

# Vit Manifest Mobiliteit 2.0 (VRP)

flankerende maatregelen.<sup>4</sup> Om - zeker in een stedelijke context - het autosysteem zelf niet te laten verstikken moet dus, bijna paradoxaal, meer geïnvesteerd worden in de alternatieven. Een modal shift naar fiets en OV maakt opnieuw ruimte en capaciteit vrij. Op korte en middellange termijn zal de auto niettemin een belangrijk onderdeel blijven van ons mobiliteitssysteem.

Vanuit individueel standpunt is de keuze voor de auto vaak evident, maar maatschappelijk zorgt het voor hoge kosten (files, luchtvervuiling, klimaatopwarming, lawaaihinder, extensief ruimtebeslag ...). Hier is sprake van een variant van het *tragedy of the commons*-probleem. Het komt erop aan de autoafhankelijkheid en de daarmee gepaarde negatieve effecten terug te dringen.

*Het bestrijden van files door uitbreiding van weginfrastructuur zou dus steeds de laatste optie moeten zijn voor het mobiliteitsbeleid*



Investeren in het principe 'bereikbaarheid door nabijheid' én in een slagkrachtig openbaar vervoer is vanuit breed maatschappelijk oogpunt aangewezen omdat daardoor veel maatschappelijke uitdagingen tegelijk worden aangepakt. Wat betreft mobiliteit gaat het o.a. om de verhoging van de verkeersveiligheid, het wegwerken van mobiliteitsarmoede en een verhoging van de leefkwaliteit. Een dergelijke strategie biedt tevens de basis om aan economische en sociale kernversterking te doen en dus de nefaste ruimtelijke spreiding en versnippering tegen te gaan.

Het bestrijden van files door uitbreiding van weginfrastructuur zou dus steeds de laatste optie moeten zijn voor het mobiliteitsbeleid. Mogelijke oplossingen moeten eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, een optimalisatie van het openbaar vervoer, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement.

*en in Antwerpen?*  
*bij vragen al 6 jaar een best met een volgende LHT*

Enkel daar waar deze strategieën geen oplossingen bieden voor een lokale flessenhals of een zeer incidentgevoelig knelpunt in het wegennet, kan een aanpassing van weginfrastructuur overwogen worden. Die moet dan vooral gericht zijn op de optimalisatie van het bestaande wegennet en op de uitbouw van een sterkere, leesbare hiërarchie in dat hele systeem.

<sup>4</sup> Financiële en fiscale maatregelen (zoal o.a. rekeningrijden, tolheffing, parkeerheffingen ...), mobiliteitsmanagement, maar ook bv. maatregelen in functie van het creëren van nabijheid, kernversterking, ...