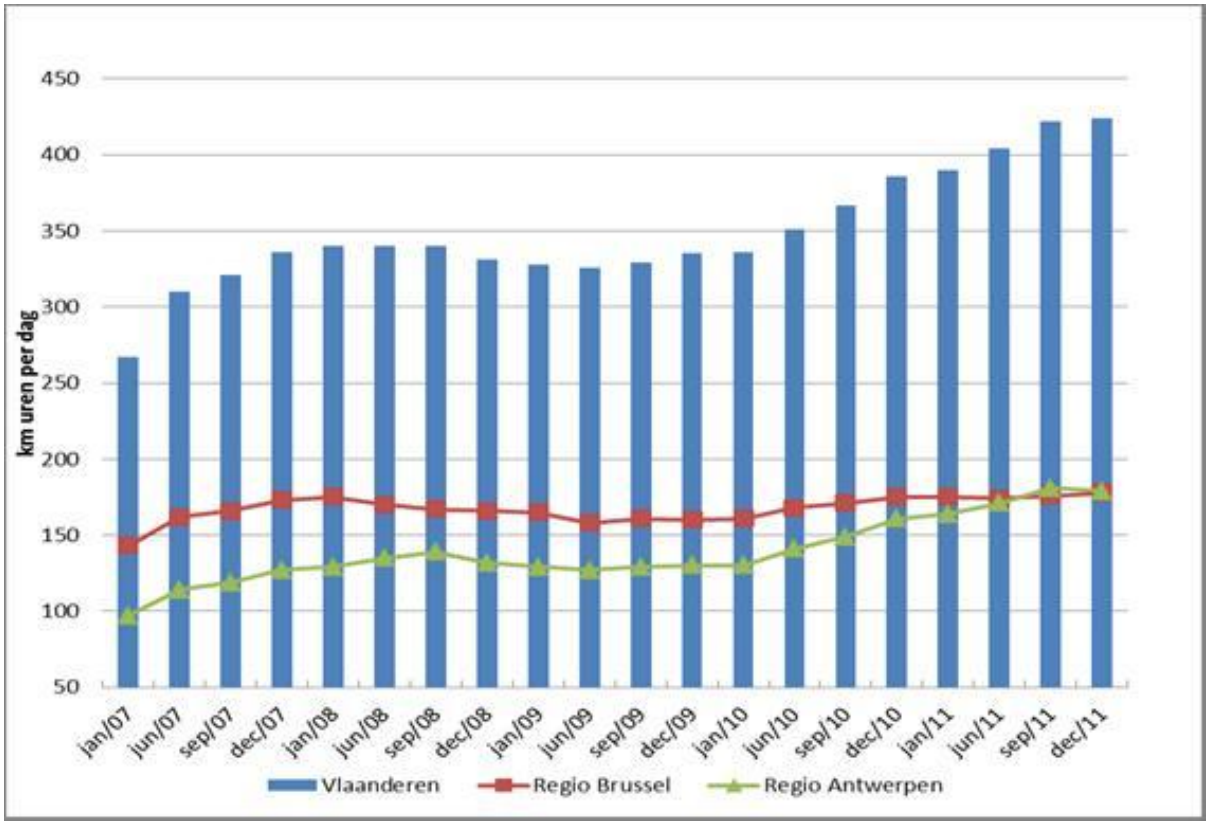
Naast de omgevingscontext is de toestand op de verschillende verkeersnetwerken een ander aandachtspunt. De MORA onderzoekt in dit hoofdstuk of de verkeersstromen op de netwerken knelpunten ondervinden die met infrastructuurinvesteringen zouden kunnen opgelost worden. Het gaat dus specifiek om het detecteren van capaciteitsknelpunten waarbij de vraag naar capaciteit hoger ligt dan de beschikbare capaciteit.

## 1. Wegennet

Het Federaal Planbureau voorspelt een stijging van het aantal voertuigkilometer over de weg van ruim 47% tegen 2030 in vergelijking met 2005. De vaststellingen van het Verkeerscentrum Vlaanderen in het rapport "Verkeersindicatoren Hoofdwegennet 2011" wijzen op een significant toenemend mobiliteitsprobleem en geven duidelijk aan dat de belasting van de wegeninfrastructuur gedurende grote delen van de dag tegen zijn grenzen aanbotst.

De zwaarte van de files op het Vlaamse hoofdwegennet neemt, met uitzondering van een korte stagnatie tussen midden 2008 en midden 2009 als gevolg van de economische en financiële crisis, gestaag toe.

## Evolutie van de filezwaarte op het hoofdwegennet in Vlaanderen



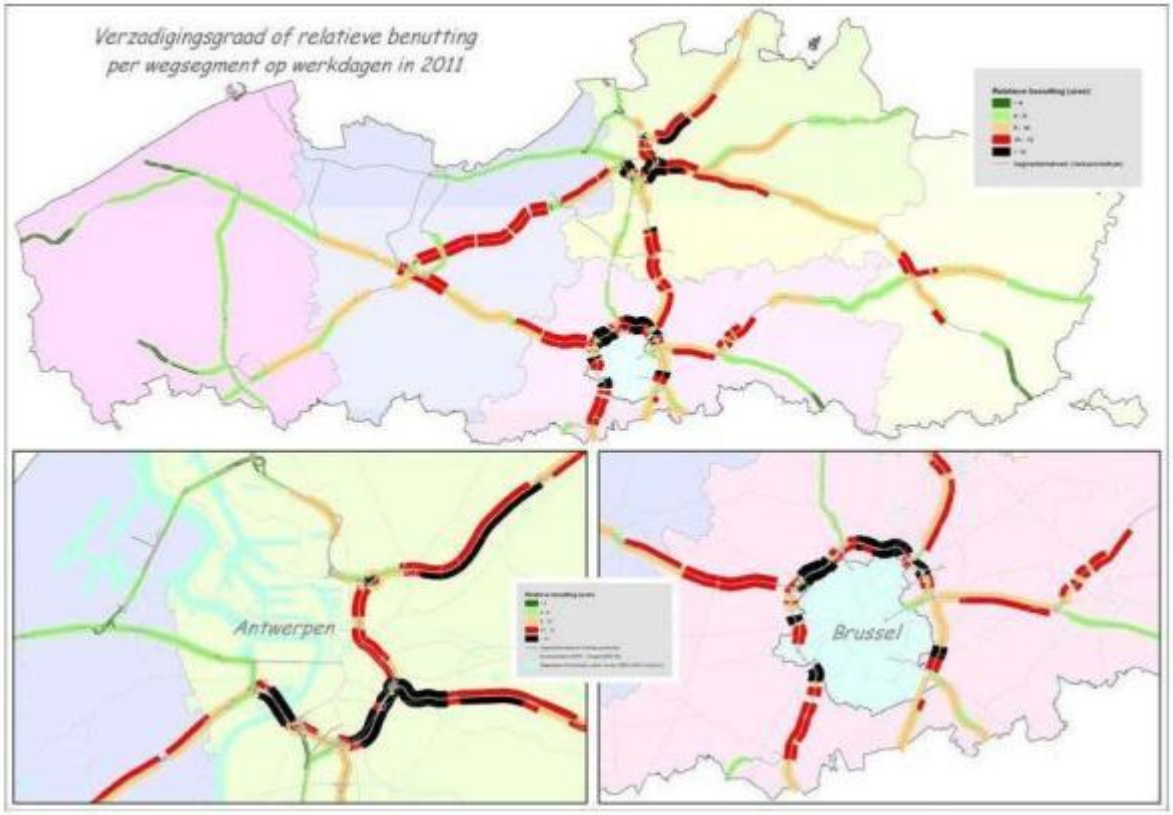

Ten opzichte van 2007 is de filezwaarte op de hoofdwegen in Vlaanderen volgens de metingen van het Verkeerscentrum met 20 à 35 % toegenomen, al naargelang het dagdeel. In de regio Antwerpen bedroeg de toename zelfs 40 à 45 % en de regio Brussel noteerde een stijging tot 10%. Na een algemene stijging van de filezwaarte na de economische crisis in 2008 en 2009, neemt in 2011 in heel wat regio's en dagdelen de filezwaarte op jaarbasis verder toe. De stijging is niet algemeen. Zo vertoont de filezwaarte in de avondspits in de regio Brussel een lichte daling en blijft de filezwaarte in de ochtendspits in de regio Antwerpen op pijl. De koplopers wat filezwaarte betreft zijn vooral de ring rond Antwerpen en Brussel en de radiale snelwegen naar Brussel en Antwerpen (E313 Luik-Antwerpen, A1-E19 noord richting Antwerpen, A2-E314 beide richtingen, A3-E40 Beide richtingen, A10 E40 richting Brussel, A14-E17 richting Antwerpen en A21-E34 richting Antwerpen).

| Filezwaarte kilometeruren per 24h (voortschrijdend jaargemiddelde in december) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Vlaanderen | | 336 | 331 | 335 | 386 | 424 |
| regio Brussel | | 173 | 166 | 160 | 175 | 178 |
| regio Antwerpen | | 127 | 132 | 129 | 161 | 179 |
| Bron: Vlaams Verkeerscentrum | | | | | | |

De meeste wegvakken op de R1 (zuidelijke ring Antwerpen) en het noordelijke deel van de R0 vertonen een zeer hoge graad van verzadiging. Diverse wegvakken van het hoofdwegennet zijn momenteel sterk oververzadigd. Op de R1 is voor de Kennedytunnel en voor het vak Berchem-Borgerhout bijna 15u per dag de volledige beschikbare wegvakcapaciteit nodig om de huidige verkeersvolumes te verwerken. Op de R0 tussen Jette en Zellik is dit zelfs meer dan 16u.

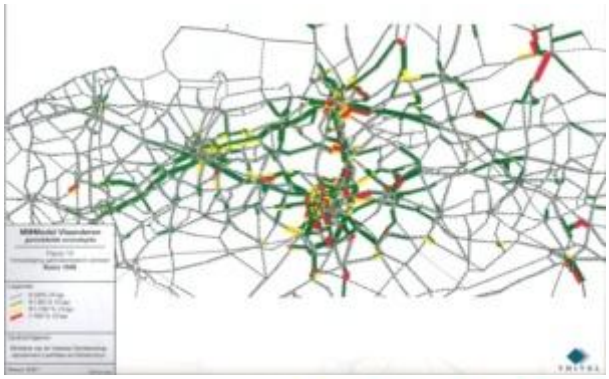
De capaciteitsknelpunten bevinden zich vooral in de Vlaamse Ruit met als belangrijkste: Brussel, Antwerpen en de E17 tussen Gent en Antwerpen.

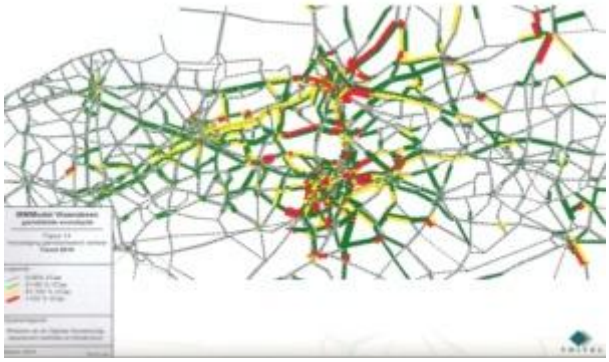
## Verzadigingsgraad hoofdwegennet in 2011



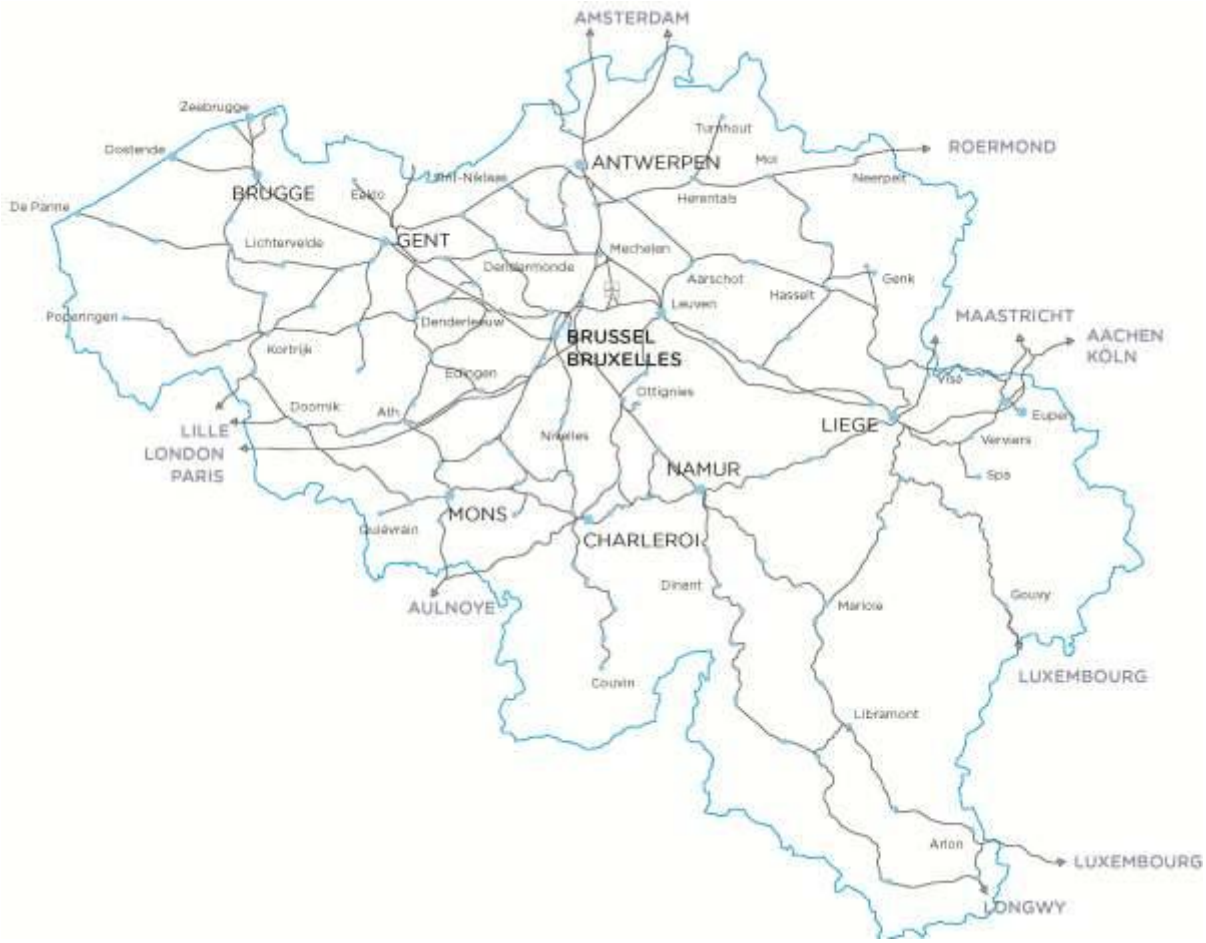

Om de trendevolutie aan te geven zijn de kaarten uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2001 gebruikt. Hieruit blijkt dat de trend voor de bezettingsgraad van het hoofdwegennet onderschat is, in vergelijking met de huidige toestand.

# Nulmeting en trendscenario uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001)





# 2. Spoornetwerk




Het huidige infrastructuurnetwerk kent enkele grote capaciteitsknelpunten. Zo is de ontsluiting van de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge op het spoornetwerk is niet optimaal. Bovendien is het spoornetwerk sterk gericht op Brussel, waardoor de Brusselse Noord-Zuidverbinding een bottleneck vormt in het reizigersvervoer.

| Cijfers over het spoorvervoer in Vlaanderen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Aantal reizigers-kilometer (totaal, in mjn) | 5.848 | 6.040 | 6.110 | Geen regionale cijfers meer beschikbaar | |
| aantal tonkm (in mjd, enkel NMBS Logistics) | 3,7 | 3,65 | 2,85 | Geen cijfers meer beschikbaar | |
| Bron: NMBS-Holding | | | | | |

De grootste uitdaging voor het spoorvervoer is, net zoals voor de andere modi, het opvangen van de verwachte groei. Als het mobiliteitsbeleid van vandaag wordt aangehouden zal de vraag naar goederen- en personenvervoer nog sterk groeien. Om de

doelstellingen van het Pact 2020 te kunnen halen zal de huidige capaciteit niet volstaan.

In Vlaanderen bestaan diverse plannen die verwachtingen bevatten ten aanzien van het spoorvervoer, zowel voor personen als voor goederen. Het gaat onder meer over het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, het Beleidsplan Ruimte, Strategische plannen van de havens,... De noden volgend uit deze diverse plannen zijn nog nooit samengelegd.

Voor het reizigersvervoer wordt een jaarlijkse groei van het aantal reizigers met 4% verwacht. Deze groei is ook opgenomen in de huidige beheersovereenkomsten. Voor het goederenvervoer verwacht het Federaal Planbureau een verdubbeling van het aantal tonkilometer in België over de periode 2005-2030.

Om deze groei op te vangen zal niet alleen bijkomende infrastructuur nodig zijn. Ook het onderhoud van de bestaande infrastructuur is een belangrijk aandachtspunt voor het behoud van de bestaande netwerkcapaciteit. Ook het ingezette materieel, de IT-infrastructuur, de robuustheid van de dienstregeling,... hebben een invloed op de capaciteit. Deze vallen echter buiten de scope van dit Mobiliteitsverslag.

# 3. Binnenvaartnetwerk

Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en goed vertakt waterwegennet. Het Vlaamse waterwegennet is het drukst benutte netwerk van Europa wanneer we de tonnage als maatstaf nemen. Uitgedrukt in tonkilometer kent het netwerk momenteel nog een relatief lage bezettingsgraad. Dit levert over het hele netwerk voldoende ruimte op om een deel van de voorspelde mobiliteitsgroei in Vlaanderen op te vangen. Een essentiële voorwaarde hierbij is het wegwerken van een aantal knelpunten en ontbrekende schakels op infrastructureel en operationeel vlak en het duurzaam inrichten en onderhouden van de infrastructuur.

| Evolutie van het binnenvaartvervoer op de Vlaamse waterwegen (2007-2011) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Ton | 71.526.744 | 71.481.901 | 61.387.534 | 68.597.678 | 72.531.934 |
| Tonkilometer (miljoen) | 4.597,366 | 4.584,290 | 3.872,657 | 4.417,009 | 4.496,168 |
| TEU | 515.977 | 507.769 | 445.636 | 496.703 | 518.004 |
| Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2011 | | | | | |

De capaciteit van de waterweg is afhankelijk van verschillende factoren:

- Diepte en breedte van de vaargeul
- Vrije hoogte onder bruggen
- Sluiscapaciteit
- Bedieningstijden van kunstwerken
- Toegang tot het netwerk – kaaimuren en terminals
- Dichtheid van het netwerk en het belang van de kleine waterwegen erin.

Momenteel is niet alleen de capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten onvoldoende, er doen zich ook enkele bottlenecks of knelpunten voor. Bovendien ontbreken er zelfs bepaalde waterwegen, waardoor het netwerk, vooral in zijn relatie naar de zeehavens toe, niet volledig en homogeen is uitgebouwd.

De sterke toename van het containervervoer noodzaakt op bepaalde verbindingen tot het verhogen van de doorvaarthoogte onder de bruggen om het varen met drie of meer containerlagen mogelijk te maken. Voorname aandachtspunten hierin zijn al de bruggen gelegen op de waterwegen van het TEN-T-kernnetwerk en waarvoor een vrije hoogte van 7,00 m (3 lagen containers) of 9,10 m (4 lagen containers) dient beschikbaar te zijn om containervaart met drie dan wel vier lagen mogelijk te maken.

Een volledige infrastructuur betekent dat de bottlenecks, die leiden tot het slecht functioneren van het netwerk, systematisch weggewerkt worden. Het optimaal functioneren van het waterwegennetwerk ondervindt hinder van een aantal knelpunten en tekortkomingen op het vlak van infrastructuur, die de continuïteit en de betrouwbaarheid van de binnenvaart als transportmodus schaden. Allen hebben impact op de capaciteit.

- Onvoldoende of achterstallig onderhoud waardoor de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer wordt gehinderd en soms bij ernstige schade zelfs gestremd
- Onvoldoende diepgang door het niet tijdig uitvoeren van baggerwerken waardoor het economisch rendabel varen wordt geschaad
- Infrastructurele knelpunten omwille van het feit dat de waterweg nog niet is uitgebouwd volgens de klasse waartoe hij behoort
- Conceptuele knelpunten zoals het ontbreken van een transversale oost-west verbinding en het aansluiten van de kusthavens op het waterwegennet
- Onvoldoende of onaangepaste overslagmogelijkheden
- Onvoldoende brughoogten als gevolg van de explosieve ontwikkelingen met betrekking tot het containervervoer
- Capaciteitsknelpunten tengevolge van het toenemend scheepvaartverkeer en de nog verwachte groei hiervan
- Het voorzien van voldoende basisicapaciteit behelst ook een voldoende ruime bediening van de kunstwerken op de waterwegen
- De scheepvaartbegeleiding en in het bijzonder de scheepvaartsturing die voor een vlot en veilig verkeer moeten zorgen en die bij het ontbreken ervan en gelet op het toenemend scheepvaartverkeer tot een knelpunt kan leiden.

Op het waterwegennet dienen infrastructurele knelpunten verder te worden opgelost zodat een homogeen uitgebouwd netwerk ontstaat. Maar ook de overslagmogelijkheden, bepalend voor de toegankelijkheid van de waterweg, zijn nog onvoldoende aangepast aan de noden van de markt. De diverse netwerken kennen bovendien een onderhoudsachterstand die deze netwerken niet alleen gevoelig maakt voor verstoring maar ook het comfortniveau ervan verlaagt en de duurzaamheid van het netwerk in het gedrang brengt.

Meestal is de sluiscapaciteit een bepalende factor niet alleen voor de capaciteit van de waterweg maar ook voor de verliestijden die worden opgelopen bij het gebruik ervan. Capaciteitsknelpunten doen zich in eerste plaats voor aan de sluizen die onvoldoende vlot het scheepvaartverkeer kunnen verwerken waardoor er wachttijden ontstaan. Op een aantal plaatsen wordt de comfortcapaciteit al overschreden of dreigt ze overschreden te worden als gevolg van de toename van het scheepvaartverkeer. In eerste instantie helpt een uitbreiding van de bedieningstijden en een betere scheepvaartbegeleiding. Een studie naar de effecten van de toename van de scheepvaart op de capaciteit van de waterwegen (2003) geeft echter aan dat er op korte termijn op een aantal waterwegen en locaties enkel een infrastructurele ingreep een oplossing kan bieden.

De capaciteit is ook afhankelijk van het type schepen. 50% van het waterwegennetwerk in Vlaanderen kan alleen bevaren worden door kleine schepen (<600 ton). Bovendien neemt het aantal kleine schepen af waardoor de diversiteit in de totale binnenvaartvloot verdwijnt. Dit heeft gevolgen voor het potentieel van het kleine binnenvaartwegennet.

# 4. Regionaal openbaar vervoer

De capaciteitsknelpunten in het netwerk van De Lijn situeren zich op meerdere domeinen. Capaciteitsproblemen ten gevolge van het materiaal, de voertuigen, *neemt de MORA niet mee in zijn Mobiliteitsverslag*. Bij het regionaal openbaar vervoer doen zich eveneens knelpunten voor die veroorzaakt worden door ontbrekende stukken in het netwerk en verbindingen die niet voldoen aan de vragen van de gebruikers. Deze knelpunten kunnen opgelost worden door netmanagement waarbij voor elk type verbinding een gewenste reissnelheid en frequentie wordt bepaald. Ook dit valt buiten de scope van dit Mobiliteitsverslag.

De infrastructurele capaciteitsproblemen van De Lijn komen overeen met de capaciteitsproblemen die zich voordoen op het wegennet. Op de knelpuntlocaties op het wegennet ondervindt het busvervoer van De Lijn doorstromingsproblemen. Deze doorstromingsproblemen hebben een invloed op de reissnelheden. Een betere doorstroming betekent niet alleen snellere verplaatsingen, maar ook dat De Lijn met dezelfde middelen een hogere frequentie kan aanbieden.

De Lijn heeft in 2009 zijn Mobiliteitsvisie 2020 opgemaakt. Dit document bevat alle door De Lijn noodzakelijk geachte infrastructuurinvesteringen om een kwalitatief systeem van regionaal openbaar vervoer uit te bouwen. In het Vlaamse Regeerakkoord is

opgenomen dat de Vlaamse Regering zich zal baseren op de Mobiliteitsvisie om haar prioriteiten te bepalen.

Onderstaande kaarten geven het verschil weer tussen de werkelijk gereden snelheid en de wensrijsnelheid. Uit de kaarten blijkt dat de knelpunten zich vooral voordoen in stedelijke en grootstedelijke gebieden: Antwerpen, Mechelen, Gent, Brussel, Leuven en in mindere mate Sint-Niklaas, Aalst, Kortrijk en Roeselare.

## Verschil in rijsnelheid en wenssnelheid op de lijnen van De Lijn in 2011

Antwerpen [15]

Limburg [16]

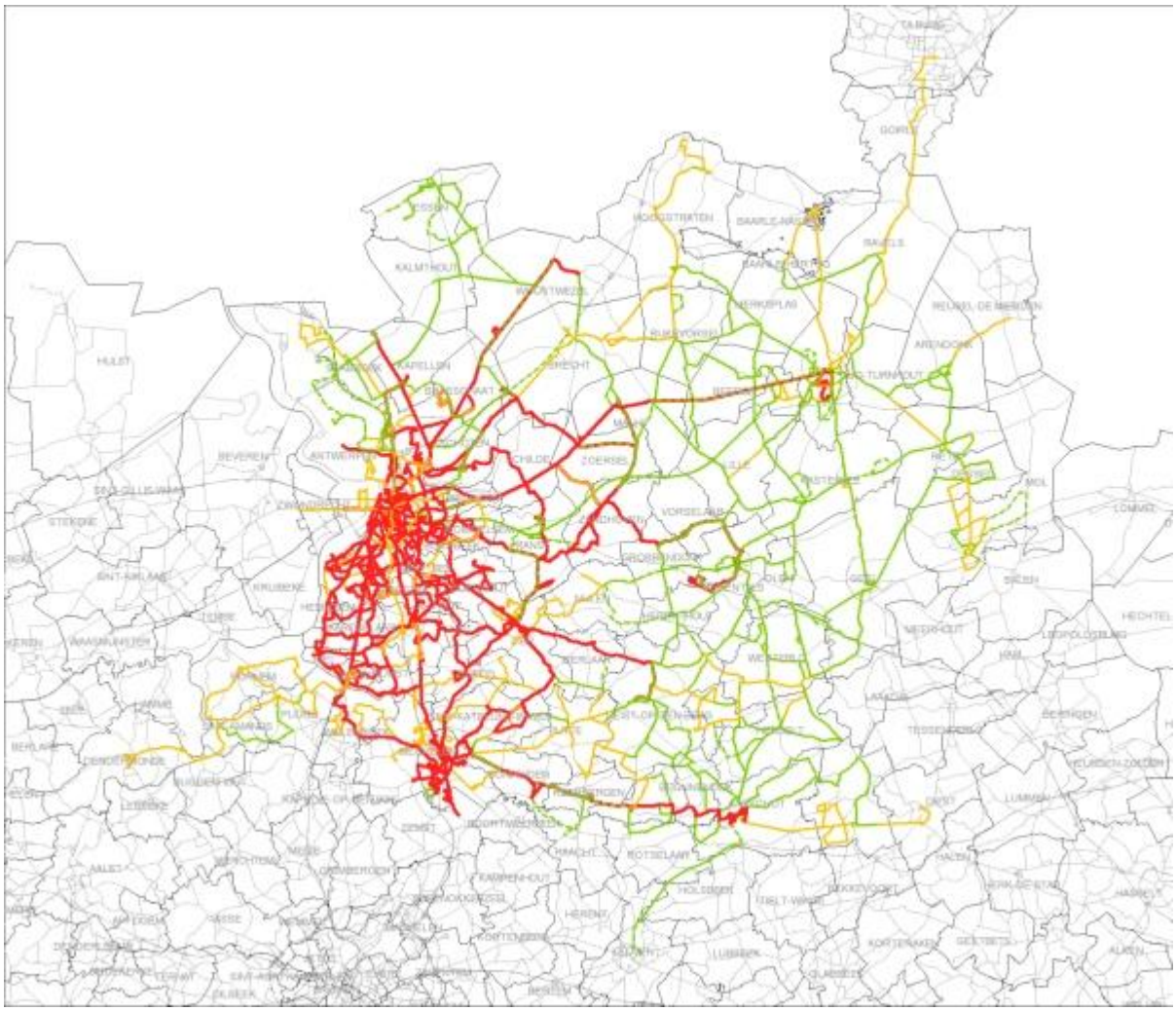
Oost-Vlaanderen [17]

Vlaams-Brabant [18]

West-Vlaanderen [19]

# 4.1.1. Antwerpen

## Verschil in rijsnelheid en wenssnelheid op de lijnen van De Lijn in 2011 - Antwerpen

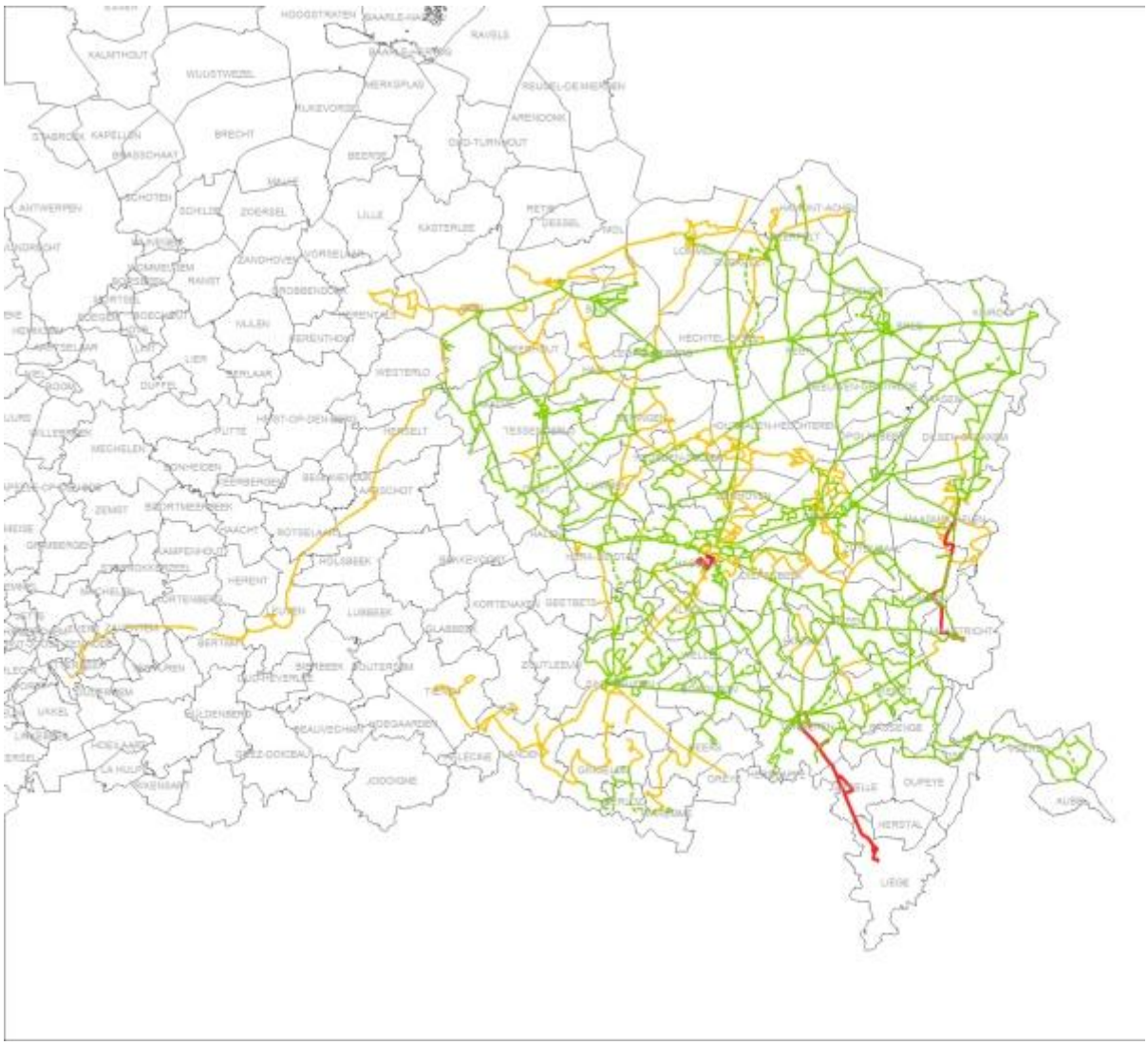


Legende: procentuele afwijking van de wenssnelheid
(berekend obv urenkm)

- minder dan 80%
- tussen 80% en 100%
- 100% of meer

# 4.1.2. Limburg

## Verschil in rijsnelheid en wenssnelheid op de lijnen van De Lijn in 2011 - Limburg

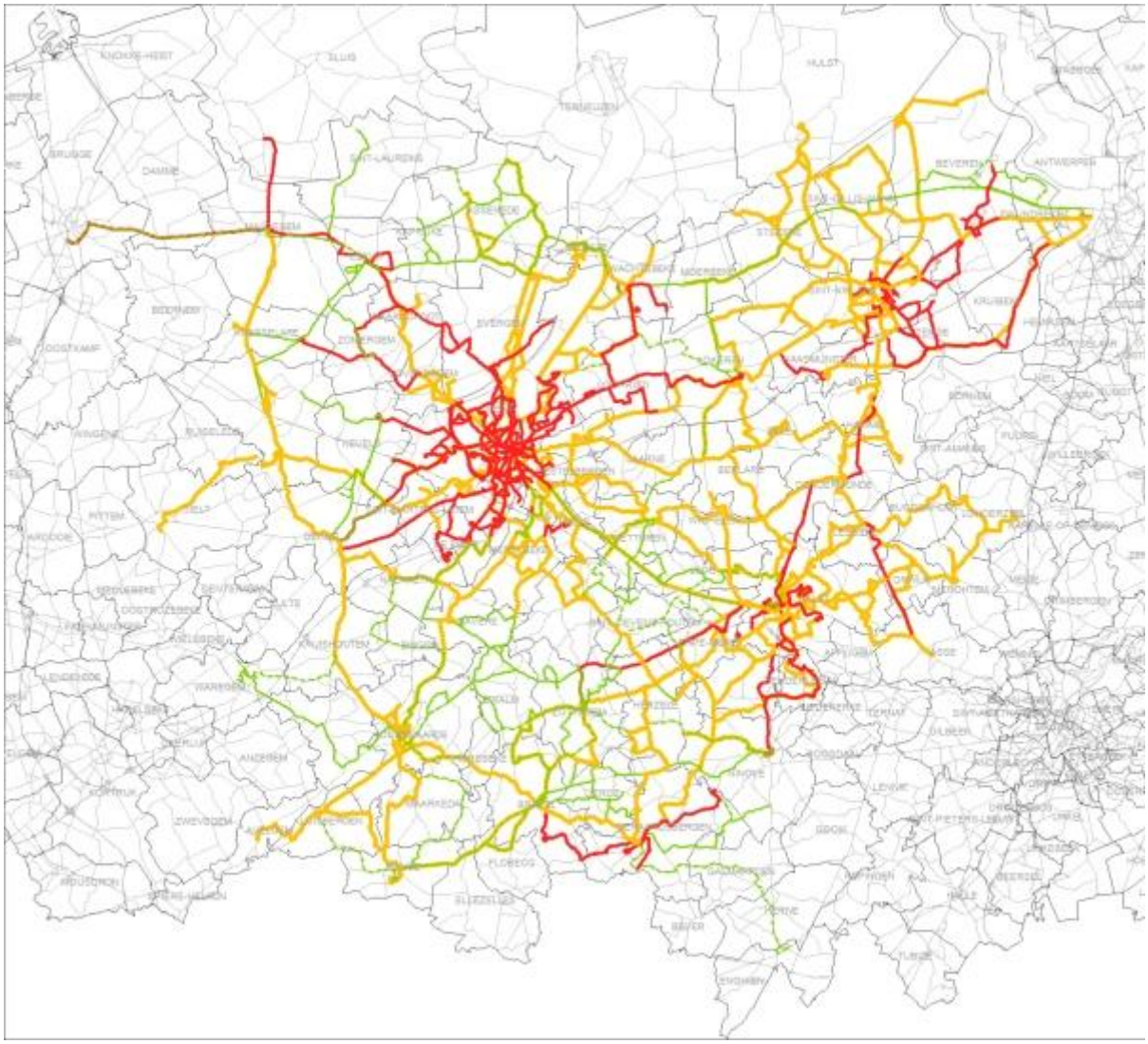


Legende: procentuele afwijking van de wenssnelheid (berekend obv uren/km)

- minder dan 80%
- tussen 80% en 100%
- 100% of meer

# 4.1.3. Oost-Vlaanderen

## Verschil in rijsnelheid en wenssnelheid op de lijnen van De Lijn in 2011 - Oost-Vlaanderen

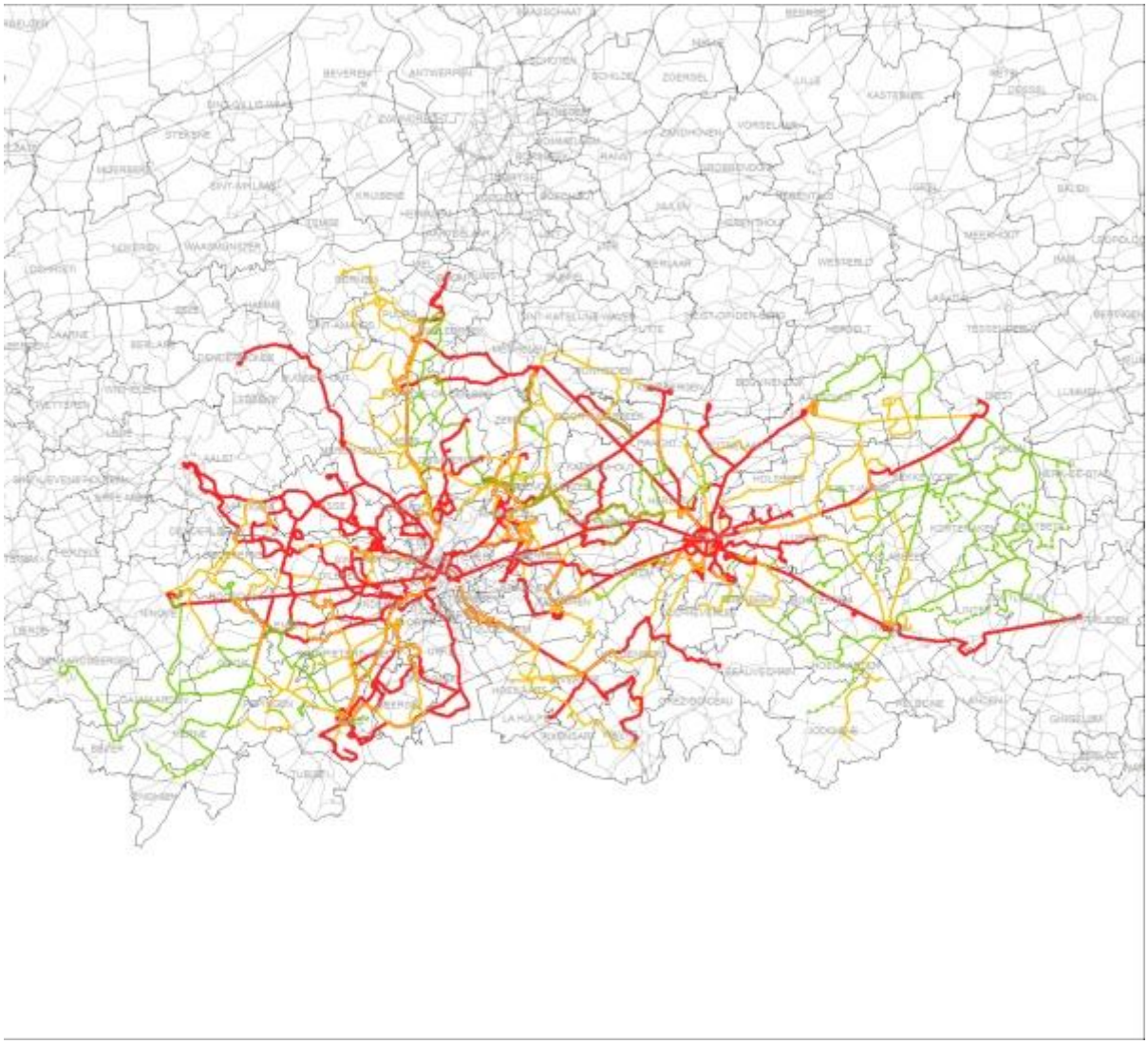


Legende: procentuele afwijking van de wenssnelheid (berekend obv uren/km)

- minder dan 80%
- tussen 80% en 100%
- 100% of meer

# 4.1.4. Vlaams-Brabant

## Verschil in rijsnelheid en wenssnelheid op de lijnen van De Lijn in 2011 - Vlaams-Brabant

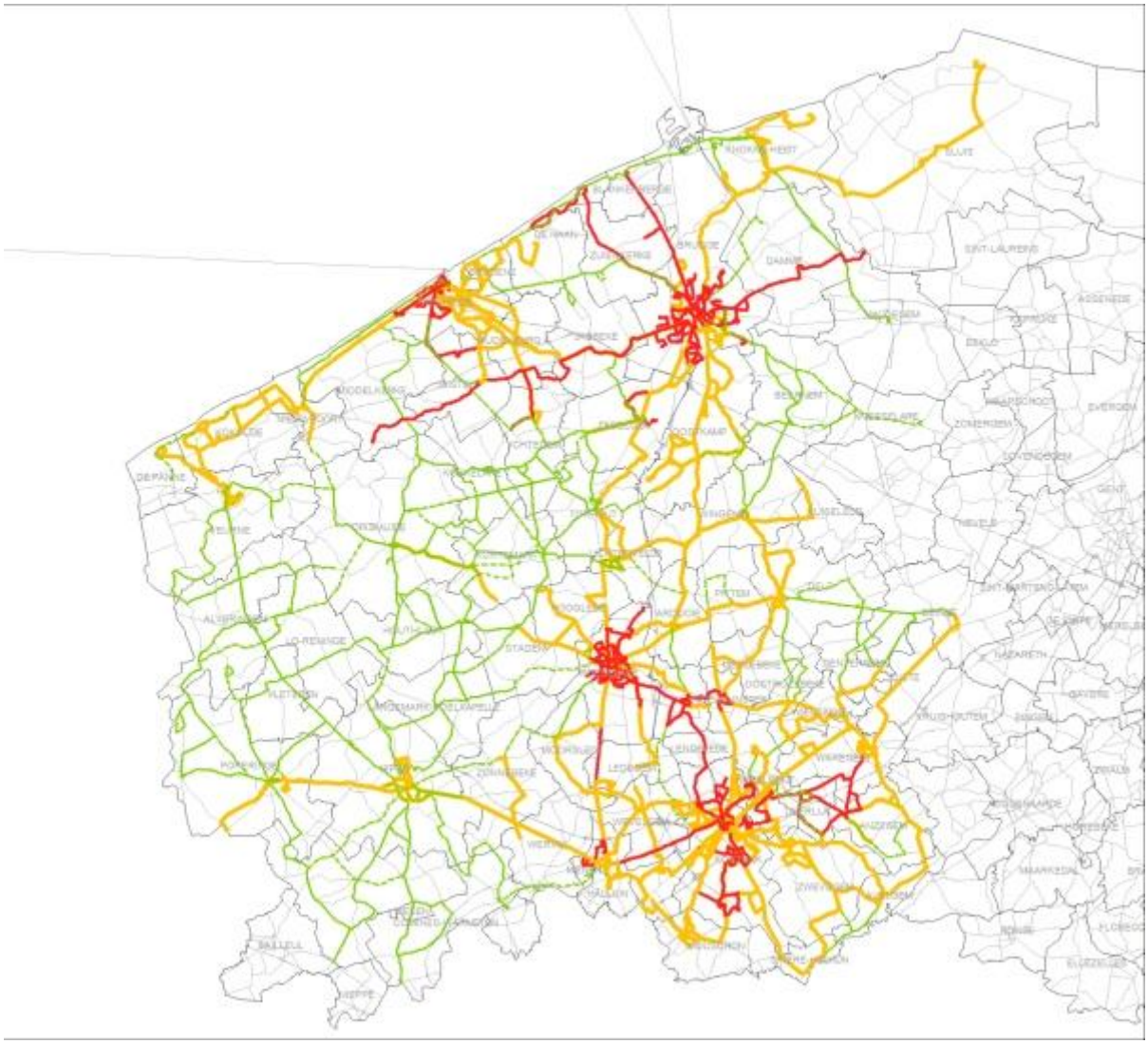


Legende: procentuele afwijking van de wenssnelheid
(berekend obv uren/km)

- minder dan 80%
- tussen 80% en 100%
- 100% of meer

# 4.1.5. West-Vlaanderen

## Verschil in rijsnelheid en wenssnelheid op de lijnen van De Lijn in 2011 - West-Vlaanderen



Legende: procentuele afwijking van de wenssnelheid
(berekend obv uren/km)

- minder dan 80%
- tussen 80% en 100%
- 100% of meer

# 5. Fietsnetwerk

In de vorige paragrafen werd een capaciteitsknelpunt vastgesteld als er een tekort was aan capaciteit door een te hoge vraag. Voor de fietsinfrastructuur bekijkt de MORA capaciteitsknelpunten anders.

Capaciteitsknelpunten door een te hoge vraag zijn voor de fiets beperkt. Uitzonderingen daarop zijn steden, zoals Gent en Leuven, die een zeer hoog fietsgebruik kennen, waarbij de grote hoeveelheid fietsers op piekmomenten een belemmering kunnen zijn voor de medefietsers en de andere weggebruikers. Ook elders kan een te hoog gebruik op bepaalde tijdstippen, zoals het begin- en einduur van scholen, leiden tot tijdelijke capaciteitsproblemen op fietspaden en wegen. De normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen [20] voor hoofdfietsassen en fietspaden in de buurt van schoolomgevingen houden hiermee onvoldoende rekening en *zijn niet ruim genoeg gedimensioneerd*.

Een aandachtspunt voor het beleid is echter dat de meeste fietspaden onder hun capaciteit worden gebruikt. Zeker in stedelijke en voorstedelijke gebieden vindt de MORA dit een aandachtspunt voor het beleid. Op deze locaties speelt de fiets zeker een rol in het aanbieden van oplossingen voor problemen op andere netwerken. Het potentieel is bovendien erg groot. Uit het OVG 4.2 blijkt dat van de in- en uitgaande verplaatsingen in grootstedelijk gebied (Gent & Antwerpen) ruim 80% met de wagen gebeurt. Het aandeel van de fiets bedraagt slechts 4%. Van de in- en uitgaande verplaatsingen in regionaal stedelijk gebied (overige centrumsteden) gebeurt 83% met de wagen, en slechts 6% te voet of met de fiets. Door werk te maken van fietssnelwegen naar de stedelijke gebieden, kunnen ook deze regio's beter bereikbaar worden met de fiets.

Veel potentiële fietsers geven aan dat ze de fiets willen gebruiken om hun werkplek te bereiken, maar dat ze niet weten hoe omdat bestaande routes zijn verscholen en soms onvindbaar zijn voor beginnende fietsers. Er ontbreekt een degelijke signalisatie op maat van het fietsverkeer. Door een hoger fietsgebruik zullen de gemaakte investeringen ook beter renderen.

Voor de fiets hanteert de MORA als knelpunt dat de fietspaden en het netwerk niet voldoen aan de vereisten van de gebruikers. De fietsers vragen kwaliteitsvolle fietspaden. Dit houdt in dat bij de aanleg van fietsinfrastructuur rekening wordt gehouden met volgende factoren:

- Het netwerk vormt een samenhangend geheel en geeft aansluiting op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben;
- Het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming
- De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen;
- De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers;
- De voorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

Door een gewijzigd beleid met meer aandacht voor het fietsgebruik, zijn de normen voor de aanleg van fietspaden gewijzigd. Een groot deel van de bestaande fietspaden voldoen daardoor niet aan de huidige kwaliteitseisen die zijn vastgelegd in het Vademecum Fietsvoorzieningen. Zo blijkt dat in de zomer van 2011 ongeveer 37% van de fietspaden langs de gewestwegen voldoet aan deze richtlijnen [21] uit het Vademecum. Omdat dit de eerste keer is dat dit wordt nagegaan, is nog geen trendanalyse mogelijk. Naast de andere criteria voor de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in het Vademecum is ook luchtkwaliteit een mogelijk kwaliteitscriterium bij de investeringsbeslissing over nieuwe infrastructuur. Bovendien houdt het Vademecum te weinig rekening met de opkomst van elektrische fietsen, bakfietsen en fietskarren die andere kwaliteitseisen stellen aan de infrastructuur.

De onderhoudstoestand van de fietspaden geeft wel een positieve tendens aan. Tweejaarlijks inspecteert het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de fietspaden langs de gewestwegen aan de hand van zes parameters: belemmerde waterafvoer, overgroeiing, obstakels, lokale onvlakheden, globale onvlakheden en langse gebreken. Deze parameters worden gecombineerd tot een globale parameter die de algemene onderhoudstoestand weergeeft: ongeveer 85% van de fietspaden langs gewestwegen bevindt zich in goede tot uitstekende onderhoudstoestand in 2011.

Globale parameters voor het onderhoud van fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen (in %)

| | Uitstekend | Goed | Voldoende | Slecht | Zeer slecht |
|---|---|---|---|---|---|
| 2011 | 75,2 | 9,6 | 5,1 | 4,1 | 6,1 |
| 2009 | 75,1 | 9,8 | 5,5 | 3,7 | 5,8 |
| 2007 | 72,1 | 11,0 | 5,8 | 4,4 | 6,7 |

Bron: AWV, in Mobiliteitsbrief april 2012

# 6. Pijpleidingennetwerk

In België blijft het vervoer via pijpleiding al meer dan vijf jaar constant op 1,5 miljard tonkilometer. Voor het Vlaamse grondgebied zijn geen cijfers beschikbaar.

Het netwerk is beperkt in omvang, in vergelijking met het wegennetwerk. Bovendien laten de leidingen zodra ze geïnstalleerd zijn weinig flexibiliteit toe op het gebied van debiet, af te leggen traject en te vervoeren product.

De sterkte van het netwerk is dat het een verbinding vormt tussen (petro)chemische clusters. Het aanleggen van nieuwe leidingen is niet evident aangezien de ondergrond op een aantal belangrijke verbindingen al verzadigd is. Om het netwerk te kunnen uitbreiden en voor verbindingen te zorgen tussen de economische clusters, is er een faciliterende rol voor de overheid nodig. Specifiek ontbreken er reservatiestroken voor ondergrondse leidingen en speelt de modus "pijpleidingen" een ondergeschikte rol in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

# Hoofdstuk 4
# Vaststellingen en conclusies

De MORA stelt vast dat het huidige investeringsbeleid op het vlak van infrastructuur vooral gericht is op het realiseren van de infrastructuurprojecten die zijn vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) in 1998, waarop het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 en de Vlaamse TENT-T-voorstellen zijn gebaseerd. Ondertussen is de link tussen de visie van het RSV om de ontbrekende schakels te definiëren en het infrastructuurbeleid op het terrein vervaagd. Bovendien is het aantal gerealiseerde en gestarte projecten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 15 jaar later zeer beperkt.

Het infrastructuurbeleid zoals we dit vandaag kennen en de afwegingen die aan de basis liggen voor het bepalen van investeringsprioriteiten zijn onderbouwd op basis van technische criteria en analyses. Deze methodieken om te komen tot een meer geobjectiveerd investeringsbeleid voor mobiliteitsinfrastructuur betekenen, in vergelijking met een tiental jaar geleden, een vooruitgang voor de efficiëntie van het beleid en zijn zonder twijfel noodzakelijk.

Maar de MORA stelt ook vast dat het infrastructuurbeleid vertrekt vanuit een puur modale benadering. Investeringsplannen worden voor iedere modus afzonderlijk opgemaakt. Binnen iedere modus worden nog specifieke verdelingen en evenwichten nagestreefd zoals een provinciale verdeling. Op die manier krijgen we voor de verschillende modi afzonderlijke prioriteitenlijsten of korven, waarvan sommige, zoals deze voor de weginfrastructuur, ondertussen bijna 15 jaar quasi onveranderlijk vastliggen.

Vooralsnog ontbreekt het aan een werkelijk gecoördineerde en geïntegreerde aanpak tussen de verschillende infrastructuurnetwerken, hoewel hier volgens de MORA grote efficiëntiewinsten zijn te maken.

Dikwijls is niet meer duidelijk hoe de investeringsprioriteiten tot stand zijn gekomen, wat de werkelijke kosten en baten zijn, hoe de strategische keuzes zijn bepaald en door wie. In veel gevallen is ook moeilijk te achterhalen welke toetsingen zijn gemaakt en in welke mate de strategische keuzes maatschappelijk zijn afgetoetst. Bovendien is het niet evident om de maatschappelijke noodzaak van prioritaire investeringsprojecten te achterhalen en in te schatten. Daardoor wordt het gebrek aan transparantie in de huidige benadering een knelpunt. Transparantie helpt mee het maatschappelijk draagvlak vormen en in stand houden.

We zien dat de vooropgestelde timing en realisatietermijn van tal van infrastructuurprojecten om diverse redenen, waaronder ook budgettaire en onvoldoende draagvlak, moeilijk of niet is gehaald.

De MORA stelt vast dat het succes van infrastructuurprojecten ook afhangt van de implementatie en de kwaliteit van flankerende maatregelen. Ook hier is een geïntegreerde aanpak een sleutelelement.

Veel heil wordt verwacht van formules van alternatieve financiering (bijvoorbeeld door middel van PPS) om grote infrastructuurprojecten te realiseren. Gegeven ook de huidige economische toestand en de beperkte groeiverwachtingen willen we enkele kanttekeningen plaatsen bij de grote verwachtingen hieromtrent.

De Mobiliteitsraad heeft al meermaals aangeven dat het substantieel investeren in mobiliteitsinfrastructuur op zich een goede zaak is en een maatschappelijk-economische meerwaarde oplevert.

Toch is de MORA bezorgd dat door de alsmaar toenemende beschikbaarheidsvergoedingen als gevolg van de PPS-projecten, de meerjarenplanningen voor de reguliere infrastructuurinvesteringen in het gedrang zouden kunnen komen. Met andere woorden dat de beleidsruimte in de komende jaren en legislaturen te beperkt zal blijken voor de uitvoering van andere belangrijke infrastructuurprojecten. Een beschikbaarheidsvergoeding betekent een 'gewicht' dat men meeneemt voor de volgende jaren dat de beleidsruimte hypothekeert. Dit is een probleem aangezien er op alle infrastructuurnetwerken capaciteitsknelpunten te detecteren zijn die een oplossing vergen.

# Hoofdstuk 5
# Aanbevelingen

## 1. Gedragen infrastructuurinvesteringsbeleid vraagt keuze

De MORA erkent dat de huidige economische en budgettaire context niet toelaat om de verwachtingen van het middenveld in het Pact 2020, zijnde de realisatie van tweederde van de missing links over de weg tegen 2014, uit te voeren. Gegeven de geschetste economische en budgettaire context en gegeven de vastgestelde capaciteitsknelpunten op de netwerken, zullen gerichte en onderbouwde keuzes van investeringsprojecten noodzakelijk zijn en zal selectiviteit bij toekomstige infrastructuurinvesteringen onvermijdelijk zijn. De MORA wil met deze aanbevelingen aangeven welke elementen de stakeholders willen inbrengen in dit proces.

Een eerste succesfactor voor een gedragen investeringsbeleid is de ontwikkeling van een ruimtelijke visie die het aantal verplaatsingen minimaliseert door een doordacht locatiebeleid. Binnen deze ruimtelijke visie kan het mobiliteitsbeleid de prioritaire infrastructuurprojecten bepalen.

Een doordacht investeringsbeleid lost de capaciteitsknelpunten van de verschillende verkeersnetwerken op. Deze oplossingen zijn niet noodzakelijk binnen dezelfde modus te zoeken. Een strategisch investeringsbeleid weegt oplossingen af binnen en over de modi heen om tot de maatschappelijk meest optimale oplossing te komen.

De MORA opteert ervoor om capaciteitsknelpunten te definiëren door infrastructuurbeheerders en gebruikers (zie hoofdstuk "druk op de capaciteit"):

- Voor de weg: *verzadigingsgraad van wegvakken*
- Voor het spoor: *verzadigingsgraad van baanvakken*
- Voor de waterweg: *comfortcapaciteit* van kunstwerken en het voldoen van het netwerk aan de TEN-T-normen
- Voor het stedelijk en regionaal tram- en busvervoer: *afwijking tussen werkelijk gereden snelheid en wensrijsnelheid*
- Voor de fiets: conformiteit en volledigheid van het netwerk (voldoen aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen [20])

Infrastructuurprojecten moeten passen binnen een duidelijke strategische visie op mobiliteit. Het succes van deze infrastructuurprojecten zal in grote mate afhangen van de wijze waarop ze gekaderd zijn in het ruime mobiliteitsbeleid en ze ondersteund worden

door een doordacht flankerend beleid. Dit flankerend beleid vraagt ook een integratie met andere beleidsniveaus. De MORA [22] focust zich op de strategische investeringsprojecten. Dit zijn de projecten die nodig zijn voor het realiseren van de strategische visie.

Gezien het langetermijneffect van een ruimtelijk beleid en de realisatietermijn van investeringsprojecten acht de MORA het wenselijk dat de Vlaamse Regering op regelmatige tijdstippen de lijsten van niet-gestarte infrastructuurprojecten heroverweegt. Deze heroverweging kan best gekoppeld worden aan de opmaak en herziening van de Vlaamse ruimtelijke visie en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. In ieder geval vindt de MORA een herziening maximaal om de 15 jaar wenselijk. Om tot een duurzaam draagvlak te komen ziet de MORA drie noodzakelijke stappen in het proces van maatschappelijke betrokkenheid:

- Vroegtijdig informeren van het middenveld;
- Tijdig consulteren;
- Op het gepaste moment overleggen.

Om het maatschappelijk debat te onderbouwen is een monitoring en ex-post evaluatie van de lopende en afgewerkte infrastructuurwerken nodig.

De MORA is ervan overtuigd dat technische behoefteanalyses om te komen tot strategische beleidsprioriteiten voor infrastructuur een noodzakelijk segment zijn in het infrastructuurbeleid en de beleidsprocessen. De huidige technische analyses zijn een belangrijke vooruitgang in het onderbouwen van het infrastructuurbeleid. Het voorleggen van deze resultaten aan het middenveld zou een belangrijke meerwaarde betekenen voor het draagvlak. Bovendien kan het middenveld naar zijn achterban de projecten beter technisch duiden.

Gegeven de vaststelling dat de huidige methodieken om strategische beleidskeuzes te bepalen aan transparantie inboeten (met een onduidelijke rol van het middenveld) en er omwille van maatschappelijk en budgettaire redenen keuzes zullen moeten gemaakt worden, is de MORA van oordeel dat het toevoegen van een maatschappelijke invalshoek aan het proces voor het vastleggen van prioriteiten, een meerwaarde kan betekenen voor de efficiëntie en de gedragenheid van het investeringsbeleid.

De MORA wil vanuit het middenveld een aantal sleutelelementen of criteria aangeven om mee in rekening te brengen (naast de bestaande behoefteanalyses) bij de afweging van investeringsprioriteiten.

# 2. Maatschappelijke criteria

Als de Vlaamse Regering draagvlak zoekt bij het middenveld over strategische infrastructuurprojecten, zal ze het middenveld de mogelijkheid moeten bieden om de maatschappelijke impact van de projecten te kunnen schatten. Dat kan door achterliggende informatie aan te leveren over sleutelelementen en criteria. Deze criteria kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief zijn en moeten de mogelijkheid bieden om het nut en de noodzaak van projecten af te wegen.

Het uitgangspunt bij het bepalen van de criteria is dat de investering een oplossing moet bieden voor een capaciteitsknelpunt. Het oplossen van het knelpunt betekent dat er een belangrijke verbetering zal moeten optreden in minstens één van de *mobiliteitsdoelstellingen uit het Mobiliteitsdecreet*. Het potentieel van het project moet zowel bepaald worden per schaalniveau als per modus. Ook de impact op het goederen- en /of personenvervoer moet afgewogen worden. Een ander element van maatschappelijk meerwaarde kan zijn om per vervoerscorridor de meest geschikte modus te bepalen per type van verplaatsingen. Andere criteria zijn de maatschappelijk-economische welvaart die het project creëert, het ruimtebeslag van het project, de verwachte rendabiliteit en de betaalbaarheid van het project.

Deze criteria moeten niet noodzakelijk wetenschappelijk exact worden aangeleverd om een goed maatschappelijk debat mogelijk te maken. Het proces waarbij er met de verschillende stakeholders en middenveldorganisaties naar consensus gestreefd wordt, accentueert de belangrijkste factoren. De MORA ziet het als zijn opdracht om dit proces op kwalitatieve wijze te onderbouwen en de ingenomen standpunten te duiden en te verklaren, opdat deze maatschappelijke beoordeling een meerwaarde zou betekenen voor het beleidsproces.

Deze maatschappelijke invalshoek staat los van de bestaande MKBA's en multicriteria-analyses. Deze zijn immers vooral gericht op individuele projecten en blijken een minder geschikt instrument om op strategisch niveau verschillende projecten op verschillende locaties tegen elkaar af te wegen. Een ander verschil met deze methodieken is dat kwantificering van de criteria belangrijker is.

## Reeks maatschappelijke criteria

Om projecten af te wegen binnen en over de modi heen, vraagt de MORA om een reeks maatschappelijke criteria mee te nemen. De MORA ziet deze afweging niet als een bijkomende procedurele stap, maar als een methodiek om draagvlak te verwerven binnen de bestaande procedures, zoals adviesvragen over strategische beleids- en investeringsplannen. Hieronder een lijst van parameters. De MORA legt geen prioriteit in de volgorde. De criteria moeten als één geheel gelezen worden.

### Bereikbaarheid

Het verzekeren van de bereikbaarheid is één van de strategische doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. De impact op de capaciteit van het netwerk op de congestie en doorstroming is een punt dat mee in overweging genomen wordt door het middenveld om de prioriteit van projecten te bepalen. De beschikbaarheid van de verschillende netwerken voor de ontsluiting van een locatie is hierbij een element van afweging.

### Betaalbaarheid

Indien de maatschappelijke criteria de noodzaak en relevantie van een project hebben aangetoond, staat het middenveld achter de realisatie ervan. De prijs is wel een aandachtspunt. Eén noodzakelijk geacht project mag niet de volledige investeringscapaciteit van het beleid hypothekeren.

## Capaciteit

Het uitgangspunt van de beslissingscriteria is dat het middenveld en/of de overheid een knelpunt vaststelt dat een infrastructuurinvestering vereist. De MORA is zich ervan bewust dat niet alle capaciteitsknelpunten op de netwerken met infrastructuurinvesteringen kunnen en moeten opgelost worden.

De investering die wordt overwogen als oplossing voor het probleem, moet daadwerkelijk het capaciteitsknelpunt oplossen. Gezien de verwachte mobiliteitsgroei is de termijn waarop een knelpunt opgelost blijft eveneens een aandachtspunt (zie criterium Rendabiliteit). Bijkomend aandachtspunt is dat de oplossing geen bijkomende capaciteitsproblemen mag creëren op andere infrastructuurnetwerken of op hetzelfde netwerk op een andere locatie.

## Complementariteit modi

Bij het overwegen van een oplossing verwacht de MORA dat binnen één corridor of gebied wordt gekeken welke verkeersstromen best via welke modus worden vervoerd met aandacht voor overstap en -slag tussen de modi. Het creëren van concurrentie tussen de modi, zonder maatschappelijke meerwaarde, vindt geen draagvlak binnen het middenveld.

De MORA pleit bij het overwegen van een investeringsproject voor goederenvervoer om het comodaliteitsprincipe, waarbij iedere verplaatsing gebeurt door de meest geschikte modus, toe te passen. Dit principe wordt ondersteund door een modal shift omdat gezien de verwachte vervoersgroei een verschuiving van het wegvervoer naar andere modi nodig zal zijn om het vervoer op het wegennet vlot te houden.

Voor de projecten voor personenvervoer pleit de MORA voor het creëren van een modal shift. De creatie hiervan biedt bijgevolg een meerwaarde voor een project.

## Economische groei – welvaart

De sociaaleconomische impact van een project is belangrijk. Vooral de impact van het niet uitvoeren van een project op de tewerkstelling, economische welvaart,... is een aandachtspunt voor het middenveld.

## Goederenvervoer – Personenvervoer

Infrastructuurprojecten kunnen zowel op het goederen- als het personenvervoer een impact hebben. De MORA vraagt om per project aan te geven wat de impact zal zijn op goederen- en personenvervoer en doet geen voorafnames over prioriteit tussen goederen- en personenvervoer.

## Kwaliteit

De gebruiker van de vervoersmodus moet een duidelijke meerwaarde ervaren van het project. Een van de aspecten van kwaliteit is de toegang tot het netwerk.

## Milieu

De impact op milieu kan zowel de impact op de luchtkwaliteit als op de klimaatverandering inhouden. Luchtkwaliteit (fijn stof, NOx,...) heeft vooral een directe, lokale impact die meespeelt in het bepalen van het draagvlak voor het project.

Een ander aandachtspunt bij investeringen is de reductie van CO2. De Vlaamse overheid is verplicht om de klimaatdoelstellingen die de Europese overheid heeft opgelegd, te realiseren. De impact op de CO2–emissie van een project moet zeker meegenomen worden in de overweging.

## Rendabiliteit

Het middenveld vraagt een duidelijk overzicht van de kosten en baten die een project opleveren en op welke termijn deze optreden. De rendabiliteit is ruimer dan enkel een economische rendabiliteit. Hiermee bedoelt de MORA alle langetermijneffecten van het project.

## Ruimtebeslag

De ruimtelijke impact van een project wordt eveneens meegenomen in de overweging. Dit criterium valt binnen de technische criteria die via de mer-procedure worden onderzocht. Voor het middenveld is de impact op de ruimte een belangrijk draagvlakbepalend element.

## Toegankelijkheid

De tweede doelstelling van het Mobiliteitsbeleid is iedereen de mogelijkheid bieden om zich te verplaatsen. Ook deze doelstelling vraagt aandacht bij het bepalen van prioritaire infrastructuurprojecten.

## Verkeersveiligheid

De impact op de verkeersveiligheid moet voor ieder project nagegaan worden. Voor alle projecten is verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.

## Verkeersleefbaarheid

De impact die het project zal hebben op alle aspecten van verkeersleefbaarheid zoals geluid, geur,... is een factor die mee het draagvlak bepaalt.

## Vervoerspotentieel

Gezien de groeiende vraag naar transport en in het kader om vraag en aanbod zoveel mogelijk te matchen, is de grootte van het potentieel een belangrijk aandachtspunt.

# 3. Samenvattend

De MORA pleit voor een verdere realisatie van de nodige infrastructuurprojecten. De Vlaamse Regering mag de ambitie van het realiseren van alle noodzakelijke projecten niet loslaten ondanks moeilijke economische en budgettaire omstandigheden.

De MORA vraagt om in het investeringsbeleid voor infrastructuurprojecten meer aandacht te hebben voor de maatschappelijke meerwaarde die de realisatie van een infrastructuurproject creëert. De inbreng van een meer maatschappelijke invalshoek zal het investeringsbeleid meer doelgericht en gedragen maken.

Om de maatschappelijke impact van strategische investeringsprojecten te kunnen bepalen, suggereert de MORA criteria om nut en noodzaak ervan te bepalen, zowel binnen als over de modi heen. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om het middenveld te informeren over deze criteria bij de afweging van deze projecten. Met die informatie kan het middenveld de maatschappelijke impact schatten en aangeven of er draagvlak is voor de voorgestelde keuzes. De maatschappelijke afwegingen moeten zo vroeg mogelijk in het proces worden geïntegreerd.

Het hanteren van deze criteria brengt een proces op gang dat waardevol is voor de beleidsondersteuning aangezien het feedback geeft vanuit de basis, het een verbeterd zicht geeft op de technische en maatschappelijke haalbaarheid van de projecten en over de wenselijkheid. De Mobiliteitsraad is er van overtuigd dat dit proces de impact van het NIMBY-fenomeen kan verkleinen, de output van het beleidsvoorbereidend werk verhoogt en op termijn het beleidsproces zal versnellen.

De MORA stelt voor dat de Vlaamse Regering regelmatig de lijsten van strategische investeringsprojecten, zoals opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, herbekijkt. De heroverwegingen van deze lijsten kan best gebeuren bij de ontwikkeling van de ruimtelijke visie en op het ogenblik dat er een nieuw beleidsplan over ruimte of mobiliteit wordt opgemaakt. De MORA pleit ervoor om lijsten maximaal 15 jaar zonder herziening te hanteren.

De MORA ervaart een nood aan transparante parameters om regeringsbeslissingen te objectiveren. De MORA stelt voor om voor elk project de beslissing over de uitvoering te objectiveren op basis van nog vast te stellen parameters. De MORA sluit het primaat van de politiek niet uit bij het maken van keuzes maar vraagt wel om deze keuzes naar het middenveld toe transparant te maken en te verduidelijken.

Naast de infrastructuurinvesteringen verwacht de MORA dat de Vlaamse Regering inzet op een flankerend beleid dat de gemaakte investeringen maximaal laat renderen, gekaderd in een algemene ruimtelijke en mobiliteitsvisie.

# Deel 3
# Gedeelde mobiliteit

Het delen van vervoermiddelen is een fenomeen dat de laatste jaren opgang maakt. Gedeelde mobiliteit past in een grotere trend van 'sharing' en 'consudelen' die door marktonderzoekers naar voren wordt geschoven.

In zijn Mobiliteitsverslag 2011 gaf de MORA aan dat we nieuwe antwoorden moeten zoeken om de individuele mobiliteitswensen te verzoenen met de maatschappelijke uitdagingen zoals vergrijzing, congestie, energieschaarste, milieu en stedelijke levenskwaliteit. Dit vereist een beleid dat op een evenwichtige manier stuurt op de bezits- en/of de gebruiksaspecten van de auto en de vervoersalternatieven versterkt.

De MORA ziet met gedeelde mobiliteit een kans om hier op in te spelen. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen bespreekt in voorliggende tekst hoe gedeelde mobiliteit in de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem kan ingebed worden.

In een eerste hoofdstuk maken we enkele algemene beschouwingen. We beschrijven hoe 'gedeelde mobiliteit' past in het totaalaanbod aan vervoersmodi en bespreken de belangrijkste motieven voor gebruikers en vervoersaanbieders.

In een tweede hoofdstuk schetsen we het bestaand aanbod van gedeelde mobiliteit in Vlaanderen en geven, waar mogelijk, een cijfermatige onderbouwing en evolutie.

Een derde hoofdstuk gaat in op de wijze waarop gedeelde mobiliteit inspeelt op beleidsuitdagingen. De MORA schenkt daarbij bijzondere aandacht aan de afstemming met klassiek openbaar vervoer. De opkomst van gedeelde mobiliteit breidt immers niet alleen het bestaande aanbod van vervoermiddelen en –diensten uit, het biedt ook kansen om het klassiek openbaarvervoersaanbod te versterken.

In hoofdstuk 4 formuleert de MORA zijn visie op gedeelde mobiliteit en hoe dit moet opgenomen worden in het Vlaams mobiliteitsbeleid. Op basis van die visie formuleert de Mobiliteitsraad in hoofdstuk 5 beleidsaanbevelingen.

# Hoofdstuk 1
# Algemene beschouwingen

In dit hoofdstuk maken we enkele algemene beschouwingen. We duiden hoe gedeelde mobiliteit zich positioneert tussen het private bezit van vervoermiddelen en collectief openbaar vervoer. Daarnaast worden de belangrijkste motieven om te gaan delen besproken vanuit het perspectief van de reiziger en vervoersaanbieders.

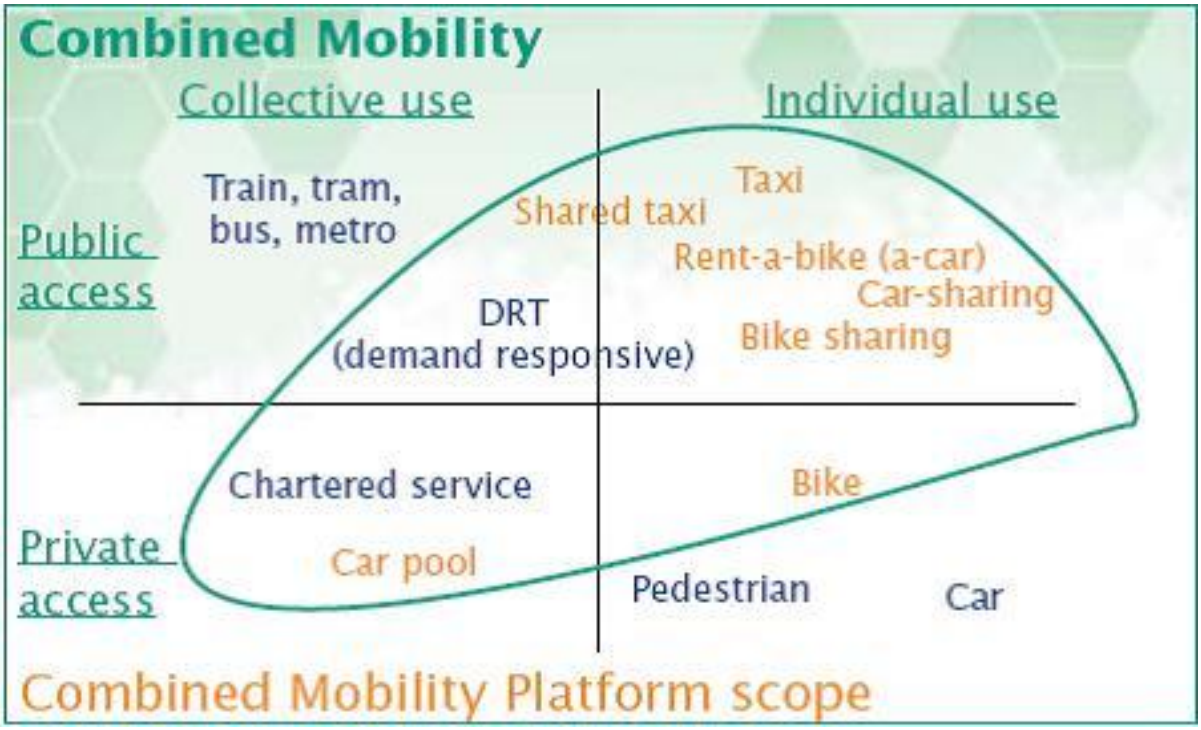
## 1. Duiding van gedeelde mobiliteit

Momenteel manifesteert er zich een maatschappelijke tendens waarbij steeds meer producten en diensten gedeeld worden geconsumeerd. De opkomst van dit collaboratief consumptiepatroon of consudelen wordt aangestuurd door een waardeverschuiving van bezit naar gebruik en wordt gefaciliteerd door nieuwe technologische mogelijkheden. In Vlaanderen komt de gedeelde economie tot uiting in allerlei vormen van gedeeld wonen (gedeelde woningen, kangoeroewonen, cohousing, leefgemeenschappen), gedeeld werken (telewerkcentra), gedeeld tuinieren (samentuinen van Velt) en het delen van reisaccommodatie (via onder andere coachsurfing.org, hospitalityclub.org, airbnb.org, roomorama.org, huisruil en woningoppas).

Ook in de mobiliteitssector worden vervoermiddelen gedeeld aangeboden. Gedeelde mobiliteitsdiensten positioneren zich tussen het private bezit van vervoermiddelen enerzijds en collectief openbaar vervoer anderzijds. Om dit te duiden haalt de MORA onderstaande figuur aan die personenvervoer indeelt op basis van twee essentiële aspecten:

- Toegankelijkheid/beschikbaarheid van de modus: openbaar versus privaat;
- Gebruik van de modus: collectief versus individueel.

## Indeling personenvervoer




Bron: UITP 2011, Becoming a real mobility provider

Tot op heden worden de termen openbaar en collectief vervoer vaak aan elkaar gelinkt of door elkaar vervangen. Het klassiek openbaar vervoer, met vaste haltes en tijdstippen, van De Lijn en de NMBS, koppelt immers publieke toegankelijkheid (beschikbaar voor iedereen) aan collectief gebruik (het voertuig wordt tegelijkertijd gebruikt door meerdere personen).

Tussen openbaar collectief vervoer en individueel privaat vervoer zit een hele gradatie van gedeelde vervoersmodi die verschillen in organisatie en gebruik.

- Taxi, autodelen, fietsdelen: publiek toegankelijk, maar meestal individueel gebruik;
- Carpooling, autocar voor groepsuitstap: niet publiek toegankelijk, maar collectief gebruik;
- Belbus: vraagafhankelijk transport.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen haalt 'gedeelde mobiliteit' in zijn mobiliteitsverslag aan omdat hij ervan overtuigd is dat gedeelde vervoermiddelen, als hybride vorm, bij kunnen dragen tot een dynamisch en innovatief mobiliteitssysteem.

# 2. Motieven tot gedeelde mobiliteit

Zowel vanuit het oogpunt van de reiziger als voor vervoersaanbieders zijn er beweegredenen om te gaan delen.

## 2.1. Motieven voor reiziger

De toegenomen kostprijs verbonden aan wagenbezit en wagengebruik en de steeds grotere aandacht voor de milieuimpact van de huidige mobiliteit zijn belangrijke motieven die de persoonlijke keuze van vervoermiddelen bepalen. Zij worden versterkt door de maatschappelijke waardeverschuiving van bezit naar gebruik die zich ook doorzet in de mobiliteitssector.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen onderscheidt vier groepen van gedeelde mobiliteitsgebruikers: 'Generation Y', ecologisten, 'early adaptors' van de technologie verbonden aan gedeelde mobiliteit en de prijsbewuste consument.

Door de motivaties te koppelen aan duidelijke gebruikersprofielen, wordt getracht de motivaties scherper te stellen. Deze onderverdeling streeft geen volledigheid na en in de realiteit zullen mengvormen optreden van de onderscheiden groepen.

### Generation Y

Onze sociale status ondergaat momenteel een paradigma shift waarbij iets bezitten steeds meer plaatsmaakt voor 'toegang hebben tot', 'gebruiksgemak' en 'beleving en ervaring'. Dit fenomeen wordt vaak verbonden met de 'Generation Y'.

Het sociale belang van mobiliteit, en voornamelijk de auto, is aan het veranderen. Gold het bezit van een eigen wagen voor vroegere generaties nog als hét expressiemiddel van vrijheid, dan vult de 'Iphone-generatie' dit vandaag liever in aan de hand van mobiele communicatie en efficiëntie. Smartphones, tablets, laptops enzoverder krijgen de voorkeur als middel voor zelfexpressie boven de auto.

### Ecologisten

Ingegeven door een steeds grotere bezorgdheid om de negatieve milieueffecten die onze mobiliteit genereert, schuiven organisaties, bedrijven en consumenten gedeelde mobiliteit vandaag als een milieuvriendelijke oplossing naar voren. Het delen van vervoersmodi steunt immers op het idee dat men niet telkens uit gewoonte hetzelfde (vervuilende) vervoermiddel gebruikt dat men bezit maar impliceert dat men zich minder verplaatst, reizen beter plant en vaker andere vervoermiddelen gebruikt.

### Early adaptors technologie

Hedendaagse technologische ontwikkelingen spelen een belangrijke rol in de opkomst en adaptatie van gedeelde mobiliteitsdiensten. Technologie geldt als een belangrijke

facilitator omdat het delen van vervoersmodi- en diensten toegankelijker en interessanter maakt dan voorheen.

De opkomst van het mobiele internet op smartphones en tablets (met GPS-functionaliteiten) maakt het mogelijk om reisinformatie real-time te raadplegen. Dit biedt niet alleen kansen voor het klassiek openbaar vervoer maar faciliteert ook de adaptatie van nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten. Gebruiksvriendelijke interfaces die met allerlei algoritmen modi en gebruikers matchen, stellen het gebruiksgemak voor de reiziger centraal. Ook geïntegreerde elektronische vervoersbewijzen zijn een laagdrempelige manier om reizigers aan te spreken.

Uit de ICT-enquête [23] van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie bij bijna 6.000 landgenoten blijkt dat vijfenveertig procent van de internetgebruikers de laatste drie maanden mobiel heeft gesurft (FOD Economie, 2012). Volgens de adoptiecurve van nieuwe technologische toepassingen valt het aantal tablet-gebruikers in België onder de 'early adopters' en heeft het aantal smartphone-gebruikers al het niveau van de 'early majority' bereikt. Onderzoeksbureau IDC voorspelt dat bijna 50 procent van de Belgen in 2013 een smartphone zal hebben.

Dit zorgt ervoor dat een steeds groter aantal reizigers de beschikbaarheid en reisinformatie van gedeelde vervoersmodi real-time zal kunnen opvragen. Dit kan de adaptatie van nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten verder doen stijgen.

### Prijsbewuste consument

Naast de technologie en het veranderende waardenpatroon is ook de stijgende kostprijs verbonden aan het bezit van een vervoermiddel een belangrijke motivatie om gebruik te maken van gedeelde vervoermiddelen.

Zo gebruiken de meeste individuele autobezitters hun auto weinig in verhouding tot de tijd en de kosten die ze erin investeren. De autodeler betaalt enkel bij gebruik, hij/zij hoeft geen wagen aan te schaffen en de kosten worden verdeeld. Maar ook het hoge aantal fietsdiefstallen en de kosten verbonden aan het bezit en onderhoud van een eigen diefstalveilige fiets, blijkt voor fietsers een motivatie om over te schakelen op een fietsdeelsysteem.

## 2.2. Motieven voor dienstverlener

Openbaarvervoerbedrijven en private actoren voelen de noodzaak om in te spelen op de hogere en steeds gedifferentieerdere kwaliteitsverwachtingen van verschillende groepen gebruikers. Openbaarvervoerbedrijven zien in de opkomst van gedeelde mobiliteitsdiensten mogelijkheden om hun performantie en marktaandeel te verhogen. Maar ook private actoren grijpen deelsystemen aan om potentieel nieuwe klanten te werven.

UITP (International Association of Public Transport) lanceerde in april 2011 het 'Combined Mobility Platform' om openbaarvervoermaatschappijen de voordelen van gedeelde mobiliteitsdiensten te duiden en om aan te tonen welke vervoersmodi ontbreken in hun productportfolio. Zij beklemtonen dat het klassiek openbaar vervoer, met vaste

haltes en tijdstippen, en de gedeelde mobiliteitsdiensten elkaar niet als concurrenten moeten aanzien maar een wederzijds voordelige samenwerking moeten vooropstellen. Gedeelde vervoermiddelen mogen niet als een aparte uitbreiding worden beschouwd maar als een integraal onderdeel van het mobiliteitsassortiment. UITP lanceerde daarom het begrip 'gecombineerde mobiliteit' dat wordt gedefinieerd als 'het resultaat van openbaar vervoer in synergie met andere modi zoals autodelen, taxi's, fietsen enzoverder...'

Ook private spelers zoals autoleasemaatschappijen en autoconstructeurs zien potentieel in het gedeeld aanbieden van vervoermiddelen. Onder meer BMW, met DriveNow, Volkswagen, met Quicar, en Daimler AG, met Car2Go, zien autodeelsystemen als een opportuniteit om zich duurzaam te profileren en om potentieel nieuwe klanten te laten kennismaken met het volledige spectrum aan vervoermiddelen die ze aanbieden.

# Hoofdstuk 2
# Groeiend aanbod aan diensten gedeelde mobiliteit

Deeltaxi's en systemen voor autodelen en fietsdelen zijn geen recente ontwikkelingen. Toch zet zich momenteel een belangrijke vernieuwing door. Door de symbiose tussen nieuwe technologische toepassingen en verschillende gedeelde vervoersmodi ontstaat een dynamiek die leidt tot een innovatief mobiliteitssysteem.

In dit hoofdstuk halen we een reeks gedeelde modi en mobiliteitsdiensten aan die elk op een specifiek onderdeel van het mobiliteitsgebeuren inspelen. De MORA heeft ervoor gekozen om deze ontwikkelingen samen te behandelen omdat zij een stand van zaken geven van het groeiend aanbod aan diensten van gedeelde mobiliteit in Vlaanderen.

## 1. Autodelen

Autodelen is een vorm van transport waarbij meerdere personen om beurt gebruik maken van één of meer gezamenlijke auto's. Dit kan zowel door de partijen onderling geregeld zijn, als door een autodeelaanbieder.

### 1.1. Autodelen via autodeelaanbieders

Autodelen via een autodeelaanbieder is een mobiliteitsdienst waarbij een aantal wagens voor de leden op vaste standplaatsen in een stad of gemeente worden ter beschikking gesteld. In de meeste publieke autodeelinitiatieven heeft de wagen een vaste standplaats. In het buitenland duiken ook systemen op waarbij auto's op verschillende stations kunnen geparkeerd worden en niet enkel op de vertrekplaats. Hierdoor zijn ook one-way-trips mogelijk. Car2Go werkt volgens dit principe in Ulm, Hamburg, Amsterdam en Austin.

In Vlaanderen zijn momenteel twee spelers actief: Cambio dat over een nationaal netwerk beschikt en Zencar dat momenteel enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest operationeel is.

#### Cambio

Cambio richt zich tot personen (particulier) en bedrijven en organisaties (business) die een wagen nodig hebben op een niet- of minder regelmatige basis.

In België is Cambio regionaal opgesplitst in 3 entiteiten waarvan de regionale openbaarvervoermaatschappij telkens mee aandeelhouder is. In Vlaanderen is De Lijn de

meerderheidsaandeelhouder binnen Cambio Vlaanderen. Partners van de overkoepelende nationale organisatie zijn Taxistop, VAB, Cambio Duitsland en de NMBS-holding.

Cambio ziet de BTW-regeling van 21 % op autodelen als een hinderpaal en pleit om dit terug te brengen tot 6 % zoals nu al geldt voor het openbaar vervoer.

| Cambio Vlaanderen | |
|---|---|
| Vandaag | |
| Aantal gebruikers | 4724 (1 juni 2012) |
| Aantal particulieren | 3309 (1 juni 2012) |
| Aantal zakelijk gebruikers | 1415 (1 juni 2012) |
| Abonnement/dagpas? | Alle gebruikers zijn abonnees, dagpassen zijn niet van toepassing. Door het gebruik van poolkaarten is het exacte aantal gebruikers niet meer gekend. |
| Gezinssamenstelling gebruikers? | 70% single of koppel zonder kinderen, 30% met inwonende kinderen of andere inwonende gezinsleden |
| Geslacht gebruikers? | Mannen=55,2% en Vrouwen=44,8% |
| Leeftijdscategorie gebruikers? | 19-25=3,8%<br>26-39=45,3%<br>40-49=22,4%<br>50-64=24,1%<br>65+=4,4% |
| Aantal ritten per dag | Varieert van gebruiker tot gebruiker, doelgroep gebruikt wagen slechts sporadisch, niet meerdere keren per dag. Wagens worden relatief vaak gebruikt, varieert van stad tot stad en van standplaats tot standplaats. Pieken tijdens de avond en in de weekends, al kan dit patroon ook doorbroken worden op standplaatsen waar een grote concentratie aan zakelijke gebruikers is. |
| Infrastructuur | |
| Aantal wagens | Antwerpen = 48, Brugge = 6, Diest = 2, Genk = 2, Gent = 59, Hasselt = 7, Kortrijk = 2, Leuven = 28, Lier = 3, Mechelen = 9, Mortsel = 2, Oostende = 6, Sint-Niklaas = 3, Turnhout = 3, Zwijndrecht = 1 |
| Aantal standplaatsen | Antwerpen = 15, Brugge = 5, Diest = 2, Genk = 2, Gent = 26, Hasselt = 5, Kortrijk = 2, Leuven = 11, Lier = 2, Mechelen = 5, Mortsel = 1, Oostende = 5, Sint-Niklaas = 3, Turnhout = 3, Zwijndrecht = 1, |
| Toekomst | |

| | |
|---|---|
| Uitbreiding aantal standplaatsen | Roeselare (juni 2012)<br>Aalst (september 2012)<br>Dendermonde (september 2012) |
| Uitbreiding in aantal steden | In elke Cambio-stad wordt het aanbod voortdurend uitgebreid om gelijke tred te houden met het stijgend gebruik in de desbetreffende stad. |
| Systeemkosten | |
| Is er inbreng van gemeenten/steden/openbaarvervoersmaatschappijen? | In grotere steden wordt geen financiële inbreng verwacht en beperkt de bijdrage van de stad zich tot het ter beschikking stellen van de standplaatsen en de eventuele deelname in communicatie. In kleinere steden wordt de stad gevraagd zich garant te stellen voor een zekere minimumafname (d.w.z. wanneer tijdens de opstartfase de wagens niet voldoende gebruikt worden, moet de stad in kwestie het tekort bijvullen).<br>Inbreng van De Lijn: communicatie via de eigen kanalen en een beperkt extra communicatiebudget. |
| Zijn er reclame-inkomsten? | Geen reclame-inkomsten - niet ingezet voor publicitaire doeleinden. |
| Verschil in gebruik bij intermodale knooppunten? | In bijna elke Cambio-stad is de stationsomgeving de omgeving met het grootste aanbod aan deelauto's. Cf. Gent, Antwerpen, Leuven enzoverder waar zich een sterke concentratie aan standplaatsen en wagens bevindt in de stationsomgeving.<br>28% van de particuliere gebruikers stelt af en toe een wagen te gebruiken in een andere Cambio-stad (impliciet: en dus met het openbaar vervoer naar deze andere stad te gaan), dit gegeven vertoont een stijgende tendens doorheen de jaren.<br>Cambio-gebruikers geven aan minder met de wagen te rijden en meer gebruik te maken van o.a. fiets en openbaar vervoer. De meerderheid van de Cambio-gebruikers (particulier) zijn ook frequente openbaarvervoergebruikers (van minstens 1x per maand tot meerdere keren per week). |

## Zencar

Sinds september 2011 biedt Zencar uitsluitend elektrische deelwagens aan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De compacte wagens (2,88 m lengte) hebben een bereik van 120 kilometer en als ze worden aangesloten op een van de oplaadpunten, laden ze in 6 uur volledig op. Zencar beschikt over 30 parkeerplaatsen op de openbare weg op vijftien locaties in het centrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

| Zencar | |
|---|---|
| Vandaag | |
| Aantal gebruikers | 600 |
| Abonnement/dagpas? | 600 abonnementen (september 2011) |
| Voornaamste leeftijdscategorie? | 25 - 44 jaar |
| Aantal wagens | 22 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest |
| Actief in aantal steden | 1 |
| Welke steden? | Enkel in Brussels Hoofdstedelijk Gewest |
| Toekomst | |
| Uitbreiding aantal standplaatsen | 43 stations in Brussels Hoofdstedelijk Gewest<br>5 in Ottignies/Louvain-la-Neuve<br>5 in Luik<br>5 in Namen |
| | Gesprekken met Antwerpen en Mechelen |
| Systeemkosten | |
| Is er inbreng van gemeenten/steden/openbaarvervoersmaatschappijen? | Neen |
| Zijn er reclame-inkomsten? | Geen reclame-inkomsten |

# 1.2. Autodelen via particuliere autodeelgroepen

Bij particulier autodelen wordt een deelauto aangeboden die eigendom is van en wordt beheerd door particuliere personen. Het delen van de auto gebeurt op initiatief van een groep (verschillende huishoudens) die op systematische basis een gemeenschappelijke auto gebruiken door onderling contracten af te sluiten.

In Vlaanderen zijn momenteel twee spelers actief bezig met particulier autodelen: Autopia vzw en het kleinschaligere Gentse Dégage! vzw.

## Autopia

Autopia vzw, opgericht eind 2003, ondersteunt particulier autodelen door standaardcontracten, rekenschema's en online reservatiekalenders te ontwikkelen en door te onderhandelen met verzekeringsmaatschappijen over een autodeelpolis en een technische bijstandsverzekering op maat van particuliere autodelers. Het ledenaantal van Autopia is sinds 2008 verviervoudigd. De organisatie streeft een verdere groei na door meer samenwerking te zoeken met lokale overheden, sociale huisvestingsmaatschappijen, OCMW's en collaborative communities (bv. co-housing, lets, swapping). In juni 2012 start Autopia, in samenwerking met Taxistop Wallonië, een Franstalige werking.

| Autopia vzw | |
|---|---|
| Vandaag | |
| Aantal gebruikers | 1400 betalende leden (+ 1200 mensen gratis geregistreerd = potentieel geïnteresseerden) |
| Aantal wagens | 150 |
| Gezinssituatie gebruikers | 69% samenwonend / 27% alleenstaand<br>73% gezinnen met kinderen |
| Eigen wagen? | 63% bezit geen eigen wagen, 37% heeft ook een ander voertuig, 54% bracht eigen wagen in de groep. |
| Gemiddeld aantal km/jaar/auto | Gemiddeld 17.500 km per jaar per auto |
| Gemiddeld aantal km/jaar/persoon | Gemiddeld 4500 km per jaar per particulier autodeler. Meerderheid rijdt minder dan 3000 km per jaar. |
| Actief in aantal steden | 4 |
| Welke steden? | Gent, Mechelen, Leuven, Antwerpen |
| Toekomst | |
| Uitbreiding aantal standplaatsen | Uitbreiding gebeurt via samenwerking met lokale overheden, sociale huisvestingsmaatschappijen en OCMW's. |
| Systeemkosten | |
| Is er inbreng van gemeenten/steden/openbaarvervoersmaatschappijen? | Financiële samenwerkingsovereenkomsten met Leuven en Mechelen.<br><br>Samenwerking met Gent en Antwerpen vooral voor parkeerbeleid en met gunstmaatregelen voor autodelers.<br><br>In Schelle loopt anderhalf jaar een kleinschalig project waarbij de gemeente één wagen van haar autovloot (gedeeltelijk) ter beschikking stelt van de bewoners buiten de kantooruren. Er zijn 4 zeer regelmatige gebruikers. Opmerkelijk is dat 2 van de 4 de eigen wagen verkocht omdat ze een volwaardig alternatief zien in de gedeelde wagen van de gemeente. Soortgelijke projecten staan op stapel in Edegem (met een elektrische wagen), in Deinze en Dendermonde.<br><br>Geen voordelen bij het openbaar vervoer.<br><br>De organisatie van infoavonden gebeurt vaak in samenwerking met de lokale overheid. |
| Zijn er reclame-inkomsten? | Geen reclame-inkomsten |

## Dégage!

Dégage! vzw (DE Gedeelde Autovloot GEnt) is een kleinschalig particulier autodeel-systeem met 17 auto's en meer dan 400 gebruikers in Gent. Eigenaars die een auto willen delen, dienen uit de buurt van Gent-Centrum, Rabot, of Brugse Poort te komen. Enkel auto's van minder dan 4 jaar oud komen in aanmerking.

| Dégage! vzw - Gent | |
|---|---|
| Vandaag | |
| Aantal leden | 446 leden (autodelers & eigenaars) (31/12/2011) |
| Aantal ritten/jaar | 2036 ritten door autodelers (niet-eigenaars) (2010), 1 rit is max. 48 u |
| Aantal afgelegde km/jaar | 226401 km door niet-eigenaars per jaar (2010) |
| Aantal wagens | 17 auto's & eigenaars (31/12/2011) |
| Aantal standplaatsen | Standplaatsen zijn in de buurt van de verblijfplaats van de eigenaar. Sinds 2011 zijn stedelijke parkeer-kaarten voor autodelers niet langer voorbehouden aan Cambio maar ook bruikbaar door particuliere groepen.<br><br>Vaste standplaatsen zijn er enkel voor Cambio-autodelers. |
| Actief in aantal steden | 1 |
| Welke steden? | Gent |
| Systeemkosten | |
| Is er inbreng van gemeen-ten/steden/openbaarvervoers-maatschappijen? | Enkel vrijwilligersinzet. Er is geen inbreng van de loka-le stedelijke overheid. |
| Zijn er reclame-inkomsten? | Er is geen publiciteit en geen sponsoring |

# 2. Carpoolen

Het verschil tussen autodelen en carpoolen bestaat erin dat bij autodelen dezelfde auto na elkaar wordt gebruikt op een ander tijdstip, terwijl bij carpoolen de wagen samen wordt gebruikt op hetzelfde tijdstip. Bij klassiek carpoolen wordt vooraf een moment, een plaats en reispartner vastgelegd, vaak in kader van het woon-werkverkeer. Carpoolen voor evenementen of reizen kan via bemiddeling via een centrale gebeuren.

Door nieuwe technologische mogelijkheden en verbeterde matchingmodules kent carpoolen momenteel een nieuwe dynamiek. Zo ontwikkelde Taxistop, 'Smartpool', matchingsoftware die volledig gebaseerd is op geografische data. Bij het zoeken naar carpoolpartners kijkt men niet naar de postcode van twee plaatsen maar naar de verschillende wegen die kunnen worden gebruikt om van de ene plaats naar de andere te rijden, waarbij rekening wordt gehouden met de vereiste reistijden.

De nieuwste evolutie is 'real-time carpooling' waarbij via smartphones en tablets op elk moment een vraag tot carpoolen wordt gematched met de op dat moment beschikbare plaatsen. Dit nieuwe type van carpoolen maakt meestal gebruik van 3 recente technologische innovaties:

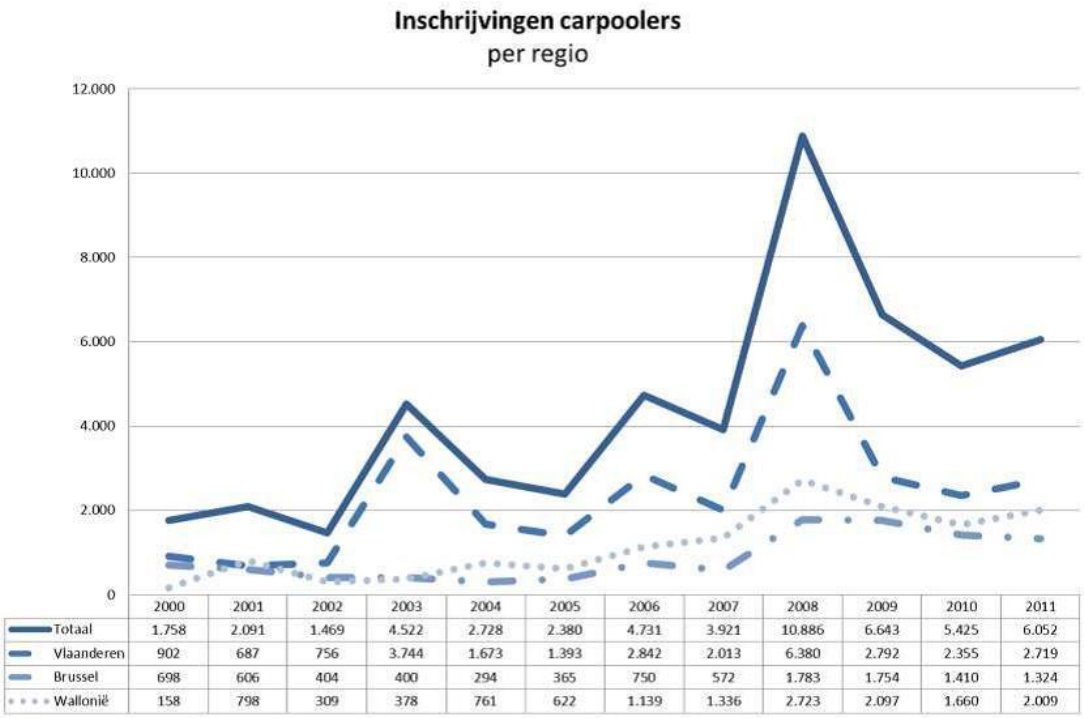
- GPS navigatie, voor locatie en routebepaling van bestuurder en passagier
- Smartphones, zodat bestuurder en passagier op elk moment een aanbod en vraag kan indienen
- Sociale netwerken, zodat profielen zichtbaar zijn. Dit komt de betrouwbaarheid van bestuurder en passagier ten goede en maakt het mogelijk om te matchen op basis van kenmerken en voorkeuren.

In Vlaanderen zijn momenteel 3 spelers actief: Taxistop, Cocar en Djengo.

Taxistop biedt verschillende diensten aan ter promotie van carpoolen: Carpoolplaza, Eventpool en Eurostop.

Carpoolplaza.be is een databank van Taxistop die aanvragen en aanbiedingen van carpoolkandidaten centraliseert. Op basis van een reeks parameters (gemeenschappelijk traject, werktijden, chauffeur/passagier, al dan niet met personen van buiten het eigen bedrijf), wordt een lijst gemaakt met mogelijke carpoolpartners.

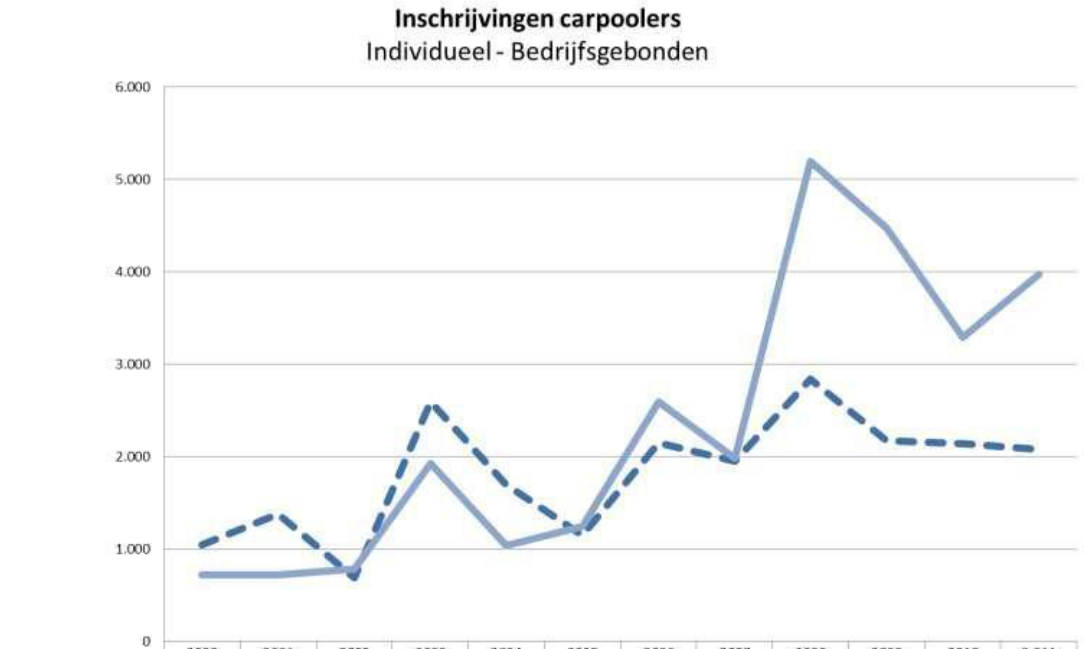
## Aantal inschrijvingen carpoolers op carpoolplaza.be (2011)




| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Totaal | 1.758 | 2.091 | 1.469 | 4.522 | 2.728 | 2.380 | 4.731 | 3.921 | 10.886 | 6.643 | 5.425 | 6.052 |
| Vlaanderen | 902 | 687 | 756 | 3.744 | 1.673 | 1.393 | 2.842 | 2.013 | 6.380 | 2.792 | 2.355 | 2.719 |
| Brussel | 698 | 606 | 404 | 400 | 294 | 365 | 750 | 572 | 1.783 | 1.754 | 1.410 | 1.324 |
| Wallonië | 158 | 798 | 309 | 378 | 761 | 622 | 1.139 | 1.336 | 2.723 | 2.097 | 1.660 | 2.009 |

Bron: Taxistop – Jaarverslag 2011

## Individuele versus bedrijfsgebonden ingeschreven carpoolers op carpoolplaza.be




| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2.011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bedrijfsgebonden | 1.042 | 1.374 | 688 | 2.589 | 1.691 | 1.142 | 2.144 | 1.945 | 2.833 | 2.168 | 2.137 | 2.077 |
| Individueel | 716 | 717 | 781 | 1.922 | 1.037 | 1.238 | 2.587 | 1.976 | 5.191 | 4.475 | 3.288 | 3.975 |

Bron: Taxistop – Jaarverslag 2011

In beide bovenstaande figuren valt de sterke stijging in 2008 op, gevolgd door een daling. Dit valt te verklaren door de lancering, met mediacampagne, van de website carpoolplaza.be in 2008. Het aantal jaarlijkse inschrijvingen is hoofdzakelijk afhankelijk van campagnes (door de overheid of Taxistop), stakingen bij het openbaar vervoer en de brandstofprijzen. De evolutie van bedrijfsgebonden inschrijvingen heeft voornamelijk te maken met acties op bedrijfsniveau. Beide figuren tonen het belang aan van een intensieve communicatie om het aantal inschrijvingen te doen stijgen. Carpoolplaza zet momenteel in op nieuwe technologische toepassingen om de duidelijkheid en gebruiksvriendelijkheid te verbeteren.

Eventpool is een dynamische dienst die carpoolen promoot naar events die een aantrekkingskracht hebben die een pak verder reikt dan het lokale. In mei 2012 werd eventpool opnieuw gelanceerd met de integratie van Facebook, een mobiele website en een evaluatiesysteem door gebruikers. Ook taxidelen werd geïntegreerd in Eventpool waardoor gebruikers die geen bestuurder vinden om te carpoolen samen een taxi kunnen delen.

Eurostop is een programma voor het samenbrengen van automobilist en meerijders voor éénmalige (of onregelmatige) verplaatsingen en verre (buitenlandse) afstanden.

Sinds kort zijn twee nieuwe spelers actief op de carpoolmarkt in Vlaanderen.

Djengo is een nieuw dynamisch carpoolplatform, opgericht in 2011, dat zich wil onderscheiden van concurrenten door de vlotte integratie in sociale netwerken en door het spelelement, ontleend aan Foursquare. Evaluatie van chauffeurs gebeurt met badges die zowel positief ('altijd op tijd' of 'grappige kerel'), als negatief ('geannuleerd' of 'onaangenaam') kunnen zijn.

Ook CoCar, opgericht in januari 2011, koppelt sociale netwerken aan real-time ritten delen. Op initiatief van het VIM, in samenwerking met projectpartners Touring, Voetgangersbeweging, Be-Mobile en Go-mobile, werd het CoCar-platform opgericht dat bestaat uit drie grote componenten die bestuurders en passagiers koppelen: een centraal platform met een web interface, een mobiele applicatie en een management module.

In juni 2012 wordt de Cocar-applicatie getest door 100 gebruikers, afkomstig uit bedrijven zoals Mobistar, Ernst & Young, IBM, Nike en Genzyme. Op basis van de feedback van de gebruikersgroep zal in september 2012 een nieuwe release van Cocar worden gemaakt met uitgebreide functionaliteiten.

De spelers actief op de carpoolmarkt geven aan dat de complexe regelgeving, de administratieve last voor bedrijven en particulieren en de discrepantie met de RSZ-regeling hinderpalen zijn voor carpoolen in Vlaanderen.

# 3. Fietsdelen

Publieke deelfietssystemen verlenen reizigers een kosteloze of goedkope toegang tot fietsen die voor een korte tijdsduur (stedelijke gebieden) of voor een langere tijdsduur (gekoppeld aan een treinnetwerk) kunnen ontleend worden. Deelfietsen zijn een aantrekkelijke optie voor reizigers die niet voorzien in een eigen fiets omwille van de kosten verbonden aan diefstal, onderhoud of vandalisme. Een publiek deelfietssysteem lost het 'eerste- en laatste kilometer-probleem' van de openbaarvervoerreiziger op en kan ervoor zorgen dat meer reizigers hun weg vinden naar het openbaarvervoersnet.

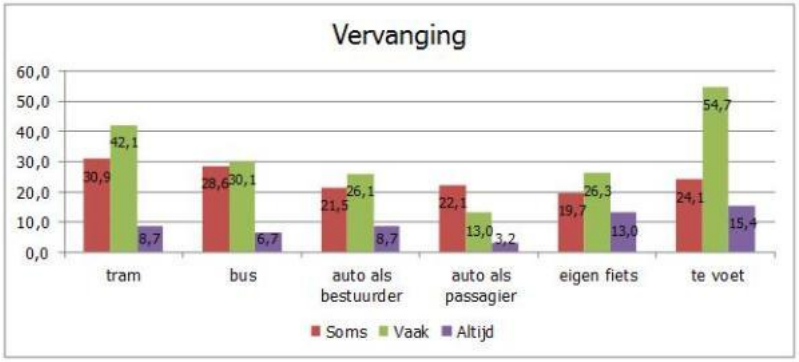
Publieke deelfietssystemen kunnen onderverdeeld worden in 2 categorieën: stedelijke deelfietssystemen en deelfietssystemen die gekoppeld zijn aan een treinnetwerk. De meeste bestaande projecten zijn stedelijke systemen waar meestal gekozen wordt voor een fijnmazig netwerk met ontleen- en terugbrenghubs.

## 3.1. Stedelijke deelfietssystemen

In België bestaan er momenteel drie stedelijke deelfietssystemen die tot stand kwamen door een publiek-private samenwerking: Velo in Antwerpen (Clear Channel), Villo! in Brussel (JC Decaux) en Libiavelo in Namen (JC Decaux).

Antwerpen heeft sinds 9 juni 2011 een stedelijk deelfietssysteem: Velo. Binnen het toepassingsgebied tussen Singel en Schelde worden 1000 fietsen aangeboden, verspreid over 82 automatische fietsstations. Na een evaluatie in 2012 wordt het systeem in 2013 uitgebreid naar circa 150 stations en 1800 fietsen. Sinds de opstart van het systeem werden meer dan 20000 jaarkaarten verkocht (tot mei 2012). Na een eerste grondige evaluatie van Velo in mei 2012 werd er inzicht verkregen in het effect van de deelfietsen op de stedelijke mobiliteit in Antwerpen.

### Velo ter vervanging van een ander vervoermiddel

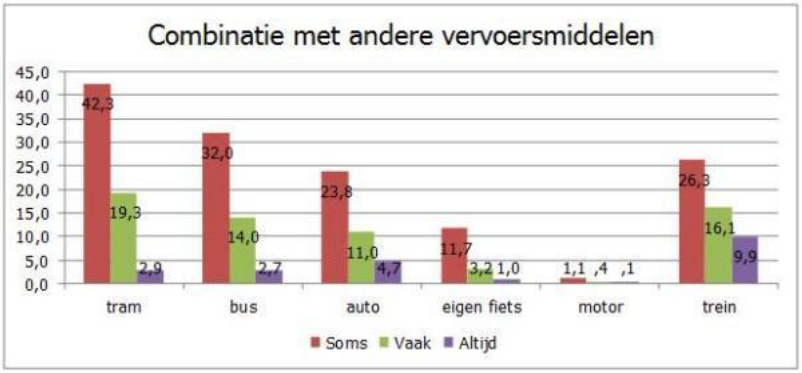



Bron: H. Heiremans, 2012, Publieke fietsen in Antwerpen - eindwerk

Met een vragenlijst die werd afgenomen bij de jaarkaarthouders werd nagegaan in welke mate er een verschuiving plaatsvindt tussen de modi. Veel reizigers gebruiken

Velo als een vervanging van verplaatsingen die ze vroeger te voet (70 %) of met het klassieke openbaar vervoer deden. Vooral ritten met de tram worden door de helft van de gebruikers vaak tot altijd vervangen door Velo. 37% vervangt vaak tot altijd de bus door Velo. Er manifesteert zich ook een modal shift van het gebruik van de auto als bestuurder naar het gebruik van de Velo-deelfietsen. 35% gebruikt Velo vaak tot altijd voor verplaatsingen die voordien met de auto werden gemaakt, en 22% doet dit soms.

### Velo in combinatie met andere vervoermiddelen




Bron: H. Heiremans, 2012, Publieke fietsen in Antwerpen - eindwerk

De figuur toont aan dat Velo veel wordt ingeschakeld in een multimodaal verplaatsingspatroon. Zowel de combinatie met tram, bus en trein als de combinatie met de auto wordt vaak gemaakt. 16% van de jaarkaarthouders gebruikt Velo vaak tot altijd in combinatie met de auto. We kunnen hieruit afleiden dat het deelfietssysteem in Antwerpen als een facilitator optreedt bij het gebruik van openbaar vervoer en randparkings.

Uit de analyse van de afgelegde routes blijkt dat de 20 meest gebruikte routes allen het Centraal Station als herkomst en/of bestemming hebben. De meest gereden route situeert zich tussen het Centraal Station en de Ossenmarkt in de Antwerpse studentenbuurt.

## 3.2. Deelfietssysteem gekoppeld aan treinnet

De NMBS-Holding en FIETSenWERK vzw zetten eind 2010 een deelfietssysteem op onder de naam 'Blue-bike' om zowel de genetwerkte mobiliteit zichtbaar te maken, een duurzame mobiliteit te stimuleren als de fiets te profileren als ideaal vervoermiddel voor 'de eerste en laatste kilometer'.

Voor de operationele uitbouw van Blue-bike richtten de NMBS-Holding en FIETSenWERK de onderneming Blue-mobility op. Deze onderneming heeft, als joint-venture van beide partners, onder andere de taak om de backoffice-activiteiten uit te bouwen, de centrale software te beheren en klanten te werven. De inkomsten van de publicitaire partner, Eneco, dekken groten-

deels het onderhoud van de fietsen en een deel van de back-office werking. De klanteninkomsten uit gebruik dekken de exploitatiekosten in de verhuurpunten.

Door de samenwerking met de fietspunten werd er een netwerk met 35 ontleenlocaties uitgebouwd. Sinds de opstart zijn er drie extra huurpunten opgericht: in Bergen, Dendermonde en Diest. Aalst en Oostende volgen weldra, waarna er 1000 Blue-bikes ter beschikking staan van de gebruiker.

Voor de opstart van Blue-bike werd voor het eerste werkjaar (2011) op een klantenbestand van 4.000 gebruikers gemikt. 43.000 mensen bezochten de website waarvan uiteindelijk ongeveer 1500 klanten de registratieprocedure afgerond en een abonnement hebben gekozen. Binnen de zakelijke module hebben 203 bedrijven info opgevraagd waarvan 75 daarvan ook effectief een abonnement hebben afgesloten.

Blue-bike werd intussen geëvalueerd en er werd een benchmark studie met het succesvolle OV-fiets in Nederland uitgevoerd. Blue-bike staat qua aanbod na 1 jaar op het punt waar OV-fiets in 2005 na 4 jaar stond. In functie van de interne evaluatie werd al een aantal aanpassingen doorgevoerd:

- Betalen: In november 2011 werden de betalingsmogelijkheden uitgebreid met Visa, Mastercard en e-Maestro. In maart 2012 werd abonnee worden eenvoudiger en kwamen er 11 fysieke verkooppunten bij;
- Prijs: Vanaf 21 maart is de prijszetting van Blue-bike gewijzigd. Naar het voorbeeld van OV-fiets werd de abonnementskost naar €10 en de ritkost naar €3 gebracht;
- Openingsuren: Sinds begin 2012 is het in alle verhuurpunten mogelijk om ook na sluitingstijd de fiets terug in te leveren. De grote doorbraak wordt echter voorzien na de zomer van 2012 wanneer automatische uitgifte mogelijk zal zijn in de belangrijkste stations. De 'streetterminals' maken het dan mogelijk om 7 dagen per week, 24 u per dag een fiets te ontlenen (en terug te brengen);
- Naambekendheid: De naambekendheid is momenteel onvoldoende. In de communicatie zal meer de nadruk gelegd worden op Blue-bike als oplossing voor de korte verplaatsing in de stad, aansluitend op het openbaar vervoer;
- B2B: een belangrijke klantengroep van Blue-bike blijven de bedrijven en zakelijke klanten. In 2012 zal Blue-bike meer tijd en aandacht besteden aan deze klantengroep. Door de aanwerving van een B2B-sales verantwoordelijke zal een eigen B2B-strategie uitgewerkt worden en zal het bestaande product afgestemd worden naar gebruik in bedrijfscontext;
- Verhuurpunten: In 2012 wordt bekeken hoe en waar het netwerk verder uitgebreid kan worden met bemande of geautomatiseerde verhuurpunten.

| Blue Bike | |
|---|---|
| Vandaag | |
| Aantal gebruikers | 1500 |
| Aantal bedrijven | 75 |
| Aantal fietsen | 1000 |

| | |
|---|---|
| Abonnement/dagpas? | Abonnement = 10 €, dag ontlenen 3 € |
| Actief in aantal steden | 38 |
| Welke steden? | Aarschot, Antwerpen-Centraal, Asse, Beernem, Bergen, Brugge, Brussel-Centraal, Brussel-Luxemburg, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Deinze, Diest, Genk, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Halle, Hasselt, Herentals, Kortijk, Leuven, Lier, Lokeren, Londerzeel, Luik-Guillemins, Mechelen, Mol, Mortsel-Oude_God, Namen, Ottignies, Roeselare, Sint-Niklaas, Sint-Truiden, Torhout, Turnhout, Vilvoorde, Waregem, Zottegem |
| Toekomst | |
| Uitbreiding in aantal steden | 2 |
| Welke steden? | Aalst, Oostende |
| Systeemkosten | |
| Is er inbreng van gemeenten/steden/openbaarvervoersmaatschappijen? | Joint-venture NMBS-Holding & FIETSenWERK |
| Zijn er reclame-inkomsten? | Eneco = publicitaire partner |

# 4. Taxi's, deeltaxi's & shuttlediensten

Cijfers van het aantal taxistandplaatsen in Vlaanderen zijn niet beschikbaar omdat dit niet in kaart wordt gebracht.

In vele delen van de wereld bestaan deeltaxi's als aanvulling op openbaar vervoer. In Antwerpen en Mechelen is er het TOV-biljet. Een heenreis met het openbaar vervoer kan gecombineerd worden met een terugreis met een taxi, waarvoor in Antwerpen 2 euro en in Mechelen 2,50 euro korting is.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat Collecto. Het is een collectieve taxidienst die zeven dagen op zeven beschikbaar is tussen 23 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends met meer dan 200 vertrekpunten (gelegen aan de MIVB-haltes). Het succesverhaal van Collecto is vooral begonnen door de prijsverlaging naar 5 € (houders van een MIVB-abonnement) of 6 € (niet-houders van een MIVB-abonnement) en de actieve ondersteuning van de overheid in de promotie.

Vlaanderen kent een aantal lokale gemeentelijke initiatieven die taxicheques voor jongeren of ouderen aanbieden. Taxicheques kunnen, bijvoorbeeld, in Antwerpen gebruikt worden door 65-plussers. Zij hebben een waarde van 5 euro waar de stad Antwerpen de helft van betaalt.

In Vlaanderen zijn er momenteel 120 belbusgebieden. Een belbus rijdt alleen op aanvraag en heeft geen vaste route of dienstregeling. De belbus stopt alleen aan haltes van De Lijn die voor de rit werden aangevraagd bij de belbuscentrale en is daarom geen taxi. De beheersovereenkomst van De Lijn voorziet in de mogelijkheid dat de belbusdiensten kunnen verzekerd worden met taxibusjes (deze diensten kunnen gecombineerd worden met gewone taxidiensten op uren dat de Belbus niet besteld kan worden). Deze formule bestaat al op bepaalde plaatsen in Vlaanderen.

Uit de dossiers van het Pendelfonds blijkt bij bedrijven een grote vraag te zijn naar collectieve oplossingen, zoals shuttlediensten, die zullen worden ingezet voor het vervoer van en naar economische poorten en bedrijvenzones die niet worden bediend door het openbaar vervoer. De MORA stelt vast dat er daartoe momenteel geen kader bestaat en ziet in de oplevering van het Shuttledecreet een oplossing. In het kader van het Pendelfonds werden al initiatieven gestart zoals Max Mobiel in Gent en I-Bus in Antwerpen waarbij pendeldiensten van en naar de haven worden aangeboden.

# 5. Parkingdelen

Het gedeeld aanbieden van parkeerplaatsen impliceert dat een eigenaar parkeerplaatsen openstelt voor andere gebruikers dan de primaire doelgroep. In Vlaanderen zijn een aantal spelers actief die deze ontwikkeling ondersteunen en promoten.

Het Antwerpse Parkeerbedrijf zoekt onder de noemer 'Parkeermakelaar' alternatieve, extra parkeermogelijkheden voor bewoners en bezoekers buiten de openbare weg, dit voor zowel auto's, motoren als fietsen. Het brengt vraag en aanbod samen omdat elke 'nieuwe' parkeerplaats helpt om de parkeerdruk te verminderen. Het Parkeerbedrijf heeft in één maand tijd een nieuw aanbod van ruim 500 parkeerplaatsen. Binnenkort kunnen buurtbewoners 's avonds en (deels) in het weekend hun auto's parkeren in twee bedrijfsparkings die opgenomen worden in de 'dubbelgebruik'-formule.

Ook andere vormen van parkingdelen doen hun intrede. Een peer-to-peer platform van parkingdelen werd ontwikkeld door Carambla. Vandaag heeft Carambla 300 plaatsen (na lancering in februari 2012), vooral in grote steden (Gent, Antwerpen, Brussel) maar ook in kleinere steden als Leuven of Hasselt. Carambla richt zich op traffic-building locaties, gelinkt aan shopping- en/of uitgaansmogelijkheden en tijdelijke evenementen in steden.

Andere Belgische private initiatieven zijn Bepark dat nachtparkeren in Brusselse woonbuurten aanbiedt en Proxyparking, een valet parkingservice in Elsene.

# Hoofdstuk 3
# Gedeelde mobiliteit en mobiliteitsbeleid

Gedeelde mobiliteit biedt nieuwe mogelijkheden voor de individuele gebruiker en de vervoersaanbieders. Gedeelde mobiliteit heeft ook positieve effecten op globale maatschappelijke uitdagingen. Om zoveel mogelijk de maatschappelijke baten te kunnen bekomen, moet gedeelde mobiliteit meer centraal komen te staan in het mobiliteitsbeleid. Gezien het belang van klassiek openbaar vervoer in het personenvervoerbeleid besteden we extra aandacht aan de link van gedeelde mobiliteit met openbaar vervoer.

## 1. Maatschappelijke effecten van gedeelde mobiliteit

Gedeelde mobiliteit past in een duurzaam vervoersbeleid omdat het bijdraagt tot een zuiniger ruimtegebruik en leidt naar multimodaliteit en modal shift. Bovendien verhoogt gedeelde mobiliteit het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen en kunnen door het delen van vervoersmodi de financiële en maatschappelijke kosten verbonden aan transport verminderd worden.

### 1.1. Efficiënt ruimtegebruik

Gedeelde mobiliteit heeft een positieve impact op ruimtegebruik. Het Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen [24] stelt dat in stedelijke centra de leefbaarheid verbeterd kan worden door het delen van vervoermiddelen, zoals autodelen, en door de auto een minder dominante rol toe te bedelen. Efficiënter omgaan met de beschikbare ruimte kan ook door dezelfde ruimte voor meerdere functies tegelijkertijd te gebruiken. Een voorbeeld hiervan is parkeerplaatsen delen.

Zeker in een stedelijke omgeving moet de beperkte ruimte van het openbaar domein toebedeeld worden aan verschillende functies. Het stallen van wagens van bewoners komt soms in conflict met ruimte voor parkeerplaatsen van bezoekers of pendelaars, parkeerplaatsen voor wagens moeten soms wijken voor fietsenstallingen of groenvoorzieningen, enz.

De overdruk op het openbaar domein voor stalling van wagens in de stad blijkt onder meer uit cijfers van het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen. Voor bewoners binnen de Singel, reikte de stad 51.965 bewonerskaarten uit. Dit zijn er 15.140 méér dan er publieke parkeerplaatsen zijn. Voor de zone buiten de Singel zijn er ongeveer 9400 publieke parkeerplaatsen en werden er 20.181 kaarten uitgedeeld.

Uit onderzoek van Cambio blijkt een duidelijke impact op autobezit en ruimtebeslag. Gemiddeld genomen vervangt 1 gedeelde wagen een tiental wagens. Dit betekent dat er 2.000 tot 2.500 auto's minder zijn in Vlaanderen door het autodelen via Cambio [25]. Cambio houdt in België ruim 3600 wagens van de weg. Dit komt overeen met een parking van 10 voetbalvelden of achter elkaar gestald zou dit goed voor een lengte van circa 25 km.

Deelfietsen hebben eveneens een effect op het ruimtegebruik. Door de introductie van deelfietsen kan de ruimte voor private fietsen op het openbaar domein verminderd worden. Bovendien blijkt in steden dat, wegens plaatsgebrek om op een veilige manier de eigen fiets te stallen, vele inwoners niet over een fiets beschikken. Door de introductie van publieke deelfietsen groeit het potentieel aan fietsers.

Ook carpoolen, (deel)taxi's en shuttlediensten hebben een effect op het gebruik van ruimte. Doordat de bezettingsgraad per voertuig verhoogt, zal op de plaats van bestemming minder parkeerruimte voorzien moeten worden. Bovendien zorgt het delen van vervoermiddelen tijdens spitsuren er voor dat de congestie afneemt, waardoor de noodzaak om de capaciteit van de weg of andere modi via infrastructuuringrepen, met extra ruimte-inname tot gevolg, kan dalen.

## 1.2. Multimodaliteit

De eerste resultaten van fietsdelen in Antwerpen bevestigen dat gedeelde mobiliteit leidt tot multimodaliteit. Uit een *bevraging bij de gebruikers van Velo* blijkt dat 35% van de respondenten een abonnement heeft bij De Lijn en 24% bij de NMBS. De combinatie van een rit met Velo met de tram, bus of trein wordt vaak gemaakt. Ook de combinatie met de auto komt vaak voor: circa 1 op 3 van de jaarkaarthouders gebruikt Velo vaak tot altijd in combinatie met de auto. Deze gegevens tonen aan dat het fietsdeelsysteem van Velo een positief effect heeft op het gebruik van het openbaar vervoer en de randparkings.

Multimodale oplossingen vormen volgens de MORA een belangrijk onderdeel van het antwoord op de mobiliteitsuitdagingen. Ook het Europees Witboek Transport schuift comodaliteit als centraal thema naar voren. Duurzame mobiliteit betekent dat, afhankelijk van het moment het ene dan wel het andere vervoermiddel of combinatie van vervoermiddelen het meest geschikt zal zijn. Niet iedereen beschikt over en heeft toegang tot alle vervoermiddelen. Gedeelde mobiliteit kan het aantal vervoermogelijkheden verruimen, doordat de focus meer komt te liggen op beschikbaarheid en gebruik dan op het bezit.

Belangrijk aspect en ook het vernieuwende van gedeelde mobiliteit is het onderliggende principe dat verschillende vervoerswijzen beschikbaar zijn en gebruikt kunnen worden. Traditioneel bestaat het verplaatsingsgedrag uit een beperkte, op gewoonte gebaseerde, keuze tussen het ene of andere vervoermiddel.

Gedeelde modi laten maatwerk toe. Afhankelijk van de persoonlijke voorkeuren en levensstijl zal een ander verplaatsingspatroon en combinatie van vervoerskeuzes naar voren komen:

- Autodelen zal voor sommigen betekenen dat ze geen auto bezitten, voor anderen geen tweede auto;
- Sommigen zullen dagelijks carpoolen, anderen eerder sporadisch;
- Voor sommigen is openbaar vervoer het hoofdvervoermiddel en combineren ze dit met andere vervoersmodi, voor anderen is het openbaar vervoer en de deelfiets slechts een sporadische aanvulling op hun wagen.

Bij het veranderen van gedrag mag niet verwacht worden dat mensen plots grote stappen zullen zetten. Net dit kan de sterkte zijn van gedeelde mobiliteitsdiensten: mensen moeten geen radicale keuze maken, maar kunnen geleidelijk aan proeven van de meer duurzame modi. De intrede van gedeelde mobiliteitsdiensten kan er toe leiden dat steeds meer mensen een multimodaal verplaatsingspatroon zullen hebben en het vaak nog unimodale denkpatroon doorbreken.

## 1.3. Modal shift

In het kader van Pact 2020 en in milieubeleidsplannen wordt modal shift naar voren geschoven als middel om transport duurzamer te maken. Uit studies rond het gebruik van gedeelde mobiliteit blijkt een duidelijk modal shift naar voren te komen.

In Lyon zijn 7% van de ritten die met de deelfiets gemaakt worden een vervanging van een rit die anders met de wagen zou gebeuren. In Parijs wordt de wagen door 20% van de gebruikers minder gebruikt. In Antwerpen gebruikt 9% van de Velo-abonnees altijd de deelfiets voor *verplaatsingen die voordien met de auto gebeurde*.

In Antwerpen blijkt dat het deelfietssysteem weliswaar extra fietsverplaatsingen geneert in het nadeel van verplaatsingen te voet, maar dat het fietsdeelsysteem toch een duidelijke modale verschuiving *geeft van de auto en het openbaar vervoer naar de fiets.*

(Elektrische) fietsdeelsystemen zorgen in steden vaak voor een belangrijke bijdrage aan de fietscultuur, bereiken een kritische massa en blijken vaak de katalysator te zijn voor nieuwe kwalitatieve fietsinfrastructuur. In Parijs zag men, bijvoorbeeld, de opkomst van fietswinkels na de introductie van het deelfietssysteem Vélib.

Ook *autodelen leidt tot een modal shift*. Door autodelen wordt mobiliteit een rationeel in plaats van reflexmatig proces, waardoor het autogebruik daalt. Door in te stappen in het autodeelsysteem van Cambio maakt 40% van de gebruikers minder autoverplaatsingen dan voorheen. Bovendien maken ze 28% meer gebruik van bus, tram, metro en 23% meer gebruik van de trein. Ook fietsen en wandelen gebeurt ruim 20% vaker.

| Modal shift bij Cambio-gebruikers | | |
|---|---|---|
| | meer | minder |
| bus-tram-metro | 27,86% | 6,87% |
| trein | 23,48% | 13,66% |
| fiets | 22,65% | 3,39% |
| te voet | 20,40% | 2,47% |
| auto | 14,15% | 37,79% |

## 1.4. Milieu

Gedeelde mobiliteit verhoogt het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Door de modal shift van de auto naar minder milieubelastende vervoermiddelen heeft gedeelde mobiliteit al een duidelijk positief effect op milieu. Bovendien zijn wagens van publieke deelsystemen gemiddeld nieuwer en milieuvriendelijker dan particuliere auto's en zijn deelauto's gemiddeld kleiner dan een privéwagen.

De milieudoelstellingen vormen een belangrijke uitdaging voor de sector transport. Mobiliteit draagt in belangrijke mate bij tot de emissie van luchtvervuilende stoffen en CO2. In Vlaanderen is een ambitieus luchtkwaliteit- en klimaatbeleid noodzakelijk om aan de vooropgestelde doelstellingen te kunnen voldoen. De introductie van milieuvriendelijke voertuigen is een belangrijke pijler in het milieu- en transportbeleid.

Gebruikers van autodeelsystemen kiezen een wagen in functie van de rit en vaak is dat een kleinere functionele wagen. Een wagen in privébezit daarentegen wordt meestal gekozen in functie van eerder uitzonderlijke situaties: voldoende grote bagageruimte voor bezoek containerpark, of vakanties. In de meeste gevallen is de auto te groot voor de functie van de dagelijkse ritten.

Door de elektrische voertuigen te integreren in auto-, fiets- en andere deelconcepten aan de stations en overige multimodale knooppunten, is het mogelijk om op korte termijn ook de particuliere gebruiker direct of indirect te laten kennismaken met elektrische mobiliteit.

Met een eenzelfde investering in voertuigen wordt dus een groter testpubliek aangesproken, wat leidt tot een optimale benutting van de door de overheid geïnvesteerde middelen. In België zijn recent enkele deelsystemen met elektrische voertuigen van start gegaan: o.a. Olympus in enkele NMBS-stations, Zencar in Brussel, elektrische bakfietsen in Gent.

## 1.5. Kostenbeheersing

Gedeelde modi passen in een beleid dat tracht het vervoersysteem op kostenefficiënte wijze te optimaliseren. Uitbreiding van het vervoersysteem door investeringen in bijkomende infrastructuur heeft een erg grote budgettaire impact. Gedeelde mobiliteit maakt grotendeels gebruik van de bestaande infrastructuur en biedt zo mogelijkheden om met beperkte financiële middelen de performantie van het vervoersysteem te verhogen. Delen betekent ook dat de gebruikskosten dalen omdat de kostprijs verbonden aan bezit en gebruik van vervoermiddelen gedeeld wordt.

Eerder gaven we al aan dat gedeelde modi bovendien de druk op de ruimte doen dalen. Vooral in stedelijke gebieden kan door het delen van (bak)fietsen en wagens heel wat publieke ruimte efficiënter gebruikt worden. De positieve budgettaire impact van gedeelde mobiliteit op steden kan erg groot zijn omdat dure *investeringen in bijkomende parkeervoorzieningen* worden vermeden.

In Bremen hebben 5.100 Cambio-gebruikers door een vloot van ongeveer 130 wagens te delen ongeveer 1.000 auto's van de weg gehaald. Om eenzelfde ontlasting van de openbare straatruimte te bereiken via ondergrondse parkings of garages, had men ongeveer 12 - 25 miljoen euro moeten investeren. (Studie Europees project MOMO Car-Sharing [25])

# 2. Gedeelde mobiliteit past in openbaar vervoersbeleid

De ontwikkeling van het openbaar vervoer is een erg belangrijke pijler in het overheidsoptreden in personenvervoer in Vlaanderen. Door het promoten van het openbaar vervoer betracht de Vlaamse overheid de congestie te verminderen, de milieu-impact van verkeer te verkleinen en vervoersarmoede te vermijden. Het verder doorbreken van gedeelde mobiliteit betekent echter zowel een uitdaging als een opportuniteit voor het klassiek openbaar vervoer.

## 2.1. Gedeelde mobiliteit versterkt klassiek openbaar vervoer

Hedendaagse mobiliteit vraagt een grote flexibiliteit en een hoog gebruiksgemak. Gedeelde vervoersmodi zoals autodelen, deeltaxi's, deelfietsen, carpooling enz. zijn diensten die het klassiek openbaar vervoer met vaste haltes en dienstregeling kunnen aanvullen. Uit de al eerder aangehaalde studies blijkt dat klassiek openbaar vervoer en gedeelde mobiliteitsdiensten geen concurrerende systemen zijn. Ze vullen elkaar aan en versterken elkaar.

Door klassiek openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit te combineren, wordt het openbaar vervoer ingepast in een geheel dat flexibeler kan inspelen op de noden van de gebruikers.

Gedeelde mobiliteit kan op twee aspecten werken:

- Aantrekken van extra reizigers door meer en betere mogelijkheden wat betreft voor- en natransport, 'offering the first/last mile';
- Gedeelde mobiliteit kan ook gezien worden als een aanvulling op het klassiek openbaar vervoer:
    - Klassiek openbaar vervoer loopt op bepaalde plaatsen en tijdstippen tegen zijn capaciteitslimieten aan (bijv. overvolle bus in spits naar het station);
    - Klassiek openbaar vervoer is in bepaalde gebieden te grootschalig voor de beperkte vraag (bijv. buslijn of belbus in buitengebied);
    - Klassiek openbaar vervoer is voor sommige verplaatsingen ontoereikend (bijv. aankoop grote goederen);
    - Klassiek openbaar vervoer is tijdens de daluren niet/minder beschikbaar.

## 2.2. Openbaar vervoer bedrijven en gedeelde mobiliteit

In dit hoofdstuk trachten we aan te geven hoe de NMBS-Groep inspeelt op de opkomende mogelijkheden van gedeelde mobiliteit. We geven aan wat hun visie is en hoe zich dat vertaalt in hun diensten.

### NMBS-Holding en genetwerkte mobiliteit

De NMBS-Holding heeft haar visie over een toekomstgerichte duurzame mobiliteit uitgewerkt onder het moto 'Genetwerkte mobiliteit'. Een duurzame oplossing voor de mobiliteitsproblemen zijn volgens de NMBS-Holding alleen mogelijk met openbaar vervoer als ruggengraat. Slimme combinaties tussen openbaar vervoer met andere vervoermiddelen zorgen daarbij voor een totale oplossing.

De NMBS-Holding vertrekt vanuit de vaststelling dat mobiliteit veel meer is dan reizen met de auto, de trein, tram of bus. Mobiliteit is een complex netwerk geworden waarin verschillende vervoermiddelen elk een eigen specifieke rol vervullen. Binnen deze genetwerkte mobiliteit is de reiziger de regisseur die volgens zijn plannen en zijn timing zijn verplaatsing organiseert. De uitdaging van de genetwerkte mobiliteit is om alle deeltjes naadloos als een geheel te laten werken en de reiziger te voorzien van de nodige informatie om als regisseur te fungeren.

## Visie NMBS-holding

Volgens de NMBS-Holding is gedeelde mobiliteit essentieel om meer mensen op kwaliteitsvolle manier van en naar het station te brengen. Om dit voor- en natransport ('last and first-mile') op alle vlakken kwalitatief uit te bouwen, gaat de NMBS-Holding partnerships aan met externe organisaties.

De NMBS-Holding initieert ook zelf bepaalde acties via dochterondernemingen (bv Blue-bike, Scotty) of in proefprojecten (bv. Olympus). De holding neemt die taak op zich omdat ze zich als publieke maatschappij, die al actief is in het mobiliteitsveld, zich daar ook toe geroepen voelt. Het is immers niet evident voor nieuwe (private) ondernemingen om iets nieuw in de markt te zetten.

De NMBS-Holding is zich bewust dat het ook verder moet kijken dan de stations en de stationsomgeving, maar ziet zich daarbij niet als eerste partij. Zij vindt dat hier eerder een taak is weggelegd voor de stedelijke- en regionale vervoersoperatoren. De NMBS-Holding denkt wel na over kansrijke initiatieven. Een piste is o.a. het idee van de Blue-box: fietsen aan De Lijn-haltes.

De NMBS-Holding en de taxisector kennen het probleem dat taxi's, als voor- of natransport voor treinreizigers, onderbelicht blijven in de visie 'genetwerkte mobiliteit'.

## Stations als dynamische intermodale knooppunten

NMBS-Holding biedt in samenwerking met haar dochters en partners een waaier aan vervoersdiensten aan die ontsloten worden vanuit de stations:

- 70.000 fietsenstallingen;
- fietspunten en deelfietsen (Blue-bike) in 40 stations;
- Overstappunten naar De Lijn;
- Cambio: standplaatsen voor deelwagens aan 18 stations;
- Elektrische laadpalen in 34 stations; door participatie in proefprojecten ook elektrische deelwagens beschikbaar in sommige stations;
- 55.000 parkeerplaatsen aan de stations;
- 327 winkels en 644 automaten – 25.000 m² commerciële ruimte.

## GO-Mobile / Scotty

Om in te spelen op de complementariteit van de verschillende vervoersmodi, werkt de NMBS-Holding ook aan de informatievoorziening. Hiervoor werd het platform 'Go-Mobile' opgericht. Go-Mobile (www.scotty.be [26]) biedt interactieve toepassingen die bijvoorbeeld toelaten om deelfietsen en/of parkeerplaatsen vanop afstand te reserveren. Dit platform integreert dus toepassingen voor smartphones, tablets, ... die de reiziger toelaten om via het web of mobiel hun traject voor te bereiden en/of aan te passen in functie van de verkeerssituatie van het moment.

## Elektrische mobiliteit

De NMBS-Holding ziet de opkomst van de elektrische wagens als een opportuniteit om naast de oplossing voor milieu- en energie-uitdagingen ook bijkomende oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek naar voren te brengen. Vaststelling is dat het louter vervangen van wagens met verbrandingsmotor door de elektrische wagens geen oplossing biedt voor de verkeerscongestie. De komst van elektrisch vervoer ziet de NMBS-holding als een uitgelezen moment om:

- individueel vervoer en openbaar vervoer beter te integreren;
- de shift van bezit naar gebruik van individuele vervoermiddelen te ondersteunen.

De NMBS-Groep participeert in volgende projecten:

- een leerproject Plug&Ride;
- een investering in infrastructuur: e-parkings en het business to business ICT platform;
- aanbieden van mobiliteitsoplossingen in een 'living lab': Olympus en E-bikes Wallonië;
- aanwezigheid in het masterplan elektrische voertuigen van de FOD Economie.

## De Lijn en comodaliteit

De Lijn vertrekt vanuit het principe 'comodaliteit' zoals opgenomen in haar missie. De Lijn zet in op comodaliteit omdat niet alle deur-tot-deur mobiliteitsvragen kunnen opgelost worden met bus of tram. Daarom is het aangaan van complementaire partnerships nodig als alternatief voor de privéauto.

Hoewel in de beheersovereenkomst een aantal aspecten zijn opgenomen in het kader van haar rol als mobiliteitsmanager en zij ook projecten heeft lopen, heeft De Lijn een minder duidelijke visie ontwikkeld dan de NMBS-Groep. De projecten komen eerder ad hoc tot stand in het kader van haar rol als mobiliteitsmanager. De Lijn is weliswaar betrokken in de UITP-werkgroep Combined Mobility Platform [27], maar heeft die visie nog niet kunnen vertalen naar de Vlaamse context.

### Mobiliteitsvisie 2020 en beheersovereenkomst

Met haar Mobiliteitsvisie 2020 heeft De Lijn een globale visie uitgewerkt op een geïntegreerd en hoogwaardig openbaarvervoersaanbod. Die visie is vooral gericht op de uitbouw van het netwerk, de selectie van knooppunten en de keuze van lijnvoering. Het is dus een vrij klassieke benadering van openbaar vervoer. Gedeelde mobiliteitsdiensten hebben hierin nog geen plaats gekregen.

In de Beheersovereenkomst van De Lijn zijn elementen opgenomen over gedeelde mobiliteit:

- Ondersteunen van fietsprojecten (OD7.5)
- Cambio (zie OD 7.6)
- Carpooldatabank (OD 7.7)
- De Lijn zoekt partnerschappen rond multimodaal reisadvies.

### Fietsprojecten

Vanuit het STOP-principe investeert De Lijn mee in projecten ter promotie van de fiets in het voor- en natransport. Hiervoor heeft zij momenteel drie grote projecten:

- Subsidies aan gemeenten voor halte-accommodatie voor fietsen
- Samenwerking met Velo in Antwerpen door:
    - Investering in 30 Velostations;
    - Te streven naar 1 vervoersbewijs;
    - Uitwerken van gecombineerde tariefformules.
- Samenwerking met Blue-Bike door:
    - Te streven naar 1 vervoersbewijs;
    - Uitwerken van gecombineerde tariefformules.

### Cambio

De Lijn heeft een partnerschap met Cambio. Klantenonderzoek wijst namelijk uit dat personen die lid worden van Cambio ook meer gebruik maken van het openbaar ver-

voer. 46% van de Cambio-klanten heeft een abonnement van de Lijn. 7 op de 10 hiervan had dit al voor hun aansluiting, 3 op 10 zijn nieuwe klanten voor De Lijn.

### Carpooldatabank

Samen met Taxistop promoot De Lijn het carpoolen bij het grote publiek en bij bedrijven. Dit gebeurt onder meer via de website www.carpool.be [28]

### Multimodaal reisadvies

Op de website www.mijnlijn.be [29] heeft De Lijn alle digitale toepassingen voor reisinformatie gebundeld. De website bundelt alle applicaties die De Lijn al ontwikkelde voor smartphone, web of mail.

Op die website heeft De Lijn ook nieuwe applicaties die verschillende informatie-aspecten en –bronnen 'slim integreren'. Met de applicatie voor iPhone- en Androidgebruikers krijgt de reiziger informatie bij alle aspecten van zijn reis: van informatie over de reisweg tot de aankoop van een ticket. Het hoofdaspect blijft echter de uitgebreide informatie over de dienstregelingen, inclusief die van de NMBS, de MIVB en de TEC.

Recent werden door De Lijn nog nieuwe applicaties gelanceerd, zoals het integreren van De Lijn- informatie in 'Google Maps'.

# 3. Gedeelde mobiliteit vraagt geïntegreerde mobiliteitspakketten en informatiediensten

Door de opkomst van nieuwe vervoermiddelen en mobiliteitsdiensten krijgt de gebruiker een steeds rijker palet aan vervoersmogelijkheden. Voor de reiziger wordt de zoektocht naar de meest optimale combinatie een complex gegeven. Bovendien leidt de grotere keuze aan vervoersopties ook tot meer verschillende betalingssystemen en tariefformules. Voor de reiziger groeit de noodzaak aan een dienstverlener die via een 'one-stop-shop' op een geïntegreerde wijze een antwoord biedt op al zijn reisbehoeften en vragen.

Openbaarvervoersaanbieders nemen die rol van mobiliteitsintegrator vandaag al een stuk op zich. Zowel de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, met www.mijnlijn.be [29], als de NMBS-Holding , met www.scotty.be [26], voorzien de reiziger van een geïntegreerde informatievoorziening die hun rol van mobiliteitsintegrator moet bestendigen.

De MOBIB-kaart wordt ontwikkeld om nationaal toegang te verlenen tot de verschillende openbaarvervoermaatschappijen, maar die ook de mogelijkheid moet geven om ook toegang tot andere nieuwe (gedeelde) vervoersdiensten te voorzien. De OV-Chipkaart in Nederland is hiervan al een voorbeeld. Het is een nationaal geïmplementeerde elek-

tronische betaal- en toegangskaart die toegang geeft tot het volledige openbaarvervoersnet.

In België biedt Railease van NMBS-Mobility de mogelijkheid om een bedrijfswagen te combineren met de trein en met regionaal vervoer van De Lijn en TEC.

Geïntegreerde mobiliteitspakketten (en –kaarten) worden bovendien niet altijd ontwikkeld door openbaarvervoermaatschappijen. Het Freiburg Combo ticket werd, bijvoorbeeld, ontwikkeld door de lokale autodeler Car-Sharing Südbaden-Freiburg. Maar ook meer en meer autoleasemaatschappijen en autoconstructeurs bieden klanten een geïntegreerd mobiliteitspakket aan. Mu van Peugeot, bijvoorbeeld, laat klanten toe om, na het plaatsen van een gewenst bedrag op de Mu by Peugeot-rekening, verschillende mobiliteitsdiensten (wagen, bedrijfsvoertuig, scooter, fiets of accessoires) te gebruiken. Ook het Nederlandse MobilityMixx stelt werknemers in staat om zelf hun ideale mobiliteitsmix te kiezen.

# Hoofdstuk 4
# Visie

Gedeelde mobiliteit verdient volgens de MORA beleidsaandacht omdat het past in een transitie naar duurzame mobiliteit. Overheidsoptreden is noodzakelijk om de positieve maatschappelijke effecten maximaal te kunnen benutten. Doordat gedeelde mobiliteit het aanbod kwalitatief versterkt, verlaagt het de auto-afhankelijkheid. Openbaar vervoeroperatoren moeten synergiën zoeken met gedeelde modi omdat dit hun eigen vervoersaanbod kan versterken en omdat de gebruiker nood heeft aan een geïntegreerd en toegankelijk product.

## 1. Transitie naar duurzame mobiliteit

De ontwikkeling van een kwaliteitsvol multimodaal vervoersaanbod is essentieel in de overgang naar duurzame mobiliteit. De MORA heeft aangetoond dat er zich momenteel met gedeelde mobiliteit een maatschappelijke dynamiek voltrekt die potentieel heeft om de omschakeling naar een duurzaam verplaatsingsgedrag te ondersteunen.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen is ervan overtuigd dat de nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten in combinatie met klassieke vervoersmodi tot een duurzamere mobiliteit leiden. Gedeelde mobiliteit draagt substantieel bij aan volgende beleidsdoelstellingen:

- de reductie van de autoverplaatsingskilometers en het verhogen van het aandeel van de duurzame modi doordat meer reizigers naar het openbaar vervoer worden aangetrokken (zie Pact 2020);
- de versnelde introductie van milieuvriendelijke voertuigen (zie VSDO);
- efficiënt ruimtegebruik (zie Groenboek Beleidsplan Ruimte);
- de toegankelijkheid van het vervoersysteem verhogen (zie Mobiliteitsdecreet);
- efficiënt verkeersmanagement en –planning.

Inzetten op gedeelde mobiliteit is een kostenefficiënte manier om de performantie van het vervoersysteem te verhogen. Doordat vervoermiddelen gedeeld worden, ligt de kostprijs per gebruiker lager en kan de capaciteit van de vervoersmodi en de bestaande infrastructuur optimaal benut worden. Gedeelde modi kunnen de druk op de ruimte doen dalen. Met name in stedelijke gebieden kan door het delen van vervoersmodi heel wat publieke ruimte efficiënter gebruikt worden.

# 2. Gedeelde mobiliteit als antwoord op auto-afhankelijkheid

Het openbaar vervoer en de fiets worden al geruime tijd gepromoot als duurzame vervoersalternatieven. Toch stellen we vast dat de auto nog steeds het dominante vervoermiddel is. Om de autoafhankelijkheid te kunnen verminderen, moet het aanbod aan vervoersalternatieven kunnen inspelen op de diversiteit en complexiteit van verplaatsingsprofielen- en behoeften van de reizigers.

De ontwikkeling van de nieuwe gedeelde modi en vervoersdiensten biedt kansen om flexibel in te spelen op de steeds veeleisender wensen van de reiziger. De MORA vindt het belangrijk dat:

- Deelfietsen, deelauto's, (deel)taxi's, shuttlediensten, carpoolen, ... worden uitgewerkt als volwaardig onderdeel van het vervoersaanbod. Gedeelde modi laten maatwerk toe zodat gebruikers op basis van het moment, de persoonlijke voorkeuren en hun levensstijl hun optimale vervoersmodi kunnen kiezen
- Verschillende vervoersdiensten aan elkaar gekoppeld worden. Hierbij moet gebruiksgemak voor de reiziger het uitgangspunt vormen. Dit betekent een streven naar een gebundeld aanbod van verschillende modi, het gebundeld beschikbaar stellen van multimodale reisinformatie en een eenvoudig multimodaal betalingssysteem.

# 3. Interactie aanbieders en gebruikers essentieel

Basisprincipe van gedeelde mobiliteit is dat het vertrekt vanuit het perspectief van de mobiliteitsbehoefte van de gebruiker. Afhankelijk van de persoonlijke voorkeuren en levensstijl zal een ander verplaatsingspatroon en combinatie van vervoerskeuzes naar voren komen.

Vervoersoperatoren moeten aan de klant een zekere mate van flexibiliteit aanbieden zodat de reiziger regisseur van zijn eigen verplaatsing kan zijn. Dit betekent dat de gebruiker vlot toegang heeft tot een multimodaal vervoersaanbod, multimodale vervoersinformatie en vereenvoudigde toegangsbewijzen en -betalingsmogelijkheden.

Door gebruik te maken van 'crowd sourcing' kan de vervoersaanbieder beter inzicht krijgen in en beter inspelen op de wensen van verschillende gebruikersgroepen. Via mobiele telefoons en internet, maar ook door fysieke punten moet de gebruiker naar de operator op een vlotte en interactieve wijze feedback kunnen geven. Door maximaal in te spelen op de aangeleverde informatie kunnen de vervoersaanbieders de betrouwbaarheid van het vervoersaanbod verhogen.

# 4. Openbaarvervoeroperatoren moeten aandacht hebben voor gedeelde mobiliteit

Gedeelde mobiliteit betekent tegelijk een opportuniteit als een uitdaging voor het klassiek openbaar vervoer. Het vervoersaanbod bestaat niet langer uit een beperkt aantal modi en bijbehorende (openbare) vervoersaanbieders. Het vervoersysteem wordt nu vormgegeven door een hele reeks van private en openbare actoren. Het betekent dat vele actoren moeten samenwerken aan een vervoersysteem met een spanningsveld tussen marktwerking en overheidsoptreden.

De MORA vindt het belangrijk dat gedeelde mobiliteit geen aanleiding mag zijn om het bestaand aanbod van klassiek openbaar vervoer af te bouwen. De Lijn en de NMBS-Groep hebben dan ook maatschappelijke opdrachten: maatschappelijke deelname garanderen en bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu en veiligheid verhogen. Gedeelde mobiliteit moet volgens de MORA gezien worden als een verruiming van het bestaande aanbod aan vervoersdiensten.

Gedeelde mobiliteit en klassiek openbaar vervoer versterken elkaar. Bestaande initiatieven in binnen- en buitenland tonen aan dat het gebruik van deelfietsen, deelauto's, carpoolen, (deel)taxi's, ... ook het aandeel van klassiek openbaar vervoer verhoogt. Door de afstemming van bus, tram, metro met gedeelde modi ontwikkelt zich een multimodaal mobiliteitsaanbod dat flexibel kan inspelen op de hedendaagse mobiliteitsbehoeften. Hierdoor ontstaat een nieuwe mobiliteitscultuur waarbij het bezit van voertuigen minder belangrijk wordt, maar de gebruiker wel voldoende, kwaliteitsvolle vervoersalternatieven heeft.

De MORA pleit om op zoek te gaan naar samenwerkingsverbanden om de sterkte van het klassiek openbaar vervoer en de sterkte van andere vervoersaanbieders te bundelen zodat de reiziger tot het beste totaalproduct komt. Aan de kwaliteit van het klassiek openbaar vervoer moet blijvend gewerkt worden door in te zetten op snelheid, frequentie, stiptheid en betrouwbaarheid. Dit is in de eerste plaats een taak voor de openbaarvervoersmaatschappijen. Tegelijkertijd moet gewerkt worden aan de totale beleving van het openbaarvervoerproduct: voor- en natransport, comfort, netheid, sfeer,... Hiervoor zullen openbaarvervoermaatschappijen mogelijk op zoek moeten gaan naar partners.

# 5. Stimuleren en sturen is taak overheid

De sterkte van gedeelde mobiliteit komt voort uit het netwerk van gebruikers en aanbieders. De spontaniteit en dynamiek rond gedeelde mobiliteit moet maximaal kunnen werken. Toch is overheidsoptreden noodzakelijk om de ontwikkelingen te sturen in de richting die het best aansluit bij de wenselijkheid vanuit het perspectief duurzame mobiliteitsontwikkeling. De gebruiker kiest zijn vervoermiddel in functie van zijn individuele mogelijkheden en wensen en niet vanuit de algemene maatschappelijke doelstellingen met betrekking tot duurzame mobiliteit. De MORA ziet verschillende taken voor de Vlaamse overheid.

- De Vlaamse overheid moet provinciale, stedelijke en gemeentelijke overheden ondersteunen in het uitwerken van een duurzaam multimodaal vervoersysteem met aandacht voor gedeelde modi
- De Vlaamse overheid moet ook maximaal kansen bieden opdat private ondernemingen nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten op de markt kunnen brengen (beschikbaarheid van informatie, stabiel en duidelijk beleidskader,...)
- De Vlaamse overheid moet ook burgers en bedrijven prikkelen om actief mee te werken aan een multimodaal vervoersysteem door financiële incentives, sensibilisatie,...
- De Vlaamse overheid moet een actief doelgroepenbeleid voeren om de gedeelde vervoersdiensten te promoten en de diensten af te stemmen op de wensen en mogelijkheden van doelgroepen. Naast het aanbieden van kwalitatieve vervoersalternatieven moet ook ingezet worden op communicatie en informatie rond duurzaam verplaatsingsgedrag.

# Hoofdstuk 5
# Aanbevelingen

De MORA pleit voor een actief overheidsoptreden om het potentieel van gedeelde mobiliteit te vertalen in een reële doorbraak naar een duurzaam mobiliteitssysteem. De MORA komt tot volgende aanbevelingen:

## 1. Werk multimodaal vervoersaanbod uit op maat gebied

Het Vlaams beleid inzake personenvervoer is sterk gericht op een goed functionerend openbaar vervoer. De MORA ziet met gedeelde mobiliteit de kans om vanuit de overheid het aanbod aan vervoersdiensten ruimer te benaderen. Het mobiliteitssysteem moet benaderd worden als een complex netwerk waarin vele vervoermiddelen en –diensten door heel wat verschillende vervoersaanbieders worden aangeboden. Het klassiek openbaar vervoer is slechts 1 facet van dit geheel.

Het is belangrijk dat per gebied gestreefd wordt naar een mix van vervoersdiensten die elkaar aanvullen. De aanpak kan verschillen per gebied volgens het stedelijke of landelijke karakter van het gebied, volgens de aanwezigheid van bestaande infrastructuur en volgens de lokale noden van de gebruikers. Zo zal in stedelijke gebieden o.a. meer ingespeeld moeten worden op de beheersing van de ruimtedruk, in landelijke gebieden meer op het voorkomen van vervoersarmoede.

## 2. Smeed bondgenoot- en partnerschappen

In de transitie naar duurzame multimodale mobiliteitsoplossingen hebben vele actoren een rol te spelen. In het veranderingsproces moeten heel wat lokale openbare en private mobiliteitsactoren en vervoersaanbieders betrokken worden. De MORA pleit om in Vlaanderen te zoeken naar partnerschappen van steden en aangrenzende gemeenten, openbaarvervoersaanbieders, autodeelorganisaties, de taxisector, de car- en busmaatschappijen en eventueel andere vervoersaanbieders met als doel een geïntegreerd vervoersaanbod aan te bieden.

Dit impliceert niet enkel vervoersmodi samenbrengen maar synergiën detecteren en ontwikkelen. De MORA beveelt aan om per gebied te streven naar coherente en flexibele mobiliteitspakketten op maat van de klant.

# 3. Nood aan multimodale informatie-uitwisseling

De MORA pleit voor maximale openheid van informatie tussen verschillende vervoersaanbieders. Gedeelde mobiliteit vergt openbare informatie. Verschillende vervoersoperatoren moeten real-time informatie uitwisselen om reizigers optimaal te kunnen informeren over overstapmogelijkheden en actuele verkeersinformatie.

De MORA stelt vast dat momenteel nog geen echte multimodale routeplanners bestaan in Vlaanderen. Applicatieontwikkelaars en leveranciers van routeplanners moeten gebruik kunnen maken van gegevens van de openbaarvervoeroperatoren om nieuwe producten te ontwikkelen en bestaande te verbeteren door verkeersdata en real-time reisinformatie openbaar te maken.

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering om, zoals bepaald in de Beheersovereenkomst 2011-2015 van De Lijn, tegen eind 2012 een dienst te ontwikkelen voor real-time en multimodaal reisadvies via internet, telefoon, gsm,…

De MORA vraagt bovendien aan de Vlaamse overheid en de vervoersoperatoren om meer gebruik te maken van ‘crowd sourcing’. De vervoersaanbieder moet door maximaal rekening te houden met feedback van gebruikers de kwaliteit en betrouwbaarheid van het vervoersaanbod verhogen.

# 4. Integreer betaalsystemen en -tarieven

De MORA pleit om te werken aan geïntegreerde betaalsystemen en -tarieven. Met de groei van het aantal vervoersoperatoren groeit ook het aantal betaalsystemen en tariefformules. Verschillende vervoersmodi linken aan 1 vervoersbewijs en/of betaalsysteem verhoogt niet enkel het gebruiksgemak voor de consument bij afhandeling van de betaling, maar werkt ook drempelverlagend voor het gebruik van meerdere vervoersmodi.

# 5. Heb aandacht voor integrale toegankelijkheid

De MORA vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van de verschillende vervoersmodi en –diensten. In de eerste plaats moeten de multimodale knooppunten fysiek toegankelijk zijn voor alle gebruikers. Er moet ook aandacht gaan naar de prijs van de verschillende vervoersmodi en naar de formules van tickets en abonnementen. De MORA pleit om voor multimodale toegangsbewijzen goedkope tariefformules te voorzien. De Raad vraagt ook te streven naar abonnementen die deelbaar zijn voor een groep van personen.

De leesbaarheid van het vervoersysteem moet bewaakt worden voor alle gebruikers. Door de groei van het aantal vervoersaanbieders en -modi kan het uitstippelen van (multimodale) verplaatsingen een complexe opdracht worden voor heel wat mensen. Nieuwe technologie biedt mogelijkheden om op maat van de gebruiker de juiste informatie te voorzien. De MORA vraagt ook oplossingen aan te bieden voor reizigers die minder vertrouwd zijn met nieuwe technologie, die minder mobiel zijn en/of reizigers met een handicap. Dit betekent dat naast de elektronische multimodale routeplanners in multimodale knooppunten ook fysieke informatiepunten moeten aanwezig zijn die informatie geïntegreerd aanbieden.

# 6. Neem service levels op in beheerscontract De Lijn

De MORA pleit om de rol van De Lijn als mobiliteitsmanager concreter te maken door het opnemen van service levels. Dit vereist een welomschreven takenpakket en benchmarks met als doel de klant een flexibel totaalpakket aan te bieden bestaande uit klassiek openbaar vervoer (bussen en trams), voor- en natransport, informatie enzoverder. Het is belangrijk dat de mobiliteitsmanager verder kijkt dan het belang van het eigen netwerk. De Lijn moet op zoek gaan naar partners (NMBS-Groep, lokale overheden, taxisector, car-en busmaatschappijen, Taxistop, PMP's, bedrijven, …) om tot een optimaal vervoersaanbod te komen per vervoersgebied.

# 7. Genetwerkte mobiliteit in hele NMBS-Groep

De NMBS-Holding heeft met 'genetwerkte mobiliteit' een visie over een toekomstgerichte duurzame mobiliteit uitgewerkt. De MORA vraagt eveneens de NMBS-operator en Infrabel om in hun werking deze visie als uitgangspunt op te nemen. Een goede samenwerking tussen de drie onderdelen van de NMBS-Groep is noodzakelijk om de

kwaliteit en betrouwbaarheid van de treinrit, het voor- en natransport en de dienstverlening errond te verhogen. De NMBS-Groep dient samen te werken met het lokale en Vlaamse beleid rond duurzame mobiliteit.

# 8. Bouw aan de steden en gemeenten van morgen

Integreer infrastructuur voor gecombineerde mobiliteit in de plannen van stedelijke en gemeentelijke ontwikkelingen en in de infrastructuur voor openbaar vervoer.

De MORA vindt het positief dat in het Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen gedeelde mobiliteit wordt opgenomen in een strategie van slim omgaan met ruimte. In een verstedelijkt netwerk van Vlaanderen zijn gedeelde mobiliteit met deelparkings, deelauto's en deelfietsen een belangrijk aspect om spaarzaam om te springen met de beschikbare ruimte zonder te moeten inboeten aan mobiliteitsmogelijkheden. Bij nieuwe projecten moeten van bij de start gedeelde mobiliteitsoplossingen worden opgenomen om zowel het parkeer- als stallingsprobleem van voertuigen te verminderen.

Gedeelde mobiliteit biedt ook perspectieven om elektrische voertuigen op een kostenefficiënte wijze in het vervoersysteem in te schakelen. Door elektrische (bak)fietsen en wagens in te schakelen in een deelsysteem kunnen meer mensen gebruik maken van een milieuvriendelijk voertuig en worden de hogere aankoopkosten gedragen door een grotere groep.

# 9. Faciliteer gedeelde mobiliteit

Om gedeelde modi en een multimodaal verplaatsingsgedrag te stimuleren, zal ook het regelgevend en fiscaal kader moeten bijgestuurd worden. Het instappen in gedeelde mobiliteit gaat voor de gebruiker gepaard met een complexe administratieve en fiscale afhandeling. De MORA pleit om de complexe regelgeving en de administratieve last voor bedrijven en particulieren bij gedeelde mobiliteit weg te werken.

# 10. Initieer nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten

De Vlaamse en lokale overheden moeten ook zelf als initiatiefnemer voor nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten kunnen optreden indien private initiatieven niet spontaan groeien. De MORA vraagt hiervoor in het convenantbeleid mogelijkheden te voorzien.

# 11. Sensibiliseer doelgroepen tot gedragsverandering

De Vlaamse overheid moet via een doelgroepenbeleid het gebruik van gedeelde vervoersdiensten actief promoten. De MORA ziet met name in het woon-werkverkeer en in vrijetijdsverkeer mogelijkheden.

## Woon-werk

In de dossiers van het Pendelfonds blijken bij bedrijven heel veel vragen te zijn met betrekking tot het natransport van het openbaar vervoer naar het bedrijventerrein. Bedrijven zoeken vaak naar mogelijkheden om het carpoolen te bevorderen. De MORA ziet in gedeelde mobiliteit kansen om de doelstellingen van Pact 2020 dichterbij te brengen:

- Mobiliteitsbudget promoten indien uit het proefproject positieve resultaten blijken;
- Uitwerken van een shuttledecreet zodat meer shuttlediensten (busdiensten, vanpools, deeltaxi's) van en naar bedrijven kunnen ingezet worden;
- Bedrijventerreinen ontsluiten door het uitwerken van fietsdeelsystemen;
- Promoten en ondersteunen van carpooling bij bedrijven.

## Vrije tijd: festivals, evenementen

De MORA vraagt de Vlaamse overheid om in functie van evenementen een aanbod van shuttlediensten uit te werken en organisatoren te ondersteunen bij het aanbieden van (dynamische, real-time) carpoolsystemen. Evenementen kennen vaak een zeer sterke piek in vervoerstromen en hebben op bepaalde momenten nood aan een grote hoeveelheid ruimte voor het parkeren van voertuigen waardoor congestie ontstaat en de leefbaarheid van de omgeving onder druk komt te staan. Het inzetten van gedeelde modi biedt mogelijkheden om die druk te verminderen.

# 12. Geef zelf het goede voorbeeld

De Vlaamse, provinciale en lokale overheden alsook overheidsbedrijven hebben een belangrijke voorbeeldfunctie. Zij kunnen een actieve rol spelen in het uitwerken van gedeelde mobiliteit voor hun personeel en/of buurt van hun vestiging:

- De Vlaamse overheid kan instappen in auto- en fietsdeelinitiatieven en/of het gebruik van het voertuigenpark openstellen voor buurtbewoners
- De Vlaamse overheid kan parkings van overheidsdiensten openstellen als buurtparking
- De Vlaamse overheid kan carpoolen ondersteunen in het woon-werkverkeer en bij dienstverplaatsingen.

**Bron-URL:** http://www.serv.be/mora/book-6759/mobiliteitsverslag-2012
**Links:**
[1] file:///C:/Users/Gebruiker/Desktop/Mobiliteitsverslag_2012_v20120621.doc#_ftn1
[2] file:///C:/Users/Gebruiker/Desktop/Mobiliteitsverslag_2012_v20120621.doc#_ftnref1
[3] http://www.serv.be/mora/document/advies-informatief-deel-mobiliteitsplan-vlaanderen
[4] http://www.serv.be/mora/document/advies-missievisie-mobiliteitsplan
[5] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:NL:NOT
[6] http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/1200&format=HTML&aged=1&language=NL&guiLanguage=en
[7] http://www.serv.be/mora/publicatie/mobiliteitsrapport-van-vlaanderen-2009
[8] http://www.serv.be/mora/book/stand-van-zaken-missing-links-wegen-eind-2011
[9] http://www.serv.be/mora/book/projecten-uit-het-mora-advies-spoorstrategie
[10] http://www.serv.be/mora/document/advies-vlaams-strategisch-spoorbeleid
[11] http://www.serv.be/mora/book/lijst-van-projecten-uit-het-infrastructuurmasterplan-2009-2014
[12] http://www.serv.be/glossary/11#term928
[13] http://www.serv.be/glossary/11#term971
[14] http://www.plan.be/publications/publication_det.php?lang=nl&TM=30&IS=63&KeyPub=1124
[15] http://www.serv.be/mora/book-6759/antwerpen
[16] http://www.serv.be/mora/book-6759/limburg
[17] http://www.serv.be/mora/book-6759/oost-vlaanderen
[18] http://www.serv.be/mora/book-6759/vlaams-brabant
[19] http://www.serv.be/mora/book-6759/west-vlaanderen
[20] http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php
[21] http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=462
[22] http://www.serv.be/mora/publicatie/aanbeveling-versnellen-en-verbeteren-beleidsproces-infrastructuurinvestering-beleids
[23] http://statbel.fgov.be/nl/modules/pressrelease/statistieken/arbeidsmarkt_en_levensomstandigheden/l_acces_des_belges_a_l_internet_continue_de_progresser.jsp
[24] http://www.ruimtelijkeordening.be/Default.aspx?tabid=14943
[25] http://www.momo-cs.eu
[26] http://www.scotty.be
[27] http://www.uitp.org/public-transport/combined-mobility/combined.cfm
[28] http://www.carpool.be
[29] http://www.mijnlijn.be