

ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN – INFORMATIEF DEEL

INLEIDING

Het informatief deel van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd, conform het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 september 2010 opgesteld door de Gewestelijke Planningscommissie aan de hand van een participatietraject.

Samenstelling gewestelijke planningscommissie

Conform het mobiliteitsdecreet en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 september 2010 is de gewestelijke planningscommissie samengesteld uit:

- de diverse beleidsafdelingen van het departement MOW zijnde de afdelingen Algemeen Beleid, Water en Havenbeleid, Luchthavenbeleid, Mobiliteitsbeleid en Verkeersveiligheid, Maritieme toegangen en het Vlaams Verkeerscentrum;
- de agentschappen van dit beleidsdomein zijnde het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal, de NV De Scheepvaart, het agentschap Maritieme dienstverlening en kust;
- een vertegenwoordiging van de beleidsdomeinen Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Ruimtelijke ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed (RWO), de Studiedienst van de Vlaamse Regering (DAR) en het beleidsdomein Financiën en begroting (FB) om de consistentie met de andere beleidsdomeinen te verzekeren;
- en een vertegenwoordiging van de bevoegde minister.

Voor de uitwerking van het informatieve deel van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen werd de planningscommissie ondersteund door twee consortia. Het eerste consortia bestaande uit het Instituut voor Mobiliteit (projectleiding), het Federaal Planbureau, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), Buck Consultants International (BCI), Significance en het Institute for Management Research van de Radboud Universiteit van Nijmegen had als voornaamste taak het ontwikkelen van de toekomstprojecties (inclusief de doorrekening van de effecten) als de opmaak van het beleidsplan (zie richtinggevend deel). Het tweede consortia bestaande uit de NV Tritel in samenwerking met Resource Analysis ondersteunde de planningscommissie bij het in beeld brengen van de bestaande toestand en de evoluties uit het verleden. Voor de opmaak van de niet-technische samenvatting (ten behoeve van de publieksparticipatie) werd een beroep gedaan op het communicatiebureau Jansen en Janssen. Voor het uitwerken van de webapplicatie en de website werd een beroep gedaan op de het bureau SiBeTec. Bij de uitwerking van de publieksbevraging en het opstellen van deze vragenlijst werd de gewestelijke planningscommissie ondersteund door de vakgroep Sociologie (Onderzoeksgroep TOR) van de VUB, die ook instond voor de verwerking van de antwoorden.

Participatietraject

De teksten van het informatieve deel zijn het resultaat van een proces waaraan, naast de gewestelijke planningscommissie, meerdere actoren hebben meegewerkt gaande van administraties, wetenschappelijke experten, het maatschappelijke middenveld tot individuele burgers en vertegenwoordigers van diverse bedrijven.

Voor wat de **betrokkenheid van het middenveld** betreft werd, voorafgaand aan de werkzaamheden van de planningscommissie¹ (d.d. 1 oktober 2010), op 1 juli 2010 aan de MORA en de MINA-raad gevraagd om een **evaluatie** op te maken **van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen (2003)**. Door de MORA werd op 22 oktober 2010 hierover een advies uitgebracht. De MINA-raad bracht op 28 oktober 2010 hierover een advies uit. De evaluatie is aanvullend op een al eerder door de administratie uitgevoerde evaluatie die ook werd toegelicht in het Vlaamse Parlement (26 mei 2008).

Over de verdere betrokkenheid van de **strategische adviesraden (MINA-raad, SARO en MORA)** bij het planningsproces werden op 7 december 2010 (door de voorzitter van de gewestelijke planningscommissie) afspraken gemaakt met de drie strategische adviesraden. Op vraag van de adviesraden werd het aantal adviesvragen beperkt tot twee momenten (zijnde bij de afronding door de planningscommissie van zowel het informatieve als het richtinggevende deel). Tevens werd afgesproken om de teksten, eens ze door de planningscommissie (tussentijds) zijn geconsolideerd, ter informatie aan de strategische adviesraden over te maken. Als gevolg van deze afspraken werden medio december 2010 de tussentijdse teksten (die voornamelijk betrekking hadden op het in beeld brengen van de bestaande toestand) overgemaakt aan de drie strategische adviesraden. Op 18 januari 2011 werden deze teksten op vraag van de MORA toegelicht op een werkgroep ad hoc van de MORA die hierover op 28 januari 2011 feedback verschaftte aan de planningscommissie. Op 28 maart 2011 werd door de Mora een informele nota overgemaakt aan de voorzitter van de Planningscommissie met daarin een aantal aandachtspunten op basis van al eerder uitgebrachte adviezen. Deze nota geeft de thema's aan waarover binnen de MORA nu al consensus bestaat en waarvan de MORA verwacht dat hiermee rekening zal worden gehouden bij de verdere uitwerking van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen.

Op 8 april 2011 werden de teksten van het informatieve deel door de gewestelijke planningscommissie (voorlopig) goedgekeurd met het oog op overmaken aan de strategische adviesraden. Op 21 april 2011 werden de ontwerp teksten van het informatieve deel ter beschikking gesteld van de diverse adviesverstreckende instanties (via e-room). Op 27 april werden deze teksten toegelicht aan alle instanties die hierover een advies wensten uit te brengen. Op 20 mei 2011 werd een officiële adviesvraag gericht aan zowel de **strategische adviesraden (MORA, de Minaraad, de SARO)** als **de Vlaamse Jeugdraad, het Vlaams netwerk van verenigingen waar armen het woord nemen, de VVSG en het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid**. Gezien de

¹ Na het aantreden van de nieuwe regering werd een ontwerp van uitvoeringsbesluit opgemaakt om officieel te starten met de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen. Hierin werd naast de samenstelling van de planningscommissie ook het participatietraject uitgetekend. De stuurgroep die de scenario ontwikkeling begeleidde werd uitgebreid en omgevormd tot planningscommissie.

omvang van de teksten werd op vraag van deze instanties een synthesesnota opgemaakt die op 8 juni 2011 ter beschikking werd gesteld (via e-room) van de verschillende adviesverlenende instanties. Op 24 juni 2011 werd door de MORA een advies uitgebracht op de ontwerp teksten van het informatieve deel. De SARO en de MINA-raad brachten op respectievelijk 29 juni en op 5 juli 2011 hun advies uit. De Vlaamse Jeugd Raad bracht al op 1 juni 2011 een advies uit. Op 30 juni 2011 werd door het Vlaams Netwerk van verenigingen waar armen het woord nemen een advies uitgebracht. De VVSG gaf op 20 juni 2011 feedback op de teksten. Het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid verschaftte op 7 juli 2011 hun opmerkingen op de ontwerp teksten.

Om de **betrokkenheid van burgers** te garanderen, werd voorafgaand aan de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen door de Vlaamse Regering (en conform het mobiliteitsdecreet) een **publieksbevraging** georganiseerd. Hierbij werd gebruik gemaakt van een gestructureerde vragenlijst die de belangrijkste mobiliteitsproblemen in beeld bracht, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Het accent lag hierbij vooral op de personenmobiliteit². Wel lieten de diverse open vragen toe om ook andere problemen (o.a. op vlak van de goederenmobiliteit en logistiek) aan te kaarten. De publieksbevraging werd georganiseerd van 29 maart 2011 tot 29 mei 2011. In totaal namen 13.035 mensen deel aan deze enquête door de schriftelijke of de digitale vragenlijst in te vullen. Deze publieksbevraging werd ondersteund door een publieksbrochure (niet-technische samenvatting) en een infoavond die georganiseerd werd in elk van de provinciehoofdsteden door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Voor de resultaten van de publieksbevraging verwijzen we naar het desbetreffende rapport³.

Voor wat de betrokkenheid van het **bedrijfsleven** betreft, maken we gebruik van de resultaten van een door het Steunpunt goederenstromen georganiseerde bevragingen over **de noden van de Vlaamse logistieke sector**⁴. Deze bevraging werd georganiseerd in het voorjaar 2011 (april, mei en juni) in samenwerking met de sectororganisaties (OTM, Voka, Unizo, Comeos, Essenscia), het departement MOW en de leden van de Werkgroep 1 van Flanders Land Logistics. Het doel van de bevraging was zicht te krijgen op een aantal specifieke problemen die zich in het Vlaamse goederenvervoer stellen, na te gaan of er zich een evolutie voordoet en actualisatie van de noden nodig is. Het derde doel is om naast de knelpunten ook de opportuniteiten in kaart te brengen. Doordat deze bevraging niet alleen in tijd samenviel met de publieksparticipatie maar ook dezelfde scope kende (bevragen van de beleidsuitdagingen en mogelijke oplossingsrichtingen) werd geopteerd om geen parallelle bevraging in deze periode te organiseren maar om de resultaten van deze internetbevraging mee te verwerken in het informatieve deel.

Naast het maatschappelijk middenveld en de burgers werden in het kader van het participatieproces de tussentijdse werkteksten van het informatieve deel toegelicht op een

² Het beperken van de gesloten vragen tot de problematiek van de personenmobiliteit had niet alleen te maken de bekommernis om de omvang van de enquête beperkt te houden tot maximaal 20 minuten invultijd maar ook met het feit dat door het Steunpunt Goederenstromen reeds een bevraging werd gehouden rond de noden van de Vlaamse logistieke sector.

³ Resultaten publieksbevraging Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vrije Universiteit Brussel, Vakgroep Sociologie, onderzoeksgroep TOR – (2011) – zie www.mobiliteitsplanvlaanderen.be.

⁴ Noden van de Vlaamse logistieke sector, Beleidsplan, Steunpunt Goederenstromen (augustus 2011).

overleg dat plaats vond op 4 januari 2011 en 1 februari 2011. Op dit overleg waren zowel **de NMBS, B-Holding, Infrabel** als de **havenbesturen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende** uitgenodigd. De teksten werden aangepast aan de opmerkingen die als gevolg van het overleg werden overgemaakt.

De teksten met betrekking tot het overzicht van de diverse beleidsplannen en beleidsdocumenten die (zoals voorzien in het Mobiliteitsdecreet) dienden geïnventariseerd te worden, werden op 6 mei 2011 voor advies overgemaakt aan de **Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer**. Op 15 september 2011 werden de opmerkingen vanwege de Fod. Mobiliteit en Vervoer overgemaakt aan de voorzitter van de planningscommissie.

Rekening houdend met de diverse adviezen en de resultaten van de publieksparticipatie (inclusief bevraging goederenvervoer) werd een eerste ontwerp van blauwdruk informatief deel opgesteld. Deze tekst werd samen met de managementsamenvatting op 18 november 2011 overgemaakt aan zowel de leden van de Vlaamse Regering als aan het Vlaams Parlement. Op 19 januari 2012 werden de teksten toegelicht in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken die hierover op 27 juni 2012 een resolutie goedkeurde⁵.

Decretale bepalingen

Conform het Mobiliteitsdecreet (2009) bestaat het informatief deel (dat in tegenstelling tot het richtinggevend deel louter beschrijvend is en geen normatief karakter⁶ heeft) minstens uit een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand, een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten maar ook uit een opsomming, analyse en evaluatie⁷ van de relevante voorschriften van de gewestelijke beleidsplannen⁸ en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten waarmee dient afgestemd te worden. Verder dient het informatief gedeelte ook een beschrijving, analyse en evaluatie te bevatten van het mobiliteitsbeleid, de relevante beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, naburige staten, de federale staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest en waarmee een afstemming noodzakelijk is. Tot slot dient een omstandige omschrijving te worden gegeven van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken.

Hiermee is meteen het bereik bepaald van het informatief deel dat geen exhaustief overzicht bevat van alle mogelijke ontwikkelingen. Rekening houdend met de bepalingen van het mobiliteitsdecreet over de minimale inhoud (zie hoger), wordt gericht ingegaan op die ontwikkelingen die nu of in de toekomst worden geacht om relevant te zijn voor het

⁵ Zie stuk 1601 (2011-2012) – Nr. 5 dd. 27 juni 2012 (2011-2012)

⁶ Memorie van toelichting, voorontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid (VR 2008 1807 DOC.0919)

⁷ Met "evaluatie" worden in het mobiliteitsdecreet vooral de beleidsimplicaties bedoeld (en niet zozeer de beleidseffectiviteit).

⁸ Waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieubeleidsplan en de waterbeheerplannen

bereiken van de 5-strategische doelstellingen die in het Mobiliteitsdecreet zijn opgenomen. Deze vijf strategische doelstellingen⁹ zijn:

- de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve manier waarborgen;
- iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- de verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Inhoud Informatief deel

Een **eerste hoofdstuk** schetst een globaal beeld van de **ontwikkeling** van zowel de **personen- als de goederenmobiliteit**. Hierbij wordt zowel ingegaan op de mobiliteitsontwikkeling over land en over zee als in de lucht. Voor elk van deze punten worden de globale trends beschreven die de laatste tien of twintig jaar (voor zover data beschikbaar) werden waargenomen. We sluiten het hoofdstuk af met een evaluatie van de vastgestelde trends.

Het **tweede hoofdstuk** gaat in op het **transportsysteem**. De wijze waarop het transportsysteem is uitgebouwd, is niet alleen van invloed op de mobiliteitsontwikkelingen die in het vorig hoofdstuk werden beschreven, maar ook op de externe effecten waarop in hoofdstuk 3 wordt ingegaan. Bij de beschrijving van de ontwikkelingen op niveau van het transportsysteem besteden we aandacht aan zowel de uitbouw van de verschillende infrastructuurnetwerken, het vervoersaanbod als de knooppunten. We sluiten het hoofdstuk af met een evaluatie van de vastgestelde trends.

In een **derde hoofdstuk** gaan we nader in op de **maatschappelijke effecten** verbonden aan zowel de mobiliteitsontwikkelingen als de wijze waarop het transportsysteem is uitgebouwd. Deze effecten kunnen zowel van economische, sociale als van ecologische aard. We gaan hierbij in op zowel de positieve als de negatieve effecten. We sluiten het hoofdstuk af met een beoordeling van de eco-efficiëntie en gaan na in welke mate de verschillende externe effecten zijn geïnternaliseerd.

Het **vierde hoofdstuk** brengt de **ontwikkelingen** in beeld die een impact hebben op de (toekomstige) **mobiliteitsontwikkelingen**. We gaan hierbij in op zowel de "externe drijvende krachten" als de "beleidsdrijvers" en de "interne drijvende krachten". Voor de uitwerking van dit hoofdstuk baseren we ons op de analyse van de beleidsdocumenten en beleidsplannen die op de verschillende beleids- en bestuursniveaus werden opgesteld.

⁹ Het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 – artikel 4

Het **vijfde hoofdstuk** gaan in op de **toekomstverkenningen**. De focus ligt op het in beeld brengen van de (mogelijke) mobiliteitsontwikkelingen op lange termijn. Bij deze toekomstverkenningen maken we gebruik van ontwikkelingsscenario's die toelaten om te gaan met tal van onzekerheden die inherent zijn aan dergelijke lange termijn voorspellingen. Via de uitwerking van een wensbeeld concretiseren we wat onder een "duurzame mobiliteit" (zie missie Mobiliteitsdecreet) kan worden verstaan. Tot slot brengen we de afbreukrisico's voor een duurzame ontwikkeling in beeld.

Op basis van de analyses uit de vorige hoofdstukken en de resultaten van het participatietraject dat werd doorlopen, vatten we, als opstap naar het richtinggevende deel toe, in een **zesde hoofdstuk** de **beleidsuitdagingen** en mogelijke **oplossingsrichting** samen. We structureren dit hoofdstuk aan de hand van vijf topics die relevant zijn voor het verduurzamen van de mobiliteit, zijnde het beheersen van de mobiliteitsvraag, het aansturen van het gebruik van het transportsysteem, het verhogen van de (gebruikers)kwaliteit, het verbeteren van de milieu- en energie efficiëntie van de voer-/vaartuigen en tot slot het verhogen van de beleidseffectiviteit.