

# CONTOUREN VAN EEN MOBILITEITSVISIE VOOR BELGIË

## Mobilisering van de regeringen rond een geïntegreerde mobiliteitsvisie

Naast de loonlastenproblematiek is het gebrek aan een vlotte mobiliteit vandaag een van de belangrijkste concurrentiehandicaps<sup>1</sup> van ons land. Daarom is het belangrijk dat we onszelf de middelen geven om de mobiliteit te verbeteren en te laten evolueren, in een streven naar competitiviteit van onze ondernemingen en met het oog op het algemeen belang (leefmilieu, veiligheid, levenskwaliteit, volksgezondheid, billijkheid, enz.).

In dit verband is de ontwikkeling van een visie die actief wordt gesteund door de verschillende overheden en stakeholders van het land meer dan ooit een noodzaak. De bedoeling van dit document is de contouren te omschrijven van een sterke, mobiliserende visie op mobiliteit die gedragen wordt door alle stakeholders en die zal leiden tot concrete acties.

## CONTEXT

De mobiliteit van personen en goederen is een sleutelfactor voor het uitwisselen van objecten, ideeën, informatie, kennis enz. Ze heeft betrekking op diverse aspecten van het dagelijks leven en is van groot belang voor de economische activiteit van ons land. De burger krijgt door de mobiliteit bijvoorbeeld toegang tot zijn werk, zijn onderwijs en zijn vrijetijdsbesteding. De logistiek van haar kant is voor de Belgische bedrijven even essentieel voor de levering van grondstoffen als voor de aflevering van hun producten. De kwaliteit van de mobiliteit, op de diverse verkeersassen (wegen over land, spoorwegen, waterwegen) is één van de cruciale criteria voor de aantrekkelijkheid van België als "logistiek gebied" (cf. *Logistics Performance Index*).

Momenteel is de mobiliteit niet optimaal georganiseerd. Files op de wegen en op het spoorwegnet zijn een groot probleem voor zowel de bedrijven als de burgers. Ze kosten de samenleving veel geld. Volgens de OESO leidt dit tot een verlies van 2% van het bbp in België. Het vervoer heeft overigens een aanzienlijke milieu-impact, aangezien het verantwoordelijk is voor 22% van de uitstoot van broeikasgassen alsook van plaatselijke verontreinigende emissies die de luchtkwaliteit verslechteren (fijnstofdeeltjes, NOx, CO, ...).

Tegen 2030 verwacht het Federaal Planbureau een flinke stijging van de vraag naar vervoer, met 11% voor de reizigers en met 44% voor de goederen. Overigens maakt de huidige budgettaire context iedere massale investering moeilijk. Dit doet vragen rijzen over het vermogen van de bestaande infrastructuur om de voorspelde toename te kunnen verwerken.

Ten slotte maakt de bevoegdheidsverdeling op het vlak van vervoer de tenuitvoerlegging van een samenhangend en efficiënt beleid op het gebied van mobiliteit ingewikkelder en moeilijker.

---

<sup>1</sup> Zelfs op de eerste plaats gemeld in de Barometer van de Belgische Attractiviteit 2014 van Ernst & Young dd 8.5.2014

## NAGESTREEFDE DOELSTELLINGEN

De voorgestelde mobiliteitsvisie moet ernaar streven een duurzame en performante mobiliteit tot stand te brengen die de sociale en economische ontwikkeling van de Belgische ondernemingen en van de burgers ondersteunt. Daartoe moet ze:

- de ondernemingen in staat stellen toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen/diensten op een efficiënte, competitieve en betrouwbare manier te leveren;
- het mogelijk maken tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de burgers in termen van toegang tot goederen, diensten, werk en sociale activiteiten / diverse vrijetijdsbestedingen, op een efficiënte, veilige manier en tegen een redelijke en verantwoorde kostprijs;
- bijdragen aan de verwezenlijking van de milieudoelstellingen en aan de verbetering van de levenskwaliteit en van de gezondheid van de burgers.

## HEFBOMEN VOOR EEN DUURZAME MOBILITEIT

Om deze doelstellingen te realiseren, kunnen een groot aantal maatregelen genomen worden. Deze zijn in dit document opgelijst in verschillende hefbomen die gegroepeerd zijn rond twee grote thema's, namelijk:

- [Maintain and upgrade our assets, fleet & services;](#)
- [Rethink our moves.](#)

De diverse beleidsmaatregelen en/of instrumenten in verband met deze hefbomen worden uitvoerig beschreven in het vervolg van het document. Deze omvatten in meer dan één opzicht concepten en oplossingen die naar voren zijn gebracht in het kader van "Smart cities", waar eveneens gefocust wordt op mobiliteit.

Het beleid dat moet leiden tot een beter concurrentievermogen van de logistieke sector in België wordt geschetst in het hoofdstuk "Towards a competitive logistics" en zal het onderwerp van een apart document uitmaken.

## MANAGE AND UPGRADE OUR ASSETS, FLEET & SERVICES

Het behoud van de kwaliteit van de bestaande mobiliteitsinfrastructuur is een basisvoorwaarde zonder dewelke de mobiliteit direct onder druk zou komen te staan. Naast dit onderhoud dienen de bestaande infrastructuur, mobiliteitsdiensten en voertuigen het voorwerp te zijn van een "upgrade", met name in termen van intelligence. De infrastructuur uitbreiden kan in een aantal gevallen eveneens noodzakelijk blijken.

### H-1. De vervoerinfrastructuur onderhouden, vervolledigen en op peil brengen

Om te zorgen voor een vlottere mobiliteit moet de wegen-, spoorwegen- en waterwegeninfrastructuur correct onderhouden, waar nodig vervolledigd en op peil gebracht worden. Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

1. De "[quick wins](#)" die het verkeer op de weginfrastructuur vlotter laten doorstromen ten uitvoer leggen. Dat kan bijvoorbeeld gaan om grondmarkeringen, enkele richtingen, verkeerslichten (groene golven) of rotondes. Eigen aan de quick wins is dat ze relatief eenvoudig en "goedkoop" toe te passen zijn in vergelijking met grote

infrastructuurwerken. Diverse documenten identificeren mogelijke quick wins op de wegeninfrastructuur, onder meer het *Mobiliteitsplan Vlaanderen*, het mobiliteitsdocument van *Brussels Metropolitan* en andere documenten van het Vlaamse gewest. Er zou eveneens een inventaris van mogelijke quick wins op de waterwegen- of spoorwegeninfrastructuur moeten worden opgemaakt.

2. [Het netwerk](#) van wegen, spoorwegen en waterwegen [in goede staat houden](#) (met inbegrip van al wat signalisatie betreft) door het invoeren van een professioneel *asset management*, in overeenstemming met de aanbevelingen van de OESO. Dit impliceert de monitoring van de essentiële infrastructuur (wegen, spoorwegen en waterwegen, bruggen, tunnels, ...), de uitvoering van strikte audits en de geregelde rapportering aan de bevoegde overheden. De invoering van KPI's, key performance indicators, die verband houden met de kwaliteit van de mobiliteit (waaronder de vlotheid en de veiligheid) moet het mogelijk maken de mobiliteit en de evolutie ervan te monitoren. Datzelfde infrastructuurnetwerk moet worden geoptimaliseerd wat de flessenhalzen betreft, door infrastructuur- of technologische oplossingen.
3. De infrastructuurnetwerken slim aanvullen (wegen, spoor- en waterwegen en kanalisaties) daar waar er sprake is van "[missing links](#)" tussen bijvoorbeeld belangrijke activiteitszones. De *missing links* van het Belgische wegennet zijn geïnventariseerd in een document van de *Belgian Road Federation* dat dateert van 2014.
4. Daar waar de omvang van de stromen dat rechtvaardigt, performante en toegankelijke [comodaliteitsplatformen](#)<sup>2</sup> opzetten of bijwerken die een efficiënte overgang van de ene vervoerswijze naar de andere mogelijk maken, zowel bij goederenvervoer als bij personenvervoer<sup>3</sup>. In het bijzonder, zorgen voor connectiviteit tussen transportroutes en vervoerswijzen (wegen, stations, havens, luchthavens, ...). De behoeften inzake verbetering en/of uitbreiding van de capaciteit van deze platformen moet verder bestudeerd worden
5. De mogelijkheid (en de gevolgen) bestuderen van de invoering van [voorbehouden rijstroken](#) voor, bijvoorbeeld, het openbaar vervoer, fietsen, deelauto's, leveringen in de stad, of andere soorten vervoer die dat rechtvaardigen ... Deze voorbehouden rijstroken en het intelligente gebruik ervan (bv.: delen met andere gebruikers op bepaalde tijdstippen van de dag) zullen vervolgens worden aangelegd als ze interessant blijken te zijn en oplossingen aanreiken voor een vlottere mobiliteit. Voorzichtigheid is hier echter geboden, gezien de kritische standpunten b.v. i.v.m. aparte busstroken<sup>4</sup>.

Het VBO heeft een studie gemaakt van de investeringen in infrastructuur, onder andere in verband met mobiliteit, die werd gepresenteerd in de Raad van bestuur van het VBO van januari 2016.

## H-2. Een slimme, flexibele en communicerende infrastructuur ontwikkelen

Een bijkomende manier om de capaciteit van de infrastructuur te vergroten, is het optimaliseren van het gebruik, onder andere via verkeersmanagement, communicatie tussen voertuigen en infrastructuur of technologieën waardoor voertuigen zich efficiënter kunnen verplaatsen (bv. dichter bij elkaar). Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

6. Een [slim verkeersmanagement](#) ontwikkelen en implementeren via het toepassen van technologische oplossingen (stoplichten die zich aanpassen aan het verkeer, moduleerbare

---

<sup>2</sup> d.w.z. die diverse wijzen van vervoer met elkaar verbinden en de overgang van de ene naar de andere vervoerswijze vergemakkelijken (efficiënte aansluiting)

<sup>3</sup> wat tevens veilige en betaalbare overstapparkings aan de ingang en in de rand van de steden omvat

<sup>4</sup> Zo zijn er in België en elders bijvoorbeeld de busstroken. Deze worden bekritiseerd door de automobilisten die gevangen zitten in de files terwijl de busstroken het overgrote deel van de tijd leeg zijn.

maximumsnelheid, ingebruikneming van meer verkeersstroken naargelang van het uur van de dag, enz.), en via het verzamelen van gegevens over de toestand van de infrastructuur en van het verkeer (*big data*). Het gebruik van deze gegevens zou vrij moeten zijn (*open data*).

7. Voor de burger: oplossingen invoeren om hem in real time personaliseerbare [multimodale informatie](#) te verstrekken over mogelijke reisroutes, de verkeersomstandigheden, de toestand van de infrastructuur (waaronder de afsluiting van wegen, vrije plaatsen in parkings), enz.
8. Voor transportbedrijven via weg-, spoorweg-, waterweg- en het luchtruim : oplossingen invoeren voor [uitwisseling van informatie in real time](#) over de verkeersomstandigheden, alternatieve mogelijkheden, de toestand van de infrastructuur, ...

### H-3.Het best aangepaste vervoersmiddel voor een traject kiezen

Zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer over lange afstanden en op trajecten met druk verkeer moet het gebruik van massatransportmiddelen (dat wil zeggen, die in staat zijn om vele personen / goederen samen efficiënt te vervoeren) gepromoot worden. Dat zal een efficiënter en energiezuiniger vervoer mogelijk maken. Omgekeerd zijn massatransportmiddelen niet gerechtvaardigd voor weinig personen / goederen. Vanuit dit oogpunt dienen verschillende transportmodi – collectief of individueel – gepromoot te worden naargelang van de intensiteit van de vervoersstromen en de trajecten. Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

9. Het [treinaanbod opvoeren](#) op assen met grote passagiersstromen (onder andere via het GEN-aanbod).
10. Na analyse, een aanbod van lichte treinen, bussen of trams ontwikkelen op middelmatig gebruikte assen. Het denkwerk zou compleet moeten gebeuren en zou de [vervanging van weinig geëxploiteerde spoorlijnen](#) door wegen die enerzijds worden gereserveerd voor bussen die van station tot station rijden en anderzijds voor eventueel andere soorten – ook private – voertuigen tegen vergoeding.
11. Het gebruik van [individuele vervoermodi](#) (wagen, carpooling, fiets, taxi, ...) [aanmoedigen op weinig gebruikte assen](#), waarbij tegelijkertijd oplossingen worden gegarandeerd voor de toegang tot minder gefrequenteerde zones. In dit verband kan een beroep worden gedaan op de diensten voor geïndividualiseerd vervoer van private bedrijven (volgens het Collecto-model in Brussel bijvoorbeeld). Een dergelijke keuze kan veranderingen in de wetgeving noodzakelijk maken, bijvoorbeeld, om taxi's de mogelijkheid te geven om meerdere haltes te maken om reizigers op te laden ("collectieve taxi's"). Uit voorbeelden uit andere landen (VK, VSA, ...) en recente studies kan worden afgeleid dat dergelijke experimenten een doeltreffende aanvulling van het openbaar vervoer vormen.
12. Voor het goederenvervoer en voor grote volumes en druk gebruikte assen het gebruik van de [waterwegen en van spoorwegen](#) aanmoedigen en een wetgevingskader opzetten dat de competitiviteit van sectoren die op die wegen opereren, ondersteunt. Parallel hiermee moet er worden gezorgd voor efficiënte en snelle oplossingen voor het overladen.

Via de comodaliteitsplatformen (cf. H-1) kunnen ondernemingen en particulieren meerdere vervoersmiddelen combineren.

#### H-4. Het voertuigengebruik optimaliseren dankzij de deeleconomie

De deeleconomie zal steeds meer een noodzaak worden voor de mobiliteit. Een dergelijke system 'mutualiseert' het gebruik van voertuigen en maakt een optimale benutting van de beschikbare plaatsen mogelijk. Ze kan een bron van jobs en economische groei zijn, op voorwaarde dat binnen een wettelijk kader wordt geopereerd (aangegeven werk versus "zwart" werk). Een aangepast wettelijk kader zou dergelijke vormen van economie moeten vergemakkelijken zonder de administratieve lasten van de ondernemingen te verzwaren.

Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

13. De [sociaal-economische en ecologische impact](#) van de deeleconomie op de Belgische economie moeten bestudeerd worden.
14. Een wettelijk kader [car sharing en ride sharing](#)<sup>5</sup> is nodig en ook voor andere vormen van deeleconomie, zonder ze daarom om ideologische redenen af te remmen.
15. [Bedrijven](#) (die in dezelfde geografische zone liggen) dienen [aangemoedigd te worden om samen te werken](#) om hun transportstromen te mutualiseren, met bescherming van de vertrouwelijkheid betreffende de vervoerde goederen. Deze samenwerking kan eveneens worden opgezet bij de verplaatsing van werknemers (pendelverkeer, carpooling, ...).

#### H-5. Vlotter en veiliger verkeer dankzij nieuwe technologieën en nieuwe voertuigconcepten

De invoering van rijhulpsystemen en een toenemende automatisering zal een efficiënter en veiliger gebruik van de bestaande infrastructuur mogelijk maken, met een vlottere doorstroming, meer capaciteit en een grotere veiligheid tot gevolg. Hetzelfde geldt voor de invoering van voertuigen die zwaardere lasten kunnen transporteren (ecocombi's). Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

16. Een [wettelijk kader te scheppen dat innovatie mogelijk maakt / aanmoedigt](#) voor diverse rijvormen (semi-automatisch rijden, afstandscontrole, adaptatieve *cruise control*, ...) en voor nieuwe types van voertuigen zoals ecocombi's. Een dergelijk kader zou het mogelijk moeten maken tests uit te voeren (met specifieke uitzondering in de wetgeving) en, na positief resultaat, een aanpassing van de wetgeving door te voeren. Dit soort openheid in de wetgeving zou een factor kunnen zijn die het land in het koppeloton plaats bij de ontwikkeling van een nieuwe economie. Ook moeten de Belgische overheden, daar waar de Europese wetgeving verschillende opties biedt (timing, maximale toegestane massa, maximumafmetingen...), streven naar een progressieve interpretatie van de regelgeving, daar waar mogelijk.

#### H-6. Het voertuigenpark "groener" maken dankzij innovatie

Technologische innovatie en verbeterde brandstoffen moeten het mogelijk maken om de voertuigenvloot (wagens, vrachtwagens, schepen, ...) schoner te maken en aldus de negatieve impact op het milieu te reduceren. Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

17. Zorgen voor een [technologische stand-bymodus](#) zodat de overheden zich snel kunnen aanpassen aan de technologische ontwikkelingen.
18. Innovatie stimuleren en [alternatieve aandrijfsystemen](#) aanmoedigen, met name om te beantwoorden aan de Europese richtlijn inzake alternatieve brandstoffen. De overheden

---

<sup>5</sup> De invoering van een wettelijk kader moet zoveel mogelijk "zwartwerk" (type Uber, Airbnb) beletten. Carsharingbedrijven als DriveNow en Car2Go werken "wettelijk", scheppen banen en betalen belasting.

zullen zich in dit verband moeten verzekeren van de aanwezigheid van voldoende laadpunten (elektriciteit, gas, waterstof) op het grondgebied. Deze "stations" blijven niet beperkt tot de weg en tot wegvoertuigen routiers (cf. spoorwegen en waterwegen).

19. De innovatie en het gebruik van [nieuwe concepten van milieuvriendelijkere voertuigen](#) (lichter, aerodynamischer, efficiënter...) aanmoedigen<sup>6</sup>.
20. Innovatie inzake [\(semi-\)automatisch rijden](#) aanmoedigen om voertuigen minder te laten uitstoten.
21. Een wettelijk kader scheppen voor het [verhogen van de maximale last en de toegestane lengte van vrachtwagens](#) (met inbegrip van de ecocombi's) op plaatsen waar de infrastructuur dat toelaat (bv.: sterkte van de bruggen).
22. De [vernieuwing van de voertuigenvloot](#) aanmoedigen om schonere voertuigen te krijgen<sup>7</sup>. Als dat verantwoord is, voorzien in sociale correcties om gezinnen met een laag inkomen niet te benadelen.

### H-7. Het aanbod en de diensten bij het openbaar vervoer verbeteren

De mobility providers, in het bijzonder de maatschappijen voor openbaar vervoer, dienen hun aantrekkelijker te worden voor de reizigers, via onder meer het aanbieden van een service van hoge kwaliteit, een grotere interoperabiliteit, een aantrekkelijke commerciële snelheid en, wanneer dat mogelijk is, het omzetten van de trajecttijd in "productieve tijd".

Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

23. [Integratie van het aanbod van de verschillende verleners van mobiliteitsdiensten](#), via een complémentariteit van de vervoersplannen en een geïntegreerde informatie.
24. In een [tariefvereenvoudiging](#) en centrale toegangspunten voor de vervoersbewijzen voorzien.
25. Een [flexibel aanbod van openbaar vervoer](#), aangepast aan de behoeften (bijvoorbeeld groter aanbod tijdens evenementen) tot stand brengen.
26. [Mogelijkheden bieden om productief bezig te zijn](#) tijdens het vervoer: internet in de trein, 'office-bus', voldoende zitplaatsen op lange afstandstrajecten, collectieve bureaus in stations van het openbaar vervoer.

### H-8. De toegang tot de stad optimaliseren

In en rond de steden zijn de verplaatsingen het talrijkst en ook het meest problematisch (opstoppingen). Daarom is het belangrijk om, op basis van concrete en objectieve gegevens, de mobiliteitsproblemen te kunnen identificeren, om vervolgens te zoeken naar oplossingen in overleg met de stakeholders. Een dergelijke aanpak zou gestandaardiseerd moeten zijn en zou moeten worden gestuurd op een hoger niveau, wat het mogelijk zou maken om, als dat het geval is, de behoefte aan en de voordelen van een standaardisatie / harmonisatie onder de aandacht te brengen (bv.: uurrooster voor nachtelijke leveringen). Iedere stedelijke ruimte is echter specifiek en kan specifieke oplossingen vereisen. Het opvolgen van de ten uitvoer gelegde plannen zou moeten gebeuren via transparante KPI's (key performance indicators), die een link zouden kunnen hebben met een publieke financiering.

---

<sup>6</sup> We merken hierbij op dat de verbetering van de huidige technologieën (energie-efficiëntie van diesel- en bezinevoertuigen) eveneens een rol speelt in de vergroening van het park.

<sup>7</sup> met name door fiscale stimuli of de toekenning van voordelen in verband met parking, toegang tot het stadscentrum etc

Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

27. [De mobiliteitsproblemen en de mogelijke oplossingen](#) die in en rond de steden dienen te worden overwogen [in kaart brengen](#) (cf. inleiding hierboven)<sup>8</sup>. Plannen ten uitvoer leggen die de in aanmerking genomen opties concretiseren.
28. Een wettelijk kader voor stille [nachtelijke leveringen](#).
29. Voldoende [parkeerplaatsen voor het laden / lossen](#) van leveringen.
30. De toegang van de burgers tot grote (overbelaste) steden ontwikkelen en/of vergemakkelijken via comodaliteitsinfrastructuur (cf. punt 4):
  - o die een kwaliteitsvolle service aanbiedt (cf. H-3 hiervoren) [rond en in de periferie van de steden](#) (auto- en fietsenparking, aanbod van openbare en private dienst, GEN) en
  - o die gekoppeld wordt aan een [aanbod van mobiliteitsdiensten](#) in de steden (wagen- en fietsenverhuur, bus/tram/metro, taxi, ....) dat de laatste af te leggen kilometers ("last miles") bestrijkt.

## RETHINK OUR MOVES

Een andere manier om de mobiliteit te beïnvloeden is om nog eens na te denken over onze verplaatsingsbehoeften. Is het niet mogelijk om aan onze behoeften te voldoen zonder of met minder verplaatsingen of nog, door ons te verplaatsen op andere momenten van de dag? In dit verband speelt de werkorganisatie een belangrijke rol.

### H-9. Een verantwoordelijke voertuigenfiscaliteit invoeren

Iedere persoon of onderneming moet zijn of haar keuzevrijheid behouden. Om aan te moedigen tot een maatschappelijk verantwoorde keuze zou de overheid de reële kosten voor het gebruik van het voertuig moeten verhalen op de gebruiker. Daartoe dient een verschuiving van de fiscaliteit naar het gebruik van een voertuig / van een infrastructuur in plaats van – bijvoorbeeld – op het bezit van het voertuig nader bestudeerd te worden. De maatschappelijke kosten in kwestie houden, onder andere, verband met:

- de gebruikte infrastructuur;
- de vervuiling;
- de congestie.

Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

31. Een [slimme fiscaliteit](#) uitrollen/veralgemenen voor alle voertuigen op de weg waarbij het te betalen bedrag afhangt van de reële determinanten van de gegenereerde collectieve kosten (met name vervuiling en congestie) – bijvoorbeeld een variabele kilometerheffing volgens het uur van de dag en de plaats, waarbij erop gelet wordt dat de fiscale en administratieve last voor de vervoersintensieve sectoren niet verzwaard wordt en rekening wordt gehouden met de internationale concurrentie waaraan onze bedrijven het hoofd moeten bieden. Het VBO, zijn sectoren en de gewestelijke werkgeversfederaties hebben een gemeenschappelijk standpunt over de kilometerheffing uitgewerkt (cf. RB-CA/2015/11 van 26/03/2015).

---

<sup>8</sup> Daar waar dat verantwoord is moet de invoering van gemutualiseerde en rendabele oplossingen voor levering in de stad (stedelijke distributiecentra met leveringsdiensten) worden overwogen, en dit in overleg met de stakeholders.

32. Het standpunt voorziet, daarmee samenhangend, in het [afschaffen/verlagen van de taksen](#) op voertuigbezit, zoals de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting.
33. De door de fiscaliteit op het transport gegenereerde [financiële middelen gebruiken om de infrastructuur en de transportdiensten te verbeteren](#).

#### **H-10. Een mobiliteitsbudget invoeren in ondernemingen om de mobiliteitskeuze van de werknemers te verruimen**

Het mobiliteitsbudget is een door de onderneming ingevoerd facultatief instrument dat de werknemer de keuze biedt uit een ruime waaier van mobiliteitsoplossingen (openbaar vervoer, leveringen aan huis, fiets, taxi, ...). Het heeft tot doel de mobiliteitskeuze van de werknemer bij zijn woon-werktraject te optimaliseren maar het kan ook andere behoeften dekken. In sommige gevallen kan het een aanvulling of zelfs een alternatief vormen voor de bedrijfswagen.

Mogelijke acties:

34. Een wettelijk kader scheppen en “best practices” inzake het [mobiliteitsbudget](#), dat, voordelig is voor de ondernemingen en de werknemers, promoten. Het VBO, zijn sectoren en de gewestelijke werkgeversfederaties hebben hierover een gemeenschappelijk standpunt (cf. Raad van bestuur van het VBO van februari 2016).

#### **H-11. Bezinning over de organisatie van de samenleving om verplaatsingen te vermijden en/of de spreiding ervan in de tijd bij te sturen**

Op afstand werken (telewerken) wordt gemakkelijker door ICT en maakt het mogelijk het aantal verplaatsingen naar het werk te beperken of deze verplaatsingen in de tijd te spreiden, waardoor verplaatsingen tijdens de spitsuren worden vermeden. Meer flexibele uurroosters in het algemeen of een verschuiving in de tijd van sommige uurroosters kunnen het ook mogelijk maken om verplaatsingen tijdens de spitsuren naar overbelaste plaatsen te vermijden.

Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

35. [Telewerk](#) aanmoedigen en faciliteren wanneer dat zin heeft (het is soms nodig culturele remmingen te overwinnen).
36. De mogelijkheden en de impact onderzoeken van een grotere flexibiliteit inzake [werkorganisatie, glijdende werktijden, of nieuwe vormen van arbeid](#) (bv.: gebaseerd op prestaties, niet op gepresteerde uren).
37. De mogelijkheid onderzoeken om de [openingsuren van scholen en van crèches](#) aan te passen om een grotere spreiding in de tijd van de verplaatsingen mogelijk te maken. Tegelijk de flexibiliteit op het vlak van uurroosters in de ondernemingen onderzoeken (punt hierboven).

#### **H-12. Het aantal verplaatsingen beperken dankzij nieuwe technologieën**

De nieuwe technologieën en economische modellen maken het mogelijk het aantal verplaatsingen dat noodzakelijk is om goederen of diensten thuis of op het werk te leveren, te beperken. Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

38. Het gebruik van efficiënte [communicatiemiddelen](#) (teleconferentie, ...) promoten.
39. De positie van België in de [e-commerce](#) opvolgen en bijsturen, waardoor het aantal verplaatsingen van particulieren wordt verminderd en tegelijk wordt gerekend op een optimalisering van de leveringen van goederen (cf. Raad van bestuur van het VBO van maart 2015, die een dringende oproep deed tot meer flexibiliteit om de logistieke activiteiten die de



e-commerce efficiënt ondersteunen mogelijk te maken en ook nieuwe technologieën, zoals de onlinesupport, mogelijk te maken) te kunnen organiseren.

40. De administraties ertoe aanzetten om diensten van het type [e-government](#) nog verder te ontwikkelen, om de behoefte om zich te verplaatsen te verminderen.
41. Innovatie in vormen van [dienstverlening/thuislevering](#) faciliteren (bv.: technische bijstand op afstand voor een computer, een verwarmingsketel...).

### H-13. De ruimtelijke ordening herdenken om verplaatsingen korter te maken

De ruimtelijke ordening heeft een niet te verwaarlozen impact op de verplaatsingen van burgers en ondernemingen. Ze moet op die manier herdacht worden dat verplaatsingen worden beperkt en/of ingekort:

- door de verwevenheid en de nabijheid van de activiteiten (werken, wonen, handel) in zones van beperkte omvang te bevorderen;
- door het "Transit Oriented Development"-principe toe te passen, dat erin bestaat activiteitencentra en dichte kernen te ontwikkelen rond de multimodale toegangspunten en langs transportassen.

Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

42. Bij ieder [nieuw stedenbouwkundig project](#) rekening te houden met de mobiliteitsaspecten.
43. De [bouw](#) van vastgoed-/stedenbouwkundige projecten [nabij de lijnen van het openbaar vervoer](#) en in gemengde zones te bevorderen<sup>9</sup>.
44. [De verwerving van terreinen met een goede verbinding met transportassen](#) (waterloop, spoorweg) door vervoersintensieve ondernemingen [in de hand werken](#). Andere keuzecriteria voor de locatie een van een onderneming kunnen echter doorslaggevend zijn, bijvoorbeeld de nabijheid van grondstoffen.

### H-14. Burgers en ondernemingen bewust maken en juiste keuzes aanmoedigen

Het is belangrijk burgers en ondernemingen bewust te maken en correct te informeren op het gebied van mobiliteit / logistiek en ook over de impact van hun keuze. Hierdoor kunnen zij een doordachte keuze maken inzake transport. Maatregelen die daarvoor nodig zijn:

45. De burger in real time [multimodale informatie](#) verstrekken over de vervoersmogelijkheden die hij ter beschikking heeft.
46. De werknemer een keuze bieden uit [verschillende mogelijke vervoerswijzen](#) en daarover volledige informatie verschaffen (cf. mobiliteitsbudget).
47. [Logistieke consultants](#) aanstellen die de ondernemingen helpen om de optimale logistieke oplossingen te vinden, ook bij de keuze van een locatie.

---

<sup>9</sup> De preferentiële verlening van bouwvergunningen is één van de instrumenten waarmee kan worden meegewerkt aan het verwezenlijken van deze doelstelling.

## TOWARDS A COMPETITIVE LOGISTICS

De hefboomen in verband met "Maintain and upgrade our assets, fleet & services" en "Rethink our moves" behandelen vraag- en aanbodaspecten. Daarnaast heeft ook de aantrekkelijkheid van België op logistiek gebied een impact op de mobiliteit en op de economische activiteit van ons land.

Er zal een specifiek document worden opgesteld om de acties te identificeren die dienen ondernomen te worden om te zorgen voor een Level Playing Field voor België in dit domein. Hier zullen onder andere aan bod komen: de kosten die door de sector worden gedragen, de arbeidsmarkt, de organisatie van de markt voor vrachtvervoer per spoor en via de waterwegen, de innovatie en andere competitiviteitsaspecten in de logistieke keten. Ook grensoverschrijdende aspecten zullen ter sprake komen.

## GOVERNANCE (H-15)

De invoering van de diverse hefboomen en beleidsmaatregelen inzake mobiliteit maakt een sterke coördinatie noodzakelijk tussen het federale en het gewestelijke beleid (en in een aantal gevallen zelfs het gemeentelijke beleid), aangezien iedere speler zijn eigen bevoegdheden heeft. De beleidsmaatregelen die een impact hebben op de mobiliteit zijn ruim en raken eveneens het beleid inzake ruimtelijke ordening, het sociale en het fiscale beleid en het beleid inzake de arbeidsorganisatie, ...

Wat valt er te zeggen van het geval van actiepunt 10, volgens welke bussen (gewestelijke bevoegdheid), als dat economisch verantwoord is en op bepaalde voorwaarden, treinen (federale bevoegdheid) zouden moeten kunnen vervangen<sup>10</sup>? Om goede maatschappelijke keuzes te maken, los van het betrokken bevoegdheidsniveau, is het belangrijk:

48. De acties van de regeringen in te passen in een [interfederaal mobiliteitsplan](#) dat wordt opgesteld om alle spelers te mobiliseren rond een gemeenschappelijke en gecoördineerde mobiliteitsvisie.

Een aantal noodzakelijk acties vergen geld en personeel. In dat verband kunnen de noodzakelijke investeringen komen:

- van de budgetten die thans voorzien zijn en die moeten blijven voortbestaan en op peil gehouden;
- van nieuwe aan de mobiliteit verbonden financiële stromen, zoals de kilometerheffing, waarvan de ontvangsten zouden moeten dienen voor investeringen in de infrastructuur;
- van nieuwe financieringswijzen waarbij de privésector wordt betrokken (PPP's, tolheffing op geprivatiseerde baanvakken, ...); deze zouden moeten bekeken worden en zouden, als het belang en de efficiëntie ervan is aangetoond, ten uitvoer moeten worden gelegd.

Om de financiering van de investeringen te verzekeren, moet het volgende gebeuren:

49. Een [inventaris opmaken van de financieringsbehoeften op korte, middellange en lange termijn](#). Een identificatie van de [financieringsbronnen](#) die deze behoeften dekken, is eveneens vereist.

Ten slotte moet worden vastgesteld dat de effectieve controle van de wetgeving niet altijd optimaal verzekerd is. Daarom moet men:

---

<sup>10</sup> en dat zonder te spreken van een mogelijke huidige concurrentie, in bepaalde gevallen, tussen trein en bus

50. Zich verzekeren van de [effectieve controle](#) van de ten uitvoer gelegde regelgeving, waardoor iedere free-rider vermeden wordt.

## CONCLUSIES

De mobiliteit in ons land is een essentiële uitdaging die een sterke reactie vanwege de verschillende overheden van ons land vereist. Veranderingen, die met voldoende durf dienen te worden bekeken, zijn onontbeerlijk maar moeten worden uitgevoerd binnen een gemeenschappelijke, sterke en mobiliserende visie. Zoals bij iedere visie en iedere verandering, zullen er kansen worden gecreëerd. Het is aan de overheden om een kader aan te reiken dat tegelijk de nagestreefde doelstellingen haalt en onze ondernemingen in staat stelt te bloeien, ongeacht of dat gebeurt via nieuwe activiteiten (innovatie) of via bestaande activiteiten die profiteren van een vernieuwde mobiliteit.

**Het VBO en zijn partners roepen de federale regering en de gewestregeringen<sup>11</sup> op om zich te scharen rond een pact, een gemeenschappelijke, sterke en mobiliserende visie op mobiliteit. Deze visie moet hard worden gemaakt in een actieplan.**

**Time to act now! ■**

---

<sup>11</sup> samen met de grote steden wanneer dat relevant blijkt te zijn