

**Onderzoek voorafgaand aan een overlegd en geïntegreerd mobiliteitsplan**

**SYNTHESENOTA**

## Hoofdstuk 1 Context van het project

De hefboomen voor een mobiliteitsbeleid in België zijn verdeeld onder de verschillende bevoegdheidsniveaus en de 6de staats hervorming overhevelt talrijke materies naar de Gewesten.

Tijdens zijn vergadering van 19 juli 2013 heeft de Ministerraad gevraagd dat een totaalstudie over de mobiliteit gevoerd zou worden.

De Minister van Overheidsbedrijven en de Staatssecretaris voor Mobiliteit hebben onder bescherming van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) een debat over de multimodale mobiliteit geopend. Dit initiatief moet de samenwerking tussen alle stakeholders versterken, om samen gezamenlijke en op bepaalde thema's gecoördineerde actieplannen uit te werken.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is belast met dit debat, met de steun van Roland Berger Strategy Consultants in samenwerking met Transitec.

In deze context is de FOD Mobiliteit en Vervoer zowel informateur als facilitator, rekening houdend met de prerogatieven van alle betrokken actoren en in nauwe interactie met hen. De voornaamste beoogde doelstellingen zijn:

- de communicatie tussen de bevoegde actoren of zij die een natuurlijke belangstelling hebben voor de mobiliteitsproblematiek, te vergemakkelijken en te versterken;
- de punten te identificeren die zich op het snijpunt van de bevoegdheden van de verschillende actoren bevinden, om na te gaan waar hun huidige plannen elkaar overlappen;
- concrete en prioritaire werklijnen voor te stellen teneinde de verschillende plannen en standpunten op optimale wijze te ordenen en met elkaar te verbinden indien nodig;
- een gemeenschappelijke werkbasis voor te stellen voor de concrete opmaak van het federale mobiliteitsplan.

## Hoofdstuk 2 Vaststellingen en uitdagingen

### Het spoorwegnet en het wegennet verzadigen onverbiddelijk

Tussen 1995 en 2012 hebben we een continue groei van het weg- en spoorwegvervoer vastgesteld, die vooral verband houdt met de evolutie van het BBP<sup>1</sup> dat met gemiddeld 1,75% per jaar groeide:

- Het personenvervoer over de weg steeg van 98.4 naar 117.2 mld voertuigen km; deze evolutie volgt grotendeels de groei van het autosnelwegverkeer (van 31.3 naar 42.5 mld voertuigen km) bij een bijna ongewijzigd netwerk.
- Het personenvervoer over het spoor steeg van 6.8 naar 10.9 mld voertuigen km, bij een bijna ongewijzigd netwerk. Tussen 2005 en 2012 is het aantal vervoerde reizigers van 185.3 mln naar 231.2 mln gestegen.
- Het volume aan reizigers bij de drie gewestelijke maatschappijen steeg van 541.3 mln naar 1,187.8 mln.

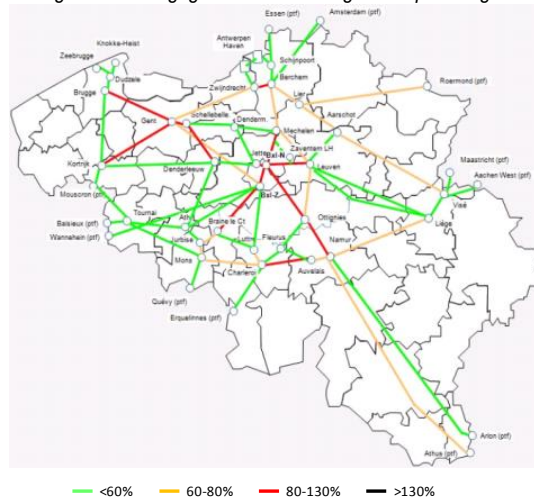
Al blijken deze volumes nu te stagneren omwille van de verslapping van de economische bedrijvigheid, toch voorzien de verschillende bestaande plannen en vooruitzichten dat het spoorweg- en wegverkeer op lange termijn zal toenemen.

- Tegen 2030 zou het vervoer van reizigers per auto en per trein met meer dan 20% (in pax-km) toenemen<sup>2</sup>.
- Het laatste vervoersplan van de NMBS voorziet in een jaarlijkse verhoging van het aantal reizigers met 2%.
- De MIVB kijkt uit naar een groei van het aantal vervoerde reizigers met 17% tegen 2017 en met 55% tegen 2025; het huidige aantal van 355 mln ritten in 2013 zou stijgen naar 415 mln in 2017 om 550 mln in 2025 te bereiken<sup>3</sup>.
- De toename van het goederenvervoer met 52% tussen 2008 en 2030 (in t-km) zal de netwerken ook nog eens meer belasten<sup>4</sup>.

De huidige infrastructuur toont echter tekenen van saturatie en uit de prognoses blijkt dat ze de verwachte toename op onvoldoende manier zal kunnen opvangen.

- In 2010 bereikte de gemiddelde benutting van het spoorwegnet in de ochtendspits voor passagiersvervoer 68%<sup>5</sup>, met vrij grote verschillen (zie fig. 1). 19 van de 156 geanalyseerde lijnen hebben een benuttingsgraad tussen 80 en 130%, 28 tussen 60 en 80% en 88 lijnen (wat 55% van het totaal vertegenwoordigt) minder dan 60%. Volgens de prognoses zou de gemiddelde benutting in de ochtendspits tot 98% kunnen stijgen, bij ongewijzigd beleid, terwijl ons spoorwegnet nu al het dichtste in Europa is met 0.12km / km<sup>26</sup>.

Fig. 1: benuttingsgraad van het Belgische spoorwegnet



<sup>1</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen NMBS, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

<sup>2</sup> Federaal Planbureau: Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, September 2012

<sup>3</sup> MIVB: Perscommuniqué Presentatie van de cijfers 2012 en grote projecten 2013

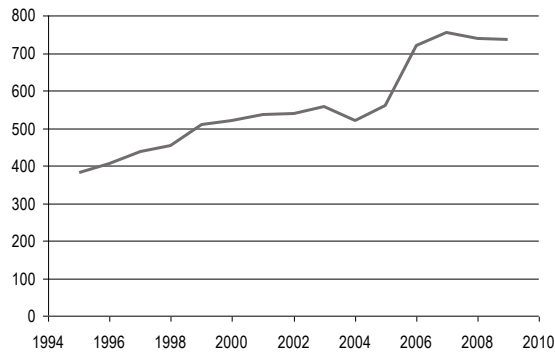
<sup>4</sup> Federaal Planbureau: Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, September 2012

<sup>5</sup> Infrabel: GRIP 2030 - juni 2010

<sup>6</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

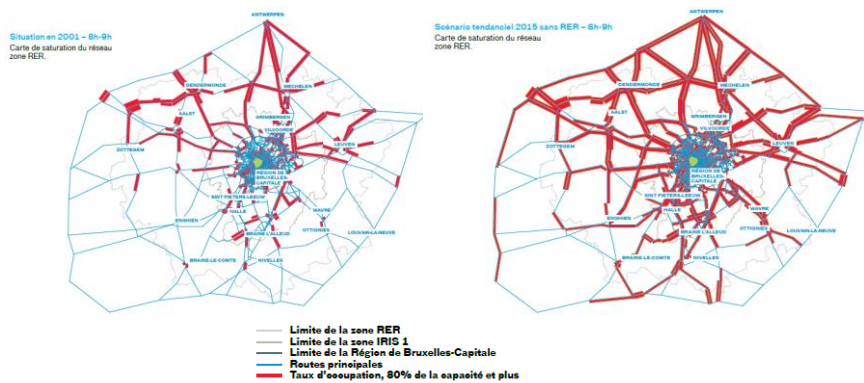
- In 2009 werden er 735 km autosnelwegen (op een totaal van 1,763 km) voor meer dan 75% gebruikt en dit percentage blijft maar stijgen sedert 1995 <sup>7</sup> (zie fig. 2) terwijl het Belgische wegennet het op een na dichtste netwerk van Europa is met 5.06 km/km<sup>28</sup>:

Fig. 2: evolutie van het aantal km autosnelweg dat in de spitsuren voor meer dan 75% wordt gebruikt



De wegverkeerskaarten in het GEN-gebied tonen een belangrijke saturatie en wijzen op een verergering van de situatie tussen 2001 en 2015 op de meeste binnenkomende verkeersassen in Brussel, en meer bepaald in de noordrand<sup>9</sup>.

Fig. 3: evolutie van de benuttingsgraad van het wegennet in het GEN-gebied



- Een evolutie met de stroom mee zonder gewijzigd beleid, zal uitmonden in een geleidelijke en gezamenlijke congestie van beide netwerken, wat bv. de verschuiving van het wegverkeer naar het spoorwegverkeer om het wegennet te ontlasten, onmogelijk zal maken. En omgekeerd.

**Deze saturatie heeft een negatieve impact op de mobiliteit, zonder werkelijk verbeteringsperspectief indien voor geen ander beleid wordt gekozen.**

Zoals een selectie indicatoren (zie fig. 4) aantoont, oefent de groeiende saturatie van de netwerken een sterke druk op de infrastructuur, die nu al een van de dichtste in Europa is (zowel qua wegen als spoorwegen).

Dit heeft dus een negatieve impact op de kwaliteit van onze mobiliteit.

<sup>7</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Verkeerstellingen 2009

<sup>8</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

<sup>9</sup> BHG: Mobiliteitsplan Iris 2

Fig. 4: synthese van enkele sleutelindicatoren van de mobiliteit in België

<b>Stiptheid van de passagierstreinen:</b> 85.6% in 2013 (tegenover 87.2% in 2012 of 92.6% 10 jaar geleden) <sup>1)</sup>	<b>De Noord-Zuidverbinding bereikt weldra zijn maximale capaciteit.</b> Deze zal worden bereikt tussen 2017 en 2024 <sup>2)</sup>
Tijd verloren in files > 100km (België): <b>761 uren</b> in 2013 (608 uren in 2012) > 200km: <b>186 uren</b> (113 uren in 2012) <sup>3)</sup>	<b>Autopendelaars naar Brussel:</b> 225,000 voor een <b>capaciteit van 65,000</b> voertuigen/uur <sup>4)</sup>
<b>Tijd verloren in files in Brussel:</b> gemiddeld 83 uren in 2012, <b>Brussel top1 van de files in Europa</b> ) <sup>5)</sup>	<b>Congestie van het Brusselse verkeersnet 2001-2015:</b> + 7 % verkeer, + 45% duur van de verplaatsing, - 5 km/uur gemiddeld <sup>6)</sup>
<b>Uitstoot van broeikasgassen</b> door de transportsector: <b>22,5%</b> (+29,9% van 1990 tot 2011) <sup>7)</sup>	<b>Kostprijs van de verkeerscongestie in België:</b> <b>2% van het BBP – EUR 8 Md</b> <sup>8)</sup>

1) Infrabel – Stiptheidsrapport 2013

3) Touring – statistieken 2013

5) Inrix – Traffic Scorecard

7) Zesde nationale mededeling over klimaatverandering

2) NMBS – Voorstel van investeringsplan 2013-2025

4) BECI – Witboek voor mobiliteit

6) Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Iris 2

8) Febiac – Slimme fiscaliteit voor betere mobiliteit (22/10/2013)

- Steeds meer treinen zitten steeds meer vol met reizigers en lopen steeds meer vertraging op, alhoewel de stiptheid recent wat verbeterd is.
  - De stiptheid van de treinen van de NMBS is met 7 punten achteruitgegaan sedert 2004: 85.6% in 2013 tegen 87.2% in 2012 of 92.6% tien jaar geleden <sup>10</sup>. Men stelt echter een verbetering vast de eerste 6 maanden van 2014 met een gemiddelde van 89.3%.
  - Het aantal afgeschafte treinen neemt toe: 1.59% van het totaal ingezette treinen in 2013 tegen 1.42% verleden jaar<sup>11</sup>. Deze tendens werd bevestigd tijdens de eerste 6 maanden van 2014, met een gemiddelde van 1.65%. Dit volume en deze evolutie zijn ook gebonden aan het aantal stakingsdagen.
  - De bezetting van de treinen is met 6.7% gestegen tussen 2010 en 2012, van 119 naar 127 reizigers per trein<sup>12</sup>.
  - De Noord-Zuidverbinding nadert haar maximale capaciteit. Volgens analyses van de NMBS en Infrabel zou de maximale capaciteit tussen 2017 en 2024 bereikt worden<sup>13</sup>.
  
- Steeds meer auto's verliezen steeds meer tijd in de files en stoten steeds meer broeikasgassen uit, alhoewel ze weinig passagiers vervoeren.
  - Op 10 jaar tijd is het wagenpark met 15% toegenomen. In 2013 telde men 6.99 mln voertuigen (motorfietsen inbegrepen) tegen 5.98 mln in 2003 en 4.59 mln in 1990 <sup>14</sup>.
  - De duur van de files van meer dan 100 km is in België met 25% toegenomen: 761 uren in 2013 (tegen 608 in 2012). De duur van de files van meer dan 200 km bereikte 186 uren (tegen 113 in 2012) <sup>15</sup>.
  - De gemiddelde bezetting van auto's is stabiel sinds 2005, met 1.39 personen per wagen.
  - Om preciezer te zijn, stellen we congestie-indicatoren vast op het Brusselse grondgebied:
    - Het verkeer is met 7% toegenomen in 15 jaar. Deze toename in voertuigen-km tussen 2001 en 2015 gaf ook aanleiding tot een toename met 45% van de duur van de verplaatsingen en tot een vermindering met 5 km/u van de gemiddelde snelheid <sup>16</sup>.
    - De stroom van pendelaars die per auto naar Brussel komen, is groot tegenover de capaciteit van het netwerk. Op weekdays is deze stroom op 225,000 voertuigen per dag geraamd voor een capaciteit van 65,000 voertuigen/u<sup>17</sup>.
  - Deze toenemende congestie wordt ook geïllustreerd in de rangschikking Inrix 2013. Brussel staat op de 1ste plaats. Brussel en Antwerpen zijn de meest overbelaste steden<sup>18</sup>.

<sup>10</sup> Website Infrabel: Jaarlijkse stiptheidsrapporten 2012-2013, maanden 2014

<sup>11</sup> Website Infrabel: Jaarlijkse stiptheidsrapporten 2012-2013, maanden 2014

<sup>12</sup> NMBS: B-Mobility Trends Maart 2014, Jaarverslagen, Kerncijfers 2010-2012, Mobiliteit in België

<sup>13</sup> NMBS en Infrabel: Investeringsplan 2013-2025

<sup>14</sup> Statbel: Evolutie van het voertuigenpark tussen 2000 en 2013

<sup>15</sup> Touring: Statistieken 2013

<sup>16</sup> BHG: Mobiliteitsplan Iris 2

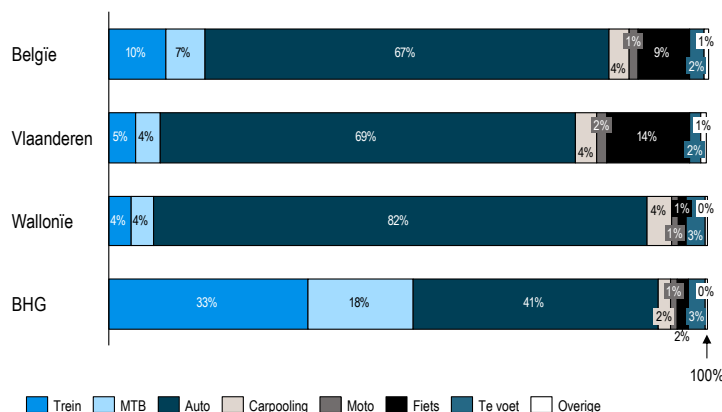
<sup>17</sup> BECI: Witboek voor mobiliteit

- o Deze congestie heeft ook een kostprijs die de OESO op 1 à 2% van het Belgische BBP of 2 à 4 mld raamt<sup>1</sup>.

### De auto heeft nog steeds een groot marktaandeel in de verplaatsingen, vooral buiten het BHG.

Indien men naar het aantal woon-werkverplaatsingen en het hoofdvervoermiddel volgens de werkplaats kijkt, heeft de (individuele en gedeelde) auto in België een marktaandeel van 71% (zie fig. 5)<sup>19</sup>.

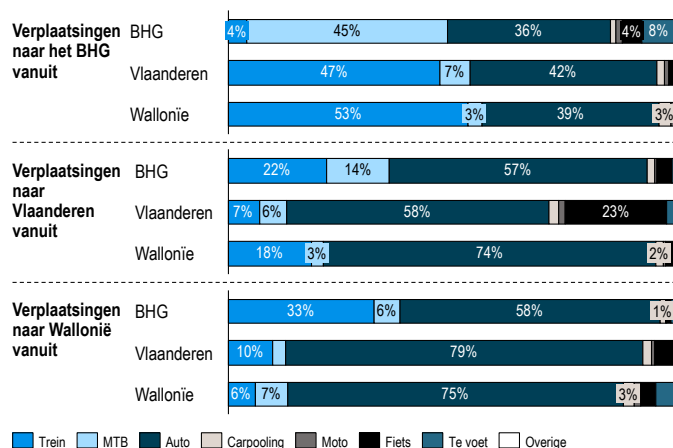
Fig. 5: hoofdvervoermiddel volgens de werkplaats [% van de verplaatsingen, 2011]



Het overwicht van de auto valt vooral op bij de verplaatsingen naar en binnen Vlaanderen (73%) en naar en binnen Wallonië (86%). De auto blijft een belangrijk vervoermiddel (41%) naar en binnen het BHG, waar het openbaar vervoer een niet te verwaarlozen rol speelt: de treinen hebben een marktaandeel van 33% en de metro/tram/bus 18%<sup>20</sup>.

Een precieze visie volgens de gewesten van oorsprong/bestemming bevestigt deze gemiddelden:

Fig. 6: aandeel van de vervoersmodi volgens de werkplaats [% van de verplaatsingen, 2011]



Het gebruik van de auto is onontkoombaar voor verplaatsingen binnen Vlaanderen en Wallonië, maar ook tussen Vlaanderen en Wallonië en blijft dus een belangrijk mobiliteitselement voor beide gewesten.

- De bewegingen van, naar en binnen het BHG gebeuren meer met het openbaar vervoer, wat normaal is in een metropolitane verkeersdynamiek.
  - o De verplaatsingen met bestemming Brussel gebeuren voor de helft met de trein: 47% vanuit Vlaanderen, 53% vanuit Wallonië.

<sup>18</sup> Inrix: Traffic Scorecard 2013

<sup>19</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Diagnostiek woon-werkverkeer, Juni 2011 (op basis van 10,146 enquêtes die de FOD heeft ontvangen is de auto het vervoermiddel dat gedurende het grootste deel van jaar, de langste afstand aflegt).

<sup>20</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Diagnostiek van het woon-werkverkeer, juni 2011

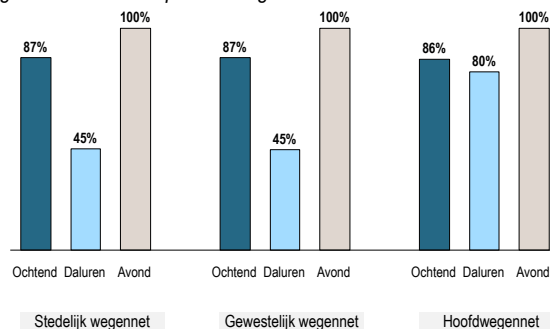
- Het gemeenschappelijk vervoer speelt een niet te verwaarlozen rol bij het verlaten van Brussel: 36% naar Vlaanderen, 39% naar Wallonië.
- Het verkeer binnen Brussel wordt voor 45% door de MIVB opgevangen. De auto blijft een belangrijk vervoermiddel met 36%. De trein wordt slechts gebruikt voor 4% van de verplaatsingen.

**De druk op de infrastructuurvoorzieningen verschilt aanzienlijk naargelang van het vervoermiddel en de verplaatsingsuren: de spitsuren conditioneren in het algemeen de grootte van de netwerken.**

De meeste bovenvermelde congestie-elementen worden vooral waargenomen tijdens de spitsuren ('s morgens of 's avonds) (zie fig. 7 en 8).

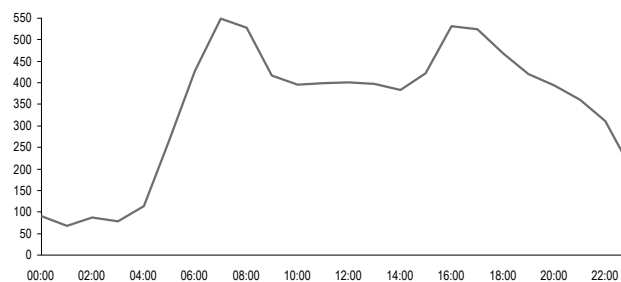
- De wegcongestiecurve voor België toont dat het verkeer twee pieken van ongeveer 5.5. mln pax-km bereikt rond 8u en 17u. Buiten deze uren en in het weekend, bereikt het verkeer 4 mln pax-km en is dus vlotter. De fig. 7 toont de verhouding tussen de verkeersintensiteit per uur tijdens de avondspits en die in de ochtendspits en in de daluren, per type wegennet. Het spitsuureffect is zeer duidelijk op het stadswegennet en op het gewestelijk wegennet, die ruim onderbenut blijven tijdens de daluren. Deze verhouding bereikt 20% voor het hoofdnetwerk<sup>21</sup>. De woonwerkverplaatsingen vertegenwoordigen 60 à 70% van het wegverkeer tijdens de spitsuren<sup>22</sup>; deze verhouding laat ook concluderen dat deze voertuigen onderbenut blijven, en zelfs niet worden gebruikt, een grote deel van de dag.

Fig. 7: verhouding voertuig km in het avondspitsuur vergeleken met het verkeer in de ochtend en gedurende de dag.



Dezelfde vaststelling kan gemaakt worden wat betreft de reizigerstreinen die tijdens de dag op het Belgische netwerk rijden. We komen tot een zelfde spitseffect vs daluren (bijna 30%: ≈550 treinen per spitsuur tegen ≈400 in de daluren <sup>23</sup>).

Fig. 8: aantal reizigerstreinen die per uur op het Belgisch netwerk rijden



De grootte van de netwerken dient om het drukste verkeer tijdens de spitsuren op te vangen, terwijl deze spitsuren ('s morgens en 's avonds) slechts 4 à 6 uren van een volledige dag vertegenwoordigen. Investeren in het netwerk om het spitsverkeer op te slopen komt neer op de aanleg van een netwerk dat structureel een overcapaciteit biedt tijdens 18 à 20 uur op 24, m.a.w. tijdens 75 en 85% van de tijd.

<sup>21</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer, Analyse van de verkeerscongestie in België - 2008

<sup>22</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer, BELDAM (nationale enquête over de mobiliteit van de Belgen) - 2009

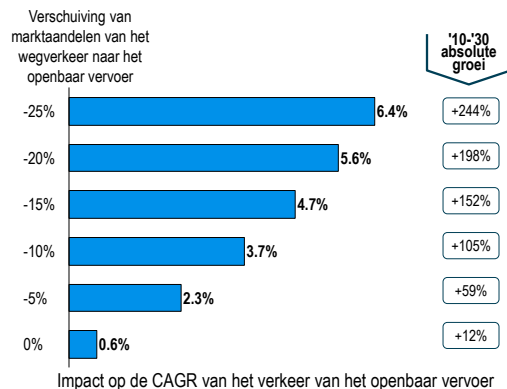
<sup>23</sup> Infrabel – GRIP 2030

**Naast de culturele complexiteit impliceert de modale verschuiving van de auto naar een meer collectieve vervoerswijze een belangrijke overbelasting, die door het collectief vervoer niet kan worden opgevangen.**

Uit wat voorafgaat, blijkt dat het wegennet en het spoorwegennet dezelfde piekuren hebben. Een verschuiving van het ene naar het andere, bij een onveranderd tijdschema, zal problematisch zijn.

In 2010 was de auto goed voor een marktaandeel van 85% in pax km; het Federale Planbureau raamt dit aandeel op hetzelfde percentage in 2030 maar met een toename van het verkeer met 22%. Indien het marktaandeel van de auto tegen 2030 met 10 punten daalt en er een verschuiving naar het openbaar vervoer komt, moet deze vervoerswijze automatisch opdraaien voor een verdubbeling van het vervoerde volume. Deze impact houdt rekening met de natuurlijke verwachte verhoging van het verkeer tegen 2030 en met de modale verschuiving.

Fig. 9: analyse van de sensitiviteit van de verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer



Overigens, de lange termijn die nodig is om projecten te ontwikkelen, gaande van de besluitvorming, het zoeken naar de nodige financiering tot de operationele verwezenlijking van de projecten, doet besluiten dat het materieel niet mogelijk zal zijn om de grootte van de infrastructuur tegen 2030 significant uit te breiden. Gelet op de tijd die nodig is voor verschillende lopende projecten, stelt men vast dat een termijn van 15 jaar normaal is <sup>24</sup>.

- Diabolo: het project was ingeschreven in 2002 in het Brussels Gewestelijk Ontwikkelingsplan; de offerteaanvraag gebeurde in 2005 en de indienststelling van het laatste vak is gepland tegen eind 2016<sup>25</sup>;
- Tunnel Schuman-Josaphat: effectenstudie in 1997, start van de werken in 2008, geplande indienststelling in 2016 <sup>26</sup>;
- Liefkenshoekspoortunnel: goedkeuring in 2004 van een motie door de Vlaamse regering met bepaling van een PPS en een budget voor de aanleg, geplande indienststelling in 2014 <sup>27</sup>;
- GEN: eerste besprekingen in 1989, oprichting van een task force in 1991, geplande indienststelling in 2025<sup>28</sup>.

Concrete oplossingen zullen dus eerst moeten worden toegepast.

**Bovendien kan men niet overwegen, gelet op de huidige financiële toestand, om het saturatieprobleem met een massale uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen op te lossen.**

Het openbaar vervoer heeft nu een jaarlijkse exploitatiekostprijs van 6 mld EUR.

Deze exploitatiekostprijs wordt gedekt door de eigen ontvangsten (biljetten, enz.) en door de subsidies die de toezichthoudende overheden toekennen.

De dekkingsgraad van de uitgaven (ratio tussen eigen ontvangsten en exploitatiekosten) vertaalt zich ook in beleidskeuzes, zoals gratis openbaar vervoer, een zeer brede geografische dekking en dienstregeling.

<sup>24</sup> IRT Railenium, Shift2Rail

<sup>25</sup> Infrabel

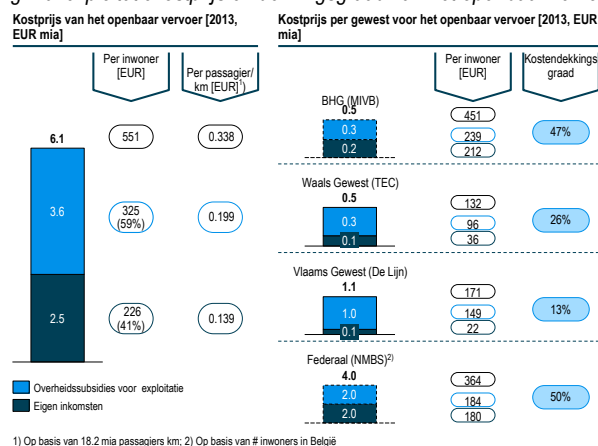
<sup>26</sup> Infrabel

<sup>27</sup> Vlaamse regering, Infrabel

<sup>28</sup> Brussels studies, Infrabel, NMBS, pers



Fig. 10: exploitatiekostprijs en dekkingsgraad van het openbaar vervoer



Deze cijfers houden echter geen rekening met de investeringsbedragen die de toezichhoudende overheden storten. Deze stortingen worden ook een uitdaging in de toekomst:

- NMBS en Infrabel: de perimeter en de lijnen van het investeringsplan 2013-2025 werden om budgettaire beperkingen goedgekeurd voor 26 mld EUR. Verschillende rangschikkingsoefeningen van de investeringen werden op verschillende niveaus uitgevoerd <sup>29</sup>. In vergelijking, het vorige investeringsplan 2001-2012 kreeg 17.0 mld EUR, waarvan een significant deel voor het GEN was.
- MIVB: de financieringsafwijking voor de periode 2013-2017 wordt geraamd tussen 0.9 mld en 1.4 mld EUR. Het beheerscontract van de MIVB voorziet immers in een vermindering van de exploitatiekosten om tot de financiering van de investeringen te kunnen bijdragen <sup>30</sup>.
- De Lijn: de maatschappij heeft ambitieuze investeringsplannen voorgesteld, met o.m. de aanleg van 4 nieuwe tramlijnen naar Brussel tegen 2020 voor een bedrag van 1.5 mld EUR en 9 andere lijnen tegen 2030 in Brabant voor een bedrag van meer dan 2 mld EUR <sup>31</sup>. De dekkingsgraad van 15% (zie hierboven) beperkt aanzienlijk de autofinanciering en vereist hier ook besparingsmaatregelen en een kritische herziening van de investeringen.
- Dezelfde uitdagingen gelden voor het wegennet. Het Waalse budget voor het onderhoud van de wegen en autosnelwegen werd gereduceerd van 885 mln naar 322 mln EUR. Het financieringsplan voor de renovatie van het wegennet voorzag oorspronkelijk in een investering van 885 mln EUR voor 575 bouwwerven; het werd eindelijk een masterplan van 322 bouwwerven voor 500 mln EUR. Deze enveloppe dient uitsluitend voor het renoveren, het herstellen en het beveiligen van de wegen en niet voor de aanleg van nieuwe wegen en bijkomende rijstroken. Bij gebrek aan voldoende financiële middelen worden 281 bouwwerven, waarvan de kostprijs op 228 mln EUR geraamd is, on hold gezet <sup>32</sup>.

## Conclusies

De toestand van de mobiliteit in België is duidelijk verontrustend. Het feit dat onze steden de koplopers op het gebied van saturatie zijn, is er een levend bewijs van. Elk jaar verplaatsen we ons meer, met als gevolg een saturatie van de onvoldoende en verouderende infrastructuurvoorzieningen, in het bijzonder tijdens de luttelke spitsuren. Deze infrastructuurvoorzieningen uitbreiden of verdubbelen lijkt niet denkbaar, om ten minste drie belangrijke redenen:

- de toestand van de openbare financiën maakt een massale investering onwaarschijnlijk;
- al zouden we over het geld beschikken, toch zouden alle werken niet binnen de nodige termijnen kunnen worden verwezenlijkt om de problemen die we nu al ondervinden, op te lossen;
- zonder diepgaande invloed op de gedragingen en de verplaatsingsfactoren, zouden deze investeringen slechts met enkele jaren het probleem van een totaal geïmmobiliseerd land uitstellen.

<sup>29</sup> NMBS - meerjareninvesteringsplan 2013-2025; pers

<sup>30</sup> MIVB - Beheerscontract 2013-2017

<sup>31</sup> De Lijn - Mobiliteitsvisie 2020; pers

<sup>32</sup> Rekenhof - Onderhoud van de wegen en autosnelwegen in Wallonië

Het is dus nodig om vanaf nu in overleg te werken aan drastische en innoverende oplossingen die op gecoördineerde, blijvende en coherente wijze de druk op het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen zullen verminderen.

### Hoofdstuk 3 Inventarisering van de maatregelen ter beperking van de saturatie

#### De saturatie van de infrastructuurvoorzieningen is een combinatie van verschillende parameters die duidelijk moeten worden geïdentificeerd en geoptimaliseerd

Om het bedreigende probleem van een volledige saturatie op te lossen, moet men het infrastructuraanbod zo goed mogelijk afstemmen op de bestaande en toekomstige vraag naar verplaatsingen.

Het optimale afstemmingspunt tussen vraag en aanbod vinden is een probleem van wiskundige optimalisatie waarop veel leden van het academisch corps zich gebogen hebben. Deze nota heeft niet als doel dit optimalisatieprobleem te herformuleren door alle eigen kenmerken van de Belgische mobiliteit in aanmerking te nemen, of de bestaande modellen te evalueren. Niettemin lijkt het ons nuttig de grote beginselen en elementen van de modellen te benutten om:

- op systematische en volledige wijze de voornaamste hefbomen die de verschillende stakeholders zouden kunnen gebruiken om de mobiliteit van personen en goederen in ons land te verbeteren, te identificeren;
- op basis van dit referentiesysteem, de coherentie en de volledigheid van de verschillende plannen te evalueren;
- de nodige bijkomende acties en coördinatiemaatregelen er vanaf te leiden.

Daar het saturatieprobleem van de infrastructuur op bepaalde punten en tijdstippen van de dag voorkomt, moeten we de mobiliteitsvraag beter spreiden over de gehele infrastructuur en over alle beschikbare tijdsperiodes.

- De bezettingsgraad kan worden beschouwd als de verhouding tussen het aantal reizigers of de hoeveelheid goederen die een deel van de infrastructuur op een bepaald moment gebruiken en de maximale capaciteit van dit deel van de infrastructuur op hetzelfde moment. Om de bezettingsgraad wiskundig weer te geven, zullen we gebruik moeten maken van de variabelen die de vraag (reizigers of goederen) en de verschillende vakken (of paden, slots, enz.) meten.
- Om het concept van tijdelijke of ruimtelijke "verdeling" van de verplaatsingen, en dus ook de afwegingen die gemaakt kunnen worden tussen verschillende routes en dienstregelingen, te introduceren, zullen we ook twee aanvullende begrippen in aanmerking moeten nemen:
  - de snelheid van de verplaatsing die sterk varieert naargelang van de vervoerswijzen en, voor een bepaald vervoermiddel, naargelang van het tijdstip van de dag;
  - de "kostprijs" van een verplaatsing die zowel de variabele kosten van de verplaatsing (benzine, tol, ticket openbaar vervoer), als de opportuniteitskosten verbonden aan de tijd, bevat.

We kunnen zo de verzadigingsgraad, die een scalaire waarde tussen 0 en 1 is, meten. Omdat de waarde van 1 een volledige saturatie van de infrastructuur aangeeft, moeten we, volgens de literatuur, ijveren naar 0,8 (d.w.z. dat de infrastructuur intensief wordt gebruikt, maar dat ze voor geen structureel saturatie zorgt).

Idealiter willen we dat de totale saturatiegraad van de infrastructuur voor alle vervoerswijzen en alle secties, zo dicht mogelijk bij de waarde 0,8 komt. Deze doelstelling kan worden uitgedrukt als volgt:

$$\text{Min}_{i,j} \|0.8 - \Pi_{ij}\|$$

De parameters zijn:

- $\Pi_{ij}$  het gebruiksniveau van de infrastructuurvoorzieningen;
- $j$ : het vervoermiddel;
- $i$ : het segment van het geografische netwerk of de geografische sector.

We kunnen dan het benuttingsniveau van de infrastructuurvoorzieningen uitdrukken door de combinatie van de volgende parameters:

$$\Pi_{ij} = \frac{Pax_i * \alpha_{ij}}{\tau_{ij} v_{ij} * t_{pointe} * \kappa_{max,ij}}$$

De componenten van de graad  $\Pi$  van het benuttingsniveau zijn:

- $Pax$  is het aantal vervoerde reizigers [pax];
- $t_{pointe}$  is de duur van het spitsuur [h];
- $\alpha_{ij}$  is de verhouding reizigers die voor een bepaald vervoermiddel op een segment van het netwerk kiezen;
- $\tau_{ij}$  is de bezettingsgraad van het vervoermiddel [pax/voertuig];
- $v_{ij}$  is de commerciële snelheid van het rollend materieel [km/u];
- $\kappa$  is de maximale capaciteit van het netwerk [voertuigen/km].

**Om de druk op de infrastructuurvoorzieningen te verminderen, dienen concrete maatregelen genomen te worden, door drie soorten hefbomen gezamenlijk te activeren**

- een vermindering van de vraag, d.w.z. een vermindering van het aantal reizigers die op een bepaald moment zich zouden willen verplaatsen;
- een verbetering van de wezenlijke doeltreffendheid van elk vervoermiddel door een verhoging van zijn capaciteit of zijn bezettingsgraad;
- de aanmoediging van een verschuiving naar vervoerswijzen die minder infrastructuur nodig hebben, d.w.z. vervoerswijzen die op een gegeven segment, op een doeltreffende manier het meest aantal reizigers vervoeren.

De eerste soort van hefbomen bevat alle maatregelen gericht op het verminderen van het aantal verplaatsingen per tijdseenheid door invloed van de *Pax*, hetzij door een vermindering van de absolute noodzaak, hetzij door de verplaatsing buiten de piekuren te laten gebeuren. Representatieve maatregelen van deze aanpak zijn o.a.:

- de werkplek en de woning dichterbij elkaar brengen, door de activiteiten te concentreren bij openbaarvervoersassen en beleidsmaatregelen inzake ruimtelijke ordening te nemen om de afstand van de verplaatsing te verminderen, of de vervoerswijze te wijzigen;
- het telewerk/thuiswerk aanmoedigen;
- de dematerialisatie van de verkeersstromen aanmoedigen door de noodzaak aan verplaatsingen te doen verdwijnen;
- de vervoersgewoontes wijzigen door de invoering van bepaalde instrumenten zoals een stadstol, een intelligente fiscaliteit, enz.

De tweede soort van hefbomen beoogt een verbetering van de doeltreffendheid van elke vervoerswijze individueel, door op vier parameters te werken:

Factor	Voorbeeld van maatregel
Verhoging van $\tau_{ij}$ (bezettingsgraad)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidatie van de verkeersstromen door gedeelde vervoersmodi, taxi's en carpooling</li> <li>• Verbetering van het aanbod en van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer dat van natuur meer capaciteit biedt</li> </ul>
Verhoging van $\kappa_{\max j}$ (maximale capaciteit van de infrastructuur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van de afstand tussen de voertuigen en verhoging van de gemiddelde snelheid door technologische innovaties: zelfrijdende auto's, voertuigenkonvoien, geautomatiseerde metro, enz.</li> <li>• Dynamisch beheer van het wegverkeer - ITS (e.g. gebruik van de pechstroken, aanpassing van de snelheid)</li> <li>• Verbetering van de veiligheid en van de snelheid om het aantal ongevallen/incidenten en hun impact op het verkeer te verminderen</li> <li>• Beheer/deling van de informatiestromen om de multimodaliteit en de innoverende aanbiedingen te verhogen - model eigendom vs model 'pay for use'</li> <li>• Optimalisatie van de vervoersplannen</li> <li>• Investerings in rollend materieel met veel capaciteit (e.g. dubbeldekstreinen, gelede bussen, enz.)</li> <li>• Verbetering van de knelpunten en van de missing links op het netwerk</li> <li>• Uitbreiding van het vervoersnetwerk en van het infrastructuurnetwerk</li> </ul>
Verhoging van $t_{spits}$ (duur van de spitsperiode)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer flexibele werkuren en werkreglementen</li> </ul>
Verhoging van $v_{ij}$ (commerciële snelheid)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimalisatie van het verkeersbeheer, specialisatie van de infrastructuurvoorzieningen</li> <li>• Verkorting van de tijd om incidenten/ongevallen te behandelen of om werken uit te voeren</li> </ul>

Ten slotte, een derde soort van hefbomen zijn de maatregelen om de modale verschuiving te verhogen en de verdeling tussen de vervoerswijzen te optimaliseren.

Een groot aantal woon-werkverplaatsingen gebeuren of kunnen gebeuren met verschillende vervoersmiddelen en/of vervoersoperatoren. 40% van de werknemers maken een voortraject met hun wagen <sup>33</sup>. Dit vereist een versterking van de intermodaliteit en van de aansluitingen o.a. tussen de wagen en het openbaar vervoer.

Hieronder vindt men enkele representatieve maatregelen van deze aanpak:

- om een (zelfs gedeeltelijke) modale verschuiving te ondersteunen:
  - stadstol/intelligente fiscaliteit;
  - internalisering van de externe kosten;
  - gecoördineerd en regelend parkeerbeleid;
- om de multimodaliteit en het opeenvolgend gebruik van verschillende vervoerswijzen aan te moedigen:

<sup>33</sup> Diagnostiek van het woon-werkverkeer, juni 2011

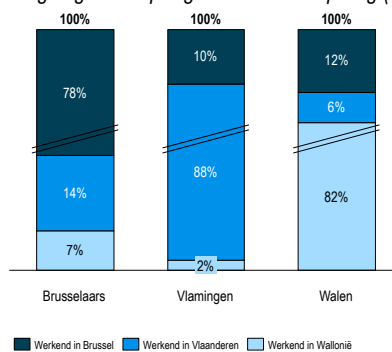
- o verbetering van de aansluitingen tussen de vervoersmodi, vooral in de nabijheid van knooppunten (e.g. treinstations);
- o aanleg van overstapparkings, enz.
- o ontwikkeling van een mobiliteitsbudget;
- o delen van informatie en geïntegreerd aanbod van privé en openbare vervoersdiensten ("Connected Mobility", Intelligent Transport Systems) om de deur tot deur stromen te optimaliseren;
- o versterking van het fijnmazig fietsnetwerk door beveiligde zones aan te leggen en het parkeren te vergemakkelijken.

Een juist evenwicht vinden om te voorkomen dat het wegennet ten nadele van het openbaar vervoer of omgekeerd wordt ontlast, blijft moeilijk. Een beperkte modale verschuiving van het wegverkeer in de spitsuren kan wel een belangrijke impact op de vermindering van de congestie hebben: studies tonen aan dat een vermindering met 5 à 10% voertuigen tijdens de spitsuren kan leiden tot een vermindering met 40% van de lengte en van de duur van de opstoppingen<sup>34</sup>, bij totaal gelijk volume, d.i. zonder toename van het verkeer.

**Voor een vermindering van de factor *II* moet men de gewestgrensoverschrijdende en intermodale stromen in aanmerking nemen en dus de verschillende bevoegdheden en actoren - deelstaten en operatoren - coördineren**

Zoals hieronder wordt aangetoond, gaan de woon-werkverkeerstromen ook van een gewest naar een ander gewest. Bij de aanpak van de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel, moet men absoluut rekening houden met het gewestgrensoverschrijdende kenmerk van deze stromen <sup>35</sup>:

Fig. 11: structuur van de werkgelegenheid per gewest van oorsprong (actieve bevolking, 2011, %)



- Vanzelfsprekend werken de meeste mensen in het gewest waar ze wonen: dit geldt voor 78% van de Brusselaars, 88% van de Vlamingen en 82% van de Walen.
- De gewestgrensoverschrijdende woon-werkverplaatsingen zijn beperkt, al concentreren ze de meeste vastgestelde problemen:
  - o 14% van de Brusselaars werken in Vlaanderen en 7% in Wallonië;
  - o 10% van de Vlamingen werken in Brussel en 2% in Wallonië;
  - o 12% van de Walen werken in Brussel en 6% in Vlaanderen.
- De Brusselse economie steunt erg op Vlaamse en Waalse werknemers. 36% van de actieve bevolking die in Brussel tewerkgesteld is, komt uit Vlaanderen en 21% uit Wallonië.
- Deze pendelaarsstromen zorgen ervoor dat de actieve bevolking die in Brussel tewerkgesteld is, met 430.000 personen toeneemt om 750.000 eenheden te bereiken.

**De bovenvermelde theoretische hefboomen tot optimalisatie worden globaal vertaald in de mobiliteitsplannen van de drie gewesten, met niettemin verschillende accenten, tijdsindelingen en maturiteitsniveaus.**

<sup>34</sup> Febiac - Slimme fiscaliteit voor betere mobiliteit




<sup>35</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer: Diagnostiek van het woon-werkverkeer, juni 2011

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel <sup>36</sup>, kunnen we algemeen stellen op basis van de openbare documenten dat de door de gewesten ontwikkelde plannen tamelijk gelijke doelstellingen nastreven.

- Een krachtig accent wordt in elk geval gelegd op de uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen en op het aanbod aan openbaar vervoer. Dit is bijzonder waar bij het Vlaamse plan dat het accent op de "missing links" legt en een duidelijke spoorwegstrategie heeft ontwikkeld. Het BHG concentreert zich zeer natuurlijk op thema's eigen aan de grote steden, zoals de ruimtelijke ordening, de wegenis, het parkeerbeleid en de verdichting van zijn netwerk aan openbaar vervoer.
- Alle gewesten ambiëren een aanmoediging van de modale verschuiving door te zoeken naar een juist evenwicht tussen de vervoerswijzen en dus naar de beste vervoerswijze voor elke type van verplaatsing:
  - Vlaanderen heeft als doelstelling 40% van de woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet tegen 2030 te laten gebeuren.
  - Het mobiliteitsplan IRIS 2 ambieert een vermindering van de autodruk met 20% tegen 2018 en wenst dat tegen die tijd 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen door fietsverplaatsingen worden vervangen.
  - Wallonië heeft als operationele doelstelling de verplaatsingen (in voertuigen-km) met 20 à 30% in de agglomeratie tegen 2030 te verminderen.

Op basis van de openbare documenten is het echter niet mogelijk de impact van deze plannen op de factor *II* te kwantificeren, omdat er geen volledig en transparant overzicht van een portefeuille aan concrete projecten bestaat of omdat er geen becijferde impact op de saturatie bestaat. Een eerste kwalitatieve evaluatie (zie fig. 12) laat ons wel al conclusies trekken:

Fig. 12: synthese van de voornaamste richtsnoeren en maatregelen van de mobiliteitsplannen van de 3 gewesten <sup>37</sup>

Categorie	Hefbomen			
Aantal vervoerde passagiers	Instrumenten voor de ruimtelijke ordening om de woon- en werkplek dichter bij elkaar te brengen	●	●	●
	Tele-/thuiswerk	●	●	●
	'Demand management' om de verplaatsingsbehoeften te verminderen	●	●	●
Bezettingsgraad van het materieel	Gedeelde vervoersmodi, taxi, carpooling (ITS) met aanleg van carpoolparkings	●	●	●
	Verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer en investeren om het aantrekkelijker te maken	●	●	●
Maximumcapaciteit van de infrastructuur	Vermindering van de afstand tussen voertuigen en toename van de gemiddelde snelheid door technologische innovaties: zelfrijdende auto's, voertuigknoeven, automatisering van de metro, enz.	●	●	●
	Dynamisch beheer van het wegverkeer: ITS (bv. gebruik van de pechstroken, aanpassing van de snelheid)	●	●	●
	Beheer / delen van de informatiestromen om de multimodaliteit en het vernieuwende aanbod te doen toenemen - eigendomsmodel versus model "pay per use"	●	●	●
	Investeringen in rollend materieel met meer capaciteit (bv. dubbeldekstreinen, gelede bussen, enz.)	●	●	●
	Wegwerken van de flessenhalzen en oplossing voor de missing links	●	●	●
Duur van de spits	Verbreding van het vervoers- en infrastructuurnetwerk	●	●	●
	Flexibeler dienstroosters en arbeidsreglementen invoeren	●	○	●
Modale verschuiving	Slimme fiscaliteit of andere sterke stimuli die de mensen aanmoedigen om zich op een ander ogenblik te verplaatsen	●	●	●
	Stadstol / Slimme fiscaliteit of andere sterke stimuli die de mensen aanmoedigen om zich anders te verplaatsen	●	●	●
	Internalisering van de externe kosten	●	●	●
	Gecoördineerd en regelgevend parkeerbeleid	○	●	●
	Aansluiting van de vervoersmodi voor passagiers, vooral in de nabijheid van knooppunten (bv. stations)	●	●	●
	Aanleg van overstapparkings, enz.	●	●	●
	Mobiliteitsbudget	●	○	○
Delen van informatie en geïntegreerd dienstenaanbod van openbaar en privévervoer (ITS)	●	●	●	

○ Geen zichtbare vermelding   ● Belangrijke hefboom

- Alle hefboomen die in het begin van dit hoofdstuk werden geïdentificeerd, zijn in verschillende mate goed aangewend.
- De druk wordt vooral gelegd op de tamelijke traditionele assen, zoals de uitbreiding van de infrastructuur, de verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer of een betere afstemming van de ruimtelijke ordening op de mobiliteit. Maar deze

<sup>36</sup> "Naar een duurzame mobiliteit" (Mobiliteitsplan Vlaanderen), Vlaamse Spoorstrategie, Projet de Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie (PRMD), Iris 2 Mobiliteitsplan BHG

assen worden regelmatig opgenomen in de plannen en de beleidsverklaringen zonder dat het bewijs geleverd wordt dat ze relevant zijn. Ze blijven niettemin nodig maar hun uitvoeringsvoorwaarden moeten worden herzien.

- Innoverende oplossingen die af en toen opduiken, blijven embryonaal. We denken hier aan innoverende mobiliteitsaanbiedingen of aan een grondige beschouwing van het beheer van de informatiestromen. Deze steunt meer op de wil om iets te delen - wat de 1ste etappe is - dan op het voornemen om de volle waarde ervan te gebruiken om de fysieke stromen te optimaliseren.
- De wil om echt op het aanbod te spelen en aldus de behoefte aan verplaatsing te verminderen, is nog te weinig aanwezig.

Anderzijds is er soms een risico op incoherentie tussen de projecten van een gewest (t.h.v. de aansluitingspunten) en de visie van het naburige gewest (of van de naburige gewesten). Voorbeelden:

- Vlaanderen zorgt voor een vlottere doorstroming van het verkeer naar het BHG enerzijds en Brussel wil de autodruk verminderen, met als gevolg bijkomende flessenhalzen in het BHG;
- de modale verschuiving naar het openbaar vervoer op de toegangswegen naar Brussel vereist de aanmoediging van de carpooling en de aanleg van ontradringsparkings aan de grenzen met Vlaanderen en Wallonië, maar niemand is het eens over hun locatie of hun financiering;
- de maatregelen vervat in Iris 2 betreffende het verzorgingsgebied van Brussel overschrijden de perimeter van het BHG en lopen door in Vlaanderen en Wallonië;
- de bevordering van een vorm van intelligente fiscaliteit - maar niemand is het eens over de praktische toepassing ervan (tol, belasting, geografische perimeter, al dan niet neutrale fiscale impact, enz.);
- de bijdrage van het GEN tot de intra-Brusselse mobiliteit - de strategie van de NMBS legt het accent op het massavervoer op lange afstanden terwijl het BHG het Brusselse spoorwegnet beter wil benutten;
- de Gewesten wensen het aandeel van de spoorweg in de intraregionale mobiliteit opdrijven maar de NMBS kampt met financiële moeilijkheden, met als risico dat ze op arbitraire wijze bepaalde onrendabele verbindingen wil afschaffen/wijzigen,
- enz.

Naast het feit dat de verschillende mobiliteitsplannen eenzijdig en op verschillende tijdstippen werden opgemaakt, zijn ze ook nog niet helemaal klaar of uitgevoerd.

- Deze plannen werden op verschillende momenten opgemaakt: Iris 2 voor het BHG in 2010 en Mobiliteitsplan Vlaanderen en Vlaamse Spoorstrategie voor Vlaanderen in 2013. In Wallonië wordt er gewerkt aan de redactie van een plan voor duurzame mobiliteit, naar aanleiding van de gewestelijke beleidsverklaring van 2009 die een resem assen en prioriteiten voor de mobiliteit heeft bepaald.
- Bij de opmaak van deze plannen is er zelf geen verplicht minimaal overleg voorzien wat betreft de stromen en thema's die alle gewesten betreffen.
- De beheerscontracten en de vervoersplannen van de verschillende openbare vervoersbedrijven worden ook op verschillende momenten en met andere deadlines opgemaakt; ze voorzien ook niet in een formeel overleg qua intermodaliteit (aansluiting) of multimodaliteit (cohabitatie of al dan niet concurrentie).

Deze plannen zijn ten slotte het resultaat van een complex maturatieproces binnen het gewest en van een optimalisering van de vraag van de verschillende stakeholders, in het bijzonder de gemeenten.

**Naast het gebrek aan overleg bij de conceptie van elk plan en het tekort aan kwantificatie van de verwachte of verwezenlijkte resultaten, moeten we een derde gebrek vaststellen: de zwakke uitvoeringsgraad van "grote projecten" (projecten met een grote impact, multimodale projecten, gewestgrensoverschrijdende projecten of projecten met meerdere actoren).**

Zoals in de onderstaande tabel wordt aangegeven, worden deze "emblematische" projecten - wegens hun significante impact op de hierboven geïdentificeerde en beschreven hefbomen - al jarenlang besproken.

De meeste onder hen vereisen de deelname van verschillende actoren, maar werden nog niet tot een goed einde gebracht om de volgende redenen:

- gebrek aan overleg tussen de actoren en tegenovergestelde belangen, desondanks bestaande governancemechanismen;
- gebrek aan instemming over de te gebruiken methodologie, inzonderheid voor de impactanalyses of de ordonnanciering van de projecten;
- gebrek aan financiering of te weinig financiële middelen wegens de budgettaire besparingen op federaal en op gewestelijk niveau;

- problemen qua milieu en ruimtelijke ordening: bezwaren van de buurtbewoners, geen speciale procedure voor infrastructuur van algemeen belang, enz.;
- gebrek aan continuïteit, aan opvolging van dossiers met invraagstelling van de oriëntaties of van de oplossingen bij regeringwissels,
- enz.

Fig. 13: synthese van de stand van zaken van enkele grote emblematische projecten

Projecten	Betrokken niveaus				Betrokken operatoren				Begin van de onderhandelingen	Voortgang	Knelpunten
	België	Vlaanderen	Brussel	Gewesten	De Lijn	TEC	Mobiel Brussel	NMBS			
Onderlinge verbinding van de openbare vervoersnetwerken	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	1991: Samenwerkingsakkoord 1998: Principeel akkoord	🕒	> Daadwerkelijk overleg tussen operatoren > Verdeling van de inkomsten > Betalingsmiddelen
GEN-project	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	1991: Oprichting van een Taskforce 2001: Tienjarig investeringsplan NMBS	🕒	> Milieu- en stedenbouwkundige vergunning > Financiële middelen
Verbreiding van de Ring van Brussel	✓	✓	✓	✓					2008: Openbaar onderzoek over de verbreding van de ring	🕒	> Bezwaren van het Brussels Gewest > Complexe technische onderzoeken
Tolheffing rond Brussel en slimme fiscaliteit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	2008: Eerste test van een kilometerheffing 2014: Proefproject kilometerheffing 2016: Invoering wegvigniet vrachtwagens	🕒	> Het op één lijn brengen van de betrokken gewesten
Ontradringsparkings rond Brussel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	2007: 6.900 plaatsen voorzien te Brussel 2013: 16 000 plaatsen voorzien door Iris 2 2013: Aanleg overstapparking in LLN	🕒	> Plaats waar ze moeten komen > Financiering > Intergewestelijke coördinatie
Beheer van de flessenhalzen van de ring	✓	✓	✓	✓					1991: Samenwerkingsakkoord	🕒	> Delen van bevoegdheden > Onderlinge afhankelijkheden
Spoorvervoer binnen Brussel	✓	✓	✓	✓	✓				2011: Moties van de gemeenten	🕒	> Uiteenlopende visies > Cohabitatie met het GEN > Noord-Zuidverbinding;
ITS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Lopend	🕒	> Weinig concrete voortgang
Investeringsplan NMBS en Infrabel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	2013: Nieuw investeringsplan	🕒	> Zwakte van de overlegprocedures > Toewijzing van de begrotingsmiddelen > Verhoging van het passagiersverkeer
Vervoersplan van de NMBS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	1998: Oud vervoersplan (1998-2005) 2014: Nieuw vervoersplan	🕒	> Zwakte van de overlegprocedures > Uiteenlopende visies tussen de gewesten > Evenwicht tussen eisen en verwachtingen > Informatiesessies voor de stakeholders
Beheer van het verspreid vervoer en het gecombineerd vervoer	✓	✓	✓	✓	✓				2013: Verlenging van de subsidies van 1 januari 2014 tot 31 december 2014	🕒	> Bijkomende voorlopige subsidie gedurende een jaar > Noodzakelijke hervormingen
Samenwerking gewestelijke/federale luchthavens	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	1998: Overdracht van de bevoegdheid naar de gewesten 1999-: Nachtvluchten en overvliegen van Brussel 2003	🕒	> Verdeling van de geluidshinder veroorzaakt door Brussels International Airport > Uiteenlopende visies tussen de gewesten

De coördinatie en de te nemen maatregelen zullen zich tegelijkertijd moeten richten op alle knelpunten.

Deze behoefte aan coördinatie wordt bevestigd door de geraadpleegde stakeholders die unaniem pleiten voor een versterkte governance op de verschillende niveaus, om de toenemende verdeling van de bevoegdheden tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus naar aanleiding van de recente staatshervorming te compenseren.

De hefboven voor het mobiliteitsbeleid in België zijn verdeeld over de verschillende bevoegdheidsniveaus en de 6de staatshervorming versterkt deze verschuiving naar de Gewesten.

Fig. 14: synthese van de federale en gewestelijke bevoegdheden per vervoerswijze

Instellingen	Bevoegdheden van het federale niveau en de gewesten per dimensie							
	Actoren	Operatoren	Beheer van het netwerk - toezicht	Operatoren - toezicht	Informatie en gegevens	Regelgeving	Fiscaliteit	Financiering
Individueel vervoer - Weg	>FOD Mobiliteit en Vervoer >Wegen en Verkeer >DGO1, DGO2 >Mobiel Brussel	>Villo! >Cambio >Zan car >enz.						
Openbaar vervoer - Metro, tram, bus	>FOD Mobiliteit en Vervoer >Wegen en Verkeer >DGO1, DGO2 >Mobiel Brussel	>De Lijn >TEC >STIB/MIVB						
Openbaar vervoer - Trein	>FOD Mobiliteit en Vervoer >Wegen en Verkeer >DGO1, DGO2 >Mobiel Brussel	>Infrabel >NMBS						

Legende:  Federale bevoegdheid  Gewestelijke bevoegdheid  Gedeelde bevoegdheid

Verbonden met de vervoersoperatoren en de private actoren



Met alle begrip voor wat voorafgaat, moet de nadruk dus gelegd worden op de nood aan een nauwere coördinatie, ten minste op de interactie tussen de verschillende - functionele of geografische - bevoegdheden.

De meerderheid van de stakeholders benadrukt de nood aan een betere governance tussen de deelstaten enerzijds en tussen de openbare vervoersmaatschappijen anderzijds, en beaamt ook de zeer structurerende rol van de NMBS, daar de spoorweg de ruggengraat van een overlegde en gecoördineerde mobiliteit vormt.

- Intrafederaal: de federale Staat blijft een stuwende rol spelen voor een bepaald aantal kritieke bevoegdheden die een impact op de mobiliteit hebben:
  - het treinaanbod en het beheer van het spoorwegnet: de trein is de meest structurerende vervoerswijze wegens de fysische infrastructuur, de vervoerde volumes, de investeringen en de vereiste ontwikkelingstijd;
  - de arbeidsfiscaliteit: personenbelasting, werkgeversbijdragen, mobiliteitsbudget, aftrek van de vervoerskosten, enz.;
  - de autofiscaliteit voor een deel (BTW, accijnzen, bedrijfswagens, enz.), daar de belasting op inverkeersstelling, de verkeersbelasting en het eurovignet gewestelijke bevoegdheden zijn;
  - het secretariaat van het ITS.

Deze verschillende bevoegdheden worden opgesplitst tussen verschillende ministers (e.g. Financiën, Mobiliteit en Overheidsbedrijven) en administraties (e.g. FOD Financiën, FOD Economie, FOD Mobiliteit en Vervoer) en vereisen ook een nauwe intrafederale coördinatie, die nu onvoldoende zichtbaar is volgens de stakeholders.

- Op gewestgrensoverschrijdend niveau moet de combinatie van de vervoerswijzen tussen de Gewesten worden geoptimaliseerd (e.g. coördinatie van de dienstregelingen, vereenvoudiging van de tarievenstructuur, beperking van de overstap, facilitatie van de ontradingsparkings). Dit geldt vooral voor Brussel waarvan het verzorgingsgebied de geografische grenzen van het BHG overschrijdt (e.g. GEN-gebied).
- Op het Brussels niveau: omwille van de bevolkings- en verkeersdichtheid, moeten alle vervoersmodi (met inbegrip van fietsen, gedeelde voertuigen, enz.) en de eisen (qua ruimtelijke ordening, parking, enz.) harmonieus gecombineerd worden.
- Op het intragewestelijk niveau (Vlaanderen en Wallonië), moet de kwaliteit van de interacties tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen binnen elk Gewest worden verbeterd en moet er gestreefd worden naar een juist evenwicht tussen de bijdragen van alle actoren tot de intraregionale mobiliteit.

**Het gebrek aan coördinatie tussen de actoren en de verschillende bevoegdheidsniveaus kan niet toegeschreven worden aan het gebrek van overlegplaatsen of -instanties, maar wel aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt.**

Er bestaan inderdaad heel wat organen of instrumenten om het overleg tussen de deelstaten/operatoren te organiseren. De geraadpleegde stakeholders menen echter dat de rol, het mandaat en de werkingswijze van deze organen/instrumenten in dit stadium weinig duidelijk of doeltreffend zijn.

Het gaat vooral om de volgende organen en instrumenten:

Organen/mechanismen	Juridische basis	Actiedomeinen	Theoretische werkmethode	Deelnemers
Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT)	Opgericht in 1999 ter vervanging van de vroegere Interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur (ICVI). Voorzien in de wetten tot hervorming der instellingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tariefintegratie</li> <li>• G.E.N.</li> <li>• Multimodaliteit</li> <li>• Vervoersplannen</li> <li>• Parkeerbeleid</li> <li>• Rijbewijs met punten</li> <li>• Ozonplan en verbintenissen om de CO2 te verminderen</li> <li>• Fiscaliteit van de mobiliteit</li> </ul>	Vergadert maandelijks	Ministers van de regeringen in België (federaal, gewestelijk en communautair niveau) belast met de Mobiliteit, de Infrastructuur en de Telecommunicatie
Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM)	Opgericht door het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de drie Gewesten betreffende het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GEN en spoorwegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stuurcomité voorgezeten door de federale minister; wordt samengeroepen op verzoek van een lid of minimum om de 2 maanden</li> <li>• Operationele groep belast met de coördinatie tussen de 4 maatschappijen voor openbaar vervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministers en federale en gewestelijke administraties belast met de mobiliteit</li> <li>• Minister van Overheidsbedrijven</li> <li>• 4 openbare vervoersmaatschappijen</li> </ul>

Overlegorgaan voor de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer	Opgericht door het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regels voor het beheer van de gewestgrensoverschrijdende lijnen en wegen</li> <li>• Openbaar vervoer van en naar Brussel</li> <li>• Regelmatig overleg tussen de exploiterende maatschappijen over het vervoersaanbod, de tarieven, het verzekeren van gepaste aansluitingen en de informatie aan de klanten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmatige vergaderingen tussen de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer</li> </ul>	De drie Gewesten en hun exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer
Samenwerkings- en coördinatiecomité en administratief comité tussen het BHG en Vlaanderen	Opgericht door het Principieel akkoord van 10 juni 1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen</li> <li>• Gewestgrensoverschrijdende vervoerssystemen</li> <li>• Integratie van de tarieven</li> <li>• Afstandsbediening van de verkeerslichten</li> <li>• Operationeel directieschema</li> <li>• Regels en structuur van de samenwerking</li> </ul>	Samenwerking via 3 comités: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenwerkingscomité - beslissing van de verbintenissen door de 2 ministers</li> <li>• Coördinatiecomité - adviezen betreffende de opmaak en de uitvoering van een directieschema</li> <li>• Administratief comité - administratieve behandeling van de gemeenschappelijke dossiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministers van vervoer van het BHG en van het Vlaams Gewest</li> <li>• Betrokken administraties</li> <li>• MIVB en De Lijn</li> <li>• De NMBS en de TEC zijn waarnemers</li> </ul>
Hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel	Facultatief overlegorgaan opgericht bij de wet van 19 juli 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliteit</li> <li>• Verkeersveiligheid</li> <li>• Wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel</li> </ul>	Wordt besproken, nog niet operationeel	Drie gewesten en de vertegenwoordigers van hun regeringen De gemeenten van de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant, evenals de federale overheid zijn van rechtswege lid
GEN-comité	Beperkt ministerraad - nota aan de KERN van 15 juni 2012	Activiteiten in verband met het beheer van de exploitatie van het GEN	Nieuwe dienst binnen de NMBS die door een GEN-comité wordt bestuurd	NMBS, gewesten en federale regering

Al deze organen behandelen, tot op een zekere hoogte, problemen i.v.m. gewestgrensoverschrijdende mobiliteit en tussen actoren. We moeten niettemin opmerken dat:

- hun coördinatie onvoldoende duidelijk is. Bepaalde organen werden opgericht bij een wet en andere bij samenwerkingsakkoorden; hun relaties en de hiërarchie onder hen over gemeenschappelijke thema's (bv. het GEN of de spoorwegen in het algemeen) zijn niet zichtbaar voor derden, en soms ook absoluut niet duidelijk;
- hun werking verbeterd moet worden, zowel op het gebied van de methodologie (overleg, impact- en kosten-batenanalyses, perimeter, enz.) als op het gebied van de kwaliteit van het voorziene overleg.

## Conclusies

Uit onze analyse van de mobiliteitsplannen van elk gewest kunnen we lering trekken om de geleidelijke saturatie van onze vervoersinfrastructuurvoorzieningen in te dijken. Deze plannen kunnen vandaag niet hun doelstellingen halen omdat:

- er geen enkel verplicht en formeel overlegplatform bestaat waar alle beleidsniveaus en de belangrijkste actoren op het gebied van het vervoer, de filosofie van hun eigen plannen kunnen bespreken, in het bijzonder wat betreft de gewestgrensoverschrijdende verkeersstromen;
- het huidige juridische kader ondoorzichtig is en te veel zwakke plekken vertoont om de nodige bouwwerken binnen redelijke termijnen te starten;
- de instellingen of organen waar het mobiliteitsbeleid en de concrete projecten die eruit voortvloeien, kunnen worden besproken en gearbitreerd, geen duidelijk mandaat hebben en niet beschikken over een governancekader dat voor stabiliteit en geloofwaardigheid zorgt.

## Voorstel van aanbevelingen

### De bevoegdheden van de deelstaten in het kader van de staatshervorming respecteren en de inspanningen concentreren op wat interactie tussen de deelstaten en de vervoersoperatoren vereist

Het accent moet gelegd worden op de thema's die overleg tussen de deelstaten vereisen, met inbegrip van de thema's die ook overleg vereisen met de vervoersoperatoren waarop de deelstaten toezicht houden: de NMBS en Infrabel voor de federale Staat, de MIVB voor het BHG, de TEC voor Wallonië en De Lijn voor Vlaanderen.

### De governance tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus en de actoren versterken en vlotter maken, enerzijds om een referentiekader stroomopwaarts te definiëren en anderzijds om grote projecten stroomafwaarts uit te voeren en veilig te stellen

Dit is onontbeerlijk om een overlegde visie van de mobiliteit te ondersteunen via de combinatie van de volgende drie elementen:

- een sterke governance die een duidelijk politiek signaal aan alle actoren geeft en voor een win-winsituatie tussen de bevoegdheden en doelstellingen van de federale Staat, van de gewesten en van de operatoren zorgt - om de actoren te federeren;
- een sterk vermogen om op korte en middellange termijn enkele emblematische projecten met multigewestelijke actoren uit te voeren, om door voorbeeldige maatregelen te bewijzen dat het systeem werkt;
- een visie over een beperkt aantal veelbelovende thema's die een grondige bezinning op middellange en lange termijn vereist om de beslissingen die binnen 5 à 10 jaar moeten worden genomen, te anticiperen.

Deze versterkte governance vereist een structurerend denkproces en actieplannen op drie niveaus:

Niveau	Maatregelen
Normatief kader en te bepalen regels	<ul style="list-style-type: none"><li>• Definitie van de elementen voor een overlegde en gecoördineerde visie van de mobiliteit</li><li>• Definitie van een masterplan op lange termijn</li><li>• Bepaling van een te bereiken dienstniveau voor het openbaar vervoer (e.g. kwaliteit, rendabiliteitsvoorwaarden) en analyse van het meest adequate vervoermiddel per type van verplaatsing</li><li>• Definitie van een coherent regelgevingskader om privé-initiatieven aan te moedigen - carpooling, carsharing, ITS, enz.</li><li>• Bepaling van het herzieningskader van het vervoersplan en van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS</li><li>• Bepaling van een methode voor een impactanalyse/ kosten-batenanalyse en van haar toepassingsvoorwaarden</li><li>• Verbinding tussen trein en andere vervoersmodi</li></ul>
Overleg tussen bevoegdheidsniveaus / operatoren	<ul style="list-style-type: none"><li>• Oprichting van een uniek overlegplatform met ten minste de federale overheid, de gewesten en de vervoersoperatoren om de interactie bij de snijdingpunten van de bevoegdheden van elke actor (binnen de GEN-zone, gewestgrensoverschrijdend en tussen de gewesten) te beheren</li><li>• Nieuw leven inblazen in de bestaande overlegorganen en -mechanismen</li><li>• De link tussen de federale administraties en tussen de federale en gewestelijke administraties waarborgen</li></ul>
Toezicht, arbitrage en financiering	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beheer van de financiële arbitrage tussen de deelstaten/operatoren</li><li>• Ontwikkeling en besturing van beheersinstrumenten (beheerscontract, budget, enz.)</li><li>• Samenhang in de tijd, in de verantwoordelijkheden en in de budgettaire enveloppes voor alle vereiste projecten (masterplan) en beheer van het meerjarenprogramma waarbij de continuïteit bij elke legislatuurwissel gewaarborgd moet worden - programma op lange termijn, vertaling op middellange termijn</li></ul>

### Oprichting van een platform dat op de bestaande organen steunt en dat deze vernieuwde en versterkte governance belichaamt

Deze doelstelling zou kunnen worden gehaald op basis van de ICMIT, die wettelijk reeds bestaat.

Meer specifiek:

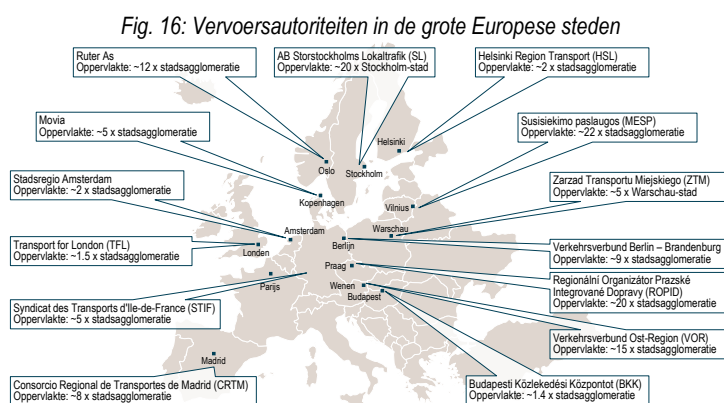
- Dit platform zou rechtstreeks of onrechtstreeks alle aspecten van de mobiliteit moeten dekken: regelgeving, fiscaliteit, financiering, investeringen (en invloed op de ruimtelijke ordening), netwerkbeheer, operaties, beheer van informatie en gegevens.
- De volgende sleutelactoren zouden bij dit platform moeten aansluiten:
  - de Staatssecretaris voor Mobiliteit;
  - de Minister bevoegd voor de infrastructuur en de telecommunicatie;
  - de bevoegde federale/gewestelijke administraties;
  - de operatoren van openbaar vervoer.
- Dit platform zou moeten voorzien in verschillende interactieniveaus:
  - tussen de deelstaten;
  - tussen de federale actoren over mobiliteitsthema's (e.g. minister van financiën, minister van overheidsbedrijven, staatssecretaris voor mobiliteit, minister van telecommunicatie);
  - tussen vervoersoperatoren.
- Dit platform moet dienen als overkoepelend orgaan en moet afgestemd worden op de andere bestaande instrumenten/organen om op gecoördineerde en coherente manier te werken en zo dubbel werk te voorkomen. De drie onderstaande organen zijn het resultaat van samenwerkingsakkoorden tussen de Gewesten of zijn eigenlijk samenwerkingsakkoorden, die de ICMIT verondersteld is te valideren voor het gedeelte mobiliteit:
  - het ECMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit) is het uitvoerend orgaan van de ICMIT voor spoorwegaangelegenheden;
  - het samenwerkingsakkoord van 1991 en het principiële akkoord van 1998 zijn de uitvoerende instrumenten van de ICMIT voor alle andere problemen van gewestgrensoverschrijdende mobiliteit, (over de weg, aanbod en structuur van het gewestelijke openbaar vervoer, enz.):
    - de ICMIT zou hun werking moeten herzien: bevestiging van een meerjarenplan (te bevestigen en te declineren bij elke legislatuurwissel), definitie van een portefeuille van projecten, bevestiging van de werkmethodes en -instrumenten, professioneel projectbeheer, enz.
- Dit platform zou zich moeten organiseren rond verschillende comités, naargelang van de effectieve coördinatie met de andere organen (zie hierboven):
  - het Executief Comité zou belast worden met de strategische coördinatie en de besluitvorming i.v.m. de mobiliteit, de infrastructuur en de telecommunicatie;
  - onder de verantwoordelijkheid van het Executief Comité, zou een operationeel comité, samengesteld uit de operatoren van openbaar vervoer en de vertegenwoordigers van de administraties, belast worden met het beheer van de emblematische projecten en hun interacties, en met de operationele coördinatie inzake tariefintegratie, vervoersplannen, verbetering van de overstapmogelijkheden en met de geïntegreerde informatie aan het publiek, enz.;
  - naargelang van de werkthema's zouden ad hoc technische comités kunnen worden opgericht om de werkzaamheden te leiden.
- Dit platform zou op termijn alle sleutelonderwerpen m.b.t. de mobiliteit moeten dekken

Onderwerp	Beschrijving
Openbare dienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definitie van het begrip van openbare dienst m.b.t. mobiliteit</li> <li>• Bepaling van de verwachte rendabiliteit van de openbare dienst - tariefbeleid (met inbegrip van kosteloosheid), dekkingsgraad, enz.</li> <li>• Invoering van het "Demand Management"</li> </ul>
Inspeling van de modi op de nieuwe aanbiedingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepaling van de beste vervoerswijze (technische en economische bespreking) naargelang van de typologie van de verplaatsingen, met aandacht voor de opeenvolgende vervoerswijzen - van de meest structurerende tot de minst structurerende wijze, (rol van de trein, rol van het openbaar vervoer, innoverende collectieve vervoerswijzen op het einde van de keten, enz.)</li> <li>• Definitie van de optimaliseringspistes bij het gebruik van de auto ("mass customization")</li> </ul>
NMBS en Infrabel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepaling van de rol van de NMBS (in verband met het bovenvermeld punt)</li> <li>• Herziening van de governance van de interactie tussen de NMBS, Infrabel en hun partners (gewestelijke administraties en vervoerders) op ten minste 5 concrete punten: herziening van het meerjareninvesteringsplan, herziening van het vervoersplan, delen van de informatie (bv.</li> </ul>

	<p>open data), beheer van infraprojecten die door de gewesten worden medegefinancierd, impactanalyse/ kosten-batenanalyse)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Definitie van de voorwaarden voor economische rendabiliteit van de lijnexploitatie</li> </ul>
Fiscaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verdeling van de ontvangsten voortvloeiend uit de autofiscaliteit</li> <li>Internalisering van de externe kosten</li> <li>Aanmoediging van het mobiliteitsbudget</li> <li>Identificatie van het evenwicht tussen de subsidiëring van de korte afstanden (&lt;5 km) en de lange afstanden (&gt; 50 km)</li> </ul>
Tariefintegratie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definitie van een geïntegreerd tariefbeleid</li> <li>Definitie van de verdeelregels voor de ritontvangsten tussen de operatoren</li> <li>Coördinatie, structuratie en industrialisatie van het gegevensbeheer</li> </ul>
Beheer van de informatiestromen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promotie van ITS in de brede zin</li> <li>Definitie van de governance van het delen van de informatie - open data, bescherming van de privacy, voorwaarden voor hun terbeschikkingstelling van de openbare vervoerders, enz.</li> </ul>
Ruimtelijke ordening	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versnelde procedure voor werken van openbaar nut</li> </ul>

We raden toch sterk aan dat dit platform zich op korte termijn op een beperkt aantal dossiers concentreert, om ze op een zichtbare wijze tot een goed einde te brengen. Bijvoorbeeld:

- o de spoorwegproblemen - de kern van het ECMM: finalisering van het GEN en duidelijke positionering van het GEN-product, ontsluiting en bediening van Brussel;
- o de gewestgrensoverschrijdende problemen: verbreding van de Brusselse ring en cohabitatie MIVB/De Lijn in het noordoosten van Brussel;
- o een grondige bezinning over onderwerpen die aan het rijpen zijn:
  - het herzieningsproces van het vervoersplan en van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS
  - de promotie van ITS
  - de ontwikkeling van de tariefintegratie - verder dan de ondersteuning van de elektronische kaartenverkoop;
  - de invoering van het demand management, zoals het thans min of meer gebeurt op energiegebied.
- Op termijn zou dit platform ook de rol van organiserende autoriteit voor de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel kunnen spelen:
  - o de GEN-zone beschikt vandaag nog niet over een organiserende autoriteit, zoals het het geval is in de andere grote Europese steden (zie fig.16) <sup>38</sup>.



- o Het is duidelijk dat in de meeste gevallen deze autoriteit een groter grondgebied dan de stad zelf dekt en dat ze dus een betere visie en coördinatie van alle vervoersmodi in en rond de stad kan waarborgen.
- o Een sterke organiserende overheid zou alle mobiliteitsproblemen behandelen (alle vervoersmodi + het openbaar vervoer) van het Brusselse verzorgingsgebied, zoals het gebeurt in talrijke Europese metropolen, die wel niet met dezelfde institutionele complexiteit kampen:

<sup>38</sup> Bron: European Metropolitan Transport Authorities

- deze autoriteit zou de mobiliteitsstrategie in deze zone bepalen voor wat betreft alle vervoersmodi;
  - in Londen bijvoorbeeld bestuurt deze autoriteit de *Transport for London (TFL)*, die instaat voor het beheer van de treinen, de metro en het bovengrondse vervoer (bus, mobiliteitsplan, gedeelde fietsen, congestie) in Groot-Londen;
  - in Nederland coördineert een agentschap voor openbaar vervoer alle operatoren op dat gebied.
- In Brussel zou deze organiserende overheid alle vormen van openbaar vervoer in de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel kunnen regelen, alsook de gedeelde voertuigen (fietsen en auto's) en het goederenvervoer. Deze autoriteit zou ook kunnen belast worden met een studie betreffende een eventuele "congestion charge" of stadstol in het gebied van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel.

**In het algemeen zijn de uitdagingen en de toepassingen van de Intelligent Transport Systems (ITS) of van de Connected /Shared Mobility sterke actiehefbomen die vandaag onvoldoende geëxploiteerd worden en die een versnelling en een coördinatie vereisen.**

De Intelligent Transport Systems (ITS) passen de communicatie- en informatietechnologieën toe op het vervoer van reizigers en goederen. Daartoe gebruiken ze computers, ingebouwde elektronische apparatuur, sensors, satellieten, enz. om het vervoer doeltreffender, duurzamer en veiliger te maken en de competitiviteit te verbeteren.

Het gaat dus werkelijk om een zeer belangrijke en doorslaggevende ontwikkeling die, gelet op de toekomstige demografische en financiële uitdagingen, een innoverende oplossing zou kunnen bieden voor de dreigende congestieproblemen. Het beheren en het delen van gigantische informatiestromen parallel aan de fysische verplaatsingsstromen, bieden het volgende:

- een betere leesbaarheid in real time van het gehele aanbod aan vervoersmiddelen, gaande van de trein tot de fiets;
- gemakkelijke deur tot deur trajecten dankzij alternatieve oplossingen in real time;
- een aanmoediging van de multimodaliteit en het opeenvolgende gebruik van de verschillende vervoersmodi - op voorwaarde dat ze kwaliteitsvol, betrouwbaar en veilig zijn;
- een gemakkelijke reservatie en betaling van de rit;
- een optimalisering van het gebruik van de auto - die grotendeels verantwoordelijk is voor de huidige congestie en verontreiniging - door over te stappen van een eigendomsmodel naar een model van betaling bij het gebruik, zodat de auto een vorm van collectief vervoer zoals een andere wordt.

Een groot aantal privéactoren spelen daarop in, maar het is ook een taak voor de overheid om een regelgevingskader en werkingsnormen vast te leggen.

Deze ontwikkeling wordt sterk aangemoedigd door de Europese Commissie die een actieplan voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen heeft uitgevaardigd en dat in Belgisch recht werd omgezet op 17 augustus 2013 <sup>39</sup>.

De Commissie heeft zes prioritaire actiepunten bepaald:

*Fig. 17: Europees ITS-beleid voor het wegverkeer*



<sup>39</sup> Belgisch Staatsblad

Dit actieplan is gericht op een versnelde en gecoördineerde invoering van intelligente vervoerssystemen op het gebied van het wegvervoer, inclusief de interfaces met andere vervoerswijzen.<sup>40</sup> Het doel is om een communautaire aanpak aan deze ITS te geven om de geografische continuïteit, de interoperabiliteit van de systemen en de standaardisatie te garanderen.

Meer in het bijzonder, in het kader van de oprichting van een governanceplatform kunnen we het volgende stellen:

- De toepassingsgebieden van ITS zijn talrijk en kunnen een grote impact op de mobiliteit hebben. Een voorbeeld is de introductie van een elektronische tolheffing met gedifferentieerde tarieven op bepaalde wegen om de verkeersvraag te beïnvloeden. Systemen i.v.m. routeplanning, dynamische routeberekeningen, steun voor eco-rijden, enz. helpen ook om de congestie en de druk van de mobiliteit te verminderen. Het concept van geïntegreerd vrachtvervoer op de "groene corridors" die de Commissie promoot, combineert verschillende vervoersmodi om milieuvriendelijkere alternatieven voor langeafstandsvervoer tussen logistieke platformen te bieden. Het gebruik van geavanceerde ITS-technologieën is onontbeerlijk om dit doel te bereiken<sup>41</sup>.
- Weinig concrete toepassingen werden tot nu toe in België ontwikkeld (e.g. gebruik van de pechstroken op de E40 en de E313, aanpassing van de toegelaten snelheid)<sup>42</sup>.
- In Finland, bijvoorbeeld, wenst de hoofdstad Helsinki in 2025 een geïntegreerd systeem voor deur tot deur vervoer ontwikkelen om het privégebruik van de auto drastisch te verminderen. Dit systeem zou een beroep doen op alle vormen van vervoer (fietsen en gedeelde auto's, veerboten, taxi's en openbaar vervoer) en zou drastisch de visie op stedelijke mobiliteit herzien<sup>43</sup>.
- Het starten van een vrijwillig plan van aanpak op federaal niveau, op basis van de door de Commissie gestelde prioriteiten, kan de ontwikkeling van een ecosysteem met betrekking tot de ITS in België en de ontwikkeling van innovatieve oplossingen voor de mobiliteit die nu nog in hun kinderschoenen zijn, boosten.

## Conclusies

De feedback die we gekregen hebben van de geraadpleegde actoren en de ervaring van andere operationele mechanismen in het buitenland - zoals in Nederland of in het kader van de grootstedelijke vervoersautoriteiten - benadrukken de noodzaak van een betere governance, in overeenstemming met de bevoegdheden van alle betrokken partijen.

Deze governance moet zich richten op:

- een pragmatische aanpak om wat reeds bestaat te optimaliseren / verbeteren / versnellen / articuleren;
- een erkenning van de coördinerende rol van de federale overheid gelet op de bevoegdheden die ze nog heeft, in het bijzonder het toezicht op de NMBS;
- een versnelde uitvoering op korte termijn van concrete en emblematische projecten om de geloofwaardigheid en de wens om samen te werken te herstellen;
- de ontwikkeling van nieuwe assen van technologische aard, om een nieuwe impuls te geven en een innovatieve dimensie bij te voeren, in vergelijking met de meer traditionele discussies rond infrastructuur of vervoersplannen.

In alle gevallen vereisen deze verschillende assen een coördinatie binnen een platform - dat door de tijd heen verschillende vormen kan nemen - en dat door de federale Staat gestuurd wordt.

---

<sup>40</sup> Europese Commissie

<sup>41</sup> Europese Commissie

<sup>42</sup> Gewestelijke vervoersplannen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

<sup>43</sup> Pers