

'We moeten uit de Vlaamse ruit breken'

Professor Georges Allaert pleit voor omslag

DUURZAME MOBILITEIT in Vlaams mobiliteitsbeleid

BART VAN MOERKERKE

"Een zesde, zevende of achtste rijstrook richting Zaventem zal niets oplossen. Als we werk willen maken van duurzame mobiliteit zullen we onze activiteiten moeten deconcentreren. Dat zal niet enkel het fileprobleem voor een groot stuk oplossen. Je zal zuurstof geven aan de Vlaamse ruit en de grote steden, en er de leefbaarheid verhogen." De Gentse professor Georges Allaert pleit voor een omslag in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Professor Georges Allaert doceert ruimtelijke economie en ruimtelijke planning aan de UGent en is directeur-diensthooft van de afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning van de vakgroep Civiele Techniek van de faculteit Ingenieurswetenschappen. Hij is, sinds de oprichting in 1999, ook voorzitter van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IDM). Het instituut bracht bijna tien jaar geleden verschillende onderzoeksgroepen aan de Gentse universiteit samen. Ingenieurs, ruimtelijke planners en ontwerpers, economen, sociologen begonnen samen op een geïntegreerde manier na te denken over en te werken aan duurzame mobiliteit, als één van de centrale elementen van duurzame ontwikkeling. Op 12 december 2008 organiseerde IDM in Gent het congres 'Duurzame mobiliteit in Vlaanderen, de leefbare stad'. Reden genoeg om de professor op te zoeken voor een stand van zaken.

De eerste vraag ligt voor de hand. Wat verstaat u onder duurzame mobiliteit?

"Duurzame mobiliteit is veel meer dan de mobiliteit van personen en goederen, ze neemt ook andere elementen mee zoals leefmilieu, ruimtelijke ordening, economie, technologie. Essentieel is dat je het drieluik voertuig, infrastructuur en mens geïntegreerd bekijkt. De Lange Wapper in Antwerpen bijvoorbeeld is een verhaal van auto's, maar het is meer dan dat. Je moet ook de mens en het hele maatschappelijke veld achter het project krijgen. Wij kunnen als wetenschappers wel zeggen dat een mobiliteitsproject duurzaam is, als de mens en de maatschappij het anders zien, komen we tot een botsing."

is, maar als de mens en de maatschappij het anders zien, dan komen we tot een botsing. Daarom is het duidelijk dat de Lange Wapper de toets van duurzame mobiliteit niet doorstaat. Eén van de elementen van het drieluik, namelijk de mens, is onvoldoende meegenomen. Er werd onvoldoende van onderuit gewerkt.

Het drieluik voertuig, infrastructuur, mens is ingebed in een klavertje vier. Grafisch wordt dat meestal voorgesteld als een driehoek middenin en verbonden met de hoeken van een vierkant. Op die



Foto: Peter Van Hoof

Professor Georges Allaert: "Bij een mobiliteitsproject moet je ook de mens en het hele maatschappelijke veld mee krijgen. Wij kunnen als wetenschappers wel zeggen dat een mobiliteitsproject duurzaam is, als de mens en de maatschappij het anders zien, komen we tot een botsing."



"We hebben het dichtste netwerk van wegen, sporen en waterwegen ter wereld maar we doen er veel te weinig mee. We denken niet of onvoldoende na over overslagfuncties, over co-modaliteit."

hoeken vind je de elementen energievriendelijk, sociaal vriendelijk, economisch vriendelijk en ecologisch vriendelijk. Energievriendelijk heeft natuurlijk in de eerste plaats betrekking op het element voertuig, het voertuig dat clean en zuinig moet zijn. Sociaal vriendelijk heeft betrekking op verkeersveiligheid maar ook op de betrokkenheid van mens en maatschappij. Ecologisch vriendelijk gaat over de kwaliteit van het leefmilieu, over het lawaai, het fijn stof, de leefbaarheid. Duurzame mobiliteit ten slotte is ook economisch vriendelijk, ze zorgt voor toegevoegde waarde, ze brengt efficiënte oplossingen aan. De vier onderdelen zijn even belangrijk, je moet invulling geven aan die vier bouwstenen vooraleer je van duurzame mobiliteit kan spreken. Dit schema van het drieluik in het klavertje vier is internationaal aanvaard in de wetenschappelijke wereld. Die elementen komen altijd terug als het over duurzame mobiliteit gaat."

Wordt dit wetenschappelijke concept ook door de politiek opgepikt en in de praktijk gebracht?

"In België en Vlaanderen zeker niet. Hier wordt nog altijd in gespreide slagorde aangetreden. Mobiliteit is verkaveld over heel veel verschillende ministers, ze houden allemaal op hun deeldomein rekening met mobiliteit. De minister van Ruimtelijke Ordening is er mee bezig, de minister van Mobiliteit, de minister-president heeft veel bevoegdheden die met mobiliteit te maken hebben zoals de havens, de visserij, de landbouw. In sommige beleidsnota's valt de term duurzame mobiliteit wel, maar de invulling heeft altijd maar oog voor een deelaspect. Een holistische, geïntegreerde visie ontbreekt."

Hoe kunt u dat oplossen? De minister van Duurzame Mobiliteit moet dan toch een superminister zijn?

"Je kan toch niet beweren dat havens niets met mobiliteit te maken hebben. Of landbouw en het vervoer van goederen dat daarmee gepaard gaat. Maar die bevoegdheden zitten wel niet bij de minister van Mobiliteit. Je kan het toch niet over openbaar vervoer hebben zonder ook het wonen en het werken te bekijken. En je kan toch niet spreken over het goederenvervoer over de weg zonder dat samen te bekijken met het transport over het water of via het spoor.

"Voor duurzame mobiliteit en duurzame logistiek hebben we, net als voor klimaat en onderwijs, ministers nodig die over de verschillende beleidsdomeinen heen werken. Je kan toch niet met mobiliteit bezig zijn zonder naar de havens te kijken, of de landbouw en het vervoer van goederen dat daarmee gepaard gaat."

Dus ja, we hebben een minister van Duurzame Mobiliteit nodig en ja, dat zal een heel belangrijke minister zijn. We zijn echt toe aan een hermodulering van het hele beleidsveld. Dit zou ik graag meegeven aan de politici die straks de nieuwe Vlaamse regering vormen: het is het moment om drie, vier, vijf thema's naar voren te schuiven die je wil oplossen, waar je als Vlaamse overheid op mikt. Eén van die prioritaire thema's is zonder enige twijfel duurzame mobiliteit. Een ander thema is duurzame logistiek. Een ander

onderwijs en creativiteit. Nog een andere minister moet klimaat opnemen vanuit een holistische visie over de verschillende beleidsdomeinen zoals we ze nu kennen, heen.

Dat vraagt een totaal andere invulling van een ministerpost dan vandaag, een horizontale invulling en niet een verticale. In de Scandinavische landen wordt er over nagedacht om naar die meer holistische portefeuilles te gaan. Maar Vlaanderen moet zijn eigen model maken geënt op zijn eigen kwaliteiten. En wat mij betreft, is de suburbanisatie van Vlaanderen geen probleem maar een kwaliteit. We hebben geen megasteden maar wel veel kleine steden en gemeenten. Dat is een eigenheid die we moeten gebruiken. We hebben het dichtste netwerk van wegen, sporen en waterwegen ter

wereld maar we doen er veel te weinig mee. Het is echt hoog tijd dat we de bevolking tonen dat we werk maken van duurzame mobiliteit en dat we onder meer het fileprobleem echt willen aanpakken. Ik zeg niet dat duurzame mobiliteit een antwoord zal bieden voor alle files, maar ze zal wel toelaten de files uit elkaar te halen. Dat zou al een grote stap zijn."

Wat bedoelt u met de files uit elkaar halen?

"Tachtig procent van het fileprobleem zit in de Vlaamse ruit. Als je de zaken vanuit duurzame mobiliteit bekijkt, spreekt het voor zich dat we de concentratie in de ruit moeten verminderen en verleggen naar de randen. Van gebundelde concentratie moeten we naar gebundelde deconcentratie. Precies door het gesuburbaniseerde patroon van Vlaanderen is dat ook mogelijk, je kunt het gewicht voor een deel verschuiven van het centrum naar de randen. Ik heb altijd gezegd dat het Limburgs kruis met de IJzeren Rijn een belangrijk punt is, net als de ontwikkelingen in de regio Kortrijk-Rijsel.

In plaats van een zesde, zevende of achtste extra rijstrook in de ruit aan te leggen, moeten we de activiteiten deconcentreren. Dat zal niet enkel het fileprobleem voor een groot stuk oplossen. Je zal zuurstof geven aan de ruit en de grote steden, en er de leefbaarheid verhogen. Mensen zullen dichterbij huis kunnen werken, wat sociaal-maatschappelijk goed is. Je zal niet enkel economische toegevoegde waarde creëren voor het centrum maar ook buiten de ruit. Je zal het openbaar vervoer versterken in Limburg, in Kortrijk, in de Westhoek. Die aanpak heeft veel voordelen. Ik geloof rotsvast in het model van Vlaanderen als urban field, het stedelijk veld van de kust tot Limburg. Zal dat veel geld kosten? Neen, we hebben niet meer budgetten nodig, we moeten ze alleen verleggen. Die achtste rijstrook leggen we niet aan want die zal toch niets oplossen."

Is dat een realistische piste?

"We staan voor de cruciale keuze tussen een geïntegreerde of een sectorale aanpak. Willen we voortdoen met het oplossen van het wegverhaal met wegen, met het spoor apart te bekijken van het water en de wegen, of willen we het verhaal van duurzame mobiliteit echt helemaal opentrekken en weg, water en spoor samen bekijken, niet in de Vlaamse ruit alleen maar in heel Vlaanderen? Ik spreek dan over grids, een soort raster dat je over Vlaanderen legt. Je gaat dan bekijken wat er in Kortrijk is aan weg, spoor en water. En wat in Lommel of Oostende? Wetenschappelijk hebben we die oefening al gemaakt, het is een perfect haalbare optie. Als we ze willen. Nog eens, als we weg, spoor en water samen bekijken, heeft Vlaanderen het meest fijnmazige infrastructuurnetwerk ter wereld. Maar we gebruiken dat netwerk niet. We denken niet of onvoldoende na over overslagfuncties, over co-modaliteit."

Moeten we afstappen van het idee van de modal shift?

"Modal shift is een belangrijk gegeven maar je kan er maar echt werk van maken als je eerst zorgt voor co-modaliteit, als je ervoor zorgt dat de modi op elkaar aansluiten. Op sommige plaatsen liggen die modi maar enkele honderden meter van elkaar, maar we zien de mogelijkheden niet omdat we alles apart bekijken. Met een paar miljoen euro kunnen we er weg, water en spoor samenbrengen. Als we dat per gebied, over heel Vlaanderen, bekijken zullen sommige plaatsen meteen naar voren komen. Lommel bijvoorbeeld springt er zeker uit. De IJzeren Rijn wordt altijd gezien als een spoorverhaal en niet in combinatie met de wegen en het water in de omgeving. De discussie over co-modaliteit moet nog beginnen. Als de volgende Vlaamse regering ze niet oppikt, vraag ik me af wanneer het wel zal gebeuren."

Op het congres van 12 december in Gent zei u dat Vlaanderen geen top tien heeft van infrastructuurwerken die het wil realiseren.

"Neen, er zit geen continuïteit in het beleid. De ene minister wil een project realiseren in de regio van zijn afkomst, de volgende in de regio waar hij vandaan komt. Dat zou moeten gedaan zijn. Als we uitgaan van co-modaliteit, dan kunnen we zo'n top tien wel vastleggen. En dan kunnen we die tien projecten in een master-

"Er zit geen continuïteit in het beleid. Ministers willen altijd een project in de regio waar ze vandaan komen. Dat zou moeten gedaan zijn. Als we uitgaan van co-modaliteit moeten we een top tien van infrastructuurwerken vastleggen die we de volgende vijf of tien jaar willen realiseren."

plan vatten dat we de volgende vijf of tien jaar willen realiseren. Dan is het voor iedereen duidelijk waar we heen willen. Ik ben volgende maand uitgenodigd in de commissie Infrastructuur en Mobiliteit van het Vlaams parlement. Ik ben gevraagd om mijn mening te geven over de Seine-Schelde West. Ik ben niet tegen de waterwegen, laat dat duidelijk zijn, maar de Seine-Schelde West staat niet in mijn top tien. Er zijn projecten die veel belangrijker zijn in het kader van de co-modaliteit. Laat ons eerst maar de Seine-Schelde doen en dan zien of de Seine-Schelde West nodig is. Ik kan nu al voorstellen dat mij zal verweten worden dat ik tegen

Zeebrugge ben maar dat klopt niet. Neen, Zeebrugge heeft veel meer dan aan de Seine-Schelde West behoefte aan het spoor om het hinterland te bereiken.

In het proces van de opmaak van het eerste ruimtelijk structuurplan Vlaanderen hebben we voorgesteld om een industrieel spoor aan te leggen van Zeebrugge over Zelzate naar Antwerpen, langs de A11-N49. Zeebrugge heeft die spoorlijn nodig met het oog op het containertransport. Bovendien laat de lijn toe om één havennetwerk uit te bouwen in Vlaanderen. Het is een goedkoop project dat snel realiseerbaar is en dat zeker zou renderen. Wat is er gebeurd? De spoorlijn is op het laatste nippertje geschrapt. Dat is werkelijk onbegrijpelijk. Ik noem die spoorlijn de IJzeren Rijn West. Samen met de IJzeren Rijn Oost zou ze het Ruhrgebied, Antwerpen én Zeebrugge met elkaar verbinden. Dat is zeker één van mijn top-tienprojecten."

We zijn nu op weg naar een mobiliteitsdecreet. Het is duidelijk dat u vindt dat het veel verder moet gaan dan het mobiliteitsplan.

"Ik vind het goed dat er een decreet komt. Dat zorgt voor meer rechtszekerheid en het is beleidsmatig sterker. Dat hebben we ook gezien bij het decreet ruimtelijke ordening. Nu moeten we die twee decreten in elkaar schuiven, ze staan nog te los van elkaar. Als we het mobiliteitsdecreet goed willen doen, zullen we alle kennis in Vlaanderen moeten mobiliseren, wetenschappelijke kennis van alle hogescholen en universiteiten, maar ook administratieve knowhow en beleidsmatige kennis. We zullen er ook moeten voor



Foto: Peter Van Hoof

"We staan voor een cruciale keuze: blijven we weg, water en spoor apart bekijken of trekken we het verhaal van duurzame mobiliteit helemaal open en bekijken we de drie elementen samen, in heel Vlaanderen?"

zorgen dat het decreet uitgevoerd wordt, we hebben dus een echt management-mobiliteitsplan nodig. Dat wordt een grote uitdaging voor de volgende regering. Ik kan alleen maar hopen dat we mobiliteit niet weer zullen verkavelen over verschillende ministers want dan komt er niet veel van duurzame mobiliteit in huis."

Hoe ziet u dat managementplan en de uitvoering van de tien topprojecten?

"Voor het bijeenbrengen van het kapitaal en het realiseren van die grote projecten zullen we gebiedsgericht moeten werken. We zullen territoriale holdings moeten oprichten. In zo'n regionale holding zitten Vlaanderen, de provincie, de gemeenten en de privésector. Ook de privésector moet meedoen en mee betalen. De lokale besturen en groepen spelen in die holdings een grote rol. De input moet voor een groot stuk van hen komen omdat zij de lokale situatie het best kennen. Eigenlijk moeten we komen tot een soort co-makership van duurzame mobiliteit. Besturen en groepen op alle niveaus zullen er samen moeten aan werken. Ze zullen de bevolking moeten kunnen tonen dat de projecten die ze naar voor schuiven de kwaliteit van het leven zullen verbeteren.

Ik ben geen tegenstander van infrastructuurwerken, ik ben het wel niet eens met de manier waarop ze vandaag tot stand worden gebracht, top-down. De onderliggende netwerken moeten een stem krijgen. Als zou blijken dat een achtste rijstrook aanleggen richting Zaventem een goed project van duurzame mobiliteit is, dan ben ik de eerste om er mijn schouders onder te zetten. Ik begrijp wel dat die nieuwe aanpak moeilijk ligt omdat de Vlaamse politici een stuk bevoegdheid en verantwoordelijkheid moeten delegeren. Dat is een revolutie. Maar het kan wel. Kijk

maar naar Zwitserland. Zonder de steun van de lokale bevolking komt daar nergens een nieuw skistation, al staat de minister van Toerisme op zijn kop. De vraag is of wij rijp zijn om de sprong te wagen."

Zijn er al voorbeelden van die gebiedsgerichte aanpak op het vlak van mobiliteit?

"Eigenlijk is de BAM, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, zo'n territoriale holding die bezig is met gebiedsontwikkeling. Het probleem is dat ze onvoldoende aandacht heeft voor de maatschappelijke dimensie. De BAM neemt enkel het technologische en economische deel van het vierluik mee. Als ze er in zou slagen met de bevolking overeen te komen, dan ben je er. Een geheroriënteerde BAM zou dus mee kunnen doen in het proces van de realisatie van de Antwerpse projecten in mijn top tien. Het kan echt wel, we moeten niet meer van nul vertrekken."

Om de knowhow in Vlaanderen uit te bouwen pleit u voor een masteropleiding duurzame mobiliteit. Hoe ziet u dat?

"Ik sta niet alleen met mijn pleidooi. Luc Van den Bossche brak op het congres een lans voor de masteropleiding. De volgende Vlaamse regering zou er een budget moeten voor uittrekken. Wij zouden volgend jaar een ontwerp van de opleiding klaar moeten hebben. Het is duidelijk dat Gent dit niet alleen zal kunnen. We zullen alle kennis van de verschillende universiteiten en hogescholen moeten mobiliseren en bundelen. Ook op wetenschappelijk vlak moeten we stoppen met het verkavelen van de kennis in allerlei instituten en institutjes. Pas als we allemaal samenwerken kunnen we op het volledige vierluik van duurzame mobiliteit inzetten."

"Besturen en groepen op alle niveaus zullen de komende jaren samen moeten werken aan duurzame mobiliteit. Ze zullen de bevolking moeten kunnen tonen dat de projecten die ze naar voor schuiven de kwaliteit van het leven zullen verbeteren."

Trefwoorden: co-modaliteit, duurzame mobiliteit, educatie, goederenvervoer, IJzeren Rijn, infrastructuur, Lange Wapper, mobiliteitsdecreet, mobiliteitsmanagement, modal shift, Seine-Schelde West, verkeersdrukte.

KORT

Gouverneur De Witte pleit voor 100 km/uur op Brusselse ring

Gouverneur van Vlaams-Brabant Lodewijk De Witte stelt voor om tijdens de daguren op de Brusselse ring en op de toewoerwegen, zoals de E314 en de E40, de maximumsnelheid terug te brengen tot 100 km/uur. De Witte lanceert zijn voorstel naar aanleiding van het smogalarm op een aantal Belgische autosnelwegen rond eindejaar. Toen werd de snelheid beperkt tot 90 km/uur. Volgens de gouverneur is de lagere snelheid een zegen voor de gezondheid en het milieu. "Een algemene snelheidsverlaging en een gelijkmatiger rijgedrag levert tot vijftien procent minder uitstoot van fijn stof op", zegt hij. Ook de mobiliteit en de verkeersdoorstroming is gebaat bij een verlaging van de maximumsnelheid. De Witte oproep lokt uiteenlopende reacties uit. Vlaams minister van Openbare Werken Hilde Crevits kondigde aan dat de snelheidsbeperking onderzocht wordt door de afdeling Wegen en Verkeer. (Bron: De Standaard, 13 januari 2009)

Gratis rijopleiding voor vrije begeleiders

De vrije begeleiders van 5.000 leerling-bestuurders krijgen een gratis opleiding van een drietal uur in de rijsschool. Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt trekt 800.000 euro uit voor dit proefproject, dat in het voorjaar van start gaat. De 5.000 geselecteerde leerling-bestuurders zullen na drie maanden een proefexamen kunnen afleggen. Daarna kunnen ze hun vaardigheden nog bijspijkeren voordat ze, ook weer gratis, het praktisch rijexamen afleggen. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde zal het project coördineren. Als het proefproject positief geëvalueerd wordt, wil Van Brempt het veralgemenen.