

## Basisbereikbaarheid

In december 2020 zal basisbereikbaarheid van start gaan in heel Vlaanderen. Het vraaggestuurd karakter van het vervoersaanbod en de bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke functies zijn de belangrijkste uitgangspunten. Niet alleen het openbaarvervoersmodel zal er helemaal anders uitzien, basisbereikbaarheid heeft ook een sterke impact op de mobiliteitsplanning.



JERRY DE BRIE  
KABINET WEYTS

Eind 2020 moet basisbereikbaarheid operationeel worden in heel Vlaanderen. “Achter de schermen en onder de waterlijn is er al hard gewerkt”, zegt Ben Weyts, Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken. “Vlaanderen is opgedeeld in 15 vervoerregio’s en in 4 proefregio’s wordt basisbereikbaarheid nu op het terrein uitgetest.”

## ‘We gaan de lokale expertise eindelijk echt benutten’

interview

### Wat houdt basisbereikbaarheid juist in?

“Basisbereikbaarheid zet de reiziger opnieuw centraal. We stappen af van de blinde aanbodpolitiek en het centralistische mobiliteitsbeleid waarbij alles beslist werd boven de hoofden van de steden en gemeenten. Er komt een nieuw vervoersmodel dat gebaseerd is op de vraag én dat van onderuit opgebouwd wordt. Het mobiliteitsbeleid wordt meer lokaal: we gaan de expertise van de steden en gemeenten rond mobiliteit eindelijk verzilveren door de lokale besturen mee aan de tekentafel te zetten. Tegelijkertijd wordt het mobiliteitsbeleid meer globaal: alle vervoersmodi worden afgestemd op elkaar en er komt een einde aan de verkokering. De verschillende vervoersmodi mogen niet meer elkaars concurrent zijn: ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Het gaat om een hervorming die veel impact zal hebben. Op het beleid – we spreken niet alleen over mobiliteitsbeleid, maar ook over infrastructuurplanning of zelfs ruimtelijke ordening – maar vooral ook op de reiziger.”

### Welke grote stappen zijn al gezet om basisbereikbaarheid te realiseren tegen eind 2020?

“De Lijn herkent op dit moment met een

nieuwe methodologie haar volledige net, om te komen tot een nieuw model met een kernnet en een aanvullend net. Dat kernnet zal bestaan uit de stedelijke en voorstedelijke verbindingen en wordt ook in de toekomst uitgetekend door De Lijn. Het aanvullend net takt aan op het kernnet en bestaat uit bijvoorbeeld de verbindingen met de kleinere kernen en de buitenwijken. De vervoerregioraden zullen dat aanvullende net mee uittekenen.”

### Wat moet er nog gebeuren?

“We zijn basisbereikbaarheid, en dan vooral het nieuwe samenwerkingsmodel, nu volop aan het uittesten in 4 proefregio’s. Daar is er al een eerste ontwerp van een kernnet en aanvullend net. De volgende grote stap is voorzien voor de zomer: dan starten we met de werking in de overige 11 vervoerregio’s. Tegen het einde van 2018 moet de oefening in heel Vlaanderen gemaakt zijn. In de loop van 2019 kunnen de vervoerregioraden zich nog buigen over het ontwerp van De Lijn. Nog voor het einde van 2020 moet het nieuwe organisatie-model van De Lijn echt in voege zijn op het terrein.”

### Welke grote uitdagingen moeten nog overwonnen worden?



Minister Ben Weyts: “Het Departement MOW wordt de enige echte beleidsregisseur. AWW of De Lijn worden uitvoerende instellingen, die zich focussen op hun operationele kerntaken.”

“Ik zie een belangrijke uitdaging in de vervoersplannen, die moeten uitgroeien tot echte mobiliteitsplannen. In die mobiliteitsplannen moet de werking van ons openbaar vervoer echt verfijnd en versterkt worden, maar er moet ook oog zijn voor slimme verkeersknooppunten, de juiste infrastructuur, de nodige logistiek ... Er zal veel werk zijn aan de organisatie van het vervoer op maat. Dat is de verzamelterm voor alle lokale en private initiatieven die inspelen op een heel particuliere nood. Denk aan de belbussen, de pendeldienst van een bedrijf of het busje van een rusthuis. Vandaag is dat aanbod heel versnipperd. Het moet in de toekomst eenvoudiger en efficiënter, met een slimme mobiliteitscentrale die al het vervoer op maat bundelt en werk maakt van slimme synergieën.”

### Wat zullen de grootste veranderingen zijn voor steden en gemeenten?

“Gemeenten krijgen nu de inspraak waar ze al lang om vragen. Vandaag zijn burgemeesters en schepenen voor veel burgers het eerste aanspreekpunt bij mobiliteitsproblemen. In werkelijkheid hadden de lokale besturen echter bitter weinig in de pap te brokken over bijvoorbeeld de dienstverlening van De Lijn. Dat

► is extra jammer als je beseft dat diezelfde lokale besturen tonnen terreinkennis hebben: ze hebben een uitstekend zicht op de noden én op de mogelijkheden in hun regio. We gaan die lokale expertise nu eindelijk echt benutten.”

### Hoe zal het toekomstig openbaarvervoersmodel gefinancierd worden?

“Het totale exploitatiebudget blijft in elke vervoerregio op hetzelfde niveau. Er gaat niets af van de huidige middelen. We moeten die beschikbare middelen nu eerst optimaal inzetten vooraleer we weer met een groeiemodel gaan werken. Er moet volop ingezet worden op efficiëntie. Er is jarenlang een beleid gevoerd om blind geld te pompen in De Lijn, zonder dat er een evenredige stijging was in het aantal reizigers. Dat kan nu niet meer. Elke cent moet renderen. De vervoerregioraad zal zich buigen over hetzelfde budget voor het aanvullend net

en het vervoer op maat. Met andere woorden: hoe lokaler het vervoer, hoe meer inspraak van de lokale besturen.”

### Hoe zal er verder over de implementatie van basisbereikbaarheid worden gecommuniceerd?

“Het gaat om een grote en grondige hervorming en dus gaan we proberen om het allemaal goed uit te leggen. Voor de steden en gemeenten komen er speciale infosessies, zodat de vervoerregio's vlot op gang getrokken worden. Binnen de vervoerregio's zal de communicatie tussen de verschillende overheden en administraties sowieso veel vlotter verlopen dan voorheen. De lokale besturen krijgen een platform met alle partners en moeten niet meer zoals vroeger 8 verschillende Vlaamse entiteiten afbellen. Daarnaast gaan we een communicatiebureau inschakelen om behalve de steden en gemeenten ook de burgers goed en tijdig in te lichten. Op

de website [www.basisbereikbaarheid.be](http://www.basisbereikbaarheid.be) is nu al heel wat basisinformatie te vinden.”

### Hoe bereidt de Vlaamse overheid zich voor op de komst van basisbereikbaarheid?

“Vandaag zijn entiteiten als De Lijn of het Agentschap Wegen en Verkeer elk apart en naast elkaar bezig met een eigen beleid. Ze focussen zich allemaal erg op de eigen modus en er is geen helikopteroverzicht. We gaan nu alle expertise centraliseren bij het Departement MOW, dat de enige echte beleidsregisseur wordt. AWV of De Lijn worden uitvoerende instellingen, die zich focussen op hun operationele kerntaken. Van dat hele institutionele verhaal zullen alleen de rechtstreekse betrokkenen iets merken. Maar de gevolgen van de nieuwe organisatie zullen vergaand zijn: alle verschillende vormen van vervoer zullen in de toekomst beter op elkaar afgestemd worden. Dat zullen de Vlamingen op termijn echt voelen.”

## Concept basisbereikbaarheid

# Een openbaarvervoersmodel met vier lagen

**Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem, met een optimale inzet van middelen. Basisbereikbaarheid is een gelaagd vervoersmodel: het steelt op een hiërarchisch vervoersysteem van vier lagen.**



■ Het **treinnet** is de ruggengraat van het internationaal, intergewestelijk en interregionaal openbaar vervoer.



■ Het **kernnet** zorgt voor het openbaar vervoer op de grote assen, waarbij bussen en trams de grote woonkernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen (zoals bijvoorbeeld uitgangsbuurtten, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen, handelscentra, ...) aandoen en voorsteden met andere steden verbinden.



■ Het **aanvullend net** vult met ontsluitende buslijnen vanuit kleinere steden en gemeenten het kernnet aan en zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook de zogenaamde functionele ritten, het woon-werk- en woon-schoolvervoer dat enkel tijdens de spitsuren rijdt, maakt deel uit van dit net.



■ Het **vervoer op maat** zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private, initiatieven ter ondersteuning van het kernnet, zoals bijvoorbeeld de buurtbus, taxi, enz. Ook het doelgroepenvervoer, het lokaal vraagafhankelijk net, het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...) lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijventoeren, collectieve taxi's, enz.

# Hoe krijgen het kernnet en het aanvullend net vorm?

De Lijn werkt tegen de herfst van 2018 een ontwerpvoorstel voor kernnet en aanvullend net uit voor alle resterende 11 vervoerregio's van Vlaanderen. Op basis van de ervaringen in de vier proefregio's is daarvoor een methodologie opgesteld.

De methodologie bestaat uit een complex geheel van elementen die sterk met elkaar verweven zijn. Bij het uittekenen van de eerste ontwerpvoorstellen voor een kernnet en aanvullend net vertrekt De Lijn van de bestaande vervoersstromen. Daarnaast houdt de maatschappij al zo veel mogelijk rekening met de uitgangspunten van basisbereikbaarheid, de hiërarchisering van het net, het huidige net en tellingen, het intrinsiek potentieel, de gekende plannen en vragen, attractiepolen, verkeersmodellen en kosteninschattingen.

## Magnetenanalyse

Het basisvoorstel dat De Lijn tegen einde 2018 opmaakt, doorloopt

nadien nog een traject door de vervoerregioraden (zie ook schema hieronder). Het is immers belangrijk dat voor de opmaak van het uiteindelijke kernnet en aanvullend net niet alleen naar de huidige vervoersstromen gekeken wordt, maar ook naar de attractiepolen. Daarom zal er, los van de vervoersstromen, een 'magnetenanalyse' gebeuren. Die brengt de verschillende attractiepolen binnen de regio in kaart. Zo kan men een vervoersnetwerk beoordelen aan de hand van ruimtelijke kenmerken en objectieve data (inwonersaantallen, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen), rekening houdend met het lokale verplaatsingsgedrag.

## Verskil tussen kernnet en aanvullend net

Het **kernnet** verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke verplaatsingsnoden. De lijnen sluiten aan op het treinnet en/of vervolledigen dit. Om tot het kernnet te horen, moet de vervoersvraag van de lijn voldoende hoog zijn. Ze vangt een grote verplaatsingsstroom op waar geen treinverbinding aanwezig is en is ruimtelijk structurerend en verbindend.

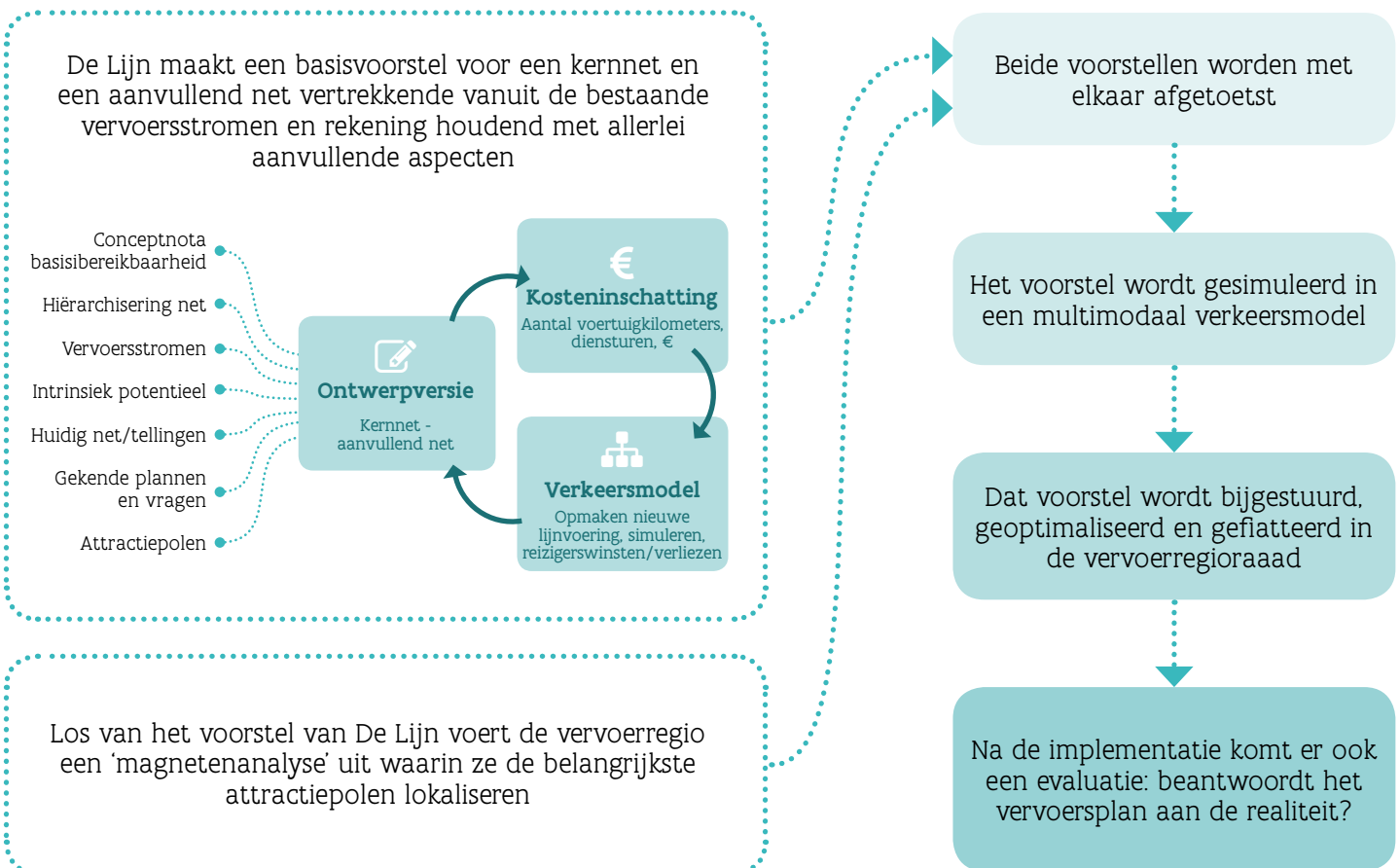
Voorbeelden kernnet:

- Tramlijnen
- Intrastedelijk structurende buslijnen
- Stadslijnen die ruimtelijk structurerend zijn

Het **aanvullend net** complementeert en ondersteunt het kernnet: de lijnen voeden het kernnet en treinnet en werken anderzijds ook ontsluitend. Ook functionele ritten zoals woon-schoolverkeer vallen hieronder. De lijnen moeten een voldoende hoge vervoersvraag hebben bij een frequentie van min. 1 per uur. Een lijn uit het aanvullende net moet ook een voldoende hoge vervoersvraag hebben, maar zorgt eerder voor verbindingen op secundaire verplaatsingsstromen. Lijnen op assen met een intrinsiek potentieel tussen de 1.000 en 2.500 reizigers per dag behoren tot het aanvullend net.

Voorbeelden aanvullend net:

- Stadslijnen die niet-ruimtelijk structurerend zijn
- Leerlingenvervoer
- Woon-werkvervoer



# Combimobiliteit en mobiliteitscentrale spelen sleutelrol bij het vervoer op maat

Het vervoer op maat vormt de onderste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid. Niet alleen (pendel)bussen, maar ook deelfietsen, deelauto's en taxi's behoren tot deze vervoerslaag.

Het vervoer op maat zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private initiatieven. Voorbeelden van vervoer op maat zijn buurtbussen, taxi's, het doelgroepenvervoer, het lokaal vraagafhankelijk net, het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvenzones, collectieve taxi's, ... Het vervoer op maat wordt aangestuurd in de mobiliteitscentrale. Mobipunten vormen de fysieke spil tussen de verschillende soorten vervoer op maat in een bepaalde buurt.

## Groeitraject voor centrale regie

De vervoerregioraden zullen in de toekomst kunnen beslissen hoe zij het vraagafhankelijk

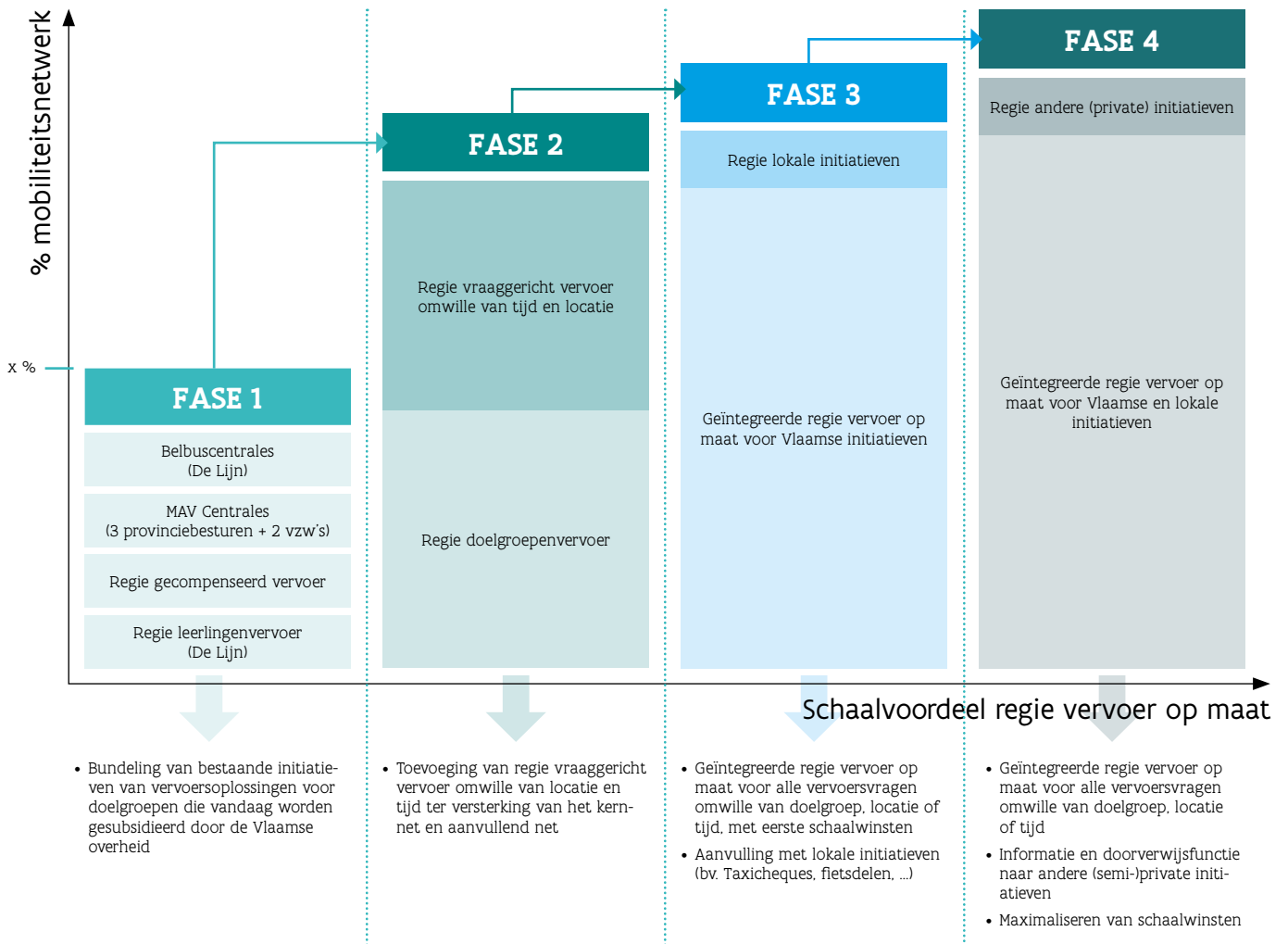
vervoer willen uittekenen, rekening houdend met de beschikbare middelen, en afhankelijk van welke (nieuwe) initiatieven zij in de markt willen gezet zien. De regierol voor het vraagafhankelijk vervoer wordt opgenomen door de mobiliteitscentrales. De mobiliteitscentrale adviseert, plant, coördineert en factureert (zie kader). Bij de start van basisbereikbaarheid in 2020 zullen de mobiliteitscentrales echter nog niet op kruissnelheid draaien. Daarom is een groeitraject voorzien. In een eerste overgangsfase zullen de verschillende onderdelen binnen het vervoer op maat nog naast elkaar bestaan. De belbuscentrales en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) worden in eerste instantie in elkaar geschoven. Na verloop van tijd worden alle netwerken met elkaar geïntegreerd en gecoördineerd door de mobiliteitscentrale.

### Mobiliteitscentrale coördineert

De inzet van het lokaal vraagafhankelijk vervoer zal na verloop van tijd aangestuurd worden door een mobiliteitscentrale, een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders.

De Mobiliteitscentrale:

- Geeft informatie en advies over openbaar vervoer, inclusief deelfietsen- en wagens, taxi's, vrijwilligersvervoer, ...
- Ontvangt de ritaanvragen.
- Plant de ritten.
- Coördineert de dispatching van de ritten naar de vervoerders.
- Factureert de ritprijs.



# Mobipunt: multimodaal knooppunt in de wijk

Om het multimodaal vervoer mogelijk te maken en te promoten, kunnen lokale besturen mobipunten inrichten. Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende mobiliteitsfuncties elkaar ontmoeten: autodelen, nabijheid openbaar vervoer, fietsparkeren en toegankelijkheid zijn er essentieel.

Het mobipunt regelt de mobiliteit op maat van een buurt. Verspreid over een stad zijn meerdere mobipunten aanwezig. Zoals een treinstation de voornaamste mobiliteitshub is voor een stad, is een mobipunt de hub voor een buurt. Elk mobipunt krijgt ook een eigen naam, omwille van de duidelijkheid en latere integratie in routeplanners, bijvoorbeeld mobipunt Bloemekeswijk, mobipunt Luchtbal, mobipunt Zomergem - Dorp, ... Naast mobiliteitsdiensten kunnen ook andere

zaken aanvullend aangeboden worden: info over buurtactiviteiten, een broodautomaat, locker voor pakjes, ... Afhankelijk van de functies van de buurt kan een mobipunt andere accenten hebben. Zo kan een mobipunt ingericht worden voor een bedrijvenc cluster, een winkelbuurt of een woonbuurt. De gemeenten bepalen zelf de ligging van de mobipunten, met in achtneming van een minimale onderlinge afstand van 300 m.



Een mobipunt fungeert als mobiliteits-hub voor de buurt. Meer info over mobipunten op [www.autodelen.net](http://www.autodelen.net).

## Investeringsprogramma

# Eén geïntegreerd investeringsprogramma voor MOW

Om de investeringen van het Beleidsdomein MOW gerichter en efficiënter te plannen en beter af te stemmen op de beleidsdomeinbrede doelstellingen en prioriteiten wordt vanaf 2019 één geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma (GIP) opgemaakt voor het hele beleidsdomein. Dit GIP treedt in de plaats van de aparte investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Het GIP biedt eveneens de mogelijkheid om de investeringen van het beleidsdomein te bekijken vanuit deodus en netwerkoverstijgende mobiliteitsblik die nodig is voor een toekomstgericht beleid inzake mobiliteit en openbare werken. Via dit GIP kunnen de investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten bovendien beter op elkaar afgestemd worden en kunnen synergieën

gecreëerd worden, wat zal bijdragen tot een efficiëntere inzet van de beschikbare middelen en een vlottere uitvoering.

In 2018 werden de investeringsprogramma's van de entiteiten al voor een eerste maal samengebracht in één globaal overzicht. In de toekomst zal het GIP ook effectief tot stand komen via een gezamenlijk proces.

# Van lokale naar regionale mobiliteitsplanning in de vervoerregioraden

Vlaanderen wordt ingedeeld in 15 vervoerregio's. In elke vervoerregio wordt er een vervoerregioraad ingesteld. Die zal strategische beslissingen over de mobiliteitsontwikkeling in de vervoerregio nemen en adviseren. "Er zal veel meer gewerkt worden vanuit een regionale visie en dus niet meer zozeer binnen gemeentegrenzen. Deze nieuwe werkwijze zal het lokale mobiliteitsbeleid overspannen en versterken", zegt Isabel Jacobs, adjunct-kabinetschef van Vlaams minister Ben Weyts.



Isabel Jacobs: "De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de hele vervoerregio."

## Is de indeling in 15 vervoerregio's onherroepelijk? Wanneer is de indeling definitief?

"Er is goed nagedacht over de 15 vervoerregio's en toch is het nog altijd mogelijk dat een gemeente zich niet thuis voelt in onze indeling. We willen gemeenten natuurlijk

niet dwingen om deel uit te maken van een bepaalde vervoerregio. Minister Weyts heeft aan de 5 provinciegouverneurs gevraagd om de voorgestelde indeling af te toetsen bij de lokale besturen. Zeker grensgemeenten willen misschien liever zelf beslissen tot welke vervoerregio ze willen behoren. Alle vervoerregioraden moeten eind 2018 operationeel zijn, zodat ze in 2019 kunnen starten met de voorbereidingen voor de uitrol van basisbereikbaarheid."

## Waarom is het belangrijk om op regionale schaal te werken?

"Het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen heeft ook een regionale schaal. Mensen blijven niet alleen in hun eigen gemeente: ze gaan in een naburige gemeente naar de bakker, ze gaan drie dorpen verder werken en ze gaan shoppen in de grotere stad die vlakbij ligt. Wie het gemiddelde verplaatsingsgedrag bestudeert, ziet al snel dat er regionale clusters ontstaan. We zijn vanuit die realiteit vertrokken."

## Wie zit er in de vervoerregioraad?

"In de vervoerregioraad komen de belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus allemaal samen. Alle gemeenten uit de regio zijn rechtstreeks vertegenwoordigd, meestal door de burgemeester of de schepenen van Mobiliteit. Het Departement MOW vertegenwoordigt de Vlaamse Overheid, met ruggenspraak van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn. Ook de NMBS, Infrabel, het Departement Omgeving, de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en de provincie participeren in de raad."

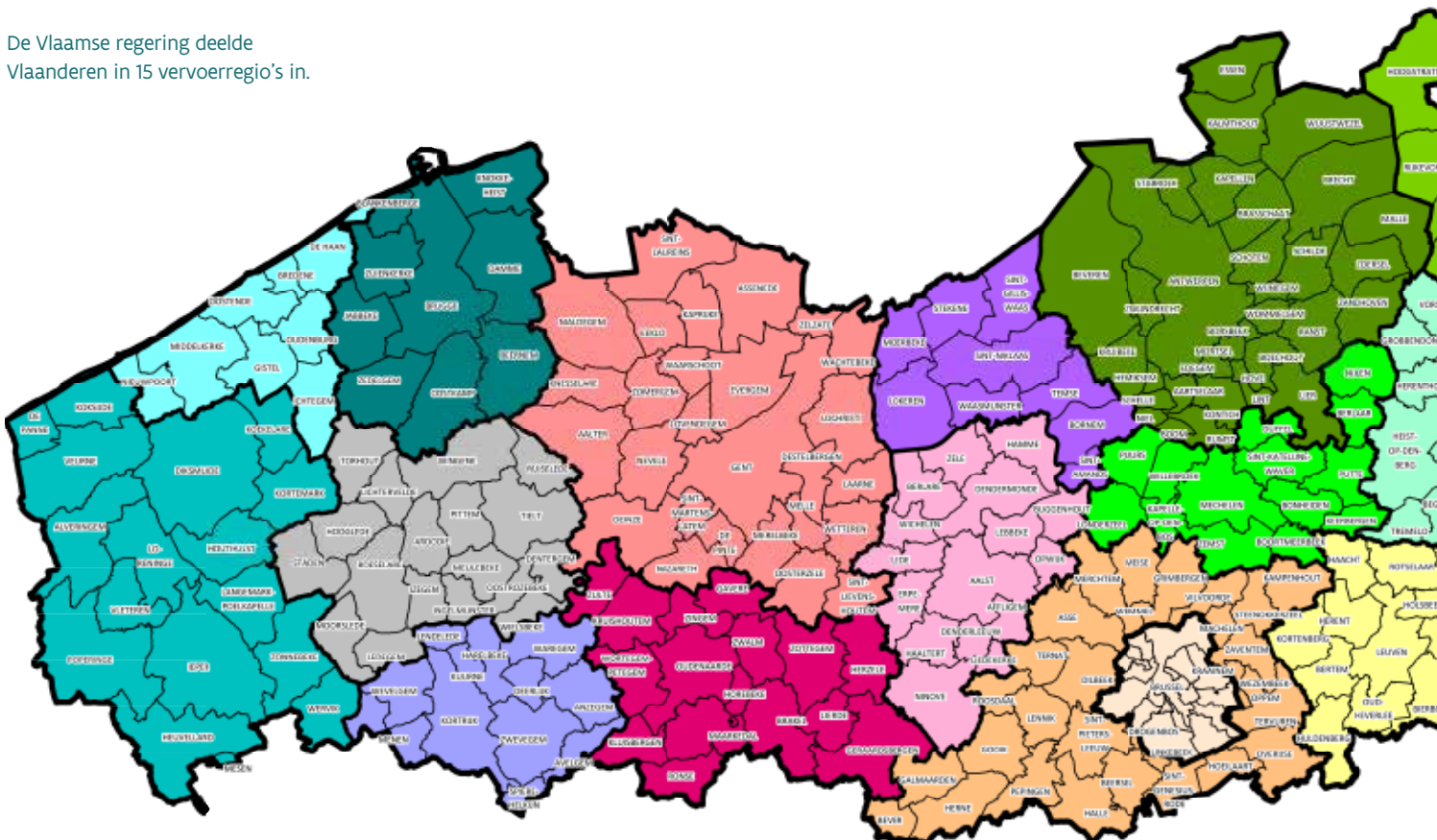
## Wat zijn de voornaamste taken van de vervoerregioraad?

"De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de hele vervoerregio. Niet alleen het openbaar of het collectieve vervoer zullen er gefaciliteerd worden: dat geldt ook voor de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi. De vervoerregioraad zal een mobiliteitsplan opstellen voor de hele regio en dat plan ook opvolgen en evalueren. Daarnaast zal de vervoerregioraad het vervoer op maat organiseren en andere strategische projecten adviseren en opvolgen. We verwachten veel van de vervoerregioraden. Het is bijvoorbeeld ook het ideale platform om keuzes te maken over infrastructuur en ruimtelijk beleid: Waar breiden we het bovenlokaal fietsnetwerk verder uit? Hoe pakken we de secundaire wegen aan? Hoe organiseren we regionale overstappunten?"

## Over welke budgetten zal de vervoerregioraad kunnen beschikken?

"Er zal geen cent bespaard worden. De

De Vlaamse regering deelde Vlaanderen in 15 vervoerregio's in.



# Basisbereikbaarheid openbaar vervoer operationeel eind 2020

**In december 2020 wordt het nieuw vervoersmodel basisbereikbaarheid operationeel in Vlaanderen. Voor het zo ver is, moet er nog veel voorbereidend werk gebeuren. Daarvoor is een strikte planning opgesteld.**

Zo moet de indeling van de vervoerregio's rond zijn in het voorjaar van 2018. Vanaf 2019 zullen de nieuwe mandatarissen in de vervoerregioraden zetelen. In de loop van 2019 maken de raden een mobiliteitsplan op voor de vervoerregio en dat moet dan tegen het einde van dat jaar goedgekeurd zijn. In de loop van 2020 worden de verschillende vervoerslagen voor het openbaar vervoer – kernnet, aanvullend net en vervoer op maat – uitgerold op het terrein.

vervoerregioraad zal kunnen beschikken over hetzelfde budget dat nu al besteed wordt aan de taken waarover de vervoerregio's beslissen. Dat geld zal in het nieuwe systeem beter kunnen renderen, omdat de vervoerregio de lokale expertise valoriseert en omdat er efficiëntiewinsten geboekt kunnen worden. Per vervoerregio komt er 1 pot voor alles wat gelinkt is aan mobiliteit, dus bijvoorbeeld ook infrastructurele projecten. Zo zijn verschuivingen binnen de vervoerregio ook altijd mogelijk."

### Welke impact heeft de werking met een vervoerregioraad op de gemeentelijke mobiliteitsplanning?

"Vlaamse projecten werden al langer mee verankerd in het gemeentelijke mobiliteitsplan, maar nu kunnen de Vlaamse plannen 'gekristalliseerd' worden op hoog niveau. De Vlaamse investeringskeuzes worden ook veel transparanter."

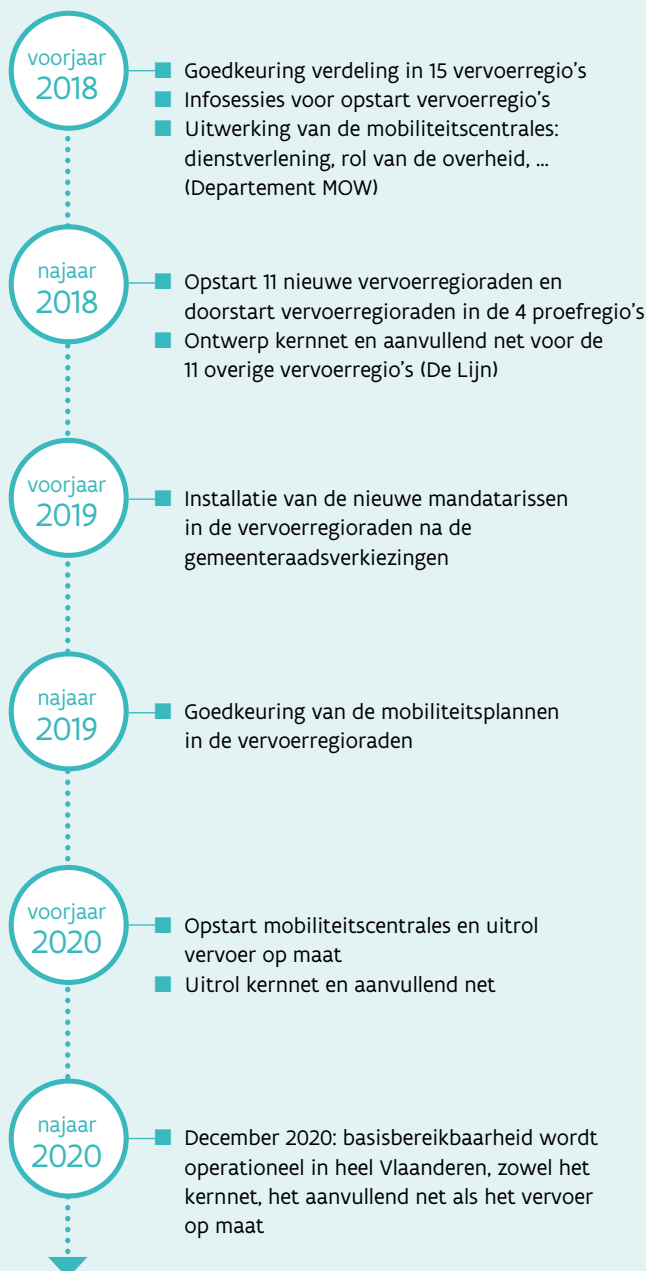
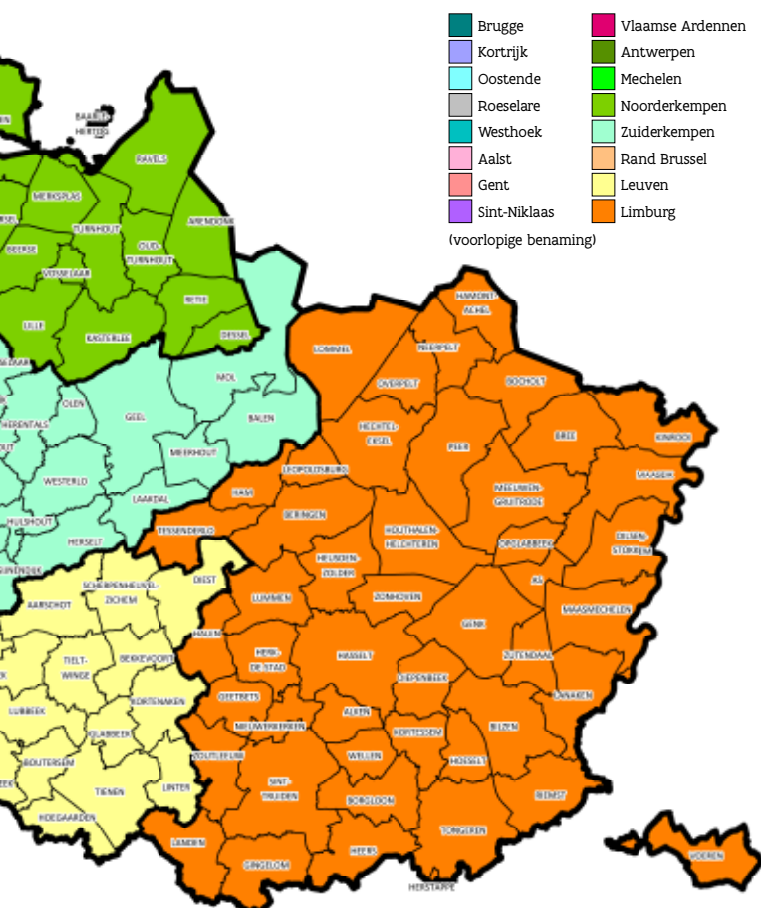
### Hoe zal de besluitvorming verlopen in de vervoerregioraad?

"Er moet beslist worden bij consensus of bij meerderheid van stemmen. Alleen in geval van gebrek aan

consensus is er een hele escalatieprocedure voorzien. Het hele proces wordt in goede banen geleid door het voorzitterschap, dat wordt opgenomen door de vertegenwoordiger van het Departement MOW – die geflankeerd wordt door een politieke vertegenwoordiger die voorgedragen wordt door de lokale besturen. Er komt trouwens ook voor elke vervoerregio een regiomanager vanuit het beleidsdomein, die fungeert als een permanent aanspreekpunt en een tussenpersoon die terugkoppelt naar het Vlaamse niveau."

### Hoe kunnen steden en gemeenten zich vandaag al voorbereiden op de werking in de vervoerregioraad?

"Gemeenten moeten werk maken van een actueel plan en een duidelijke beleidsvisie. Hoe beter de gemeenten zich voorbereiden, hoe sneller de vervoersregio's vlot zullen draaien als de nieuwe spil van het mobiliteitsbeleid. 2019 zal er snel zijn!"



## Schrijf nu in voor het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2018



Is veilig verkeer voor kinderen en jongeren een sprookje? Hoe zorgen we voor een happy end op de weg? Welke maatregelen kunnen scholen, politie, gemeenten en anderen nemen? In Gent zoeken we samen naar antwoorden op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2018. Met maar één doel voor ogen, onze kleinsten veilig op pad sturen, nodigen wij u graag uit op dinsdag 6 maart voor het grootste verkeersveiligheidscongres van Europa in het ICC Gent. Verwacht u alvast aan een ijzersterk programma met workshops, fiets- en wandelexcursies, escape rooms, lezingen en topsprekers zoals Bruno Vanobbergen (Vlaams kinderrechtencommissaris). Niemand minder dan dé slimste mens ter wereld Xavier Taveirne leidt alles in goede banen!

Meer info en inschrijvingen op <https://2018.vlaamscongresverkeersveiligheid.be>

## Resultaten Nationale VerkeersONveiligheids-enquête beschikbaar

6 op 10 Belgen is geen voorstander van een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden. De Belg blijft zich ook hoofdzakelijk verplaatsen met de wagen. Toch is de laatste jaren vooral de elektrische fiets populairder geworden. 10% van de Belgen gebruikt hem afgelopen jaar. Dat is dubbel zo veel als 3 jaar geleden. Dit zijn enkele van de belangrijkste resultaten uit de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van Vias institute. De Nationale VerkeersONveiligheidsenquête is een bevraging van Vias institute die dit jaar zijn 6e editie kent. Ze bevraagt de Belgische weggebruikers over hun onveiligheidsgevoel op onze wegen, de mobiliteit en het draagvlak voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Voor het eerst werden de cijfers ook per provincie opgesplitst.



Meer info: [www.vias.be/nl/newsroom](http://www.vias.be/nl/newsroom)

## AWV koopt 45 CNG-bestelwagens

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) rijdt jaarlijks 10 miljoen km met haar voertuigenpark. De meeste voertuigen worden gebruikt om de Vlaamse wegen te inspecteren. AWV zet nu in op de vergroening van haar wagenpark door de aankoop van 45 kleine CNG-bestelwagens ter vervanging van oude benzinevoertuigen. Dat komt overeen met 10% van haar vloot kleine bestelwagens. De nieuwe bestelwagens hebben een ecoscore van 75. Om de impact van haar activiteiten op het milieu te reduceren zal AWV voortaan altijd CNG-wagens kopen als dat mogelijk is.

Meer Info op [www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

## 2 miljoen euro voor 16 innovatieve projecten rond goederenvervoer

De files in Vlaanderen verlammen mens, milieu en economie. De stilstand weegt ook op onze Vlaamse Havens, die goederen vlot moeten kunnen versluizen naar het hinterland. De Vlaamse Overheid en de Vlaamse Havenbesturen slaan nu de handen in elkaar om innovatieve projecten te

ondersteunen die de hinterlandconnectiviteit verbeteren. Voor elke euro die de havenbesturen investeren in deze projecten, investeert ook Vlaanderen een euro. Er zijn 41 projectvoorstellen ingediend, 16 projecten ontvangen steun. Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts maakt hier 2 miljoen euro voor vrij. Deze initiatieven moeten samen 350.000 vrachtwagens van de wegen halen.

## 103 miljoen euro fietsinvesteringen in 2017, 110 miljoen euro als ambitie voor 2018

Een exhaustieve lijst van alle bedragen die in 2017 werden vastgelegd voor fietsprojecten toont aan dat er vorig jaar 103.692.420 euro werd geïnvesteerd voor fietsers. Dat blijkt uit de investeringslijstjes van het Agentschap Wegen en Verkeer (dat fietspaden aanlegt langs gewestwegen) en De Vlaamse Waterweg (die jaagpaden transformeert tot fietssnelwegen) samen. Het bedrag van 2017 is een historisch hoog bedrag, maar voor 2018 wil minister Weyts nog een hoger bedrag vastleggen, nl. 110 miljoen euro voor nieuwe fietsinvesteringen. "Bovenal hoop ik dat deze ambitie in 2018 ook als inspiratie dient voor steden en gemeenten bij de opmaak van partijprogramma's en lokale bestuursakkoorden", aldus minister Weyts.

Een overzicht van de fietsinvesteringen per provincie in 2017 vindt u op [www.mobielvlaanderen.be/docs/persberichten/20180107-fietsfonds.pdf](http://www.mobielvlaanderen.be/docs/persberichten/20180107-fietsfonds.pdf)

## Mobit: deelfietsen zonder vaste standplaats nu in vier steden

Mobit mikt op een nieuwe formule van fietsdelen, meer bepaald het zogenaamde 'free floating'. Dat is een fietsdeelsysteem zonder vaste standplaatsen. Het volstaat om de Mobit-app te downloaden en uw eigen locatie in te geven. Dankzij de app krijgt u vervolgens een overzicht waar u een fiets kan vinden in de onmiddellijke omgeving. Van zodra de gebruiker de fiets gevonden heeft, moet hij enkel nog de QR-code op de fiets inscannen om het slot los te maken. Van zodra u de bestemming bereikt heeft, moet u de fiets opnieuw op slot doen en in functie van het totale gebruik, wordt een bedrag afgetrokken van het geldbedrag op uw persoonlijke 'wallet'. Mobit telt momenteel nationaal (Mechelen, Kortrijk en Hasselt) meer dan 3.600 geregistreerde gebruikers en meer dan 25.000 ritten in Mechelen, Kortrijk en Hasselt. Sinds einde januari is het nieuwe fietsdeelsysteem ook beschikbaar in Genk met 200 fietsen.

Meer info: [www.mobit.eu](http://www.mobit.eu)

## Agenda

### Februari

- 5 en 6** Infomomenten vernieuwde lichtvisie
- 8** De wegcode toegelicht
- 20** OCW-winteropleiding 2018 "Duurzame wegen" – Keuze en ontwerp van betonwegen en bestratingen
- 22 tot 24** Mobility of the future

### Maart

- 2 en 9** Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets, MOBER en MER
- 6** Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 8** OCW-winteropleiding 2018 "Duurzame wegen"- Aanbrengen van bitumineuze verhardingen
- 12 en 13** Congres en Forum Publieke Ruimte
- 15** Veiligere overwegen
- 21** Shared Mobility Rocks!
- 24** Trefdag Trage Wegen
- 27** OCW-winteropleidingen 2018 "Duurzame wegen" – Keuze en ontwerp van betonwegen en bestratingen

### Juni

- 5** Fietscongres

Zie ook de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden)

**Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine.** Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be).