



Tijdens de Europese Week van de Mobiliteit deelt het OCW elke dag zijn visie op 5 uitdagingen inzake mobiliteit in België. Ontdek ze hier.

Uitdaging 1 - Verplaatsen is een middel, geen doel

Mobiliteit is geen behoefte op zich, maar een middel om toegang te krijgen tot iets anders. We verplaatsen ons om naar het werk of naar school te gaan, boodschappen te doen of mensen te ontmoeten. Kortom: als deze activiteiten niet zouden bestaan, dan zou een groot deel van de verplaatsingen wegvallen. Dit is het concept van de onderliggende kwestie uit de transporteconomie dat op mobiliteit van toepassing is.

De belangrijkste consequentie is dat de mobiliteitsvraag afhankelijk is van de organisatie van activiteiten. Verplaatsingen zijn dus rechtstreeks verbonden met de locatie van woningen, jobs, winkels, scholen en diensten, en elke wijziging in de ruimtelijke ordening beïnvloedt de mobiliteitsbehoeften. Zo leidt verspreide verstedelijking tot meer gemotoriseerde verplaatsingen dan een compacte stad.

Het vervoersbeleid mag er dan ook niet alleen op gericht zijn het aanbod te vergroten of nieuwe infrastructuur aan te leggen, maar moet ook de oorzaken van verplaatsingen aanpakken: de ruimtelijke spreiding van activiteiten, telewerk, de nabijheid van diensten, functiemenging of flexibele uurroosters. Mobiliteitsbehoeften zijn ook sterk verbonden met ruimtelijke en temporele dimensies, met name met de spitsuren die ontstaan door de concentratie van activiteiten. Minder verplaatsingen is dan ook niet noodzakelijk negatief: de belangrijkste doelstelling moet zijn de toegankelijkheid tot jobs, diensten en vrijetijdsactiviteiten te verbeteren, met minder afgelegde kilometers, lagere kosten en minder milieueffecten.

Tot slot hebben demografische en sociale uitdagingen een impact op de Belgische samenleving: de vergrijzing van de bevolking, de toenemende kwetsbaarheid van bepaalde huishoudens, het minder prioritair worden van het behalen van een rijbewijs voor jongeren, de diversificatie van de samenstelling van huishoudens en van leef- en gewoonten...

Conclusie: *mobiliteit moet meer worden benaderd vanuit de behoeften van alle gebruikers dan vanuit de infrastructuur zelf.*

Uitdaging 2 - Nog te veel doden en gewonden op onze wegen

Onlangs meerdere decennia van preventiebeleid en een algemene vooruitgang slaagt België er niet in de ambitieuze doelstellingen voor het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden te bereiken.

De recente resultaten blijven matig:

- de vooruitgang vertraagt;
- bepaalde categorieën kwetsbare weggebruikers blijven bijzonder blootgesteld;
- risicogedrag (te hoge snelheid, afleiding door smartphones, alcohol- en druggebruik) blijft een aanzienlijk aantal ongevallen veroorzaken;
- de vergrijzing van de bevolking en de opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit maken het beheer van verkeersrisico's complexer;
- veranderingen in verplaatsingswijzen beïnvloeden de waargenomen resultaten, die kunnen verschillen naargelang men het individuele risico of het totale aantal slachtoffers analyseert.

Conclusie: *verkeersveiligheid moet dan ook een absolute prioriteit blijven van het overheidsbeleid. Benaderingen die geïnspireerd zijn op Vision Zero en het Safe System, gebaseerd op het principe dat geen enkel verkeersslachtoffer aanvaardbaar is en dat verkeersveiligheid ieders verantwoordelijkheid is, moeten de Belgische strategieën voor 2030 en 2050 verder blijven structureren.*

Uitdaging 3 - Het wegvervoer voedt de klimaatverandering en ondergaat er de gevolgen van

In België zijn transportactiviteiten verantwoordelijk voor een belangrijk aandeel van de uitstoot van broeikasgassen, voornamelijk door het grote aandeel van het wegvervoer in het personen- en goederenvervoer. De klimaattransitie vereist daarom een snelle vermindering van de uitstoot, een geleidelijke elektrificatie van het wagenpark, de ontwikkeling van actieve mobiliteit, een modal shift waar mogelijk en, meer algemeen, een betere energie-efficiëntie van het volledige transportsysteem.

Maar de wegsector is niet alleen een bron van uitstoot: hij wordt ook rechtstreeks blootgesteld aan de gevolgen van de klimaatverandering. Hevige regenval, overstromingen, hittegolven, droogteperiodes en instabieler vries-dooicycli verzwakken wegverhardingen, bruggen, tunnels, taluds, drainagesystemen en veiligheidsvoorzieningen. Deze fenomenen kunnen de degradatie van materialen versnellen, putten veroorzaken, de levensduur van infrastructuur verkorten, de onderhoudskosten verhogen en de continuïteit van essentiële diensten verstoren, waaronder hulpdiensten, logistiek en woon-werkverkeer.

De uitdaging bestaat er dan ook in om milieudoelstellingen, sociale toegankelijkheid, economische concurrentiekracht en veerkracht van infrastructuur met elkaar te verzoenen. Een modern wegenbeleid kan zich niet langer beperken tot het achteraf herstellen van schade: het moet op risico's anticiperen, de kwetsbaarheden van het netwerk prioriteren en klimaatadaptatie integreren vanaf het ontwerp, de renovatie en het onderhoud van wegen. Dit vereist een verschuiving van een hoofdzakelijk curatieve aanpak naar een echt preventief beheer van het wegpatrimonium.

Verschillende pistes kunnen deze veerkracht versterken. Eerst en vooral moeten we een beter inzicht krijgen in de toestand van het netwerk dankzij regelmatige inspecties, gedeelde databanken, sensoren, geautomatiseerde metingen en voorspellende tools waarin klimaatscenario's worden geïntegreerd. Vervolgens moeten ontwerp- en onderhoudsnormen evolueren: materialen die beter bestand zijn tegen hitte en vries-dooicycli, waterdoorlatende verhardingen, een beter beheer van regenwater, versterking van kwetsbare kunstwerken, bescherming van taluds en ontharding waar mogelijk. Een echte integratie van benaderingen rond grijze, blauwe en groene infrastructuur is noodzakelijk.

Investerings moeten prioritair worden ingezet op strategische assen, evacuatie routes, toegangen tot ziekenhuizen, economische zones en logistieke knooppunten.

Tot slot moet de veerkracht van het wegennet collectief worden aangepakt. Gewestelijke en gemeentelijke beheerders, crisisdiensten, vervoersoperatoren, aannemers, studie bureaus en logistieke actoren moeten hun preventie-, interventie- en continuïteitsplannen beter op elkaar afstemmen. Opleiding van teams, overheidsopdrachten gericht op duurzaamheid, evaluatie van de levenscycluskosten en het delen van ervaringen zijn essentieel. Het doel is niet alleen sterkere wegen te bouwen, maar een betrouwbaarder, soberder en beter aanpasbaar netwerk te garanderen dat ook tijdens extreme klimaatgebeurtenissen kan blijven functioneren.

Uitdaging 4 - België = wegen vol putten?

Als België nog steeds het imago heeft van een land met 'wegen vol putten', is dat het resultaat van een combinatie van historische, technische en organisatorische factoren. België beschikt om te beginnen over een van de dichtste wegennetwerken van Europa, dat bijzonder intensief wordt gebruikt, vooral door zwaar vrachtverkeer. Dit intensieve verkeer versnelt de slijtage van de wegverhardingen.

Ook het klimaat speelt een belangrijke rol. De frequente afwisseling tussen regen, vorst en dooi bevordert het binnendringen van water in scheuren. Wanneer het water bevriest, zet het uit en verzwakt het de weg, waardoor geleidelijk schade ontstaat, zoals putvorming.

Historisch gezien was het onderhoud van de wegen vaak eerder reactief dan preventief. Herstellingen werden soms pas uitgevoerd nadat schade was ontstaan, in plaats van ervoor, waardoor een onderhoudsachterstand werd opgebouwd. Daar komt een complexe governance bij: wegen worden beheerd door verschillende bestuursniveaus (gewesten en gemeenten), met middelen en prioriteiten die sterk kunnen verschillen.

In tegenstelling tot sommige buurlanden zoals Frankrijk, Nederland en Duitsland, waar al langer systematisch wordt ingezet op preventief onderhoud, heeft België meer te kampen gehad met een historische onderinvestering in zijn wegpatrimonium.

De situatie evolueert echter positief. De gewesten investeren vandaag meer in het monitoren van de toestand van de wegverhardingen, de planning van werkzaamheden en het gebruik van steeds performantere meet-, inspectie- en data-analysetechnologieën, waaraan AI nieuwe mogelijkheden toevoegt.

Het doel is om over te stappen van een aanpak gericht op schadeherstel naar een echt preventief beheer van het wegpatrimonium, dat op lange termijn efficiënter en goedkoper is.

Uitdaging 5 - De noodzaak om de actoren te laten samenwerken...

De Belgische mobiliteit wordt gekenmerkt door een sterke institutionele versnippering. De bevoegdheden zijn verdeeld over de federale overheid, de gewesten, de gemeenten, de openbaarvervoeroperatoren, de infrastructuurbeheerders, private actoren en, steeds meer, de burgers zelf. Deze organisatie weerspiegelt de institutionele realiteit van het land, maar kan ook leiden tot incoherenties: verschillende prioriteiten tussen gebieden, een gebrek aan interoperabiliteit van diensten, verschillen in verkeersreglementering tussen gewesten, onderbrekingen in fiets- of openbaarvervoernetwerken, weinig gecoördineerd parkeerbeleid of het ontbreken van een gemeenschappelijke visie op bepaalde strategische corridors, met name voor het gecoördineerde beheer van de infrastructuur waaruit ze bestaan.

Het succes van toekomstig beleid zal in sterke mate afhangen van het vermogen van de federale, gewestelijke en lokale niveaus om gecoördineerd te handelen. De grote uitdagingen – verkeersveiligheid, decarbonisatie, sociale toegankelijkheid, duurzame logistiek, verdeling van de openbare ruimte en financiering van infrastructuur – overschrijden immers ruimschoots de administratieve grenzen. Een dagelijkse verplaatsing combineert vaak verschillende netwerken, verschillende vervoerswijzen en verschillende verantwoordelijke overheden. Voor de gebruiker moet mobiliteit echter duidelijk, vlot (*seamless transport*) en betrouwbaar blijven, ongeacht de institutionele complexiteit erachter.

Om deze samenwerking te versterken, kunnen verschillende maatregelen worden genomen. Eerst moeten bestaande overlegstructuren worden versterkt en moeten ze echte beslissings- en arbitragemogelijkheden krijgen, met gedeelde doelstellingen, gemeenschappelijke tijdschema's en opvolgingsindicatoren. Vervolgens moet het mobiliteitsbeleid zich meer baseren op functionele leefgebieden en corridors dan uitsluitend op administratieve grenzen. Het delen van gegevens, de compatibiliteit van apps, geïntegreerde ticketing en realtime reizigersinformatie, evenals MaaS (Mobility as a Service), zijn essentiële hefboomen om de gebruikerservaring te verbeteren.

Tot slot moet de samenwerking systematischer gemeenten, bedrijven, scholen, logistieke actoren, aanbieders van gedeelde mobiliteit en burgers betrekken. Territoriale mobiliteitscontracten, interregionale actieplannen voor belangrijke assen, gezamenlijke projectoproepen of lokaal geteste en gezamenlijk geëvalueerde experimenten kunnen helpen om verkokerde werkwijzen te doorbreken. Samenwerking is ook essentieel om infrastructuur op een coherente manier te plannen, te onderhouden en te vernieuwen, in het bijzonder langs corridors die verschillende gebieden doorkruisen of onder verschillende beheersautoriteiten vallen. Het doel is niet de verantwoordelijkheden van elke actor uit te wissen, maar een meer geïntegreerde governance op te bouwen, gericht op resultaten: minder ongevallen, minder uitstoot, betere toegankelijkheid en vlottere mobiliteit voor iedereen.

Contactpersoon



Wanda Debauche

Infra Design & Measurements Manager