



west-vlaanderen
de gedreven provincie

STAPPEN, TRAPPEN en VERVOER

in **WEST-VLAANDEREN**
een mobielrijke provincie

Rede van Carl Decaluwé
Gouverneur van West-Vlaanderen
4 mei 2022



STAPPEN, TRAPPEN en **VERVOER**

in **WEST-VLAANDEREN**
een mobielrijke provincie

Rede van Carl Decaluwé
Gouverneur van West-Vlaanderen

4 mei 2022



Inhoud

1. Inleiding	4	3. Drie belangrijke vaststellingen	82
2. Tien uitgangspunten	15	4. Het belang van het STOP-beginsel	84
1. Mobiliteit, het geheel van verplaatsingen, vervoermiddelen en -infrastructuur	15	De juiste vervoermiddelen op de juiste plekken en voor de juiste verplaatsingen	85
2. Mobiliteit en optimalisatie van bereikbaarheid	20	5. De slachtoffers van het verkeerssysteem	88
3. Mobiliteit is hardware, software en orgware	23	Feiten en Cijfers	88
4. Mobiliteit moet billijk, efficiënt, veilig en ook klimaatvriendelijk zijn	43	Hoe gaan we als maatschappij om met verkeersveiligheid?	91
5. De vraag naar mobiliteit neemt verder toe, met congestieproblemen als gevolg	53	Concreet enkele projecten met het oog op de verkeersveiligheid in onze provincie	100
6. Mobiliteit is een nutsfactor en niet louter een kostenpost	68	Conclusie	103
7. De fiets is één van de belangrijkste schakels in een duurzaam mobiliteitsbeleid	70	Dankwoord	105
8. Slimme mobiliteit en de vormgeving van onze steden en dorpen	73		
9. Ruimtelijke kenmerken hebben invloed op het reisgedrag	75		
10. Aandacht voor vervoersarmoede	78		



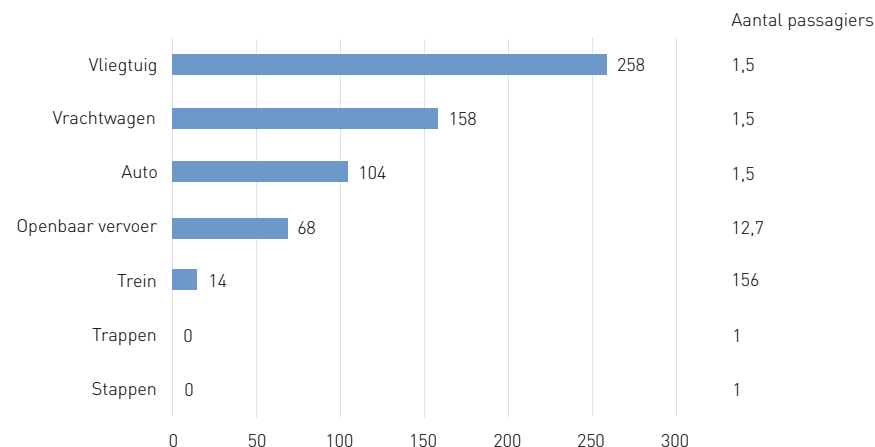
1

Inleiding

In 2019 had ik het over een klimaatvriendelijk en -robuust West-Vlaanderen. De klimaatontwrichting is vooral veroorzaakt door de CO₂-emissies. Zo is de wereldwijde temperatuurstijging vooral het gevolg van de verhoogde uitstoot van CO₂¹ door de mens. De CO₂ nam de voorbije 30 jaar toe met twee derde. Er is een beduidende impact van transport op de CO₂-emissies: 32%. Binnen de transportsector heeft het wegvervoer de grootste uitstoot (73,2%), waarbij het personenvervoer voor 62,3% van de uitstoot verantwoordelijk is, bestelwagens voor 11,9% en vrachtwagens voor 25,8%. Stappen en trappen zijn het beste voor het milieu: er is geen CO₂-uitstoot. Elektrisch aangedreven voertuigen zijn schoner dan benzine of diesel, zeker als de stroom duurzaam wordt opgewekt, zoals bij de trein. De meeste kilometers leggen we af met de auto (77%), op ruime afstand gevolgd door de trein (8%) en de fiets (7%).

1 Koolstofdioxide, ook kool dioxide of koolzuurgas genoemd, is een anorganische verbinding van koolstof en zuurstof, met als brutoformule CO₂. In zuivere toestand is het een kleurloos en geurloos gas dat van nature in de aardatmosfeer voorkomt.

Figuur 1: Gram CO₂ per passagier-kilometer



Bron: Macharis C. (2020), "Met een factor 8 naar de mobiliteit van de toekomst", Stichting Kunstboek.

Het Vlaams Klimaatplan spreekt zich duidelijk uit over een aantal ambities tegen 2030. Dit plan zet in op meer duurzame verplaatsingen, maar ook op vergroening van het wagenpark, van het goederentransport en van het openbaar vervoer (uittreksel zie apart kader).

A. Modal shift naar duurzame verplaatsingen

1. Verdere inzet op modal shift naar zacht weggebruik en combimobiliteit.

We moedigen de modal shift naar zacht weggebruik verder aan (te voet, met de fiets,...) en blijven daarvoor investeren in veilige infrastructuur. Dankzij duurzame verplaatsingen kunnen we de voertuigkilometers terugdringen en zo mee zorgen voor een daling van de uitstoot van broeikasgassen uit transport. Ook combimobiliteit blijft centraal staan in het beleid en wordt verder gefaciliteerd door de uitrol van hoppingpunten waar snel kan overstapt worden van het ene vervoersmiddel naar het andere.

B. Vergroening van personen- en bestelwagens

2. Uitfasering aankoop fossiele verbrandingsmotoren.

We vragen de federale overheid de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren van personen- en bestelwagens uit te faseren vanaf 1 januari 2029.

3. Aanstelling transitie-manager.

Om de verdere transitie naar een elektrisch voertuigenpark gecoördineerd aan te pakken, wordt er een transitie-manager elektrificatie mobiliteit aangesteld om de horizontale samenwerking over de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus te faciliteren en om te waken over de evolutie van de beschikbaarheid van batterijen, netontwikkeling, elektriciteitsbevoorradingszekerheid en prijzen binnen een stabiel fiscaal kader.

4. Verhoging (semi-)publieke laadpunten en aanscherping werf Mobiliteit LEKP.

We verhogen de doelstellingen uit het Clean Power for Transport-plan en mikken hierbij op 100.000 (semi-)publieke laadequivalenten tegen 2030. Om dit te realiseren gaan we, in samenspraak met de VVSG, een aanscherping van de doelstelling in het Lokaal Energie en Klimaatpact doorvoeren vanaf 2022: nl. 1,5 (semi-)publieke laadequivalenten per 100 inwoners (99.000 laadpunten (CPE) tegen 2030 en dit bovenop de voorziene (ultra-)snellaadinfrastructuur langs de autosnelwegen. Hierdoor geraken we op koers voor 1 miljoen elektrische wagens tegen 2030.

5. Onderzoek sturende verkeersfiscaliteit.

De Vlaamse Regering wenst de verkeersfiscaliteit blijvend als een sturend instrument in te zetten voor het klimaat en de mobiliteit (vb. modal shift naar fiets), maar hecht ook belang aan het op peil houden van de ontvangsten uit de verkeersbelastingen voor de aanleg en het onderhoud van de wegen en voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daartoe wordt een onderzoek uitgewerkt om de nodige informatie aan te leveren waardoor de volgende regering de beleidskeuze voor het meeste geschikte instrument kan maken.

6. Verkennend juridisch en technisch onderzoek kilometerheffing bestelwagens.

We voeren een verkennend juridisch en technisch onderzoek naar een kilometerheffing voor bestelwagens. We analyseren of er gedifferentieerd kan worden tussen de voertuigen voor verschillende beroepssectoren. Eventuele vrijstellingen moeten uiteraard Europees verenigbaar zijn en oneigenlijk gebruik dient gemeden te worden. Na dit onderzoek beoordelen we de opportuniteit en raadplegen hierover sector- en werkgeversorganisaties alsook andere organisaties en experts.

C. Vergroening van het goederenvervoer

7. Aanmoediging emissievrij vrachtvervoer door gunstig belastingregime.

We gebruiken de mogelijkheden die de nieuwe Europese Tolrichtlijn biedt om emissievrij vrachtvervoer tijdelijk (5 jaar) fiscaal te bevorderen via een vrijstelling op de kilometerheffing. Deze vrijstelling wordt beperkt tot de milieucomponent, ofwel het deel van de kilometerheffing dat de vervoerder betaalt voor het veroorzaken van luchtvervuiling en geluid.

8. CO₂-differentiatie in de kilometerheffing

De nieuwe Europese Tolrichtlijn leidt de lidstaten naar een CO₂-differentiatie van de kilometerheffing. We zullen deze aanpassing doorvoeren. Zo wordt de kilometerheffing voor vrachtwagens, meer nog dan vandaag, een sturend instrument dat kan bijdragen tot de vergroening van het vrachtvervoer.

9. Versnelde transitie naar zero-emissie vrachtvervoer over de weg.

Bovenop de reeds vermelde voorstellen van de aanscherping van de huidige kilometerheffing en het voordelig belastingregime, ten voordele van zero-emissie oplossingen, komt er een proactieve ondersteuning van zero-emissie vrachtwagens. We onderzoeken verder hoe we de markt nog meer in zero-emissie vrachtwagens kunnen laten investeren.

10. Verdere inzet op modal shift naar water en vergroening hiervan.

We zetten verder in op de modal shift naar water en de vergroening hiervan bijvoorbeeld via verhoging van de bruggen van onder meer het Albertkanaal, walstroom, ... Per ton/km zijn de emissies van vrachtwagens altijd 3 tot 6 keer hoger dan de uitstoot van de binnenvaart. Modal shift voor water zorgt daarom bijkomend nog voor verminderde uitstoot en filevorming.

D. Vergroening van het openbaar vervoer

11. Traject emissievrije bussen.

Bij de vloot van De Lijn zetten we de plannen voor vergroening voort zoals afgesproken. Voor de vloot van de pachters zullen we een nieuw SPV oprichten (technisch nog verder uit te werken) om een turbo op die vergroening te zetten; we spijzen dat vehikel met 65 mio per jaar vanaf 2023 (vanuit de FFEU-enveloppe) waarmee beschikbaarheidsvergoedingen betaald kunnen worden; ook alternatieve financieringstechnieken (zoals via EIB etcetera) kunnen in dit kader onderzocht worden. Voor wat de meerkost voor het exploitatiebudget van De Lijn betreft, zal er een verhoging van de dotatie van De Lijn komen.

We stellen vast dat vrachtwagens en auto's een groot aandeel vertegenwoordigen in de verplaatsingen. Daaraan gelinkt, zorgt de congestie dan weer voor een hogere CO₂-uitstoot. En ook in onze provincie zijn de wegen onderhevig aan congestie. Dit is niet langer een probleem dat zich enkel op de ring van Brussel en Antwerpen stelt.

In 2019 werden intense besprekingen gevoerd rond de mogelijke impact van de Brexit. Daarbij werd in het noodscenario rekening gehouden met problemen aan de Franse grensovergang en lange wachttijden voor het vrachtvervoer in Zeebrugge bij de douane. Hier bleek duidelijk hoe kwetsbaar ook het West-Vlaams wegennet is voor congestie. Door de goede voorbereiding en vooral ook door de coronarealiteit is de Brexit op 1 januari zonder verkeersproblemen kunnen verlopen.

De havens van Duinkerke en Zeebrugge zijn twee poorten van Europa, die heel wat verplaatsingen in en naar onze provincie teweeg brengen. Een verstoring van de haventrafiek kan een heel grote impact hebben op de afwikkeling van de wegen in onze provincie. De noodscenario's voor Brexit waren dan ook voorzien voor het tijdelijk stationeren van vrachtwagens op de A18 voor het verkeer naar Frankrijk, en op de N31 en A11 voor het verkeer naar Zeebrugge. Bovendien was in Ursel een reserve wachtparking voor vrachtwagens voorzien als deze locaties alleen het niet meer aankonden.

Maar ook de inrichting van de havens zelf - meer bepaald de organisatie van de transporten - kunnen soms hun invloed hebben. Zo bleek dat Zeebrugge een groot voordeel heeft ten opzichte van Rotterdam en Duinkerke, omdat zij voorzien zijn op verscheping van opleggers zonder chauffeurs, waardoor epidemiologische belemmeringen wellicht minder zouden spelen als het er zou op aankomen. In dat geval zou het niet denkbeeldig zijn dat net die troef een bijkomende vraag aan vrachtwagentrafiek van en naar Zeebrugge zou teweeggebracht hebben.

Door corona is de gehele moderne mobiliteit binnen een mum van tijd tot stilstand gebracht, maar verkeerstellingen geven aan dat de verkeersdrukte zich opnieuw hernomen heeft van zodra de maatregelen van verplicht telewerk begin september zijn opgeheven.

Door de coronamaatregelen sinds 13 maart 2020 leven we in een andere beleving van onze vrije tijd. Door de beperkingen - door de sluiting van de meeste diensten die onze vrije tijd vullen - en de veelvuldige oproepen om vooral veel buiten te bewegen, gaan we massaal wandelen en fietsen. Ons immuunsysteem krijgt er een boost van. Het verbant alle stress uit ons hoofd en lijf en is ook nog eens goed voor onze geestelijke gezondheid. Het aangescherpt bewustzijn van deze positieve impact kan een hefboomeffect voor onze mobiliteit genereren. Daarnaast is er de vaststelling dat de coronacrisis de auto een flinke duw in de rug heeft gegeven, ten koste van het openbaar vervoer. Dankzij telewerken worden externe kosten van transport vermeden. Thuiswerken draagt bij tot het welzijn van werknemers doordat ze minder tijd verliezen in de verkeersopstoppen tijdens de piekuren.

Met de lange aansleep van de coronamaatregelen - met verplicht telewerken waar het kan - wordt het wel duidelijk dat we natuurlijk mensen blijven en dat oogcontact belangrijk is om te netwerken, maar dat we een deel van onze activiteiten even goed zonder verplaatsingen kunnen doen via digitaal overleg, webinars en andere vormen van communicatie.

Deze observaties linken aan toekomstscenario's voor mobiliteit in West-Vlaanderen is een interessante denkoefening. Mobiliteit is één van de belangrijkste beleidsissues die een kerntaak van alle bestuursniveaus in ons land is. De bevoegdheden inzake het vervoer zijn sinds de jaren 1980 verdeeld tussen de gewesten en de federale staat. De Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer is actief binnen de lucht- en scheepvaart, het spoor- en wegvervoer, algemene mobiliteit en verkeersveiligheid². Het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer staat in voor een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen. Dit door het beheer, onderhoud en optimalisatie van het haar toevertrouwde wegenpatrimonium en de organisatie van het verkeer op het haar toevertrouwde wegennet. Maar ook gemeenten hebben als wegbeheerder op hun wegen een verantwoordelijkheid naar de verkeersveiligheid toe. De gouverneur neemt, vanuit zijn bevoegdheid "openbare orde, gezondheid en veiligheid" een bemiddelende en faciliterende rol, denk bijvoorbeeld aan de recente aanpak van dodelijke verkeersongevallen in onze provincie.

Ook het provinciebestuur bouwt aan een duurzame en innovatieve mobiliteitsvisie, die rekening houdt met ieders individuele verplaatsingsbehoeften. Fietsen staat hier hoe dan ook centraal: alle provincies streven naar een groter aandeel van de fiets in de modale verschuiving in het vervoer, onder meer door de uitbreiding van het fietssnelwegennetwerk. Naast het infrastructurele aspect, neemt onze provincie hier ook andere initiatieven om het gebruik van de fiets te stimuleren. De "testkaravaan" is één van die initiatieven die mensen aanzet om voor woon-werkverkeer naar de fiets over te stappen. De provincie stelt hiervoor fietsen ter beschikking aan bedrijven, om de mensen betere gewoontes aan te leren in hun dagelijkse verplaatsingen naar het werk.

² <https://www.vlaanderen.be/organisaties/federale-overheidsdiensten/federale-overheidsdienst-mobiliteit-en-vervoer>

Daarnaast is de provincie al jarenlang actor en partner in het beleid rond trage wegen en mobiliteit, mobiliteitseducatie, woon-werkverkeer en boven-lokale samenwerking rond mobiliteit. Deze ervaring en expertise werden begin 2019 opnieuw erkend in het tweede Mobiliteitscharter, dat de provinciebesturen overeenkwamen met de desbetreffende Vlaamse minister.

Ook de gemeenten ontbreken niet in dit rijtje. Als beheerder van de gemeentewegen, zetten ook zij in op betere fietsvoorzieningen, en kunnen ze hiervoor ook beroep doen op het fietsfonds in sommige gevallen. Naast de fiets als milieuvriendelijk verplaatsingsmiddel, stel ik vast dat ook voor verplaatsingen te voet er nog groeimarge is in onze provincie om voetwegen op te waarderen. Oude trambeddingen en verlaten spoorbeddingen kunnen ingezet worden om quick wins te realiseren. Bijvoorbeeld in de doortocht van Lombardsijde, wordt de ruimte die vrijkomt door de verlegging van het tramspoor, nuttig aangewend voor mens en natuur (voetganger, fietser en waterbuffering).

Over de grenzen heen van Vlaamse, provinciale of gemeentelijke bevoegdheden, vervul ik een verbindende rol in de verkeersveiligheid. Dit vanuit mijn bevoegdheid van "openbare orde, gezondheid en veiligheid". Vanuit die rol ben ik dan vaak vertegenwoordigd op diverse fora, bijvoorbeeld in de provinciale commissie verkeersveiligheid van AWW, en bespreking van ongevalanalyses.

Na alles blijven we graag in beweging, we gaan met plezier op ontdekking naar nieuwe horizons, op bezoek bij familie, kennissen en vrienden. We flaneren met velen in onze cultuursteden en zijn ook graag toerist aan zee. Mobiliteit is meer dan een kenmerk van ons, de moderne mens. Mobiliteit is zowat de belangrijkste eigenheid van de moderniteit. Deze moderne mobiliteit wordt gekenmerkt door de verworvenheid van de mens zich vrijelijk te verplaatsen over de wereld, als toerist, expat, student of avonturier. Het succes van de druktebarometer aan onze kust toonde aan hoe, ook tijdens corona, onze provincie attractieve polen heeft die mensen aanzetten tot verplaatsingen.

De moderne wereld lijkt grenzeloos, tickets worden geboekt met een paar eenvoudige handelingen op het internet, voor een bodemprijs verblijft de liefhebber zo een paar maanden waar dan ook op onze aardbol. Onderdelen van complexe producten worden nu wereldwijd op verschillende plekken gemaakt en geassembleerd om dan vervolgens over de hele wereld te worden verplaatst voor de verkoop. In het kielzog van deze goederen doorkruisen mensen de oude landsgrenzen. Zoals peper, nootmuskaat en kruidnagel de luxegoederen van de elite waren in de zeventiende eeuw, zo is nu mobiliteit het kenmerkende teken van welvaart. Wie welvarend is gaat “shoppen” in New York, zoekt zingeving in Tibet of het avontuur in een wildreservaat in Zuid-Afrika. Terwijl de vrije mens zich steeds beweeglijker begeeft over de aardbol, des te beperkter is de mobiliteit van de “verliezers van de globalisering”³. Voor een aanzienlijke groep mensen is het echter niet zo vanzelfsprekend om te geraken waar ze willen of moeten zijn. Mobiliteit speelt een rol bij sociale uitsluiting. Mensen met lagere inkomens bezitten minder auto's. Bij een maandelijks netto-inkomen van minder dan 1.500 euro zijn er gemiddeld nog geen 0,4 auto's per huishouden. Vanaf 3.000 euro inkomen per maand stijgt het autobezit tot boven de 1,5. Het aantal jobmogelijkheden ligt 72% lager voor wie geen rijbewijs heeft, omdat ze moeilijk op de werkplek geraken. Het toonvoorbeeld van slecht bereikbare joblocaties voor laaggeschoolden is de logistieke sector in en buiten havengebieden. Daarnaast is voor één op tien personen autorijden, fietsen, het openbaar vervoer nemen of stappen moeilijk of onmogelijk omwille van gezondheidsredenen⁴. De opkomst van elektrische fietsen en meer bepaald bakfietsen, plaatst het verband tussen loon en mobiliteit wel in een nieuw perspectief.

In plannen en beleid om reisgedrag te veranderen staat vaak de forens centraal. Terwijl gemiddeld zeker 50% van het verkeer bestaat uit incidentele reizigers. Incidentele reizigers hebben meerdere motieven om op pad te gaan. Het kan bijvoorbeeld om familiebezoek of een ziekenhuisafpraak gaan. Een groot deel bestaat echter uit toeristen. Die groep bezoekers kan veel impact hebben op leefomgeving en de samenleving. Het toerisme ontloek de laatste

³ Stronks M. (2020) “Filosoferen over corona #1: Moderne mobiliteit”, Groene Amsterdammer 20 april 2020.

⁴ <https://sociaal.net/achtergrond/mobiliteit-privilege/>

50 jaar en werd een fundamentele vrijetijdsbesteding voor vakantiegevoel, inspiratie, plezier en rust. Voor kortere of langere periodes, met steeds een factor van mobiliteit, is er nood aan een verplaatsing van de thuisbasis naar het vakantieoord of de te ontdekken stad of streek. Veel publiekstrekkingen zijn nauwelijks bezig met mobiliteitsalternatieven of überhaupt met de mobiliteitsbewegingen die zij veroorzaken. Vaak gebeurt dit pas als ze met problemen worden geconfronteerd. Mobiliteit kan gericht ingezet worden om toerisme beter te verspreiden en zo knelpunten in het netwerk te voorkomen. Toerisme en mobiliteit kunnen elkaar versterken. Bij het implementeren van de kustdruktebarometer is, naast de website, ook het verkeerscentrum ingeschakeld. De inzet van de dynamische verkeersborden op de autosnelwegen hebben het verhaal versterkt, en toeristen konden beter gestuurd worden zodat ze gespreid van de kustzone konden genieten.

Het is belangrijk dat toeristen goede reisinformatie krijgen over minder bekende toeristische bestemmingen, zodat ze die ook kunnen bezoeken. Spreiding van mobiliteit leidt tot spreiding van toerisme. Spreiding van toerisme leidt ook tot spreiding van mobiliteit. Het zijn twee kanten van dezelfde medaille.

De toenemende aandacht voor klimaat, milieu, duurzaamheid en gezondheid lijkt effecten te hebben op het reisgedrag van weggebruikers. Om nieuw gedrag te faciliteren en op termijn te bestendigen, moeten er goede gezonde mobiliteitskeuzes worden aangeboden en moeten alternatieven aantrekkelijk zijn. De wereld om ons heen verandert continu. Dat heeft invloed op de manier waarop we reizen. Nieuwe technologieën in de auto en langs de weg, zoals rijkhulpsystemen en intelligente verkeerslichten, bieden kansen om beter in te spelen op de groeiende mobiliteitsbehoefte. Door daarbij het aanbod van schone alternatieven en deelsystemen te stimuleren, kunnen we ervoor zorgen dat mobiliteit slimmer, schoner en veiliger wordt.



2

Tien uitgangspunten

1. Mobiliteit, het geheel van verplaatsingen, vervoermiddelen en -infrastructuur

Mobiliteit is de combinatie van fundamentele systemen ter ondersteuning van een gemeenschap, regio of staat, die alle vormen van transport omvat. Het gaat om verplaatsingen, transportmiddelen en vervoersinfrastructuur. Voor de samenleving en de bedrijfswereld is mobiliteit een zeer fundamenteel gegeven. Mobiliteit gaat zowel over de distributie van goederen, het woon-werkverkeer als alle andere verplaatsingen om welke reden dan ook.

We beschikken over een zeer fijnmazig water-, spoor- en wegennetwerk. Dat fijn vertakte mobiliteitsnetwerk is cruciaal voor het functioneren van ons decentraal stedelijk systeem. Niet alleen verbindt het onze steden met elkaar en met andere delen van Europa en de wereld; het heeft bovendien ook het hele buitengebied toegankelijk gemaakt en een diversiteit aan plekken en bestemmingen ontsloten.

Die goede connectiviteit is altijd een voorwaarde en sturende kracht voor onze welvaart geweest. Vandaag komt die welvaart in het gedrang door de stilvallende verkeersstromen. Onze steden zijn wereldwijde koplopers in fileleed, met heel wat economische- en milieuschade tot gevolg. De veelheid aan infrastructuur heeft geleid tot toenemende ruimtelijke versnippering die op haar beurt zorgt voor een verzadiging van het wegennetwerk. Om de verkeersstromen opnieuw in beweging te krijgen en de verkeerscongestie de baas te blijven, investeren we steeds meer middelen in nog meer infrastructuur en nog bredere wegen. Die leiden niet langer automatisch tot een vlottere mobiliteit. Ze geven slechts tijdelijk extra capaciteit aan een mobiliteitssysteem dat onverminderd vastloopt. Nog meer infrastructuur leidt paradoxaal tot nog meer stilstand. Ons mobiliteitssysteem botst op zijn grenzen.

Er zijn eigenlijk twee mobiliteitsparadoxen bekend. De eerst stelt dat mobiliteit voor iedereen een hot topic is, maar vaak geen prioriteit als het over het eigen vervoer of de eigen goederenstromen gaat, zo leert de praktijk. Daarnaast is er de tweede mobiliteitsparadox die luidt: hoe meer mobiliteit, hoe meer die mobiliteit bedreigd wordt. Wat betekent dat een vermeerdering van de wegcapaciteit automatisch leidt tot meer verkeer en nieuwe congestie. Er is zelfs sprake van een dubbel effect. Het eerste effect heeft te maken met de toegang tot vervoer. Hoe meer we ons kunnen verplaatsen, hoe meer we dit ook willen doen. Met als gevolg dat we onze wensen bijstellen in functie van de beschikbaarheid van de transportmiddelen. Het tweede effect merkt iedereen die met de auto naar het werk gaat. Hoe meer mensen zich in het verkeer begeven, hoe sneller de wegen dichtslibben, met extra files tot gevolg. We zijn nog nooit zo mobiel geweest en nooit hebben wij met zijn allen zo veel en zo lang stilgestaan in files.

De vraag of zelfrijdende auto's onze fileproblemen zullen oplossen, is dus nog niet zo met zekerheid positief te beantwoorden, want ook daar zal het comfort van "Mobility As A Service" (MAAS) ongetwijfeld bijkomende opportuniteiten bieden, voor verplaatsingen die nu soms met de fiets gebeuren, of met het openbaar vervoer. Wat wel vaststaat, is dat de introductie van de zelfrijdende auto's veel meer impact zal hebben dan die van de elektrificatie van het voertuigenpark. De introductie van de dronetaxi is zo goed als een feit in de USA, en dit vormt een nieuwe verplaatsingsmodus waarmee we rekening zullen moeten houden. Idealiter wordt met deze mogelijkheid ook rekening gehouden in de uitwerking van de overstappunten die momenteel volop worden uitgetekend. De overstap van dronetaxi's naar openbaar vervoer opent nieuwe perspectieven die we tot op heden niet voor mogelijk hielden: parkeren zal immers niet langer een issue zijn.

Meer inzetten op rijhulpsystemen helpt ook om de verkeersveiligheid te verbeteren. Meer dan ooit moeten we er een prioriteit van maken om het aantal slachtoffers zo snel mogelijk naar nul te brengen. Naast sensibiliseren en handhaven biedt het automatiseren van rijtaken het potentieel om daar aanzienlijk toe bij te dragen. Immers: in 94% van de ongevallen speelt de menselijke factor een belangrijke rol. Mensen hebben een beperkte

reactiesnelheid, zijn afgeleid, maken inschattingfouten, zijn gehaast, vermoeid of helaas soms onder invloed van alcohol of verdovende middelen.

Het laatste decennium zijn er heel wat Advanced Driver Assistance Systems of ADAS geïntroduceerd. Dat zijn systemen die de rijtaken van de bestuurder ondersteunen, maar waarbij die bestuurder nog steeds zelf de controle behoudt over het voertuig. Maar de technologische vooruitgang lijkt geen grenzen te hebben: in het laatste decennium werd tevens heel wat onderzoek verricht naar geconnecteerde en autonome voertuigen die niet alleen de rijtaak ondersteunen, maar de rijtaak – onder bepaalde omstandigheden – kunnen overnemen van de mens.

Ook in Vlaanderen is men vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer geconnecteerde mobiliteit aan het uitrollen via het Mobilidata programma: weggebruikers (en dus niet alleen voertuigen) ontvangen via apps individuele verkeersinformatie die hun veiligheid ten goede komt en die de algemene doorstroming verbetert.

En voor wie dacht dat het autonoom rijden verre toekomstmuziek zou zijn, in december 2021 heeft Mercedes aangekondigd dat zij in de eerste helft van 2022 een voertuig op de markt zullen brengen (hun vlaggenschip de S-klasse met als nieuwe naam EQS) dat effectief de rijtaak helemaal kan overnemen in welbepaalde omstandigheden, namelijk: bij snelheden lager dan 60 km/h en enkel op de autosnelweg. Het systeem zal eerst uitgerold worden in Duitsland, maar zal ongetwijfeld van daaruit verder zijn ingang vinden in andere landen. Mercedes is daarbij de eerste constructeur die een goedkeuring krijgt van de (Duitse) overheid om de controle over het voertuig over te dragen van de bestuurder naar het voertuig. En het blijft niet beperkt tot Mercedes alleen. Alle voertuigconstructeurs zitten in een concurrentiestrijd om steeds hogere vormen van automatisatie aan te bieden waardoor de veiligheid verhoogt, de doorstroming verbetert, en schadelijke emissies beperkt worden.

Bij het automatiseren van de rijtaken dient de federale overheid te evalueren of de huidige verkeerscode al dan niet dient te worden aangepast.

Immers: artikel 8 van de verkeerscode stelt dat *“de bestuurder steeds in staat moet zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben”*. Er dient verduidelijkt of dit stukje wettekst aanpassing vereist, dan wel dat een bredere interpretatie van de tekst volstaat om dergelijke systemen toe te laten in België en Vlaanderen.

Tevens eind 2021 werden de boetes voor het gebruik van de gsm achter het stuur en tijdens het rijden – terecht – verhoogd. Afleiding zorgt immers voor steeds meer ongevallen. Er stellen zich op het vlak van handhaving dan ook enige vragen: hoe zal de politieagent kunnen inschatten of een voertuig bestuurd wordt door de drive pilot of door de bestuurder zelf?

De introductie van geautomatiseerd rijden noopt de overheid tevens om meer te investeren in digitale infrastructuur. Geautomatiseerde voertuigen halen hun informatie immers niet enkel uit het lezen van de fysische infrastructuur door allerlei sensoren (radar, lidar, infrarood, hoog-accurate GPS), maar zullen ook verbinding maken met digitale systemen.

Zo is AWW vandaag reeds geconnecteerde verkeerslichten aan het uitrollen die informatie over de stand van de verkeerslichten doorsturen naar de bestuurder, maar spoedig ook naar het voertuig zelf. Die digitale infra moet ontwikkeld worden, en de data die een overheid doorstuurt naar het voertuig moeten dan ook correct zijn en de werkelijke situatie op het terrein vertegenwoordigen. Beter beheer van de data, waaronder de verkeersborden, dringt zich dan ook op. Maar ook de nood aan een betrouwbaar en robuust datanetwerk komt hiervoor meer dan ooit op de voorgrond. De aanpak en uitrol van het 5G is een absolute must om de mobiliteit van de toekomst te doen slagen.

Hoewel we er vertrouwen kunnen in hebben dat autonome voertuigen een veiliger verkeer in de hand zullen werken, moeten we oog hebben voor de mobiliteitsparadox. Immers: de vraag stelt zich: als dat autonome voertuig zo interessant wordt om ons te verplaatsen, zal dan niet de vraag naar verplaatsingen toenemen? Dat moeten we voldoende monitoren, en de alternatieve modi meer dan ooit blijven promoten.

En laten we vooral niet vergeten, met de nakende introductie van autonoom rijden, zal er een periode zijn van verschillende decennia met “mixed traffic” waarin zowel geautomatiseerde voertuigen als niet-geautomatiseerde voertuigen zich in ons verkeer bewegen. Aandacht blijven hebben voor wat zich afspeelt op de weg en hoe beide categorieën voertuigen interageren met elkaar; blijft dus een absolute must!



2. Mobiliteit en optimalisatie van bereikbaarheid

Mobiliteit vervult een prioritaire rol als toegang tot werk, opleiding, gezondheidszorg, ontspanning en consumptie, alsook een cruciale rol binnen het logistieke proces van de waardeketen⁵. De mobiliteit doet onze internationaal georganiseerde economische en maatschappelijke wereld draaien.

In de economische benadering wordt mobiliteit als een afgeleide activiteit beschouwd en niet als een doel op zich. Mobiliteit is wel voor ieder van ons belangrijk. We verplaatsen ons om te gaan werken, naar school te gaan, te winkelen, voor sociale uitjes, om te sporten, ... De vooropgestelde doelstelling is het optimaliseren van de bereikbaarheid. Bereikbaarheid is een maat voor de interactiemogelijkheden van een individu, een gezin, of organisatie.

Mobiliteit en bereikbaarheid hebben een grote impact op de maatschappelijke prestaties van een gebied. Cruciaal voor de bereikbaarheid is de plaats

waar onze woningen, voorzieningen en bedrijven zijn ingeplant. Vooral ook de onderlinge afstand tussen al die verschillende plekken. Bereikbaarheid wordt bepaald door drie factoren: nabijheid, snelheid en beschikbaarheid van vervoermiddelen. Nabijheid is het belangrijkste element: snelheid speelt geen rol als de afstand klein is en nabijheid is een randvoorwaarde om je te voet of met de fiets te kunnen verplaatsen. De inrichting van de publieke ruimte heeft een sterke invloed op de bereikbaarheid. Wanneer er goede infrastructuur beschikbaar is - zoals aantrekkelijke trajecten voor voetgangers of veilige fietspaden voor fietsers - wordt ze vaker gebruikt. Een hogere bebouwingsdichtheid zorgt voor meer nabijheid en dat resulteert in meer verplaatsingen te voet en met de fiets. Daarnaast is het een voorwaarde voor efficiënt openbaar vervoer. Hoe hoger de dichtheid van een stad hoe lager het autogebruik en vaak ook autobezit.

Verkeersmanagement beïnvloedt de aantrekkelijkheid van bepaalde modi en stuurt ze een bepaalde richting uit. Er is immers een continue behoefte aan transport, maar de capaciteit van het wegennet is beperkt én verkeer brengt risico's met zich mee. Verkeersmanagement is erop gericht om verplaatsingen van personen en goederen zodanig te verdelen over plaats, tijd en locatie, dat de behoefte aan verplaatsing met zomin mogelijk openthoud en de grootst mogelijke veiligheid kan plaatsvinden. Hiertoe worden maatregelen ingezet die als doel hebben de weggebruikers te informeren dan wel in hun gedrag te sturen, zodanig dat de capaciteit van ons wegennet optimaal benut kan worden.

De basisuitdaging is het oplossen van de schijnbare paradox tussen een efficiënte invulling van de verplaatsingsbehoefte van de individuele gebruiker en de fragmentatie van de gebruikte middelen om aan deze behoefte te voldoen. Er moet daarbij rekening worden gehouden met achtergrondfactoren, zoals de extreme dichtheid van het huidige wegennetwerk, de versnipperde verstedelijking in onze regio's en een openbaarvervoeraanbod dat deze uitdagingen hooguit gedeeltelijk aanpakt. Een duurzaam verplaatsingspatroon kan slechts tot stand komen binnen een ruimtelijk kader waarin korte afstanden centraal staan. Bereikbaarheid is het centrale element.

⁵ Bedrijfskundig concept, dat de primaire en ondersteunende activiteiten van de organisatie toont.

In onze provincie speelt dit spanningsveld heel sterk in de keuze van de nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne. Van bij de bouw van de A19 was eind de jaren 70 de aanzet voorzien om deze door te trekken tot Veurne. Door de economische crisis zijn de plannen echter halfweg (ter hoogte van Ieper) stil gevallen. Destijds werd de auto aanzien als het symbool van vrijheid en van de welvaartstaat. Landelijke regio's werden daardoor ontsloten. Intussen zien we echter dat we met zijn allen tegen de grenzen aanlopen. Er zijn nog wel stemmen die opgaan voor de doortrekking van de A19 (al is dit een minderheid), maar studies wijzen aan dat de mobiliteitsproblematiek wel kan opgevangen worden met een ombouw van de N8, een concept dat qua wegcapaciteit veel minder ambities heeft dan de doortrekking, maar wel een aantal andere opportuniteiten biedt naar bijvoorbeeld fietsverbindingen. Het alternatief tracé langs de N8 houdt bovendien rekening met de moeilijke context van de oorlogsgeschiedenis die planmatig een aantal beperkingen oplegt. Vanuit de vervoersregio's wordt nagedacht om openbaar vervoer beter af te stemmen met andere vervoersmodi, om te vertrekken vanuit een mobiliteitsvisie voor de regio. Intussen zijn de vervoersnetwerken uitgetekend op drie niveaus met een kernnetwerk, een aanvullend netwerk en vervoer op maat. Bedoeling is om daar andere vervoersinfrastructuur op af te stemmen, zoals bijvoorbeeld het fietspadennetwerk. Knooppunten waar vervoersmodi beter op elkaar kunnen aansluiten krijgen stilaan verder vorm onder de noemer van de zogenaamde "mobipunten" of "hubs". We mogen daarbij niet uit het oog verliezen dat onze provincie ook nood heeft aan grensoverschrijdende verplaatsingen, in het bijzonder in de landelijke dorpen van de Westhoek. De provincie neemt hierin ook het voortouw, met projecten zoals bijvoorbeeld de inrichting van de grensovergang Calicannes, en het project "Transmobil".



3. Mobiliteit is hardware, software en orgware

Hardware

Hardware gaat over alle infrastructuur waarbinnen de mobiliteit is georganiseerd, met vooral het weg- en spoorpatrimonium. Fundamenteel hierin is het belang van een kwaliteitsvol, geïntegreerd en verknoopt vervoersnetwerk, dat functioneert op en binnen een veilige infrastructuur.

Heel wat autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen hebben nood aan investeringen in onderhoud. Dit is in het belang van de verkeersveiligheid, doorstroming en capaciteit. Het wegenpatrimonium en de elektromechanische installaties worden geïnspecteerd en gemonitord, nu in grote mate op basis van meldingen en klachten. Hierdoor worden defecten en incidenten opgespoord, verholpen of hersteld. Dat neemt niet weg dat er heel wat wegen, tunnels en bruggen nog steeds in slechte toestand zijn. Het wegenpatrimonium werd een halve eeuw geleden uitgebouwd en op veel plaatsen gebeurde nog geen grondige renovatie. Als gouverneur sta ik in voor een veilig West-Vlaanderen, en ook daar wil ik het signaal versterken dat de bestaande infrastructuur dringend aan bijkomende middelen toe is. De toestand van de Vlaamse brokkelbruggen, met recente incidenten in Gentbrugge en Ranst geven aan dat we daar onvoldoende op inzetten. De instorting van het viaduct van Genua heeft, naast de schade en heel wat menselijk leed, voor lange

tijd de mobiliteit in en rond de stad lamgelegd. Niet alleen de kunstwerken, maar ook andere infrastructuur zoals wegen en waterwegen zijn dringend aan een grondige aanpak toe. Een doorslag van een kanaaloever kan soms verregaande gevolgen hebben, niet alleen voor de stabiliteit van kaaimuren, maar ook voor aangelanden.

Naast de infrastructuur van de Vlaamse Overheid is er een belangrijk aandeel voor rekening van de gemeenten. In 2020 gebeurde 74% van de dodelijke fietsongevallen langs een gemeenteweg. Niet enkel de onderhoudstoestand, maar ook investeringen ter verbetering van verkeersveiligheid zijn ook daar meer dan nodig.

De Vlaamse Overheid, provincie en gemeenten zetten al sterk in op nieuwe fietspaden. Uit de cijfers blijkt ook dat er voor bestaande fietspaden bijkomende inspanningen nodig zijn om het comfort te verhogen, en de onderhoudstoestand te verbeteren.

Als we ons vergelijken met andere landen in West-Europa is België samen met Ierland en Italië de slechtste leerling wat betreft de onderhoudstoestand van de wegen (zie: <https://landgeist.com/2021/09/07/the-best-and-worst-roads-in-europe/>).

Het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) geldt als enige formele referentie inzake investeringen van het Vlaams beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Daarin blijkt de investeringsachterstand in onze provincie toch wel markant: **INVESTERINGEN**.

24 In november 2020 werd binnen MOW de uitgewerkte tool voor professioneel asset management⁶ in gebruik genomen voor de kunstwerken (bruggen en tunnels) en de sluizen⁷.

De studie “Eerst houden, dan bouwen” uit 2019 toont immers aan dat er qua

6 Een set van procedures en tools voor het optimaliseren van de prestaties van fysieke bedrijfsmiddelen gedurende de gehele levenscyclus.

7 Vlaams parlement (2020) “Beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken. Begrotingsjaar 2021”, 13-M (2020-2021) – Nr. 1.

assetmanagement nog ruimte voor verbetering is. Hoe dan ook is assetmanagement een instrument om grote bedragen op een verantwoorde manier te gebruiken om de eigendommen van de overheid efficiënt en op lange termijn te beheren. Eenmaal volledig operationeel, is een volwassen assetmanagement een zelfs bijzonder efficiënt beleidsinstrument. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken kondigde reeds duidelijk aan dat onze infrastructuur efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden moet worden: “Er moet ook een continue en periodieke monitoring zijn, een kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur. Dan focussen we vooral op onze wegen, fietspaden, spoorwegen, bruggen, tunnels, sluizen, kortom alle mogelijke infrastructuur. Die moet uiteraard goed beheerd worden.

Er moet ook een continue monitoring en een kwaliteitsbewaking zijn”⁸.

Een groot aandachtspunt is het feit dat meer infrastructuur katalysator is voor meer immobiliteit. De mobiliteitsparadox. We zijn inderdaad nog nooit zo mobiel geweest en nooit hebben wij met zijn allen zo veel en zo lang stilgestaan. En ook al zetten we optimaal in op het STOP principe, dan nog zal het openbaar vervoer en de fiets niet alle verplaatsingen kunnen afdekken. Het persoonlijk autovervoer zal spijs alle inspanningen in het STOP principe, toch nog de nodige investeringen vergen.

Ook in West-Vlaanderen staat het verkeer elke dag wel ergens stil, met enkele vaste probleemlocaties. Er is in West-Vlaanderen al werk gemaakt van de verkeersveiligheid op autosnelwegen, meer bepaald op de filegevoelige afritten. Zo zijn bijvoorbeeld de afritten Beernem en Oostkamp op de E40 aangepakt. Maar een aantal afritten blijven nog gevaarlijk doordat afrijdend verkeer aanschuift tot op de autosnelweg, zoals bijvoorbeeld afrit Adinkerke A18, Waregem E17, Lichtervelde A17 en Loppem E40 (richting Brussel). Verder is een MKBA in opmaak om tussen Torhout en Brugge de capaciteit van de E403 te verhogen in de richting van Brugge. Maar het Vlaams regeerakkoord en daarmee gelinkt investeringsprogramma, heeft nog wel een aantal missing links en grote infrastructuurprojecten in petto voor onze regio:

8 www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1403557/verslag/1407950.

- aanpassingen rijstroken E17 en complex Aalbeke + dynamische signalisatie
- N8 Ieper-Veurne (deel kant Veurne in aanbesteding, deel kant Ieper draagvlak zoeken voor ander concept)
- belangrijke meerwaarde ontsluiting Zeebrugge:
 - o A11 (uitgevoerd)
 - o tunnels in kader van de nieuwe zeesluis (complex project) en aansluiting met N31
 - o verdere ombouw van de N49 tot autosnelweg
- Ringweg Diksmuide
- wegwerken bottlenecks op gewestwegen (bijvoorbeeld Kruispunt Belgiek Deerlijk, nieuwe Steenbruggebrug Oostkamp)
- ontsluiting industrieterreinen en ziekenhuissites (bijvoorbeeld Roeselare)
- verdere ombouw Leie, en renovatiewerken kanaal Roeselare Leie
- complex project kanaal Kortrijk Bossuit
- Stadsvaart Brugge Oostkamp

Een aantal projecten staan nog in kinderschoenen en zullen nog grote investeringen vergen in de toekomst bijvoorbeeld:

- RUP Doortrekking N391 langs kanaal Kortrijk-Bossuit (als alternatief voor knelpunt doorstroming Moen en Heestert)
- ontsluiting badsteden (RUP Adinkerke De Panne, PRUP Middelkerke, mobiliteitsonderzoek R34 Oostende, N49 Knokke)
- KR8 (doorstroming Kortrijk Oost) en doortrekking ring Kortrijk Noord
- PRUP doortocht Anzegem

Het spoor is een belangrijke transportmodus voor de haven van Zeebrugge. Onze kusthaven beschikt over een ruim en steeds groeiend aanbod verbindingen met het Europese hinterland. Infrabel moderniseert dit jaar het strategisch spoorknooppunt in Dudzele. Daar kruisen zich twee belangrijke spoorlijnen. Eén gaat richting Lissewege, Zeebrugge en de westelijke haven (L51A), de andere naar Heist, Duinbergen, Knokke en de oostelijke haven (L51B). In 2019 reden er zo'n 38 000 treinen voorbij dit knooppunt.

De laatste grote spoorwerken in Dudzele dateren van 40 jaar geleden. Er is

meer dan alleen vervangingswerken. Infrabel hertekent en past de spoorinfrastructuur aan in functie van een mogelijke capaciteitsuitbreiding in de toekomst. Dat zal meer ademruimte creëren voor de treinen naar de haven en ook richting kust. Tegelijk wordt de leefbaarheid en veiligheid van Lissewege verbeterd, door zoveel mogelijk overwegen weg te werken. Ook nieuwe veiliger fietsverbindingen zijn hierbij voorzien.

Software

Software en mobiliteit is het gebruik van de diverse infrastructuur en hierbij rekening houden met de balans van de verkeersintensiteit en de kwaliteit van de leefomgeving. Dit impliceert onder meer **transit oriented development** (TOD). Dat is ruimtelijke ontwikkeling waarbij woningen en functies zich concentreren rond knooppunten van openbaar vervoer. Infrastructuur en ruimtelijke inrichting worden er geïntegreerd aangepakt naar planvorming, financiering en exploitatie. Het openbaar vervoerssysteem wordt hierbij gezien als de ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling. TOD is zodoende een regionaal netwerk van rond haltes van hoogwaardig openbaar vervoer gecentreerde leefomgevingen, gekarakteriseerd door hogere bebouwingdichtheden, gemengde functies en een menselijke maat. Deze strategische knooppuntlocaties worden ontwikkeld als compacte, beloopbare, voetgangersgerichte en gemengde omgevingen. Een dergelijke plek kan ontwikkeld worden als multimodaal knooppunt, dat stevig ingebed is in een gelaagd mobiliteitssysteem. Nabijheid en bereikbaarheid is het leidend principe.

De oprichting van de vervoerregio's is gekoppeld aan een grondige herstructurering van het openbaar vervoer. De principes hiervoor zijn vastgelegd in het decreet Basisbereikbaarheid. Dit gaat uit van een gelaagd mobiliteitssysteem dat meer vraaggericht is en inzet op de belangrijkste vervoersstromen en waarbij de complementariteit met andere vervoerswijzen wordt versterkt. De verantwoordelijkheid voor keuzes in aanbod en bediening komen hierbij sterker bij de lokale besturen te liggen.

Alles op onze aardbol blijft gedurig in beweging, soms bruusk, soms quasi onzichtbaar. Verandering is de enige constante factor in de wereld.

Ruimtelijke, socio-economische en demografische transformaties maken dat de relatie tussen ruimte en reisgedrag dynamisch is en blijft. Zo zijn er de effecten door de toenemende vergrijzing, aangroeiend belang van leefbaarheid en duurzaamheid en veranderende werkpatronen en winkelbehoeften. Ook de komst van de elektrische fiets en speedpedelec zorgt ervoor dat er meer mensen de fiets nemen, en dit voor langere afstanden dan voorheen.

Orgware

Orgware⁹ gaat over de beleids- en gedragsaanpassingen van en door de overheid en de samenleving. Het mobiliteitsbeleid wordt voortdurend heruitgevonden. Zelfs wanneer de problemen en uitdagingen door de tijd betrekkelijk constant blijven, zorgen de veranderende omstandigheden er wel voor dat oude doelstellingen nieuwe oplossingen, arrangementen en programma's vragen. Zo ontstaat er een stroom aan concepten die op aansprekende en instructieve wijze de kloof tussen wens en werkelijkheid moeten overbruggen. In het doorgaande proces van beleidsvernieuwing wordt ieder nieuw concept bevraagd op zijn toegevoegde waarde. In het wegverkeer is er een onmiskenbare zoektocht naar maatregelen ter verhoging van "robuustheid". Deze heeft tot een brede verzameling innovaties en concepten geleid die elkaar tot op zekere hoogte aanvullen. Dit komt voort uit een veranderd perspectief op de mobiliteitsproblematiek.

Een kernprobleem is de kritieke verhouding tussen werkelijke benuttingsgraad en de maximale capaciteit. We weten uit de praktijk dat plaatselijke capaciteitstekorten ontstaan door mismatches tussen soorten verkeer en soorten wegen. Zo loopt het doorgaande verkeer op snelwegen vooral tegen capaciteitstekorten aan waar het stadsregionale verkeer zich er mee mengt. Maar ook op fietsinfrastructuur zien we die mismatch dikwijls, doordat de verouderde fietsinfrastructuur niet altijd is afgestemd op de behoefte om meer en verder (elektrisch) te fietsen.

De Europese projecten rond mobiliteit werken tal van aandachtspunten uit: schone voertuigen en brandstoffen, autoluwe zones, parkeermanagement,

⁹ Beleid, organisatie, samenwerking, schaalniveau, ...

basismobiliteit voor iedereen, snelheidsbeperkingen, tolsystemen, bevorderen van scheepvaart en spoorvervoer voor goederentransport over lange afstanden, intelligente vervoerssystemen, ... Samenwerking op vlak van logistiek in het kader van een duurzame mobiliteit is een groeiend aandachtspunt. Op Europees niveau worden ook campagnes gevoerd voor een veiliger en schoner transport.

De planmatige aanpak van duurzame mobiliteit door bedrijven en overheden heet mobiliteitsmanagement. Via haar bedrijfsvervoerplan tracht een onderneming het woon-werk- en zakelijk verkeer efficiënter te organiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel zakelijke als maatschappelijke belangen: vlot en veilig verkeer, bescherming van het milieu, energiebesparing.

Er zijn drie basisvereisten voor duurzame mobiliteit:

1. Het systeem staat personen, bedrijven en de maatschappij toe om zich te verplaatsen en te ontwikkelen. Dat op een manier die het milieu en de gezondheid van de huidige en toekomstige generaties niet schaadt.
2. Het is betaalbaar en werkt eerlijk en efficiënt. Er is keuze tussen verschillende transportmiddelen. Het systeem moet economische en regionale ontwikkeling kunnen ondersteunen.
3. Het beperkt de gevolgen voor het milieu en de omgeving (uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen, lawaai, gebruik van niet-hernieuwbare brandstoffen, ...) tot een minimum.

Om het gebruik van de fiets als vervoersmiddel te stimuleren, spreekt het voor zich dat het netwerk verder moet uitgebouwd worden (onder andere de fietssnelwegen), en dat de bestaande fietsinfrastructuur aangepast wordt aan de nieuwe gebruiksnormen zodat ook bakfietsen en andere fietsvormen hun plaats krijgen. De komst van autonome voertuigen zal de parkeerdruk in de stedelijke centra heel sterk doen dalen (want deze voertuigen zouden zich in theorie onbemand naar andere locaties buiten het centrum moeten

kunnen verplaatsen). We mogen dan ook verwachten dat er in de stadsomgeving ruimte zal vrijkomen die aangewend kan worden als fietsparking, wat opnieuw de modal shift alleen maar kan versterken.

Duurzame mobiliteit is een discours, een geheel van verhalen dat een wereldbeeld beschrijft waarin het milieu is gered en de ongelijkheid is verminderd, maar waarin de huidige maatschappelijke verhoudingen gewoon kunnen blijven. Door technologische oplossingen een belangrijke rol te geven in dat verhaal kunnen grote bedrijven, zoals autofabrikanten en bouwbedrijven, hun waar nog steeds verkocht krijgen zonder hun klanten met een ethisch dilemma op te zadelen. Duurzame mobiliteit is echter onderdeel van duurzame ontwikkeling. Duurzaam denken begint bij het bouwen. Zowel overheden als aannemers zullen zich wendbaar moeten opstellen om in te spelen op de grondstoffencrisis die er zit aan te komen. Niet enkel de recente problemen van import van bouwmaterialen stellen hier een probleem, er is ook een crisis op komst van tekorten in eigen natuurlijke voorraden aan grondstoffen, zoals bijvoorbeeld riviergrind en groevesteenslag. De uitdaging zal erin bestaan om nog meer in te zetten op recyclage van onze grondstoffen, en nieuwe technieken om de technische kwaliteit te garanderen. Net zoals in andere sectoren, moet ook in de wegenbouwsector nog meer ingezet worden op circulaire economie. Het project MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) is een eerste voorbeeldproject als experiment hoe het in toekomstige projecten verder kan met minder aanvoer van natuurlijke grondstoffen.

Een juist beleidskader zorgt voor een duurzaam mobiliteitssysteem. We kunnen niet blijven hopen dat de technologie alles gaat oplossen of dat de consumenten de juiste keuze zullen maken op basis van informatie over duurzaamheid. Het beleid moet ervoor zorgen dat duurzame opties gewoon de meest logische keuzes worden. Proactiviteit maar ook regulering zijn nodig voor nieuwe vormen van mobiliteit zoals speedpedelecs. Gedeelde elektrische mobiliteit, Mobility as a Service en Mobipunten zijn ontwikkelingen waar de overheid de markt moet in stimuleren en faciliteren. Gedeelde mobiliteit is een belangrijke stap in de toekomstige mobiliteitsevolutie. De tijd waar elke burger met de wagen kan rijden van zijn woonplaats tot op

het werk, vrijetijdsbesteding, naar de winkel et cetera is niet langer verenigbaar in onze Vlaamse ruimtelijke ordening. We zullen meer en meer moet denken aan alternatieven zoals men in Antwerpen doet, met parkeren op linkeroever om dan met de tram door te rijden tot aan het sportpaleis. Het project van de Oosterweelverbinding biedt heel wat inspiratie op het vlak van multimodaliteit. Ook onze provincie kan met de toenemende vraag naar mobiliteit deze dans niet ontspringen.

Mobiliteit is sterk gelinkt aan planmatige keuzes. Mechelen benadert het mobiliteitsvraagstuk in een bredere context (zie apart kader). Dergelijke initiatieven zouden ook in onze provincie overwogen kunnen worden.



Mechelen wil Raghenosite laten uitgroeien tot dé stadswijk van de toekomst:

- met aandacht voor duurzame mobiliteit en bouwen
- met een gezonde mix tussen wonen, werken, recreëren en groen
- met dense, maar leefbare wijken die innovatief omgaan met bouwvormen en openbare ruimte

Daarom kiest de stad Mechelen voor harmonieuze verweving van diverse woonvormen, ruimte voor kleine en grote bedrijven en multifunctionele ruimtes. De 10 ambities hieronder verwoorden alle doelstellingen van deze nieuwe stadswijk en zijn het uitgangspunt voor het masterplan.

1. Robuust raamwerk voor gedragen ontwikkeling

- Met alle betrokkenen een gedragen masterplan opmaken.
- Een voldoende flexibel raamwerk uittekenen.
- Vandaag al bouwen maar met een blik op de toekomst.
- Private partners dragen bij voor de aanleg van wegen en groen.
- Nood aan een ontwikkelingsstrategie gebaseerd op een brede visie.

De Raghenosite wacht al een hele tijd op herontwikkeling. Dat vraagt een intelligente aanpak die rekening houdt met eigendommen, fasering in ontwikkeling, verschillen in dynamiek, lopende projecten en de wensen van bedrijven, eigenaars en bewoners.

De eigendomsstructuur is sterk versnipperd met enkele grote strategische eigenaars die willen ontwikkelen en tegelijk een honderdtal particuliere eigenaars. De grote private partners moeten mee betalen voor de algemene infrastructuur, publieke ruimte en voorzieningen. Daarbij moet een evenwicht gezocht worden tussen de opbrengsten en de kosten.

Dat vereist ook een raamwerk dat op verschillende snelheden kan worden ingevuld en dat kan wijzigen. Daarom is er nood aan een zeer duidelijke stedenbouwkundige basis. Die moet een flexibele invulling toelaten,

zonder in te boeten aan kwaliteit.

Werken aan een masterplan betekent rekening houden met zowel de korte als lange termijn. Een pak van de huidige gebouwen op Raghenosite is recent verwezenlijkt en zal er nog een hele tijd blijven staan.

2. Groenblauwe structuur brengt omgevingskwaliteit

- Voldoende groene, open ruimte die divers van aard moet zijn.
- Minimaal 10m² groen per nieuwe inwoner.
- Een stadspark van minstens 2,5 hectare.
- Een jachthaven als blikvanger naast waterpartijen doorheen het gebied.
- Het groen nodigt uit tot het leggen van sociale contacten.

De groene open ruimte biedt de kans om doorheen de wijk een verbinding te vormen tussen het station, de woningen, de kantoren en de gemeenschappelijke voorzieningen. Dat kan gecombineerd worden met de hoofdfietsverbinding én een netwerk van trage wegen. Zo komt er ook een ecologisch belangrijke verbinding tussen het bestaande stedelijke groen in de stationswijk, het nieuwe groen op de Raghenosite en het waardevolle groen aan Spreeuwenhoek.

Het kan gaan om een groot park, om kleinere publieke groene parkjes en structuren of om collectieve buitenruimte. De spreiding van het groen is essentieel om nabijheid bij de woningen te garanderen. Speelruimtes bevinden zich op maximum 400m.

Naast groen is ook water erg belangrijk: voor opvang, afkoeling en recreatie. Het voorstel om een kleine jachthaven aan te leggen op de plaats waar de oude stadsgasfabriek stond, is hier een mooi voorbeeld van. Water kan ook verschillende plekken in de wijk verbinden en mogelijkheden bieden voor ontmoetingen, voor sport en spel.

3. Wijk op maat van voetganger en fietser

- De fiets wordt het belangrijkste vervoermiddel voor de Raghenowijk.
- Absoluut veilige en comfortabele wandel- en fietspaden aanleggen.
- Een logisch en fijnmazig netwerk van paden uittekenen.
- Strategisch geplaatste, veilige en voldoende grote fietsenstallingen voorzien.
- Minstens één fiets per bewoner en per twee werknemers.

Zich te voet of met de fiets verplaatsen van, naar, in en door de Raghenosite moet in de toekomst een evidentie zijn. Daarom moeten al van in de eerste fase van de ontwikkeling de hoofdstructuren voor fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Ze vormen mee de ruggengraat van de ontwikkelingen en zijn een absolute randvoorwaarde in het beheersen van de automobilité. De interne ontsluitingsstructuren zijn zo autoluw mogelijk. Materialen en de breedte van de fiets- en wandelpaden worden ambitieus genomen. Voor de slagader doorheen het gebied gaan we uit van een minimale breedte van 4m.

Fietsenstallingen voor werknemers en bewoners moeten goed bereikbaar zijn vanaf de fietsroutes, op strategische plaatsen binnen het gebouw of het gebouwencomplex liggen en diefstalveilig zijn. We voorzien plaats voor minstens één fiets per inwoner en een fietsgebruik van minstens 50% voor werknemers of bezoekers aan de Raghenosite. Deelfietsen en deelauto's zullen op goed bereikbare en strategisch gelegen plaatsen beschikbaar zijn.

4. Autoluwe wijk met aantrekkelijke vervoersalternatieven

- Het aantal verplaatsingen met de auto tot een minimum beperken.
- Ontsluiten langs een sterke openbaarvervoersas.
- Bijzondere vormen van openbaar of collectief vervoer introduceren.
- Aangename wandel- en fietspaden van en naar het station aanleggen.

Hoewel Raghenosite vlakbij het station ligt, gebeuren er nu nog te veel verplaatsingen met de auto. De huidige alternatieven voor de wagen zijn onvoldoende kwaliteitsvol en daardoor niet aantrekkelijk. Het is de ambitie van de stad om doorheen het gebied een sterke openbaarvervoersas te realiseren die de wijk zelf ontsluit.

Er moet ook een snelle, rechtstreekse en hoogfrequente verbinding komen vanuit Spreeuwenhoek, Planckendaal en vanaf het station.

Ook het nieuwe busstation zal goed bereikbaar moeten zijn. De realisatie van deze openbaarvervoersas moet vanaf de eerste fase gebeuren, ook als die niet onmiddellijk rendabel is. Bijzondere vormen van openbaar of collectief vervoer verdienen aandacht.

Zo moeten we nagaan of een bootverbinding via de Leuvense Vaart mogelijk is. Wandelen vanaf een openbaarvervoershalte of -knooppunt naar een bestemming binnen de Raghenosite moet zo vlot mogelijk gaan. Dit wordt gerealiseerd door een fijnmazig traag netwerk met indien nodig een centraal gelegen halte voor openbaar en/of collectief vervoer.

5. Heel ambitieuze parkeerstrategie

- Slechts één parkeerplaats per 100m² kantooroppervlakte.
- Minder dan één parkeerplaats per woning.
- Flexibel inzetbare parkeerplaatsen.
- Parkeerrechten in plaats van parkeerplaatsen.
- Collectieve parkings vervangen parkeren langs de straten.
- Parkeren vlak bij af- en aanrijroutes.

Een van de middelen om onnodig autoverkeer zoveel mogelijk te beperken, is het hanteren van een strikt en ambitieus parkeerbeleid. Het is de wens om het aantal autoverplaatsingen in functie van woon-werkverkeer te beheersen tot maximaal 20%. Dit resulteert in ambitieuze parkeernormen om bewoners en werknemers zo veel mogelijk aan te zetten om zich op een andere manier te verplaatsen.

Parkeerplaatsen kunnen overdag dienen voor kantoren en 's avonds voor de bewoners. Om dat mogelijk te maken, is het nodig parkeerrechten toe te kennen. Je hebt het recht om te parkeren, maar je bezit geen vaste plaats.

Om flexibel gebruik mogelijk te maken, wordt het parkeren maximaal centraal georganiseerd in geclusterde parkings, bij voorkeur ondergronds. Door het parkeren uit het openbaar domein te halen, ontstaat een aangename, meer groene en kwalitatieve publieke ruimte om te wonen.

Parkeren doe je vlak bij de af- en aanrijroutes en hoofdontsluitingswegen. Hierdoor ontstaat een autoluw gebied met meer aandacht en veiligheid voor voetgangers en fietsers.

6. Cluster van regionaal stedelijke functies

- Actief op zoek gaan naar een belangrijke aantrekkingspool.
- Inzetten op activiteiten in het weekend en 's avonds.
- Een nieuwe locatie inplannen voor een grotere sporthal IHAM.
- Aandacht geven aan ondersteunende functies.

Vandaag is Raghenno de achterzijde van het station, in de toekomst moet het een volwaardig deel worden van de stationswijk en de stad. De stationsomgeving moet een levendige plek worden met een duidelijke aantrekkingskracht op regionale schaal.

Om dat mogelijk te maken, is er een trekpleister nodig die een brede groep gebruikers en bezoekers kan aanspreken en die voor de nieuwe bewoners een meerwaarde vormt. Deze functie is grootschalig, dynamisch en zet in op sport, recreatie en vrije tijd. Zowel tijdens kantooruren als op vrijetijdsmomenten.

De sporthal IHAM krijgt een nieuwe locatie op de site en wordt uitgebreid. Maar er moet ook plaats zijn voor bijvoorbeeld een hotel met congresfaciliteiten, socioculturele ontmoetingsfuncties, recreatieve functies (uitgaan, film, bowling, ...).

En verder moeten we denken aan ondersteunende functies zoals een zorgcentrum, wellness, fitness, sportkine, aan lokale horeca en aan enkele specifieke winkels. Ook een post voor stedelijke dienstverlening moet mogelijk zijn.

7. Wijk voor jong en oud

- De unieke kans grijpen om hier nieuwe Mechelaars te laten wonen.
- Gebruik van het vele water om wonen extra aangenaam te maken.
- Woningen voorzien voor alleenstaanden, jonge gezinnen, senioren en studenten.
- Minstens één woning op vijf moet over een eigen tuin beschikken.
- De gemiddelde grootte van de woningen is 120m².

Ragheno biedt een unieke kans om zo dicht bij het stadscentrum veel mensen te laten wonen. Mechelen is een stad die sterk in trek is en wenst door te groeien tot 100.000 inwoners. De dichtheid mag variëren doorheen de wijk, maar mikt op gemiddeld 50 woningen per hectare. Belangrijk is daarbij allerlei woonvormen, types en oppervlaktes te voorzien, voor verschillende budgetten.

Er moeten woningen zijn voor starters, jonge gezinnen, grote of samengestelde gezinnen, alleenstaanden, studenten, koppels en voor ouderen en zorgbehoevenden. De woningen hebben een gemiddelde grootte van 120m². Minimaal 20% van de woningen is specifiek gericht op ouderen.

Alle woningen krijgen een eigen tuin, een collectieve tuin of een terras. Minimaal 20% van de woningen heeft een tuin en is expliciet gericht op gezinnen met kinderen. De waterkant biedt de kansen voor het inpassen van woningen met heel eigen kwaliteiten, maar een gouden randje of kustfront moet zeker vermeden worden.

8. Gemengde wijk met alle voorzieningen

- Hoogwaardige bedrijven aantrekken uit de media- en kenniseconomie.
- Zich ook richten op nieuwe werkvormen.
- Lokale voorzieningen op maat van de wijk inplannen.
- Voorzieningen als katalysator voor een levendige en bruisende wijk.
- De noodzakelijke inplanting van een basisschool garanderen.

Ragheno moet wonen en werken op een aantrekkelijke manier combineren, om zo te komen tot een echt gemengde wijk.

Het werken kan gediversifieerd worden door in te zetten op kantoren, kmo's en zelfs kleinschalige kantoren, diensten en productiebedrijfjes. Mechelen wil zich daarbij vooral richten op hoogwaardige initiatieven uit de sectoren media en kennisbedrijvigheid.

Maar we willen ook inzetten op nieuwe hybride werkvormen, zoals kantoorachtigen, specifieke werkfuncties gekoppeld aan winkelen en beleving. Of op nieuwe kantoorvormen zoals business centers.

De wijk moet ook kansen bieden voor basiswinkels, voor een apotheek en groepspraktijken, voor zelfstandigen en vrije beroepen. Maar we moeten ook denken aan kinderopvang, zalen voor verenigingen, buurtontmoetingsruimtes, creatieve ateliers, speel- en repeteerplekken. Verder nog mogelijkheden voor sport en spel, voor lokale horeca, voor collectieve diensten zoals strijk- en naaiateliers.

Er wordt minimum één basisschool voorzien waar zeker 300 leerlingen terecht kunnen.

9. Duurzaam en innovatief maken slimme wijk

- Inzetten op hoge standaarden voor duurzaamheid.
- Slimme toepassingen uitwerken.
- Onderzoeken of de wijk zelf energie kan opwekken.
- Een eigen dienstennet voor klusjes en huishoudhulp uitbouwen.
- Oog hebben voor nieuwe woontypes en flexibele werkplekken.

Ragheno moet een duurzame wijk worden, onder meer door het toepassen van het Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Privé vervoerprincipe, het integreren van groen en water, het bouwen met een hoge dichtheid. De stad schuift hierbij ambitieuze duurzaamheidsprincipes naar voor.

Bovendien kan Ragheno uitgebouwd worden tot een echt slimme wijk. Hierbij koppelen we via diverse netwerken verschillende deelontwikkelingen, gebouwen en nutsinfrastructuren aan, zodat ze versterkend werken. Het masterplan dient te onderzoeken welke collectieve of openbare systemen op het vlak van energieopwekking en -uitwisseling, afvalophaling of water mee met de wijkontwikkeling uitgebouwd kunnen worden.

Een slimme wijk zet ook in op nieuwe vormen van kennisuitwisseling en dienstverlening. Logistiek op schaal van de wijk, thuislevering van diverse producten, deelsystemen voor (bak)fiets, auto, bestelwagen. Maar ook een lokaal dienstennetwerk voor klusjes, huishoudhulp en herstellingen verhoogt de leefbaarheid en interactie in de wijk.

10. Beeldkwaliteit zorgt voor samenhang en stedelijk karakter

- Bouwen volgens duidelijke richtlijnen die aanpasbaar zijn in de tijd.
- Gemiddeld vier bouwlagen met doordacht inpassen van torens als landmarks.
- Hoogwaardige architectuur vooropstellen.
- Een eigentijds beeld voor straten, pleinen en open ruimten ontwikkelen.
- Specifieke gebouwen in de wijk behouden en integreren.

Vandaag vertoont de wijk geen samenhang, laat staan een doordachte beeldkwaliteit in de bebouwing of in de inrichting van het publiek domein. Om van Ragheno een toonaangevende wijk te maken waarin alle eerdere ambities vervat zitten, is er nood aan een aantrekkelijk en wervend stedenbouwkundig beeld.

Dat beeld ontstaat vanuit de doelstellingen rond water, groen, openbaar vervoer, fietsassen, autoluw karakter, mix aan woningen en voorzieningen, maar eveneens vanuit de ruimtelijke vooropgestelde ambitie rond hoe de wijk er uit ziet.

Een stedelijk beeld met bebouwingswanden langs straten met een gemiddelde hoogte van vier bouwlagen staat voorop. Hierin komt een mix aan woningtypes naar voor. Hoogteaccenten ondersteunen dit stadsbeeld. Het architectuurbeeld moet zowel diversiteit als samenhang uitstralen.

Historisch waardevolle gebouwen, infrastructuur, landschappelijke elementen, zichten op markante gebouwen en torens en bestaande stedelijke patronen kunnen mee het beeld en de structuur van de nieuwe ontwikkelingen bepalen.



4. Mobiliteit moet billijk, efficiënt, veilig en ook klimaatvriendelijk zijn

Aangaande mobiliteit gaat het veelal over geografische bereikbaarheid; bereikbaarheid in de zin van nabijheid. Dat is ook een eigenschap van een ruimtelijk-economisch systeem. In de regel zorgen hogere bebouwingsdichtheden voor een toename van geografische bereikbaarheid, lagere autokilometrage en lager autobezit.

Verdichten aan de bestemmingskant – waar de werkplaats is – heeft een groter effect op afgelegde afstanden en vervoer en de keuze van vervoerswijze dan het verdichten aan woonzijde. Het plannen van kantoorgerichte werkgelegenheid bij knooppunten van het openbaar vervoer, zoals de administratieve centra van de federale en Vlaamse overheden boven het station in Brugge, vergroot evident het gebruik van openbaar vervoer. Daarnaast kan een vermindering van het aantal parkeerplekken bij die openbare vervoersknooppunten een positief effect hebben op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

De praktijk leert dat het ruimtelijk mixen van functies een beperkt effect op het autogebruik heeft. Al neemt de kans op wandelen toe bij een menging van “wonen” en “werken”, toch heeft dit weinig effect op afgelegde autokilometers. Wat wel effect heeft op de afgelegde kilometers is het mengen van voorzieningen, zoals wonen met winkelen of werk met winkelen.

West-Vlaanderen is een schoolvoorbeeld van de aanname dat hoe groter de afstand van de woning tot de dichtstbijzijnde centrumstad, des te groter het autogebruik is, ook op zwaar belaste wegen.

De keuze van de woonlocatie wordt in zekere mate beïnvloed door de eigenschappen van het aanwezige vervoerssysteem. Dit betekent dat er een reële kans is dat je op termijn verhuist of werk zoekt op een plek die voor jou beter bereikbaar is, als de files of een slechte dienstregeling van de bus het je moeilijk maken. Er is een belangrijk samenspel tussen locatie, wensen, weerstand, vervoer en bereikbaarheid. De kennis hierover is van belang voor beleidsvisies. Zo is het aangewezen om in de kleinstedelijke gebieden te

voorzien in een volwaardig aanbod aan jobs en voorzieningen voor de inwoners van het omliggende buitengebied. Zo wordt de noodzaak aan verplaatsingen naar de agglomeratie beperkt. De samenstelling van het gezin zorgt er soms voor dat men voor de auto kiest in plaats van de fiets of te voet. Wij maken dan ook werk van jaarlijkse acties in de scholen zoals stappers-trappers en zo spelen we in op de bewustwording dat het ook anders kan.

Voor het ontwarren van de mobiliteitsknoop worden diverse oplossingen vanuit de literatuur naar voren geschoven, zoals rekeningrijden, een betere spreiding van het verkeer over de dag, de introductie van het nieuwe werken (telewerken, satellietkantoren) en een meer geconcentreerde ruimtelijke ordening. Dit zijn er nog maar enkele. In elk geval is het belang van het openbaar vervoer moeilijk te onderschatten. "Er ontstaat echter een toenemend spanningsveld tussen de efficiëntie van transportsystemen - waarbij het samenbrengen van grotere groepen mensen in transitsystemen leidt tot grote efficiëntiewinsten - en de individuele wens om makkelijk van A naar B te reizen", aldus de Themagroep Mobiliteit van de Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten¹⁰. Naast het sterk aangroeiend belang van CO₂-neutrale aansturing van mobiliteit in de strijd tegen de klimaatontwrichting, staat ook almaar meer de draagwijdte van verkeersveiligheid centraal.

Er is de impact van technologie op de toekomstscenario's van onze mobiliteit. Technologie verandert op haar beurt onze wensen en behoeften. Technologie kan de impact op het milieu verlagen en de veiligheid verhogen, maar beïnvloedt ook de inspanning die we moeten leveren om ergens te geraken.

44 Weginfrastructuur brengt heel dikwijls een negatieve impact teweeg voor het milieu. Een milieuvriendelijke inrichting ervan is dan ook een continue uitdaging. Strategische keuzes van verkeersstromen, zoals bijvoorbeeld voor de omleiding van zwaar verkeer door Rijsel via Doornik, kunnen soms grote impact hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het is dan ook niet

¹⁰ De Bruyne D. e.a. (KVAB Themagroep Mobiliteit) (2018) "De mobiliteit van morgen: zijn we klaar voor een paradigmawissel?", KVAB Press.

verwonderlijk dat het aspect lucht een vast thema is van elk MER rapport. We moeten ons daarnaast ook wel durven afvragen of de huidige infrastructuur nog op alle plaatsen afgestemd is op de noden. De verlanning van het laatste stuk E40 in Oostende zou opportuniteiten kunnen bieden om meer groen in de stad te brengen. Ook bijvoorbeeld de doortocht van Lombardsijde biedt kansen om water, natuur en de zachte weggebruiker meer ruimte te bieden in de openbare ruimte.

Tot slot is de inrichting zelf af te stemmen op fauna en flora, door bijvoorbeeld de aanleg van ecotunnels en aanleg van openbaar groen. Maar ook flankerend beleid en compensatie van bos en natuur elders in Vlaanderen is aan de orde bij grote infrastructuurprojecten van wegen of waterwegen. In dit kader heb ik samen met de gouverneur van Oost-Vlaanderen, de opdracht gekregen als intendant voor de inrichting van natte natuur voor het rivierherstel van de Leie, als flankerend beleid voor de ombouw van de Leie voor grotere scheepvaart tussen de Seine en de Schelde.

Op het vlak van duurzame mobiliteit is er nog winstmarge in de manier waarop het vrachtverkeer zich verplaatst. Momenteel rijden vrachtwagens het hoofdnetwerk omdat net vooral daar de kilometerheffingen geheven worden. Dit veroorzaakt heel wat neveneffecten op het onderliggend wegennetwerk. Nochtans is het systeem er wel op voorzien om de heffingen zodanig aan te passen dat sluipverkeer ontmoedigd wordt. Dit is niet enkel een winst op CO₂-reductie, maar ook op leefbaarheid en verkeersveiligheid van landelijke gebieden. De veelheid van vrachtwagens zorgt immers voor - in verhouding tot hun aandeel in het verkeer - hoge ongevallencijfers, in het bijzonder gelinkt aan dodelijke fietsongevallen.

Naast sturing via slimme keuze van heffingen, kunnen ook bedrijven helpen om de vrachtwagendruk op de omgeving beter te spreiden en sturen. Verder kunnen aannemers gestimuleerd worden om ook hun steentje bij te dragen. Er bestaan voorbeelden in sommige gemeenten, bijvoorbeeld Kortrijk, waar een charter werd afgesloten met de bouwsector om werfverkeer tijdsvensters op te leggen, en schoolroutes te vermijden. Dit voorbeeld kan inspiratie bieden om ook op het bovenliggend wegennetwerk dergelijke charters af

te sluiten. Ook in landelijke gebieden biedt deze reflex mogelijkheden: in de doortocht van Meseu werd het vrachtverkeer wat meer in tijd en ruimte gespreid door een betere sturing van de aan- en afvoer van de naburige aardappelverwerkingsfabriek die in Meseu het meeste vrachtwagenverkeer genereerde.

Men kan zich ook de vraag stellen of transporten niet beter gestuurd kunnen worden door in de transportdocumenten de reisroute mee op te nemen. Een uitgebreid datasysteem, zoals in de luchtvaart bestaat, zou toelaten om de mobiliteit te sturen met minder files tot gevolg, en een veiliger en duurzamer omgeving. Uiteraard zal in dat geval gebruiksvriendelijkheid en ontsluitbaarheid van de data de sleutel tot succes zijn om dit opzet te doen slagen, en daar is ongetwijfeld nog veel werk aan de winkel. In elk geval zouden dergelijke data ook helpen om in het project "mobilidata" van AWW wendbaarder en proactiever in te spelen op mobiliteit.

Mobiliteit moet ook veilig zijn. Sinds 2019 hebben wij ons voorgenomen om aan de hand van processen-verbaal een grondige analyse uit te voeren naar de verkeersongevallen in onze provincie. Onze ambitie is om die oefening jaarlijks te herhalen. Voorlopig kunnen wij volgende conclusies trekken uit de analyse van de dodelijke verkeersongevallen 2018-2021:

Conclusies

In 2021 gebeurden 56 dodelijke verkeersongevallen en lieten 58 mensen het leven in West-Vlaanderen.

Dit komt bijna overeen met de cijfers in 2019. 2020 was een atypisch jaar door de corona maatregelen met een positief effect op de verkeersveiligheid. In 2018 gebeurden 79 dodelijke verkeersongevallen en overleden hierbij 82 mensen.

In 2021 gebeurden de meeste dodelijke verkeersongevallen op gewestwegen (28), gevolgd door gemeentewegen (17) en autosnelwegen (10).

Uit de analyse blijkt duidelijk dat de meeste dodelijke verkeersongevallen gebeuren buiten de bebouwde kom: het cijfer blijft behoorlijk stabiel (35, 36, 36), met een uitschieter weliswaar in 2018 (59).

Uit de analyse 2018-2021 blijkt duidelijk dat de kans op een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen het grootst is buiten een kruispunt.

September scoort beduidend hoger in 2021 dan de andere maanden met 12 dodelijke ongevallen. Ook in 2020 stellen we een opvallend hoog cijfer vast in september. Echter, waar in 2020 bij de 11 verkeersongevallen in september telkens zwakke weggebruikers waren betrokken, zien we dit minder in 2021. Het (minder) mooie weer heeft een invloed op het recreatief fietsen en weerspiegelt zich in de cijfers.

Twee derde, 38 op 56 dodelijke verkeersongevallen in 2021, gebeurden tijdens de week. Deze trend komt overeen met de voorbije jaren: 36 in 2020 en 34 in 2019. In 2018 gebeurden opvallend meer, namelijk 53 van de 79, dodelijke verkeersongevallen tijdens de week.

Net als in 2020 blijft de dinsdag met 11 dodelijke verkeersongevallen hoog scoren in 2021. Ook de zaterdag telt 11 dodelijke ongevallen in 2021.

Het merendeel, 36 van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen, gebeurde in 2021 bij daglicht. Dit waren er 38 in 2020, 31 in 2019 en een opvallend hoog cijfer, 61, in 2018. Deze trend is in de onderzochte jaren terug te vinden.

Het profiel van de veroorzaker in 2021 (hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval):

- 82% is man.
- 28% is tussen de 25 tot 39 jarigen.
- 50% woont in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had.
- 80% is vertrouwd met de omgeving.

In 2021 is 12,5% van de veroorzakers van de dodelijke ongevallen in West-Vlaanderen recidivist van verkeer gerelateerde misdrijven, het hoogste percentage sinds de studie. In 2020 was dit 6%, in 2019 3%. In 2018 was dit 11%.

34% dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen in 2021 waren eenzijdige ongevallen, waarbij geen andere weggebruiker betrokken is.

Het profiel van het slachtoffer in 2021 (niet hoofdelijk verantwoordelijk voor het ongeval):

- 75% is man.
- 23% is tussen de 25 tot 39 jarigen.
- 43% woont in de gemeente waar het dodelijk ongeval plaats had.
- 68% is vertrouwd met de omgeving.

Welke vervoermiddelen kwamen het vaakst voor?

- 39,8% bestuurder en passagier personenauto (vooral tussen 25 en 39 jaar) een lichte stijging ten opzichte van 2020 (38,5%)
- 11,6% fiets (vooral plus 60 jaar) een halvering in vergelijking met 2020 (23,1%)
- 13,5% bestuurder en passagier vrachtauto (vooral tussen 60-69 jaar), dit komt zo goed als overeen met 2020 (13,2%)
- 11,6% bestuurder en passagier lichte vrachtauto, een stijging ten opzichte van 2020 (7,7%)
- 4,8% motorfiets (vooral tussen 25 en 39 jaar), een daling ten opzichte van 2020 (7,7%)
- 7% voetganger (vooral plus 80 jaar), dit is een lichte stijging ten opzichte van 2020 (5,4%)
- 0,9% bestuurder landbouwtractor, een daling ten opzichte van 2020 (2,2%)
- 3,8% bromfiets bestuurder, een stijging in vergelijking met 2020 (1,1%)
- 1,8% tram bestuurder, een lichte stijging ten opzichte van 2020 (1,1%)

Oorzaken en omstandigheden tussen 2018 en 2021:

De analyse geeft duidelijk weer dat vaak een combinatie van meerdere oorzaken en omstandigheden samen tot een dodelijk verkeersongeval leiden.

In 2021 staat overdreven of onaangepaste snelheid op nummer 1 van oorzaken en omstandigheden! Ook in de voorbije bestudeerde jaren komt overdreven of onaangepaste snelheid in de top 3 voor.

Voor 2021 is dit de 2e vaakst voorkomende oorzaak van een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. De verkeerde plaats op de weg kan vaak gelinkt worden aan snelheid en afleiding en staat in de top 3 van de meest voorkomende oorzaken en omstandigheden van de onderzochte jaren. Frontale botsingen waarbij de veroorzaker op het rijvak van de tegenpartij rijdt, controleverlies en misrekening in bochten, met bijsturen tot gevolg, komen jammer genoeg, vaak voor.

Met geen voorrang verlenen vervolledigen we de top 3 van oorzaken in West-Vlaanderen in 2021, na snelheid en de verkeerde plaats op de weg. Geen voorrang verlenen staat in 2021 op de derde plaats.

Het bevelen van een toxicologisch onderzoek gebeurt vooral wanneer er aanwijzingen zijn van alcohol of drugmisbruik, waarbij dit niet kan gedetecteerd worden met een ademtest of speekseltest. Via bloedafname wordt een toxicologisch onderzoek uitgevoerd. 2021 ligt zowel in absolute cijfers als procentueel het hoogst.

Aanbevelingen

In de analyses van de dodelijke verkeersongevallen van 2018, 2019 en 2020 werden reeds een pak aanbevelingen geformuleerd. Deze blijven zo goed als overeenind in 2021.

Eén van de belangrijkste aanbevelingen in 2018 is de oprichting van een "indepth crash investigation team" voor dodelijke verkeersongevallen.

Ook de verlaging van de alcohollimieten uit 2018, blijft overeenind.

Sinds 2020 weten we dat lachgas, een nieuw roesmiddel, gebruikt wordt door sommige jongeren in combinatie met alcohol of andere drugs. Dit nieuw fenomeen is niet detecteerbaar met de huidige speekselanalyse. Ontwikkeling van een drugtest dat het gebruik van lachgas detecteert is daarom noodzakelijk.

Het gebruik van alcogates in een proefproject om afgesloten terreinen te betreden zoals in een haven of een afgesloten parking, het verlaten van een festivalzone, past perfect in dit plaatje.

De gouverneur en de VZW Verkeersveilig West-Vlaanderen focussen reeds jaren op de fietser in onze provincie onder andere met het project "Fietstoerisme in Harmonie" en veilig fietsen. Uit deze analyse blijkt dit meer dan ooit nodig. Daarom beveelt de gouverneur aan om:

- rijvaardigheids cursussen aan te bieden bij de aankoop van e-bikes;
- heropfrissings cursussen te organiseren over de wegcode voor fietsers vanaf 60 jaar;
- de nieuwe trend van de elektrische voortbewegingstoestellen te monitoren en op te volgen;
- het dragen van een fietshelm bij het rijden met een elektrische fiets aan te bevelen via fietsverenigingen;
- risico gedrag zoals afleiding te duiden en respect voor mekaar op de weg te vragen via debatten, gesprekken met getuigen, ...;

- niet alleen in te zetten op technische fietscontroles in de lagere scholen maar ook in de secundaire scholen;
- een zelftest te ontwikkelen voor de technische fietscontrole;
- het verplicht dragen van fluohesjes in de donkere maanden.

Ook modder op de weg is een jaarlijks terugkerende campagne die na een evaluatie van 20 jaar nog steeds als waardevol wordt ervaren. Daarom pleit de gouverneur om:

- het meldpunt Wegen van de Vlaamse overheid om de staat van de weg te melden om incidenten te voorkomen, te promoten;
- het leader project "Samen op de weg in de Westhoek" uit te rollen in gans de provincie;
- in iedere gemeente een infocontactpunt "modder op de weg" te hebben;
- een proactief toezicht door gemeente en politie op risico gevoelige plaatsen;
- de uitbreiding van de doelgroep via de bouwunie en bouwfederatie voor grote werven van bouwpromotoren;
- innovatie biedt heel wat mogelijkheden ook in het kader van verkeersveiligheid;
- wetgeving aan te passen om voor alle vormen van onaanvaardbare afleiding en gsm achter het stuur, detectie en bestraffing via camera-systeem mogelijk te maken;
- opvolging nieuwe infrastructurele maatregelen van proefprojecten, tweerichtingsfietspaden met ledlichten;
- speedpedelecs: technologie fiets en infrastructuur – impact op maximum snelheid, beperken tot 30 km/u op sommige drukke plaatsen;
- opnemen van de ADAS-systemen¹¹ in de opleiding rijexamen, uitleg bij verkoop van voertuig met ADAS-systeem, kleine praktische opleiding.

Participatietrajecten zoals Jonge Wegweters en coalitie van 30, inzetten op alternatieve straffen en een nauwe opvolging bij recidivisten, bestuurlijke handhaving als complementair instrumentarium voor overlastbezorgers zoals straatracers zijn aanbevelingen die terug te vinden zijn in de grondige analyse van 2021.



5. De vraag naar mobiliteit neemt verder toe, met congestieproblemen als gevolg

De gevolgen van een totaal aandikkende congestie worden meer en meer gigantische maatschappelijke verliesposten, die rechtstreeks en onrechtstreeks aan de individuele consument worden aangerekend. Economisch en ecologisch wordt schade geleden, verkeersslachtoffers doen pijn en een daling van de levenskwaliteit naast een stijging van de verplaatsingskosten moeten door de huishoudens noodgedwongen ingecalculeerd worden. De tolerantie van deze verliesposten is slechts eindig rekbaar. Nu draait de gemeenschap op voor alle kosten van automobilité (vervuiling en onveiligheid), missen we de middelen om te investeren in meer en beter collectief vervoer en nog veiligere infrastructuur, en is de concurrentie tussen de vervoersmodi niet echt eerlijk.

Snelheid

We houden al te zeer vast aan het idee dat we de reistijd kunnen verkorten met meer snelheid. Het mobiliteitsbeleid wordt bovendien onterecht gereduceerd tot verkeersinfrastructuurbeleid, met de focus op winnen van tijd door het inzetten op snelheid en niet op het beperken van afstand.

Wie een snelheidsbeperking durft voor te stellen, of dat nu gebeurt omwille van de verkeersveiligheid of het milieu, wordt al snel met pek en veren buiten gezet. Eigenlijk is dat een beetje vreemd, want het halveren van de snelheid zou de ecologische en energetische crisis een stuk minder uitzichtloos maken, zonder dat we daarvoor auto's, vliegtuigen of andere transportmiddelen aan de kant moeten schuiven. De snelheid van de transportmodi wordt door ingenieurs als een onveranderlijk gegeven beschouwd, terwijl het in werkelijkheid de meest effectieve factor is om een enorme hoeveelheid energie te besparen, tegen minimale kosten en zonder de nood aan nieuwe technologie. Lagere snelheden gecombineerd met efficiëntere motoren, betere aerodynamica en lichtere materialen kunnen de brandstofbesparing zelfs nog groter maken.

“Snelheid is oorzaak nummer 1 van verkeersonveiligheid”. Deze uitspraak vind je terug in Vias magazine 107.¹²

In onze analyse van 2021 staat overdreven of onaangepaste snelheid op de eerste plaats in de top 3 van hoofdoorzaken van dodelijke verkeersongevallen naast de verkeerde plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.

Een studie uit 2019 van Rune Elvik, één van de meest vooraanstaande verkeersveiligheidswetenschappers, toonde aan dat een snelheidstoename van 10 km/u leidt tot een toename van het risico op letselongevallen met 80% en van dodelijke ongevallen met 120%. Dit is meer dan een verdubbeling.

Snelheid is daarom één van de belangrijkste risicofactoren voor de verkeersveiligheid, omdat het zowel de kans als de ernst van een crash verhoogt. In 2017 verlaagde de maximumsnelheid van 90 km/u naar 70 km/u op gewestwegen. Uit de studie van Science Direct kan worden geconcludeerd dat snelheidsbeperkingen wel een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid, met name bij ernstige ongevallen.¹³

¹² <https://www.vias.be/nl/over-vias/vias-magazine/>

¹³ Ellen De Pauw, Stijn Daniels, Melissa Thierie en Tom Brijs (2014) “Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h”, ScienceDirect - <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457513001930>

De auteurs vonden een vermindering van 11% van het aantal letselongevallen en 36% van het aantal ongevallen met zwaargewonden of doden op de betrokken wegen.¹⁴

Naast snelheid in absolute termen, heeft ook het verschil in snelheid (of de variatie) een invloed op het ongevalsrisico. Hoe groter de spreiding van de snelheden, of met andere woorden, hoe groter de snelheidsverschillen tussen de verschillende typen weggebruikers, hoe meer interactie tussen de weggebruikers en hoe groter het ongevalsrisico (Elvik et al., 2004; Hauer, 1971).¹⁵

Dit verklaart waarom de dodelijke verkeersongevallen op de autosnelwegen toch lager liggen dan de wegen waar de snelheid beperkt is tot 70 en 50 km/uur.

Vooral bestuurders die sneller dan het gemiddelde rijden lopen een veel groter risico op een verkeersongeval. Zo toonden Maycock, Brocklebank, & Hall (1998) en Quimby, Maycock, Palmer, & Grayson (1999) bijvoorbeeld aan dat weggebruikers die 10 tot 15% sneller rijden dan de gemiddelde snelheid van het verkeer veel meer risico lopen om betrokken te raken bij een ongeval. Deze conclusies werden ook hernomen door Kloeden et al. (2002; 2001) die eveneens een verhoging van het ongevalsrisico vaststelden bij automobilisten die sneller dan het gemiddelde rijden en dit vooral in een stedelijke omgeving.

In opdracht van de Vlaamse overheid onderzocht het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt of de controlesystemen het snelheidsgedrag positief beïnvloeden en de verkeersveiligheid bevorderen. De onderzoekers vergeleken de snelheid en het aantal ongevallen voor en na de plaatsing van onbemande snelheidscamera's en trajectcontroles.

¹⁴ [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

¹⁵ [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

Het onderzoek toonde aan dat een trajectcontrole een verkeersveiliger oplossing is:

- de snelheid daalde gemiddeld met 5 km/u;
- de bestuurders hielden eerder een gelijkmatige snelheid aan;
- de snelheidsovertredingen daalden met 85%;
- het aantal verkeersongevallen werd gunstig beïnvloed.¹⁶

Daarom is de plaatsing en activering van trajectcontroles een prioriteit waaraan ik zeer actief ondersteuning verleen.

Ook in onze provincie leeft het in sommige gelederen van de maatschappij dat het wel wat vlugger mag. Bijvoorbeeld op de N31 kwam recent de vraag om tussen de Bevrijdingslaan tot de A11 de snelheid te verhogen van 90 naar 120 km/h. Omwille van de harmonieuze snelheid en vele weefbewegingen, werd dit door AWV niet toegelaten. De tijdswinst die gehaald zou worden (45 seconden) weegt overigens niet op ten opzichte van de verhoogde kans op ongevallen.

In elk geval is mijn boodschap klaar en duidelijk: de globale snelheid moet lager, omwille van milieu en omwille van verkeersveiligheid. Op gemeentewegen is de inzet van GAS wetgeving een mogelijke uitweg om ook op gemeentewegen de trajectcontroles gefinancierd te krijgen.

Technologische innovatie

AWV maakt werk van interactieve verkeerslichten. In een eerste proefproject komt in onze provincie Roeselare aan de beurt. Roeselare heeft nog een ring met heel wat verkeerslichten die voor heel wat frustratie zorgen, vandaar dat daar de keuze gevallen is als proefkonijn. Opzet is om de lichten zodanig op elkaar af te stemmen dat weggebruikers zo weinig mogelijk onnodig rood zullen hebben. Dit impliceert een evenwicht tussen wachttijden en veiligheid, omdat de beperking van de roodtijd sterk bepaald wordt door de visie om maximaal conflictvrij te regelen. Dit vraagt een wijde waaier van data, ook van de bewegingen van voertuigen, fietsers en voetgangers in de wijde omgeving.

¹⁶ <https://www.uhasselt.be/nl>

We mogen er fier op zijn dat wij in onze provincie ook de ondernemers in huis hebben die op deze markt thuis zijn. Het bedrijf “Teledyne FLIR” uit Marke (Kortrijk) heeft de technologie ontwikkeld om met behulp van camera’s data te verzamelen over bewegingen van fietsers, voetgangers, auto’s en vrachtwagens. Heel wat uitdagingen naar datacaptatie en dataverwerking kunnen met dit systeem in de toekomst worden ingelost.

Crowd data moeten het in de toekomst mogelijk maken om verplaatsingen beter te sturen op het moment dat ze moeten gemaakt worden, in functie van de drukte op dat moment. Huidige systemen zoals bijvoorbeeld Waze, Googlemaps, B-rail, zetten nog teveel in op 1 verkeersmodus apart. Een geïntegreerde app die betrouwbaar is zou de burger helpen om voor de kortste of meest milieuvriendelijke verplaatsing te kiezen, waarbij diverse verkeersmodi (fiets, te voet, trein, bus, auto, taxi) gecombineerd worden, rekening houdend met realtime informatie zoals bijvoorbeeld beschikbaarheid van parking, werven in de buurt, verkeersdrukke, ...

In de toekomst zal een groot deel van de auto’s zelfrijdend zijn. Dit gaat zijn invloed hebben op de weggebruiker en de lay-out van de infrastructuur. Zelfrijdende auto’s maken van passagiers bijkomende autonome weggebruikers. Ze zijn een stuk veiliger. Dat zal een effect hebben op de autoverzekering, waardoor rijden goedkoper kan worden en er dus meer gereden zal worden. De reistijd in zelfrijdende auto’s wordt aangenamer en efficiënter te besteden. Ook dat kan leiden tot een groter autogebruik op de wegen. We gaan er van uit dat zelfrijdende auto’s efficiënter gebruik zullen maken van de beschikbare wegcapaciteit. Maar eigenlijk is de zelfrijdende auto in de fileproblematiek een variant van meer asfalt. Je verhoogt de capaciteit van de weg met slimmere auto’s, waardoor je weer meer autoverkeer gaat genereren.

Maar ook in de vrachttransporten is de wereld voortdurend in beweging. Ook in de scheepvaart lopen experimenten met zelfvarende schepen. Schepen kunnen tegenwoordig trouwens volledig in het donker, op GPS varen. Een schip neemt met gemak de vracht van 50 vrachtwagens voor zijn rekening. De Seine-Schelde verbinding is één van de projecten die binnen Europa moet helpen om de economie te stimuleren, zonder het wegennet te laten

dichtslibben. Vracht langs het water verdient verdere promotie. Maar ook voor vrachtvervoer langs de weg is innovatie een must. En alle beetjes helpen, dat hoeft niet altijd spectaculair te zijn. Zo werden recent de vrachtwagenparkings langs autosnelwegen uitgerust met een telsysteem dat moet toelaten om in real time de beschikbare plaatsen weer te geven, en te communiceren aan de vrachtwagenchauffeurs. Zo vermijden we illegaal parkeren op pechstroken. Maar niet alleen de veiligheid van de parkings wordt hiermee verbeterd, ook de overlast op het onderliggend wegennet wordt hiermee verminderd. Een hoger comfort langs autosnelwegen vermindert de kans dat lange afstands transporten de landelijke wegen gaan opzoeken om te verpozen.

Menselijke voorkeuren

Nu leven we nog steeds met de verwachting van een beweeglijke samenleving, waar verplaatsingen eenvoudig zijn, reizen en verhuizen kan gebeuren volgens de eigen behoeften en de toegang tot goederen en diensten snel en gemakkelijk is.

Weliswaar is er een toenemend spanningsveld tussen de individuele verplaatsingswensen en de efficiëntie van transportsystemen. Intermodaliteit gaat over integratie en afstemming van verschillende modale netwerken.

Effecten van e-commerce

Een bundeling van goederenstromen zorgt voor efficiëntie, terwijl internetverkoop voor verdere logistieke fragmentatie zorgt. Veel van deze marktplaatsen zijn door de trage opmars van internetverkoop in ons land vooral gestart in het buitenland. Dat maakt dat de afstanden die moeten gereden worden, nog groter zijn.

De coronacrisis heeft de populariteit van online aankopen verder in de hand gewerkt. De extra vraag naar transport wordt vooral opgevangen door het wegtransport. E-commerce kan duurzamer door het vermijden van gemiste leveringen, afhaalpunten nabij consumenten te stimuleren, onnodig snelle leveringen af te wenden zodat er beter gebundeld kan worden, te leveren met zero-emissievoertuigen en beter samen te werken.

Nochtans kan het ook anders, door bijvoorbeeld e-commerce afhaalcentra's mee te integreren in de locaties zoals mobipunten. Op die manier kan de klant daar het pakket meenemen, en worden niet alle wegen tot de laatste kilometer afgereden door die veel te grote bestelwagens met dat veel te kleine pakket.

Wie mij kent, weet dat ik sterk inzet op innovatie. Ook hiervoor mag onze provincie niet achterblijven, en pleit ik sterk voor een proefproject van klimaatvriendelijke e-commerce.

Gevolg van wonen in suburbane omgeving

Het gevolg van het met velen hebben van een individueel belang, in casu het bezitten van een woning met tuin in een suburbane omgeving¹⁷, zet aan tot die contraproductieve verkeerscongestie. Alle gemaakte en bestaande woonkeuzes leiden alleen maar tot een totale en stresserende congestie en verteren ruimte en energie.

“De burger wil een oplossing maar is niet klaar (noch bereid) om er zelf aan deel te nemen. Die oplossing zal immers verandering en opoffering vergen voor een winst die pas later zal blijken. Het beleid kan en wil ondertussen niet verder springen dan zijn electorale stok lang is. Dat beleid zit gevangen in een politieke praktijk, die permanent hunkert naar de goedkeuring van een volatiele, veeleisende kiezer, die al even permanent snel misnoegd raakt en al zeker trouwelozener wordt. Dan ligt het voor de hand dat even prompt gezegd wordt dat echte verandering niet in het bereik van de politiek ligt”¹⁸.

Het doel van politiek is in se het vinden en implementeren van intelligente antwoorden op complexe uitdagingen, waarbij afstand kan worden genomen van het grote gelijk. Het doel van politiek is primordiaal om in de verkiezingen als winnaar aangeduid te worden. De machtsverhoudingen vastleggen.

De ruimtelijke ordening in West-Vlaanderen is enorm versnipperd.

¹⁷ Suburbanisatie is de migratie van mensen vanuit de stad naar het omringende platteland.

¹⁸ F. Canfyn (2019) “Waarom ruimte, energie en mobiliteit problemen zullen blijven”, Gompel&Svacina.

Dit maakt het erg moeilijk om een performant openbaar vervoersysteem aan te bieden en zorgt voor de autoafhankelijkheid van mensen die niet in een centrumstad wonen.

De behoefte aan overmatige mobiliteit is het gevolg van een al even overmatig pendelgedrag door het schisma tussen wonen en werken. Thuiswerken heeft het onbedoeld neveneffect dat pendelaars geneigd zijn om nog verder van het werk te gaan wonen.

Mobiliteit op het West-Vlaamse platteland

Het is een veranderend platteland

Het platteland in West-Vlaanderen is al ruim een halve eeuw onderhevig aan heftige veranderingen: andere inwoners, andere mobiliteit, andere economieën, andere voorzieningen, groei en leegstand.

- Dat leidt tot bezorgdheden omtrent de leefbaarheid van het platteland, gaande van de verkeersdoortochten in dorpen, het sluiten van het café, de school of de bankautomaat, of over de wijzigende dienstverlening van De Lijn.
- Anderzijds is het nog nooit zo makkelijk geweest om op dat platteland te wonen: er zijn pakjesdiensten bijgekomen, snel internet maakt thuiswerken mogelijk, elektrische fietsen lijken afstanden te verkorten.

Niet alles is dus negatief, maar het is wel heel erg anders, en dat roept leefbaarheidsvragen op. Het vraagt om een beleidsmatige aanpak. En keuzes.

Verkeersleefbaarheid speelt daar een grote rol in

De Provincie West-Vlaanderen is sterk in leefbaarheidsonderzoeken, al 25 jaar lang. We weten zo dat verkeersdruk een objectieve indicator kan zijn voor sterke gevoelens van onleefbaarheid over een plek. In de dorpen zelf gaat het dan vaak over hoge snelheid van voertuigen of de frequentie van zwaar transport op de hoofdstraat.

Twee bedenkingen daarbij:

- Voor eigen zwaar vervoer bestaat een grote tolerantie: landbouwmachines van lokale eigenaars worden doorgaans goed getolereerd, net als de parkeerdruk veroorzaakt door burens of de bezoekers van het voetbalveld.
- Er wordt vaak verwezen naar sluipverkeer van transporteurs, die is toegenomen door de logistieke groei en de kilometerheffing.

Eén oplossing is het creëren van ontmoetingsplekken

Ondertussen weten we ook heel goed dat kwalitatieve ontmoetingsruimtes héél veel zorgen over die leefbaarheid en onleefbaarheid kan ondervangen. Daarom investeren we daarin, met o.a. WinVorm, PlattelandPlus, Leaderwerking, dorpenreglement. De speelplekken en dorpszalen moeten absoluut heel goed, duurzaam, bruikbaar, bereikbaar zijn, omdat ze zo bepalend zijn voor leefbaarheid.

Ook gemeentebesturen weten dat trouwens: waar schooltjes en bibliotheekfilialen verdwijnen, wordt jaar na jaar meer geïnvesteerd in ontmoetingscentra, gemeentelijke centra, dorpspunten, buurtsalons, aangename pleintjes, jeugdheden, theaterzalen. Ze vangen het verlies van winkel, café, schooltje of dorpsdokter echt op.

Daarvoor heeft men evenwel bereikbare plaats nodig, liefst op nabije plekken in dorpscentra. En dus moeten er ook parkeerplaatsen wijken, moet men knippen in verkeersstromen of moet er een open ruimte worden gecreëerd middenin de dorpskern, willen we die leefbaar maken en houden. Ze compenseren ook de verkeersdruk, al dan niet ingebeeld, door niet enkel op die hoofdstraat aangewezen te zijn.

Het West-Vlaamse platteland is erg bereikbaar (maar niet voor iedereen)

Er is ook een positieve link tussen leefbaarheid en plattelandsmobiliteit, en die heet verhoogde bereikbaarheid.

- Veel plattelandsbewoners zijn hypermobiel (met twee, drie, soms vier auto's per huishouden),
- sommige diensten hoeven niet meer aanwezig te zijn (thuiswerk, thuislevering, digitale documenten) of
- die diensten staan zelf op wielen (bibus Zwevegem, mobiele speeltheek Poperinge, mobiele evenemententruck Ruiselede).

Wel loopt veel van die plattelandsmobiliteit mank:

- sommige mensen zijn minder mobiel en raken daarom geïsoleerd, zelfs al wonen ze "slechts" op twee kilometer afstand;
- die landelijke hypermobilititeit is absoluut niet duurzaam (thuisverpleging in Vlaanderen rijdt dagelijks 15 keer de omtrek van de aarde rond; verkeersongevallen zijn frequenter en dodelijker op het platteland; fijnstofmetingen laten vooral dit soort kruispunten op de buitenoplichten, meer dan stadscentra).

Oplossingen

1. Lig niet langer wakker van de aanwezigheid van voorzieningen

- De bereikbaarheid van voorzieningen is meer een issue dan de aanwezigheid van voorzieningen. Mensen kiezen hun woonplaats op basis van de kwaliteit van de woning, de directe omgeving en de ligging binnen de regionale woonmarkt. Of er een bakker of school in de directe buurt is, is bijkomstig.
- Wel moeten die op de één of andere manier bereikbaar zijn. De spectaculaire verdwijning van geldautomaten op het platteland is eigenlijk niet voor iedereen een echt probleem, omdat we toch al grotendeels cashloos betalen en internetbankieren.

2. Naar een 15-minutenplatteland?

Als we die internationale duurzaamheidsdoelstellingen willen hard maken, dan moeten we investeren in een West-Vlaams platteland waar we ons minder en beter in verplaatsen. Om het echter in te richten tot één grote 15-minutenbuurt, waarbinnen alle essentiële voorzieningen binnen die termijn te voet, per fiets of met ander vervoer is te vinden, hebben we nog een hele weg te gaan.

3. Concentreer onze bewoning

- Laat woningen enkel nog bouwen en verbouwen in de tientallen stedelijke en 250 dorpse woonkernen in West-Vlaanderen, en niet meer in linten of verspreide bebouwing.
- Doe dat via een toekomstplan voor elk van die woonkernen (departement Omgeving en Provincie ondersteunen dat via DNA van het Dorp).
- Stuur die kernversterkingsprojecten in goede banen (WinVormlezingen en -oproepen, kwaliteitskamers, maar evengoed via bestaande ruimtelijke instrumenten), zodat het ook gebeurt.
- Ga de zogenaamde "urban sprawl" (woonversnippering) tegen met ruimtelijke beleidsplannen en zet daarbij in op instrumenten als verhandelbare bouwrechten en slooppremies (zoals in Nieuwmunster); een aantal mobiliteitskwesaties zullen zo verdwijnen.

4. Organiseer gedeelde en openbare mobiliteit

- En doe dat eindelijk ook op het platteland. Minder Mobiele Centrales en dorpsvrijwilligersdiensten (Nestor, Zohra, Netwerk Dorpen, ...) hielpen al doelgroepen om afstanden te overbruggen, maar er kan meer en het water staat hen aan de lippen.
- De vervoersregio's herbekijken momenteel het hele Openbaar Vervoer en vooral de overstappunten (Hoppin-punten). Van die laatste kan nog véél meer werk gemaakt worden om ze uitnodigend te maken, dus niet beperken tot parking-met-bushalte. Het interreg-project Transmobil investeerde al in dergelijke hubs in de Westhoek.

5. Stimuleer nieuwe vormen van dienstverlening op het platteland

- Die kunnen ervoor zorgen dat er geen extra verplaatsing nodig is:
 - o verdeelsystemen voor korte-keten producten (met webshops, verdeelautomaten, afhaalpunten),
 - o digitale oplossingen (snel internet en 5G, een plotter of 3D-printer voor wie dringend zoiets nodig heeft) of
 - o sociale economie...
- Dorpspunten zijn daar één voorbeeld van: plekken in het dorp waar arbeidszorg het spreekwoordelijke "gat" in het lokale voorzieningenaanbod invult: klusjesdienst, bibliotheek, fietsatelier, kopieerwinkel, koffiebar, wereld- of dorpswinkel, ...

6. Blijf inzetten op ontmoetingsplekken

De opengestelde pastorieteruinen, vergroende begraafplaatsen, zitbanken op het mooiste plekje, een deftige zaal voor de jeugd en de ouderen, een gedeelde speelplaats, ... zorgen ervoor dat minder dorpelingen de baan op moeten, en door ontmoeting ook meer op elkaar kunnen rekenen. Meer samenhang zorgt voor minder slaapdorp.

7. Zorg voor "walkability" of bewandelbaarheid

- Typisch voor dorpsstructuren zijn de doorsteken, de achterpaadjes en de officiële trage wegen die helpen om de verkeersdrukte te

omzeilen. Ze maken alles bereikbaar, ook voor kinderen en ouderen of mensen die de hond willen uitlaten zonder zwaar verkeer in de rug.

- Onze dorpen zijn ook relatief klein, maximaal een kilometer op een kilometer. In dorpen kunnen mobiliteitsplannen ook uitgaan van een kind dat zelfstandig uit de woonwijk naar de lagere school aan de andere kant moet kunnen geraken (bijvoorbeeld DNA Zevekote, Wijnendale) of van een oudere die onderweg graag overzicht en rustbanken wil (bijvoorbeeld Zedelgem, Menen).

8. Zorg voor verbonden dorpen

We hebben een historisch zeer dicht netwerk aan woonkernen: alleen in Vlaanderen en in Noord-Italië had men om de 3 kilometer wel een ander dorp. Dat is een buitenkans om alles binnen 15 minuten bereikbaar te maken. Alleen zijn de grote verkeersassen op die 3 kilometers vandaag soms onoverbrugbaar voor fietsers of voetgangers.

Inzet op gescheiden fiets- en wandeltrajecten, ook wanneer ze recreatief bedoeld zijn, is daarom cruciaal. Men vindt niet alles meer in één dorp. Maar misschien wel in het volgende...

9. Stimuleer beleidsbetrokkenheid

Het lijkt veraf te staan van mobiliteit, maar plattelandsbewoners voelen zich vaak letterlijk en figuurlijk achtergesteld. Alleen is die betrokkenheid niet zo eenvoudig te realiseren... Maar praat eens met hen over bijvoorbeeld parkeerbeleid, of landbouwverkeer. Door als besturen in gesprek te gaan met bewoners, voelen die plattelanders zich ook meer gehoord en meer verantwoordelijk voor hun eigen leefomgeving.

En de resultaten zullen doorgaans goedkoper, meer op maat zijn en minder handavingsinspanningen vragen.

10. Experimenteer met nieuwe mobiliteit

- Als gedeelde mobiliteit weinig rendabel lijkt wegens het ontbreken van kritische massa's, waarom dan niet experimenteren met zelfrijdend vervoer zonder chauffeurs, zoals in Phoenix (in dat andere Verre Westen) al kan?

- Met één ticketsysteem voor verschillende vervoersmedia, dat flexibel genoeg is?
- Met één trackingsysteem dat je live vertelt hoe lang je onderweg zal zijn en wanneer je zal aankomen?

11. Gemotoriseerd verkeer is niet wèg te denken van het platteland, maar wel òm te denken

- Zorg dat die kilometerheffing ook op de gewestwegen doorheen dorpen geldt.
- Electrificeer het wagenpark.
- Groepeer verkeer van landbouwvoertuigen (zoals bij functietoe-kenningsplan Oudlandpolder, maar ook Landbouwparken Stene en Zwevegem).
- Zorg voor flexibele autodeelsystemen die gebruik maken van het dorp (Dégage-formules waarbij burens een tweede auto delen, of meeliften via online platformen zoals het Franse Blablacar).
- Zorg ervoor dat geparkeerde auto's het ontmoeten niet letterlijk in de weg staan (parkeerhavens in alweer Zevekote, aanpakken van langsparkeren).

Teveel oplossingen? Drie regels

1. Screen

Screen alle 250 West-Vlaamse dorpen en hou zo de vinger aan de pols. Alleen op die manier weten we als overheden hoe mensen verhuisbewegingen maken, waar ze hun winkels of werk zoeken, of er een regionaal tekort aan huisartsen of aan geldautomaten dreigt. En vermijden we steekvlampolitiek omtrent verhoogde mobiliteitsvragen. We werken liever aan degelijke beleidsplannen, die onderbouwd zijn.

2. Vul aan

Vul het aanbod waar nodig aan, liefst met oog op minimale verplaatsingen. Gebruik dorpskernvernieuwingen om nieuwe functies toe te voegen, zorg voor multifunctionele kinderopvang en kerkgebouwen, zorg voor seniorenwoningen op de juiste plekken, voor speelnatuur op wandelafstand, maar evengoed voor een fietsbib, een goed uitgedacht Hoppinpunt, of dorpspunten. Cruciaal in dit verhaal is de korte voedselketen, die in dorpen een veelvoud aan kansen heeft tegenover de stad, en echt het verschil kan maken met de prijs en de kwaliteit van hard-discount baanwinkels.

3. Wees slim

Zorg voor een slimme aanpak van voorzieningen. Er is veel meer mogelijk dan een fysieke locatie waar een permanentie wordt verzekerd, van ophaalpunten tot flexwerkplekken en digibanken, van platforms zoals Hoplr en Citizenlab (niet iedereen hoeft een aanhangwagen te bezitten, je kan online afspreken om mee te rijden).

Creatief inspelen op onverwachte elementen om onze mobiliteit te verduurzamen, da's eigenlijk de basis. En in West-Vlaanderen ondervonden we dat de schaal van een dorp daar eigenlijk héél erg goed voor is.



6. Mobiliteit is een nutsfactor en niet louter een kostenpost

In onze maatschappij is het mobiliteitssysteem zo georganiseerd dat de auto dominant is. Er is een grote vanzelfsprekendheid dat we met de auto overal kunnen komen. Hoe we met infrastructuur omgaan, hoe parkeertarieven worden vastgesteld, wat er gebeurt als er een stoplicht kapot is, dit wordt ingekleurd door het beleid. Daarom moeten we die sociale en culturele norm van Koning Auto eerst ter discussie stellen om iets structureel te kunnen veranderen. Andere vervoersmodi hebben immers specifieke nutsfactoren. Fietsen bijvoorbeeld zorgt zowel voor individueel welbevinden en gezondheid als voor de levenskwaliteit in een gebied.

Er is nood aan nog meer sensibilisering voor meer verplaatsingen per fiets en te voet. Die zorgen voor minder luchtvervuiling, minder geluidsoverlast en meer beweging. Het komt er op aan te informeren over deze voordelen en te motiveren om zich op een actieve manier te verplaatsen.

Actieve verplaatsingen kunnen bevorderd worden met een goede functie-mix in de kern van de gemeente, met stratenconnectiviteit en woondichtheid. Deze drie factoren samen vormen de *walkabilityscore*.¹⁹ Door rekening te houden met de *walkabilityscore* wordt er meer bewogen, met een betere mentale en fysieke gezondheid en meteen ook een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder.

Onze stads- en gemeentekernen hebben niet overal de ruimte om fietspaden aan te leggen. Daarom kan gemengd verkeer in veel gevallen een goede én flexibele fietsinfrastructuur zijn, de zogenaamde fietsstraten. Een winner voor mobiliteit, maar ook voor andere beleidsdomeinen²⁰.

Daarnaast vraagt het van veel steden en gemeenten wel politieke moed om mensen te verplichten om oude gewoonten te doorbreken. Via een duurzaam parkeerbeleid kan in veel gevallen de ruimte voor klassieke bovengrondse parkings plaats maken voor veilige verplaatsingen te voet of met de fiets. Maar al te dikwijls zien we nog teveel dat voor een terrasje of handelszaak in het centrum die auto tot aan de deur kan rijden, met alle gevolgen van dien.

¹⁹ De *walkabilityscore* bundelt drie aspecten: de functiemix, de woondichtheid en de stratenconnectiviteit. De functiemix kijkt of en hoe de functies en voorzieningen in de buurt gecombineerd zijn, en of er een goede mix is tussen kantoren, ontspanningsmogelijkheden, scholen en winkels. De woondichtheid focust op het aantal inwoners per oppervlakte. En de stratenconnectiviteit geeft aan of je gemakkelijk met de fiets of te voet van punt A naar B kunt gaan en of de straten goed verbonden zijn met elkaar.

²⁰ www.gezondleven.be/files/gemeente/mobiliteit-en-gezondheid.pdf

7. De fiets is één van de belangrijkste schakels in een duurzaam mobiliteitsbeleid

De auto blijft het meest populaire vervoermiddel richting de werkplaats, maar de tweewieler is aan een forse inhaalslag bezig. Fietsen zijn goed voor de bereikbaarheid van een stad en kunnen zorgen voor een vermindering van het autogebruik. Fietsen vereisen weliswaar voldoende parkeervoorzieningen voor deze voertuigen. De uitbouw van extra fietsparkeerplaatsen - bij voorkeur bewaakt - is noodzakelijk. Autoparkings kunnen omgebouwd worden naar fietsparkings. Maar niet enkel het aanbod verhogen is nodig om de fiets aantrekkelijker te maken: ook door dit op een efficiënte manier te doen kunnen bestaande fietsparkeerplaatsen beter worden benut. Eén van de manieren om de efficiëntie te verbeteren is door verwijzingsborden te plaatsen voor meer bekendheid van huidige en nieuwe fietsenstallingen en om fietsers de route naar fietsenstallingen kenbaar te maken. Er kan gedacht worden aan een dynamisch fietsparkeerverwijssysteem en een aanbod van actuele reisinformatie over het aantal vrije plekken in de stad, via een app (eventueel als uitbreiding van de fietsersbond-app?). Investeren in kwaliteitsvolle fietsenstallingen bij elke gemeentelijke infrastructuur loont. Voorwaarde is weliswaar dat het veilige, overdekte en voldoende brede fietsenstallingen zijn, waar ook elektrische fietsen kunnen worden opgeladen. Een belangrijke reden voor het nog relatief laag fietsgebruik is de gebrekkige fietsinfrastructuur in onze provincie. Die maakt dat de fietser zeer kwetsbaar is in het verkeer.

Bij de analyse van de dodelijke verkeersongevallen 2018-2021 blijkt:

In 2021 kwamen 12 fietsers om het leven. In 2020 waren dit er opvallend veel met 23. De coronamaatregelen en het mooie weer in september spelen hier een significante rol. In 2019 waren dit er 11, vergelijkbaar met 2021. Ook 2018 scoorde hoog met 20 fietsers. Een lineaire stijging is dus niet vast te stellen in West-Vlaanderen.

We bestuderen de oorzaken en omstandigheden van de dodelijke verkeersongevallen waarbij **12 fietsers** betrokken zijn in 2021.

- 5 dode hoek ongevallen tussen vrachtauto en fietser
- 3 geen voorrang verlenen door fietser aan andere weggebruiker
- 2 valpartijen; het betrof eenzijdige ongevallen
- 2 natuurlijke overlijdens

In 5 gevallen gaat het om een **dode hoek ongeval**. Ook geen voorrang verlenen, vaak door de fietser zelf, komt 3 maal voor.

In 2021 waren 4 **gewone fietsen** betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen, evenveel als in 2019. Een opvallend hoog cijfer werd geregistreerd in 2020. In 2018 waren dit er 6.

In 2021 waren 4 **E-bikes** betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in West-Vlaanderen. In 2018 en 2020 waren dit er respectievelijk 7 en in 2019 waren dit er 3.

De **koersfiets** kwam in 2021, 3 maal voor. In 2020 was dit nog een zeer hoog aantal met 7 koersfietsen. In 2019 waren dit er 4 en in 2018 waren dit er 6.

In 2021 werd één dodelijk verkeersongeval geregistreerd met een **kind-fiets**. Dit kwam niet voor in de andere bestudeerde jaren.

De **speedpedelec** werd één maal geregistreerd bij de dodelijke verkeersongevallen in 2018. Sindsdien is dit niet meer voorgekomen in de bestudeerde jaren.

De **ligfiets** werd één maal geregistreerd in 2020. Dit kwam niet voor in de andere bestudeerde jaren.

Zowel in 2018, 2019 als 2020 blijken meer fietsers betrokken bij een dodelijk verkeersongeval boven de 60 jaar dan er onder. Alleen in 2021 tellen we evenveel fietsers **onder als boven de 60 jaar** (6/6). De stelling dat meer dan de helft van de fietsers die omkomen boven de 65 jaar zijn, klopt dus niet voor 2021 in West-Vlaanderen, maar wel voor de andere onderzochte jaren.

Om een verschuiving naar fietsen mogelijk te maken, is de enige mogelijkheid investeren in **infrastructuur**. Dit kan door parkeerstroken weg te halen om vrijliggende, metersbrede fietspaden aan te leggen. Ook door allerlei andere infrastructuuringrepen, van tunnels tot slimme verkeerslichten. Primordiaal is dat er zo weinig mogelijk frictie is tussen auto's, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

De Nederlandse pechverhelper ANWB wil vanwege **duurzaamheidsmo-tieven** een elektrische fiets als vervangend voertuig beschikbaar stellen. De tweewieler is veel duurzamer dan een auto en het geeft de leden de mogelijkheid om kennis te maken met de voordelen van dit vervoermiddel. "Een vervangauto is in sommige grote steden lang niet altijd even handig door het parkeerbeleid. Automobilisten zijn vaak lang bezig om een parkeerplek te vinden bij hun bestemming omdat het erg druk is in steden. In zo'n geval kan een E-bike uitkomst bieden", zo klinkt het²¹.



8. Slimme mobiliteit en de vormgeving van onze steden en dorpen

Tegenover de grote verwachting van nieuwe technologische ontwikkelingen en slimme mobiliteit zijn de leidende thema's van duurzaamheid, leefkwaliteit en gezondheid bij de vormgeving van onze steden en dorpen.

Herdorping betekent in de dorpskern weer en meer plaats maken voor wonen, voorzieningen, zorg en mobiliteit. Dorpen zijn centrale dragers van een zorgfunctie. Basisbereikbaarheid is daarom ook openbaar vervoer dat de dorpskernen frequent bedient en wordt aangevuld met maatwerk voor rand en land. Het decreet Basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad²². West-Vlaanderen is opgedeeld in 5 vervoerregio's. Dat zijn clusters van gemeenten waarin mobiliteit op elkaar wordt afgestemd. Elke vervoerregio heeft een vervoerregioraad waarin vertegenwoordigers zitten van onder meer het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn en de lokale overheden. De vervoerregioraad is hét basisplatform voor overleg over mobiliteit en moet ervoor zorgen dat mobiliteit gestroomlijnd wordt op Vlaams niveau. Samen met de vervoerregio's werd ook het concept van basisbereikbaarheid geïntroduceerd. Daarmee worden belangrijke maatschappelijke functies

21 www.verkeersnet.nl/fiets/36853/wegenwacht-biedt-e-bikes-aan-als-vervangend-vervoer-bij-pech

22 Op 22 juni 2019 trad het decreet in werking.

bereikbaar gemaakt op basis van een vraaggericht systeem zodat vervoersmiddelen en budgetten optimaal worden ingezet. Combimobiliteit, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren, staat centraal. Vervoersmiddelen (openbaar vervoer, fiets, auto, ...) zijn dus niet langer concurrenten, maar vullen elkaar aan²³. Het komt er op neer om zeker in onze provincie voldoende aandacht te besteden aan de verknoping tussen de fijnmazige, lokale netwerken en de netwerken uitgewerkt op een hoger niveau, bijvoorbeeld voor het inplannen van mobipunten²⁴. Een ander aandachtspunt is de informatie-uitwisseling met gemeentelijke diensten, zoals de sport- of jeugddienst.

De term basisbereikbaarheid doet een sterke link met ruimtelijke ordening vermoeden. De bereikbaarheid van (basis)voorzieningen kan gegarandeerd worden door mobiliteit en nabijheid. Toch wordt die link niet hard gemaakt in het decreet en zit dit vervat onder de zeer algemene noemer “gedeelde verantwoordelijkheid creëren van de verschillende actoren”. We hebben een sterkere decretale basis nodig om projectontwikkelaars de meerkosten voor het voorzien van vervoer op maat of een verbinding voor de zachte weggebruikers naar de bestaande netwerken te laten dragen in plaats van deze bijkomende last bij de gemeente of openbaarvervoermaatschappij te leggen. Gezien de uitdagingen (lintbebouwing, baanwinkels, versnippering) en doelstellingen (betonstop) voor ons ruimtelijk beleid is het geen overbodige luxe de samenwerking tussen het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het departement Omgeving decretaal te gaan verankeren en het departement Omgeving op zijn minst een echte stem te geven in de vervoerregioraad. Zeker voor West-Vlaanderen met veel buitengebied en landelijke dorpen is dit een terechte bemerking van het Netwerk Duurzame Mobiliteit²⁵.

²³ www.mobiel21.be/vlaamse-vervoerregios

²⁴ Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende vormen van mobiliteit elkaar ontmoeten. Deze verzameling van mobiliteitsopties op één herkenbare locatie maakt combimobiliteit mogelijk. Daarnaast zijn er bij voorkeur ook andere diensten aanwezig, bij voorbeeld een pakjesmuur.

²⁵ Het Netwerk Duurzame Mobiliteit verenigt als erkende koepel van mobiliteitsverenigingen Autodelen.net, Bond Beter Leefmilieu, Fietsersbond, Mobiel 21, Taxistop, Trage Wegen, TreinTramBus en de Voetgangersbeweging



9. Ruimtelijke kenmerken hebben invloed op het reisgedrag

Eerder in mijn rede had ik het er al over dat ruimtelijke keuzes sterke invloed hebben op die mobiliteit, zie mijn verwijzing naar het plattelandsbeleid in onze provincie.

De locatie van de woning bepaalt het ruimtegebruik en het bijhorende mobiliteitsgedrag. Mobiliteit is intrinsiek verbonden met onze omgeving door haar vermogen om plaatsen met elkaar te verbinden. Hoe onze ruimte georganiseerd is, is mee bepalend voor de hoeveelheid transport, de keuze van vervoerswijze, alsook voor de plaatsen waar de belangrijkste nadelige effecten zich voordoen zoals luchtvervuiling, geluidshinder en verkeersongevallen.

Vanuit het perspectief van milieu, congestie en verkeersveiligheid lijkt het alsof mobiliteit als systeem stelselmatig tegen grenzen opbotst die enerzijds ruimtelijk van aard zijn, maar anderzijds bepaald worden door wat maatschappelijk wenselijk is. Toch neemt de behoefte om grote en snelle verplaatsingen te maken niet af.

Als we leefbaarheid voor de toekomst centraal stellen, zal het belangrijk zijn een ruimtelijk beleid te voeren dat de negatieve impact van het mobiliteitsgedrag terugdringt. Dit beleid kan zich enerzijds richten op ons ruimtegebruik.

We weten immers dat afgelegen plaatsen met een lage bevolkingsdichtheid sterk aangewezen zijn op de auto. De af te leggen afstanden zijn vaak te lang voor de fiets en het aanbieden van openbaar vervoer is te duur door het beperkt aantal potentiële gebruikers. Daarom kan het lonen voor steden en gemeenten om in te zetten op kernversterking en verdichting rond de mobipunten²⁶. Een veel betere koppeling met ruimtelijke ordening en een gebiedsgerichte aanpak zijn nodig. Dat moet samengaan met een aangepast mobiliteitsbeleid en met bereikbaarheid door het bepalen van deze knooppunten. Aan de hand van de mobipunten kunnen zoveel mogelijk activiteiten geclusterd worden en vanuit de clusters kan er vervolgens maximaal gebundeld vervoerd worden. Het goed functioneren en juist lokaliseren van deze vervoerknooppunten is bijgevolg fundamenteel om de nodige transitie in het gebruik van de vervoersmodi te realiseren en bij voorbeeld meer mensen de overstap naar het openbaar vervoer te laten maken²⁷.

De Themagroep Mobiliteit van de Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten verwittigt: “De mobiliteitsproblematiek en de daarmee samenhangende impact op milieu en gezondheid zijn onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke versnippering. De pleinvrees van beleids mensen om zich actief te begeven in het grensgebied van mobiliteit, gezondheid, ruimtelijke planning en economie is typerend en neemt proporties aan waarin we massaal in een lethargie vervallen die ons een schijnwelvaart voorliegt”.

Via ruimtelijke planning kunnen overheden reisgedrag tot op zekere hoogte beïnvloeden. Dit is echter niet eenvoudig door:

- de complexe relatie tussen ruimte en reisgedrag;
- traagheid in de verandering van het landgebruik;
- onze institutionele setting met verschillende verantwoordelijkheden;
- de dynamische relatie door ruimtelijke en socio-economische transformaties.

26 Departement Omgeving (2018) “Het Ruimterapport 2018 – infographics”.

27 De Bruyne D. e.a. (KVAB Themagroep Mobiliteit) (2018) “De mobiliteit van morgen: zijn we klaar voor een paradigmawissel?”, KVAB Press.

We kunnen de transitie naar een meer duurzame en efficiënte mobiliteit aangrijpen om open ruimte te sparen en tot een betere ruimtelijke ordening te komen. Omgekeerd is een goede ruimtelijke organisatie, waarin functies worden geconcentreerd rond knooppunten, een voorwaarde om de mobiliteit vlotter en duurzamer te laten verlopen en de leefbaarheid en de gezondheid in onze steden te herstellen.



10. Aandacht voor vervoersarmoede

In slecht ontsloten regio's is het van groot belang dat er wordt gewaakt over de solidariteit, met specifieke aandacht voor vervoersarmoede bij sociaal of demografische zwakkere groepen. Dit speelt zeker in West-Vlaanderen.

Sociale uitsluiting gaat vooral over het gebrek tot toegang tot de kansen die onze maatschappij biedt. Bereikbaarheid en toegankelijkheid staan daarbij centraal. Er is geen gebrek aan kansen, wel aan toegang tot die kansen. Die kansen wijzigen in de tijd. Zo biedt de elektrische fiets in heel wat gevallen betere mobiliteit tegen betaalbare prijs. De reikwijdte van dit vervoermiddel is al hoger dan de gewone fiets, binnen de 30 kilometer is dit nog af te wegen t.o.v. de auto.

Maar de reikwijdte is één zaak, de kostprijs een andere. Niet elke burger, laat staan voor elk gezin apart, heeft de nodige financiële middelen om een elektrische fiets aan te schaffen. Zeker rekening houdend dat in het beste geval zij dan toch nog voor een beperkt aantal verplaatsingen die auto nodig hebben.

Laat me hierbij toe een korte zijsprong te maken naar het verhaal van de Vespa. In het naoorlogse Italië had Piaggio een vervoermiddel uitgedokt dat toegankelijk was voor zowel man als vrouw, gemaakt in het puin van de verwoeste vliegtuigenfabriek. De motorfiets had de taille van een wesp, vandaar de naam "vespa". Hij had hiermee een geweldig antwoord gegeven op de noodkreet aan een betaalbaar vervoermiddel, dat noodzakelijk was voor de wederopbouw van het land. Alleen was er geen kat die zich een vespa kon veroorloven door de grote economische crisis waar het land in terecht gekomen was na de oorlog. De ultieme redding van het bedrijf kwam uiteindelijk van de boekhouder, die uitpakte met een afbetalingsplan voor elke klant, en zo de kiem legde van wat we nu kennen als "leasingcontract".

Dit geweldig verhaal is onlangs verfilmd en zet ons aan tot nadenken: als we iets willen veranderen, als we mensen op de fiets willen krijgen, volstaat het niet om enkel maar fietspaden aan te leggen, apps te ontwikkelen, en performante fietsen te produceren. We moeten ons ook bezinnen over die laatste inspanning die nodig is om meer fietsen op de weg te zien, een inspanning die in veel gevallen puur financieel is. We moeten ons dan ook de vraag stellen hoe we ook kansarmen de kans kunnen geven voor het aanschaffen van een elektrische fiets, zij het door groepsaankopen, subsidies, of andere.

Bereikbaarheid gaat niet enkel over de manier waarop iemand het beschikbare vervoerssysteem gebruikt, maar ook over de waaier aan mogelijke keuzes. Het is niet omdat je vandaag toevallig gemakkelijk op je werk geraakt met de bus, dat dit het geval blijft als je ooit, al dan niet gedwongen, van werk verandert. Als we verbetering nastreven, dan moeten we durven nadenken over wat het meest rechtvaardig is. Dat betekent niet dat je uit het huidige verplaatsingsgedrag probeert af te leiden wat we in de toekomst best doen. De huidige situatie beter begrijpen is nuttig om de randvoorwaarden te kennen.

Een effect van de suburbanisatie, waarbij de bedrijven zich buiten de steden langs belangrijke verkeersaders gingen vestigen, veelal in bedrijventerreinen, is dat de jobs in de industrie en de logistieke sector veelal verder van het stadscentrum zijn gelegen. Er is ook de scheiding van woningen en bedrijven. Dat heeft het nadeel dat werknemers een behoorlijke afstand moeten overbruggen.

Pendelafstand

Afstand is in se een barrière voor het vinden en behouden van een job. Hooggeschoolden kunnen gemakkelijker een auto betalen. Veel laaggeschoolde werklozen wonen in de stad. Jobs waarvoor zij in aanmerking komen zijn vaak verhuisd naar plekken tien of twintig kilometer verderop. Werknemers zijn niet bereid om ver te pendelen als het loon dat er tegenover staat niet hoog genoeg is.

Er is een tweede effect. Veel werkzoekenden die eerder afgelegen wonen of in regio's met weinig jobs vinden er een lagere woninghuur, waardoor men vaak minder hardnekkig naar werk blijft zoeken. Daarnaast is er het aspect dat sommige werkgevers liever geen personeel heeft dat lang pendelt omdat ze minder productief zouden zijn.

Skill mismatch

Er is een mismatch van de door de werkgevers gevraagde profielen op een bepaalde plek tegenover de kwalificaties van mensen die beschikbaar zijn voor de arbeidsmarkt en op die plek wonen. Brussel bijvoorbeeld vraagt veel hooggeschoolden daar waar de gemiddelde Brusselse bevolking lager geschoold is.

Modal mismatch

Het is niet de afstand maar wel de gebrekkige toegang tot het benodigd voermiddel die er voor zorgt dat een werkzoekende niet op moeilijk bereikbare werklocaties geraakt.

Havengebied Zeebrugge

Er is georganiseerd busvervoer vanaf het station van Brugge.

De nieuwe sluis zal in de toekomst de bereikbaarheid van de achterhaven verbeteren en verzekeren. "Deze verhoogde bereikbaarheid zal zorgen voor een optimalisering van de achterhaven en een groei van de werkgelegenheid". De sluis is zeer ten dienste van ICO en de autobusiness genereert geen arbeidsplaatsen tegenover de ingenomen ruimte. Er zijn plannen om op de site van Artès een treinstation uit te bouwen. Dit kan fungeren zoals in Berchem, waar je vanaf dit station op vijf minuten in het bedrijventerrein bent.

Autogebruik

Woningen in de buurt van grote bedrijventerreinen aantrekkelijker maken voor werkzoekenden kan helpen. Iemand aansporen om te verhuizen naar een gemeente met veel werkgelegenheid kan weliswaar problemen creëren op vlak van sociaal contact en levenskwaliteit. Er zijn studies over de ruimtelijke mismatch die besluiten dat het subsidiëren van autobezit bij kwetsbare groepen misschien wel de beste optie is. Wat eigenlijk jammer is en een verloren kans. De goedkope tweedehandse auto's zijn de grootste vervuilers. Het aanbod aan openbaar vervoer buiten de stad is doorgaans te beperkt om een volwaardig alternatief voor de auto te bieden.

Slechts 2% van de Vlaamse gezinnen met hoogstens 1500 euro inkomen per maand doet jaarlijks meer dan 30 000 km met de auto, terwijl 31% minder dan 5 000 km aflegt. Als het maandelijks inkomen meer dan 5000 euro bedraagt, worden die cijfers respectievelijk 20% en 5%. Het lijkt erop dat met het inkomen niet alleen het autobudget stijgt en opgebruikt wordt, maar ook de afstand tot werk en voorzieningen groter mag worden. Wie meer verdient, koopt zich meer kilometers met de auto²⁸.

28 F. Canfyn (2019) "Waarom ruimte, energie en mobiliteit problemen zullen blijven", Gompel&Svacina.



3

Drie belangrijke vaststellingen

1. Mobiliteit gaat ook over openbare werken, ruimtelijke ordening, economie, leefmilieu en gezondheid. Capaciteitsdeling en inspanningsbundeling zijn essentieel en best gebaseerd op een gedeelde visie en aanpak. Veel mobiliteitsproblemen blijven dikwijls onopgelost omdat elke gemeente of gewest slechts het eigen netwerk optimaliseert. De externe effecten zoals luchtvervuiling, ongevallen en impact op het klimaat zijn in de prijs van transport niet mee verrekend.
2. Ons mobiliteitssysteem, waarin 70% van de bevolking buiten de steden woont en aangewezen is op een eigen wagen om te pendelen en waar iedereen pakketjes tot aan de deur laat leveren, bereikt zijn grenzen op vlak van ruimtegebruik, congestie en milieu-impact. Autogerichte mobiliteit wordt een zelfdestructieve mobiliteit, die almaar sneller richting immobiliteit afglijdt. Files zijn een algemeen structureel verschijnsel en een spectaculair groeiend fenomeen. Nu nog zeggen dat de mobiliteit toeneemt, is eigenlijk bedoelen dat de behoefte aan verplaatsing toeneemt. Mobiliteit als de mogelijkheid tot verplaatsing neemt wel zinderen af. Peilingen geven desondanks aan dat meer dan 51% van de Vlamingen autobezit als noodzakelijk ziet. 73% geeft aan dat te lange afstanden een reden zijn om niet voor fietsverplaatsingen te kiezen.

3. De totale lengte van het spoornetwerk in België telt 3 602 km (NL: 3434 km). Het openbaar vervoer is goedkoop: de kostendekkingsgraad bedraagt ongeveer 20%. Voor De Lijn en voor de NMBS ligt dat tussen de 32 en 40%. Het aantal openbaarvervoergebruikers is de laatste 15 jaar sterk gestegen, maar dat zijn dikwijls geen vroegere autogebruikers. Het gaat vaak om extra verplaatsingen of verplaatsingen die vroeger te voet of met de fiets gebeurden. Bij gedeelde mobiliteit is de auto niet langer de eerste optie. Openbaar vervoer wordt gecombineerd met verplaatsingen te voet, met de fiets en deelwagens, naargelang het traject dat we willen afleggen.

Abonnementen de Lijn 2019 - provincies								
	buzzy Pazz [aantal]	omnipas 25-64 jaar [aantal]	omnipas 65+ [aantal]	VDAB jobpas [aantal]	buzzy Pazz [t.o.v. 6-24- jarigen] [%]	omnipas 25-64 jaar [t.o.v. 25-64- jarigen] [%]	omnipas 65+ jaar [t.o.v. 65+] [%]	Abonne- menten De Lijn [t.o.v. 6+] [%]
Antwerpen	83.793	80.641	100.406	994	21,1	8,2	28,0	15,3
Brussels Hoofd- stedelijk Gewest	6.064	12.811	7.674	17	-	-	-	-
Limburg	33.396	12.413	22.323	206	18,9	2,6	12,6	8,3
Oost-Vlaanderen	57.044	38.432	60.095	618	17,9	4,8	20,1	11,0
Vlaams-Brabant	48.833	25.842	46.708	526	19,2	4,3	21,2	11,4
West-Vlaanderen	35.247	16.676	55.524	253	14,8	2,7	20,0	9,5
Provincie onbekend	0	0	0	0	nvt	nvt	nvt	nvt
Provincie onbekend (Vlaanderen)	0	0	0	0	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: <https://provincies.incijfers.be>



4

Het belang van het STOP-beginsel

Het STOP-beginsel stelt prioriteiten wat betreft de keuze voor een vervoermiddel. Het principe zegt eerst en vooral STOP tegen de auto. Stappen krijgt de voorkeur, daarna Trappen (fietsen), vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot pas Privévervoer (auto).

Overheden baseren hun beslissingen meer en meer op dit principe. Zo moedigen ze bijvoorbeeld verplaatsingen te voet of met de fiets aan door te investeren in nieuwe voet- of fietspaden.

Voor bepaalde verplaatsingen is het openbaar vervoer of de wagen nodig. In dat laatste geval krijgt carpoolen de voorkeur op deelwagens of elektrische wagens. Je helemaal alleen in je niet-elektrische wagen verplaatsen moet echt de allerlaatste optie zijn.

De juiste vervoermiddelen op de juiste plekken en voor de juiste verplaatsingen

Verplaatsingsgedrag

- Vanaf 600m wordt de auto het voornaamste transportmiddel, ten nadele van stappen en trappen. Zie: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1606421216/OVG_5.5_-_Samenvatting.pdf.
- Dankzij stimulerende maatregelen krijg je veel mensen aan het wandelen en fietsen. Eens het kantelpunt er is – door voldoende infrastructuur en voldoende aandacht en ruimte voor actieve modi – dan wordt wandelen en fietsen een automatische reflex. De Denen zeggen: “Er is niet zo iets als slecht weer, enkel zo iets als slechte kleren”. In onze provincie kunnen we voorbeelden aanhalen die bijdragen tot het gebruik van de fiets, gaande van de fietssnelwegen (F31 en F34) tot fietsbruggen en fietstunnels (bijvoorbeeld station Brugge, N31 Brugge, N36 Deerlijk, ...). Ondanks de vele investeringen, zien we dat het einde nog niet in zicht is om te spreken van een veilig en volledig fietsnetwerk in onze provincie. Maar we zijn wel op de goede weg...
- Voor openbaar vervoer zijn grote investeringen nodig. De uitgaven voor het NMBS-spoor zijn in de periode 2013-2018 met 8% gedaald en voor het openbaar vervoer met 13%. De uitgaven voor het wegtransport zijn met 10% gestegen. Door de coronacrisis is het openbaar vervoer een minder evidente keuze geworden. Het voorzien van eigen busbanen en eigen beddingen voor trams kan helpen om de dienstregeling te volgen, en dus om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te versterken. Andere investeringen dragen bij tot de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer zoals het moderniseren van stationsomgevingen, het verder beveiligen en wegwerken van spoorovergangen, waardoor de kans op storingen vermindert.
- De transitie naar een nieuwe mobiliteit vereist een brede samenwerking en durven herdenken van de huidige basisinfrastructuur. Zo is de grootste uitdaging in de logistiek de bestaande capaciteit beter te gebruiken.

Het samenbrengen van stromen is de boodschap. Zo beginnen bedrijven samen te werken. Het start met delen van informatie over capaciteit in het transportnetwerk. **Crowd logistics** kan een meerwaarde bieden door mensen via het openbaar vervoer of met de fiets pakjes te laten meenemen. Trein- en metrostations kunnen dan interessante plaatsen zijn om die door mensen meegebrachte pakjes te herverdelen. Door in te zetten op korte ketens en circulaire economie vermindert het aantal voertuigkilometers.

- Mobiliteit als dienstverlening (**Mobility as a service**) maakt gebruik van de nieuwe digitale technologie en gaat uit van gedeelde mobiliteit. Een app raadt ons het beste, snelste, meest comfortabele, het best individueel aangepaste traject aan en combineert het STOP-beginsel met openbaar vervoer, deelfietsen of -wagens. Daarnaast zijn er de private of publieke "Uber-achtige" dienstverleningsorganisaties, Taxistop, Cambio, deelfietsen. Hoe meer gebruikers de app gebruiken, hoe beter de sturing, en hoe hoger de kostenbesparing voor de burger en voor de maatschappij.
 - o Tegelijk zijn er ook e-bikes met gevarieerd bereik, autonoom rijdende voertuigen, drones, ondergrondse logistieke systemen (**hyperloop for cargo**). Hierbij is niet duidelijk of zij nieuwe, aparte infrastructuur nodig hebben.
 - o Weliswaar dient er hierbij te worden gewaakt over de langetermijneffecten. In de VS bijvoorbeeld worden bepaalde openbaarvervoerdiensten niet meer georganiseerd, maar vervangen door diensten van Uber. Maar wat als je ervan afhankelijk wordt? Er is immers reeds een monopolie. Wat als Uber na een tijd de prijzen fors optrekt?
 - o Een wagen staat gemiddeld 96% van zijn tijd stil (voor 80% thuis). Door wagens te delen kunnen ze optimaler benut worden. Eén deelwagen kan zo'n 2,5 tot 13 wagens vervangen. Je kan gemakkelijk het juiste type wagen reserveren voor de verplaatsing die je wilt maken. Uit een studie van Tractebel blijkt dat alle verplaatsingen in Brussel kunnen gebeuren met 21 000 gedeelde autonome taxi's, tegenover de 330 000 voertuigen en 621 autobussen die nu rondrijden. Voor de verplaatsingen van en naar Brussel zijn slechts 62 000 gedeelde wagens nodig tegenover 400 000 wagens nu.

- In Antwerpen is Mobility as a Service opgestart met de Whim-app. Voor 55 euro/maand kan je er onbeperkt op het openbaar vervoer, deelfietsen gebruiken en heb je recht op een taxirit van 10 euro en een deelwagen voor de waarde van 49 euro/dag.
- **Bike Oriented Development:** fietsinfrastructuur en niet de auto is sturend voor onze ruimtelijke ontwikkeling.
- **Mobility as a commons:** mobiliteit als iets van de gemeenschap, op grond die van iedereen is. Waar het doel van "mobility" als a service zoveel mogelijk gemak is, is de bedoeling van "**mobility as a commons**" samen met andere mensen zelfstandig je mobiliteit organiseren. Dit concept laat zien dat je geen gebruiker of consument hoeft te zijn van platformbedrijven zoals Uber, die een machtspositie krijgen doordat ze met elke nieuwe gebruiker minder kosten maken en die miljarden winst kunnen lijden, net zolang tot ze de enige partij zijn die nog over is. **Mobility as a commons** gaat over uitlenen van voertuigen aan elkaar en buurtdeelfietsensystemen. Als je mensen niet benadert als consument maar als burger, als lid van de gemeenschap, zijn ze meer geneigd om te kiezen voor projecten die ook goed zijn voor de gemeenschap.
- Ook bij evenementen moet men goed nadenken hoe het STOP principe beter kan gestimuleerd worden. Bij de omgevingsvergunning van het nieuwe voetbalstadion van Club Brugge, werd een mobiliteitsaanpak voorgesteld, waar mensen gestimuleerd worden om voor korte verplaatsingen te voet of met de fiets te komen, en via een slim ticketsysteem, de auto's te spreiden in tijd en ruimte. Dit voorbeeld zou inspirerend kunnen zijn voor andere massa-evenementen in de provincie.



5

De slachtoffers van het verkeerssysteem

Feiten en cijfers

SNELHEID

In de verkeersongevallenanalyse van de diensten van de gouverneur blijkt overdreven of onaangepaste snelheid in 2021 op de eerste plaats te staan in de top 3 van hoofdoorzaken van dodelijke verkeersongevallen naast de verkeerde plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.

ALCOHOL

Uit internationale enquêtes blijkt dat drinken en rijden in België vaker voorkomt dan in andere landen. De wettelijke alcohollimiet, de risico's om betrapt te worden en de aanvaardbaarheid van dit gedrag kunnen gedeeltelijk, maar

niet volledig, verklaren waarom de prevalentie van drinken en rijden onder Belgische bestuurders relatief hoog blijft. De laatste Europese barometer over verantwoord rijden geeft ook aan dat 1 Belg op 5 (20%) toegeeft reeds onder invloed van alcohol te hebben gereden zonder de effecten ervan te hebben gevoeld (Europees gemiddelde 9%). Hieruit blijkt dat de Belgen de effecten van drinken en rijden nog steeds minimaliseren, ook al is bewezen dat zelfs een klein percentage alcohol in het bloed de rijvaardigheid aantast.

Uit de analyse blijkt dat de onmiddellijke intrekking van een rijbewijs vaak gekoppeld is aan alcohol achter het stuur. Alle onmiddellijk ingetrokken rijbewijzen in de onderzochte jaren 2019, 2020 en 2021 bleken immers gekoppeld aan alcohol achter het stuur.

In 2018 was 87,5% gekoppeld aan alcohol achter het stuur. 12,5% of één dossier was gekoppeld aan vluchtmisdrijf en 30 km/uur sneller rijden dan toegelaten. Opvallend is de sterke daling in 2020 en in 2021 van het aantal onmiddellijke intrekkingen rijbewijzen. De coronamaatregelen zoals de sluiting van de café's, restaurants en sportkantines worden, alvast voor 2020 en een deel van 2021, als mogelijke oorzaak gezien.

In 2020 en in 2021 werd in 4% van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen de verdachten van hun vrijheid beroofd na het ongeval: 1x alcoholgebruik (2,1 g/l) en 1x drugs (cannabis en amfetamines). In 2019 bleek dit in 10%: 3x voor vluchtmisdrijf en 3x voor alcohol achter het stuur. In 2018 bleek 2,5% te leiden tot een arrestatie: beiden voor vluchtmisdrijf.

GSM-GEBRUIK ACHTER HET STUUR

Belgen zijn "Europees kampioen" in berichten sturen of lezen achter het stuur. 28% van de Belgen geeft toe achter het stuur wel eens een sms te sturen of te lezen. Daarmee scoren we samen met de Grieken, het slechtst van 11 Europese landen. Steeds vaker stellen we ook de GPS al rijdend in. Een ander verontrustend fenomeen is dat 1 Belg op de 5 toegeeft wel eens rond te rijden boven de wettelijke alcohollimiet zonder naar eigen zeggen daarvan de effecten te voelen.

Dit zijn enkele resultaten uit de nieuwe Europese barometer van de Fondation Vinci²⁹.

Vias Institute begon in Antwerpen een test van een nieuw camerasysteem om gsm-gebruik achter het stuur te kunnen vaststellen. De eerste test in ons land is veelbelovend. De technologie werkt performant en zal nog verbeteren omdat door de artificiële intelligentie het systeem steeds slimmer zal worden. Om het systeem in België te kunnen laten gebruiken moet er een wetswijziging gedaan worden. Een verbreding van de definitie van artikel 8.4 van de wegcode moet overwogen worden omdat uit de eerste testresultaten duidelijk blijkt dat het probleem van afleiding achter het stuur veel groter is dan enkel het gebruik van de gsm³⁰.

Veel ongevallen gebeuren omdat bestuurders onvoldoende opletten of veel te laat reageren. Sommige ervan zijn misschien te vermijden. Concreet kan dit door de aandacht van de bestuurder te bevorderen of te ondersteunen bij het tijdig en correct uitvoeren van bepaalde taken. Momenteel bevatten veel voertuigen ADAS-functies (advanced driver assistance systems) die de bestuurder ondersteunen bij bepaalde rij-taken. Gesofisticeerde sensoren en geautomatiseerde systemen in het voertuig geven de bestuurder een beter overzicht van de omgeving en waarschuwen hem bij gevaarlijke situaties. In de toekomst zullen ze zelfs taken van de bestuurder met betrekking tot snelheid, noodremmen, de rijrichting van het voertuig, zowel longitudinaal als lateraal, overnemen. Een aantal rij-taken zullen vanaf juli 2022 verplicht worden in nieuwe auto's. Voor personenvoertuigen heeft dit betrekking op snelheidsondersteuning, alcoholslot, noodstop, vermoeidheidswaarschuwing, afleiding, achteruitrijdetectie en gegevensrecorder voor incidenten. Rijhulpsystemen kunnen ongevallen helpen voorkomen of de impact ervan beperken. Op basis van data-analyse door de Amerikaanse National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) blijkt dat 94% van de ongevallen kan worden verbonden met menselijke fouten. Indien rijhulpsystemen sneller en efficiënter potentiële conflicten kunnen voorkomen,

29 <https://www.vias.be/nl/over-vias/vias-magazine/>

30 <https://www.vias.be/nl/newsroom/succesvolle-test-met-camerasysteem-om-gsm-gebruik-achter-het-stuur-te-detecteren/>

kunnen deze ADAS een belangrijke bijdrage leveren tot verkeersveiligheid. Omdat de werking van ADAS-systemen meestal niet gekend is bij nieuwe bestuurders, zou de rijopleiding hieraan aandacht moeten besteden of minstens bij de verkoop moeten toegelicht worden. Het zou nog beter zijn als een korte praktische opleiding wordt voorzien³¹. Opvallend: in 2021 gebeurden 2 dodelijke verkeersongevallen tijdens het handenvrij bellen. Ook hier is er een vorm van afleiding.

Hoe gaan we als maatschappij om met verkeersveiligheid?

In het boek "Traffic" legt auteur Tom Vanderbilt uit waarom Nederlanders zich gemakkelijker aan wetten en regels houden dan Belgen, die wat anarchistischer zijn. Belgen zien snelheidslimieten en alcoholnormen eerder als pesterijen dan maatregelen om de veiligheid te verhogen. Ook de opvattingen over individuele eigendomsrechten zijn niet dezelfde aan weerszijden van de grens. Bij ons worden door de overheid opgelegde beperkingen maar matig geapprecieerd.

Het is weliswaar opportuun om deze uitgangspunten voor meer verkeersveiligheid goed voor ogen te houden:

- Mensen zijn feilbaar.
- De verkeershufters moeten we eruit halen.
- De onhandigen zijn te disciplineren.
- We moeten allemaal beter opletten onderweg.

Dat we elkaar doodrijden blijft eigenlijk te veel buiten beeld in de nieuwsberichtgeving en statistieken. We zijn consumenten van snelheid. Een typisch voorbeeld zijn de maaltijdbezorgers per fiets. Zij hebben altijd haast: ze worden immers betaald per levering. Er is de vaststelling dat ze dikwijls met oortjes in rijden. Ze rijden met supersnelle fietsen en houden de telefoon in de hand omdat ze de weg niet weten.

31 De Mol Johan, Philips Wilfried, Vanhee Chris en Uyttenhove Fons (2020) "Geavanceerde rijhulpsystemen: potentieel blijft onderbenut als bestuurder ze niet kennen", Verkeersspecialist nr. 271 november 2020

Niet enkel de fietsers, maar ook autobestuurders, landbouwvoertuigen en vrachtwagenchauffeurs zondigen dikwijls tegen de regel om de GSM te bannen uit de stuurcabine.

Een zaak van iedereen

Wie voor mensen alle gewenste en ongewenste gedragingen in voorschriften en regels probeert te vangen, komt al snel bij een lange lijst uitzonderingen uit en eindigt met kramp in de hand. Sturing via principes heeft de toekomst. Het zijn geen voorschrijvende regels met alle daarop mogelijke uitzonderingen die steeds weer herhaald en herhaald worden. Het zijn algemeen geldende principes die worden voor- en nageleefd. Met regels houd je grip; met principes geef je grip. Ten aanzien van het aantal te introduceren principes geldt het principe: zo weinig als mogelijk, zo veel als nodig. Op die manier wordt onze wereld weer overzichtelijk.

Onze samenleving heeft zich de vorige eeuw ontwikkeld onder invloed van gestandaardiseerde systemen en stelsels die herhaalbaar, controleerbaar en schaalbaar waren. Die hebben ons veel gebracht, maar parallel aan deze beweging - waarin we ons leven stelselmatig hebben gesystematiseerd - kan je een verwaarlozing van de menselijke dimensie zien. Verkeersveiligheid heeft bij uitstek die menselijke dimensie.

We zijn opgeschoven van het denken in causale verbanden, naar het omgaan met complexiteit. Van een tijd waarin zaken vooraf gepland konden worden, naar een tijd waarin het voornamelijk draait om het aanpassingsvermogen van de mensen en de organisaties. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar in steeds rapper tempo op en allerlei grenzen vergruizen. Nieuwe diensten komen steeds vaker in cocreatie tot stand. Wie te star met het einddoel voor ogen begint, loopt het risico dat hij het project in beton giet. Beginnen met het einde voor ogen kan leiden tot tunnelvisie en zelfs tot fundamentalisme. Het kan leiden tot zieltjes winnen voor de waarheid waarvan jij het belangrijk vindt dat anderen die ook zo zien. Contact met anderen verwordt in dat soort gevallen niet zelden tot het overtuigen van anderen³².

32 Van de Wiel G. (2020) "Van meetbaar naar merkbaar, van duurzaam naar dierbaar", Kloosterhof BV./

Verkeersveiligheid is geen ideologisch gegeven, waarbij al predikend wordt gewaarschuwd voor slachtofferschap. Verkeersveiligheid verwacht de inzet van iedereen. Verkeersveiligheid heeft blijvende nood aan menselijke input en betrokkenheid, met misschien wel nieuwe en afwijkende wensen en ideeën en dat kan lastig, grillig en aberrant zijn. Niemand kan zichzelf buiten het verkeer zien. Voordat het woord "verkeer" zijn huidige betekenis kreeg halverwege de 19^e eeuw, betekende het woord omgaan met elkaar. Dat doen we vanuit principes van respect en aandacht voor elkaar, de uitgangspunten van democratie en het handvest van de grondrechten, zodat iedereen veilig op zijn bestemming komt.

Vanuit die betrokkenheid van elke verkeersdeelnemer, zet VIAS in op sensibilisering als bijdrage in de verkeersveiligheid (zie kader).

Weerbaarheid door duurzame gedragsverandering - de aanpak van VIAS

Vias institute (het voormalige Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - BIVV) heeft een sterke geschiedenis in het opzetten, uitvoeren en evalueren van campagnes. Zo was het BIVV een vooraanstaande partner in het CAST-project van de Europese Commissie. CAST is een acroniem voor Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety en bestaat uit zes stappen:

1. aanvang: het probleem in kaart brengen;
2. analyse: diepte bestudering van de vastgestelde probleem;
3. ontwikkelen van de campagne en evaluatie: op basis van de problemen een campagne en bijbehorende evaluatie bepalen;
4. pre-test: nulmeting van de situatie voor de uitrol van de campagne;
5. afronden evaluatie en conclusies; na de uitrol van de campagne;
6. bevindingen rapporteren.

Recent werd stap 3 uitgebreid naar evidence-based campagnes opzetten.

Het idee is dat in België, maar ook in andere landen, ondanks de beste bedoelingen van campagnemakers de boodschap niet overkwam bij de doelgroep. De toevoeging van evidence-based campagnes is gestoeld op de basisprincipes van een gedegen wetenschappelijk experiment: 1) er is een duidelijke onderzoeksvraag die zal worden getoetst en; 2) er wordt gewerkt met een controlegroep en een (aantal) experimentele groep(en). Deze methode wordt de randomised control trial (RCT) [gerandomiseerd onderzoek met een controlegroep] genoemd en is de gouden standaard binnen wetenschappelijk onderzoek. Concreet houdt dit in dat per onderzoeksvraag (bijvoorbeeld: bereiken we jongeren beter met een online campagne (visueel, korte tekst, op sociale media) dan met een klassieke campagne (posters, tv-spot)?) een aantal groepen zal worden gevormd. Er is steeds één controlegroep en een aantal experimentele groepen. De controlegroep krijgt een bestaande campagne te zien of een campagne die normaal gezien zal worden uitgewerkt. De experimentele groepen krijgen dezelfde campagne te zien als de controlegroep maar die steeds verschilt op één belangrijk punt. Zo kan per aanpassing worden nagegaan of deze aanpassing het gewenste effect heeft in vergelijking met de controlegroep. Alle deelnemers wordt gevraagd om vier thema's te scoren:

1. Wat wordt onthouden (waar gaat de campagne over)?
2. Wat wordt begrepen (wat is de boodschap)?
3. Wat is de intentie van de deelnemer (geneigd om boodschap toe te passen)?
4. Welke gevoelens/emoties roept de campagne op?

De aspecten hierboven staan in volgorde van belangrijkheid, zo is een campagne effectiever wanneer de juiste boodschap wordt onthouden en begrepen maar niet per se positieve emoties oproept dan een campagne die positieve emoties oproept maar waarvan de boodschap niet helder is. Deze aspecten worden per campagne in kaart gebracht en vergeleken met de resultaten van de controlegroep. Het kan zo zijn dat er meerdere campagnes nodig zijn om alle doelgroepen te bereiken (bijvoorbeeld:

jongeren versus andere leeftijdsgroepen, mannen versus vrouwen, etc.). Op basis van deze methode kan de campagne worden gekozen die naar alle waarschijnlijkheid het best in de buurt komt om een gedegen gedragsverandering te bewerkstelligen.

Uit de resultaten van onderzoek en onze ervaringen weten we dat een campagne ook moet worden opgevolgd om een duurzame gedragsverandering te bewerkstellingen. Hiertoe wordt de campagne op regelmatige tijdstippen opnieuw aangeboden in een andere vorm (bijvoorbeeld: aan de hand van pictogrammen, infographics) om de belangrijkste boodschappen van de campagne op een andere manier te herhalen.

Via deze methode (nudging) kan een campagne worden ondersteund en herhaald door middel van kleine duwtjes in de richting van het gewenste gedrag. Op deze manier houden we de campagne levendig en door de variatie in de materialen houden we de aandacht vast over een langere periode want een duurzame gedragsverandering vergt immers tijd.

Zelfrijdende auto's en verhoogde veiligheid

De opkomst van de zelfrijdende auto kan heel wat veranderingen met zich meebrengen. Zo kunnen zelfrijdende auto's het aantal verkeersslachtoffers drastisch verlagen aangezien de meeste ongevallen het gevolg zijn van een menselijke fout. Zelfrijdende auto's houden zich aan de snelheidsbeperking: plots wordt zone 30 echt zone 30. Zelfrijdende auto's zijn nooit afgeleid en hebben een veel hogere reactiesnelheid dan de mens. Ze worden niet moe en er zit niemand dronken achter het stuur. Kortom, ze zijn een stuk veiliger³³.

Fietsers en verkeersveiligheid

Het principe van conflictvrije kruispunten wordt almaar meer toegepast, zij het nog met mondjesmaat. Het nadeel van een conflictvrij kruispunt is dat je er iets langer voor het rode licht kan staan.

³³ Proost S. & Evers R. (2018) "Slimmer onderweg. 25 snelwegen naar een leefbare mobiliteit", ACCO.

In de EU is gemiddeld 15% van alle fietsdoden veroorzaakt door een enkelvoudige botsing of botsing met een andere fietser. Zeer veel onder registratie. In België is ongeveer een derde van alle verkeersslachtoffers het gevolg van een enkelvoudig fietsongeval. In West-Vlaanderen is dat aandeel wel veel beperkter (slechts 2% in 2020 en 5% in 2019 en 2018). Valpartijen, botsen tegen obstakels zoals paaltjes of trottoirbanden, uit balans geraken door oneffenheden van de wegverharding, slecht inschatten van bochten, vastraken in tramrails, een defect aan de fiets, ... Ook slippen of uitglijden door gladde riooldeksels, steentjes of bladeren op de weg, sneeuw of ijs, te krachtig remmen of natte wegmarkeringen. Vooral glad wegdek en langsgroeven: 29%.

Lintbebouwing en baanwinkels overal langs de gewestwegen zorgen voor veel opritten die naar hun parkings leiden. Als er al een fietspad ligt, dan wordt dat om de paar meter gekruist door een toegangsweg. Geparkeerde auto's op fietspaden langs dat soort steenwegen is een verwenselijk dagelijks feit; dat zijn ook favoriete parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Als het aantal ongevallen de maatstaf is, dan zijn kruispunten en rotondes de gevaarlijkste plekken. Langs een rond punt is er nog al te dikwijls een geschilderde fietsstrook, gewoon naast de rijstroken. Dat is gevaarlijk en leidt tot aanrijdingen tussen voertuigen die rechts afslaan met fietsers die tegelijkertijd hun weg vervolgen langs de buitenkant van de rotonde.

Doordat de auto de norm is, moeten fietsers zich maar aanpassen. Het gevolg is natuurlijk dat auto's slechts minimaal rekening houden met hen. 90% van de fietsers die sterven in het verkeer zijn betrokken bij een ongeval met een personenwagen, bestelwagen, vrachtwagen of bus.

Fietsen en wandelen zijn niet gevaarlijk. Het wordt enkel gevaarlijk als het gebeurt in straten waar de auto de referentie is.

Het 30-50-70-principe van de Fietzersbond

De Fietzersbond behartigt de belangen van alle fietsers. Zo behartigen zij dat de maximum toegelaten snelheid van het autoverkeer zou worden bepaald

door de aanwezige fietsinfrastructuur. Daar is meer dan iets voor te vinden. Dat betekent een snelheidslimiet tot 70 km/u als er een fysiek gescheiden fietspad is. Die wegen beschikken over minstens een buffer van één meter tussen rijbaan en fietspad en bij voorkeur ook nog een fysieke hoogte in de vorm van struikjes of bomen.

50 km/u wordt de snelheidslimiet bij weginfrastructuur met een verhoogd aanliggend fietspad. Aanliggend betekent dat het fietspad naast de rijbaan ligt en de buffer tussen de twee minder dan één meter bedraagt. De kans is kleiner dat automobilisten op een verhoogde fietspad foutparkeren of stilstaan dan op een stippellijntjesfietspad.

De snelheid wordt beperkt tot 30 km/u overal waar er geen aparte fietsinfrastructuur is. De zone 30 moet zo ingericht zijn dat sneller rijden fysiek onmogelijk wordt. Anders wordt het snelheidsverschil tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer te groot.

Deze keuzes leunen volledig aan bij mijn overtuiging dat de globale snelheid, in het belang van de verkeersveiligheid, omlaag moet.

Vision Zero

De missie van de Europese Commissie is om in 2050 op nul verkeersdoden uit te komen. In Scandinavië begint Vision Zero binnen bereik te komen. Door de "Verklaring van Valletta over verkeersveiligheid" van maart 2017 te bekrachtigen in de conclusies van de Raad, hebben de ministers van vervoer van de EU een streefcijfer voor de beperking van het aantal zwaargewonden in de EU vastgesteld, namelijk een halvering tegen 2030 ten opzichte van het referentiejaar 2020. Voor het aantal verkeersdoden is er de doelstelling op lange termijn: nul verkeersdoden tegen 2050.

Op Europees niveau wil men het "Safe System" toepassen op EU-niveau. De kern hiervan wordt gevormd door veilige voertuigen, veilige infrastructuur, veilig weggebruik (veilige snelheid, niet rijden onder invloed, gebruik van veiligheidsgordels en helmen) en betere zorg na ongevallen.

Europa wil ook klaar zijn om het hoofd te bieden aan nieuwe tendensen, zoals het toenemende verschijnsel van afleiding door mobiele apparaten. In de toekomst zullen bepaalde technologische doorbraken, vooral op het gebied van connectiviteit en automatisering, nieuwe mogelijkheden bieden op het gebied van verkeersveiligheid, omdat ze de kans op menselijke fouten doen afnemen.

Zelfs de beste machines zijn echter nog lang niet zo goed als hun menselijke tegenhangers, en zeker in de overgangsfase zullen nieuwe risico's opduiken, bijvoorbeeld omdat het verkeer zal bestaan uit een mix van voertuigen met sterk uiteenlopende capaciteiten op het gebied van automatisering en connectiviteit, "traditionele" voertuigen, en kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders, fietsers en voetgangers³⁴.

De vermijdbaarheidsanalyse

"Vermijdbaarheid" is een nogal technische term, die veel gebruikt wordt in de ongevallenanalyse en die in feite uit de Duitse technische vakliteratuur afkomstig is. De term komt niet voor in een wetboek of in het verkeersreglement en evenmin in het woordenboek Van Dale. In de Duitse vakliteratuur met betrekking tot ongevallenanalyse, die in Europa toonaangevend is, worden complete hoofdstukken gewijd aan de "Vermeidbaarheid" van een verkeersongeval.

De analyse van de vermijdbaarheid vindt haar oorsprong in de noodzaak na een ongeval het causaal verband tussen het ontstaan of de gevolgen van het ongeval en gemaakte fouten - overtredingen van de wegcode- te gaan onderzoeken.

De verkeersregels, waartegen gezondigd werd en die dan de fout uitmaken, waarvan het causaal verband met het ongeval in de vermijdbaarheidsanalyse dient onderzocht, zijn in de eerste plaats de regels over de snelheid en de geschiktheid van de bestuurder tot sturen, in feite zijn reactievermogen.

34 Europese Commissie (2019) "EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 - Volgende stappen op weg naar "Vision Zero", SWD (2019) 283 final.

Elk verkeersreglement bevat immers de regel dat de bestuurder in staat moet zijn zijn voertuig te besturen en dat hij zijn voertuig moet beheersen. Ook bevat elk verkeersreglement snelheidsregels. In het Belgisch verkeersreglement zijn dat vooral de artikelen 8, 10 en 11.

In feite onderzoekt de vermijdbaarheidsanalyse na een ongeval het causaal verband tussen het ongeval en een overschrijding van snelheidslimieten of een eventueel gebrek aan tijdige reactie van een bestuurder. De reactietijd en de snelheid zijn overigens de twee elementen die de stopafstand van een bestuurder bepalen. Er is nog een derde element, namelijk het remvermogen, maar tegenwoordig, met onze moderne voertuigen, staat dat minder ter discussie.

De vermijdbaarheidsanalyse gaat na op welke afstand de betrokken bestuurder zich bevond toen de hindernis zich opwierp als hindernis, bijvoorbeeld toen het kind de rijbaan begon op te lopen. Ze gaat na of de bestuurder aan die afstand al dan niet voldoende had om met een attente reactie tot stilstand te remmen.

Kunnen stoppen voor een hindernis

Artikel 10.1.3 van het Belgisch verkeersreglement (De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen voor een hindernis die kan worden voorzien) heeft het over "stoppen", maar enkel in verband met een voorzienbare hindernis. Daar staat niet direct dat een bestuurder ook voor een onvoorzienbare hindernis moet remmen, teneinde dan toch de gevolgen van het ongeval te beperken.

Wellicht bedoelde de wetgever met een "voorzienbare hindernis" een hindernis of misschien een dreigende hindernis, die van op een dergelijke afstand waarneembaar is dat een normale en attente bestuurder zijn snelheid kan aanpassen en desnoods nog tot stilstand kan remmen. Een kind dat de rijbaan oploopt of nog maar aanstalten maakt om de rijbaan op te lopen, vormt voor een wagenbestuurder die zich nog op 100 meter bevindt, ongetwijfeld een "voorzienbare" hindernis. Anders is het wanneer die wagen zich op 20 meter bevindt. Toch moet het redelijkerwijs zo zijn

dat, zelfs wanneer die wagen zich op 20 meter bevindt, alsnog van die bestuurder verwacht wordt dat hij alles in het werk stelt om het ongeval te vermijden of, als dat onmogelijk is, dat hij alles in het werk stelt om de gevolgen ervan te beperken.

Er zijn ook hindernissen die plots en pas ultiem waarneembaar in de baan van de aankomende bestuurder opduiken, maar die voorzienbaar zijn. Ze duiken op op plaatsen waar ze met een zekere graad van waarschijnlijkheid verwacht kunnen worden. In een schoolomgeving is het bijvoorbeeld te verwachten dat omstreeks het middaguur leerlingen uit de schoolpoort de rijbaan komen op gefietst³⁵.

Concreet enkele projecten met het oog op de verkeersveiligheid in onze provincie

Ongevallenanalyses leiden in heel veel gevallen tot maatregelen op de infrastructuur omdat in veel gevallen ook daar de sleutel ligt tot een verkeersveiliger omgeving. In onze provincie wordt werk gemaakt van diverse initiatieven op dat vlak.

Met de aanpak van MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) beoogt men in de regio's Westhoek, Kortrijk en Roeselare een Innovatieve en proactieve aanpak gevaarlijke punten. Daarnaast is er de continue aanpak van projecten uit de lijst van gevaarlijke punten, met enkele budgettaire uitschieters waar resoluut gekozen werd voor ongelijkgrondse kruispunten zoals bijvoorbeeld Kalvekeetdijk N49 Knokke, en alle kruispunten van de N31 rond Brugge. Maar beperkte budgetten dwingen soms tot innovatieve oplossingen om alsnog de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, met beperkte middelen. Zo zal binnenkort de Europese première te zien zijn van een kruispuntoplossing "Diverging Diamond Interchange" ter hoogte van de afrit van de E17 te Waregem.

35 www.dirkchristiaens.be/vermijdbaarheid-verkeersongeval/#9-de-vermijdbaarheid-bekeken-van-de-twee-kanten

Hopelijk stopt het daar niet bij, want een aantal verkeerswisselaars zijn toch qua verkeersveiligheid wel nog altijd zorgwekkend in onze provincie, zoals bijvoorbeeld de afrit Adinkerke van de A18, de verkeerswisselaar A19/R8 te Kortrijk, de verkeerswisselaar A17/E40 te Aalbeke en het afrittencomplex te Oostkamp.

Het is een goede zaak dat de Minister ook ingezet heeft op de uitrol van trajectcontroles. Nu enkel nog de verwerking van de boetes op de rails krijgen en ook dat kan ten volle zijn nut bewijzen in de verbetering van de verkeersveiligheid.

Via de provinciale commissies voor verkeersveiligheid van AWV zijn mijn diensten betrokken in de aanpak van herinrichtingsprojecten op weginfrastructuur. Onze provincie is soms voorloper in innovatieve concepten zoals bijvoorbeeld "geveugelde zebrapaden", waar het pionierswerk van AWV en de Brugse politie oplossingen bood voor dodehoekongevallen op voetgangersoversteken. Maar ook oplossingen zoals "vierkant groen" aan lichtengeregelde kruispunten zorgen heel dikwijls voor het elimineren van potentiële conflicten tussen zachte weggebruiker en gemotoriseerd verkeer. Dit is meestal ten koste van de doorstroming op het kruispunt, maar ik kan enkel maar toejuichen als wegbeheerders durven prioriteit te geven aan verkeersveiligheid boven vlotte doorstroming. Geen enkel fileprobleem is immers de opoffering van een mensenleven waard.

AWV heeft ook werk gemaakt van een vademecum "Vergevingsgezinde wegen". Bij nieuwe projecten moet dit ervoor zorgen dat bij de bouw al rekening gehouden wordt dat een mogelijk incident een minimale kans heeft op ernstig letsel. Dergelijke toetsing is ook voorzien bij bestaande wegen, aan de hand van verkeersveiligheidsaudits. Op termijn zou het volledig netwerk op die manier gescreend moeten worden, om ze naar inrichting verder te optimaliseren.

Tot slot is er in onze provincie bijzondere aandacht voor verkeersveiligheid in relatie tot transmigratie. De aanpassingen van de snelwegparkings te Mannekensvere, Westkerke en Jabbeke kaderen immers, naast de algemene aanpak van transmigratie, ook in de aanpak van het risico dat transmigranten nemen bij het oversteken van de autosnelweg.



6

Conclusie

Ook in onze provincie lopen we aan tegen de grenzen van de mobiliteit. Vlottere doorstroming is niet het antwoord op alle vragen, gelet op de mobiliteitsparadox. Inzetten op het STOP principe is de oplossing, als alternatief voor de auto. Met goed uitgeruste overstappunten, kunnen we het optimaal vervoersmiddel inzetten voor elke verplaatsing. Maar ook investeren in goede stap- en fietsverbindingen is een absolute noodzaak in onze provincie, als we willen dat meer mensen de auto aan de kant zetten. Even belangrijk is ervoor te zorgen dat de beste verplaatsing deze is die niet moet gemaakt worden. Als we ervoor kunnen zorgen dat werk, wonen en vrije tijd dichterbij elkaar aansluiten, is de nood aan verre verplaatsing sterk verminderd en komt dit ten goede aan zowel de levenskwaliteit, als het milieu.

Als gouverneur pleit ik voor een verkeersveilige verplaatsing. Dit kan door infrastructurele maatregelen, maar ook door sensibilisering en handhaving. De goede instandhouding van het patrimonium is een aandachtspunt gezien de ouderdom ervan en de beperkte budgetten op dit vlak. Assetmanagement moet helpen om de keuzes op dit vlak te rationaliseren.

Wij willen in elk geval verder inzetten op de jaarlijkse ongevalanalyse, en hebben de ambitie om ook daar de mogelijkheden verder te onderzoeken om naast dodelijke ongevallen ook de andere ongevallen mee te nemen in het onderzoek, met het oog op een meer predictieve en proactieve aanpak van gevaarlijke situaties.

De impact van mobiliteit op het milieu is eveneens een rode draad die we niet naast ons neer kunnen leggen. Uitstoot van CO₂ en stikstof, maar ook fysisch ruimtelijke impact op het milieu zijn thema's die leven in de maatschappij. Innovatie moet helpen om die impact te verkleinen. Innovatie kan helpen om de mobiliteit zelf te verbeteren en tegelijk de impact op het milieu te verkleinen. We staan hoopvol tegenover de ontwikkeling van zelfrijdende

auto's. Naast het feit dat de uitstoot daarvan al veel minder is, zullen de kansen groter zijn dat deze nieuwe vehikels meer ingezet kunnen worden in een formule van autodelen. Het aantal wagens kan daardoor verminderen, maar ook parkeren kan anders georganiseerd worden, met minder nood aan "parking voor de deur". Zo creëren we ruimte voor andere functies en ook de verkeersveiligheid zal er wel bij varen, omdat de meeste ongevallen nu door menselijke fouten worden veroorzaakt.

Maar deze toekomst wordt pas mogelijk mits een aantal beleidsmatige keuzes. De uitbouw van het 5G netwerk is er één van. Het verder stimuleren van het STOP principe, stadsvernieuwing en plattelandsontwikkeling een andere.

Een toekomst die ook West-Vlaanderen ten deel zal vallen...

Dankwoord

Lieven Van Eenoo en Sofie De Meulenaere (departement Mobiliteit en Openbare Werken), Humberto Van Nunen en Tom Viaene (Agentschap Wegen en Verkeer), Lieven Dejonckheere (De Vlaamse Waterweg nv), brachten vanuit hun invalshoek expertise en relevante invalshoeken voor deze rede over mobiliteit. Karl Catteeuw (Provincie West-Vlaanderen) en Vias Institute leverden ook een bijdrage.

Vanuit mijn Algemeen Secretariaat is er een inbreng van verbindingssambenaar Yasmine Vanavermaete. Katrien Vandeputte, voormalig kabinetschef schreef een deel van de tekst. Kabinetschef Koen Surdiacourt coördineerde het geheel en finaliseerde de tekst.

Professor Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen), Evert de Pauw (Provincie West-Vlaanderen), Kristof Rombaut (Agentschap Wegen en Verkeer) en Hajo Beeckman (VRT) deelden hun reflecties over de tekst.

Het Algemeen Secretariaat Gouverneur West-Vlaanderen bood de nodige ondersteuning.

Oprechte dank aan iedereen.

D/2022/0248/06

vormgeving en druk: Grafische Dienst Provincie West-Vlaanderen