

ADVIES
VAN 23 MEI 2012
OVER DE MISSIE EN VISIE VAN
HET ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

INHOUD

I.	INLEIDING	2
II.	FINALISEER HET NIEUW MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN	2
III.	DUURZAME MOBILITEIT ALS MISSIE	3
IV.	ONTWIKKEL EEN AMBITIEUSE VISIE	4
V.	AFSTEMMING MOBILITEITSPLAN EN BELEIDSPAN RUIMTE	5

I. INLEIDING

1. SARO ontving op 20 april 2012 een adviesvraag van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits over de missie en visie van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering heeft op 30 maart 2012 kennis genomen van deze ontwerp teksten. De minister stelde in haar adviesvraag dat de Vlaamse Regering een ruime aftoetsing wenselijk acht en dit omwille van het belang er van voor de verdere afwerking van het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen. Hiermee wenst de Vlaamse Regering het draagvlak voor het toekomstig mobiliteitsplan te versterken en verder invulling te geven aan het participatiebeginsel (cf. artikel 4 van het mobiliteitsdecreet). Het advies wordt gevraagd binnen de 30 dagen.
2. Conform het mobiliteitsdecreet bestaat het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen uit een informatief deel en een richtinggevend deel. SARO bracht op vraag van de bevoegde minister op 29 juni 2011 advies uit over dit informatief deel.¹

Het richtinggevend deel zal bestaan uit een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkelingen, de operationele doelstellingen en een actieplan. De ontwerp teksten die nu voor advies voor liggen betreffen enkel de missie en de visie. Samen met de strategische doelstellingen vormen de missie en de visie het strategische kader voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling.²
3. SARO focust voorliggend advies op enkele hoofdlijnen. In het kader van de te verwachten adviesvraag over het richtinggevend deel van het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen zal de raad zich uitspreken over het geheel.

II. FINALISEER HET NIEUW MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

4. De vooropgestelde timing voor een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen werd reeds verschillende malen herzien. Het mobiliteitsdecreet ging uit van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen tegen uiterlijk 31 december 2010.³ Ondertussen werd de einddatum verschoven naar eind 2012.

In zijn advies van 29 juni 2011 over het informatief deel, vroeg SARO om dringend werk te maken van het richtinggevend deel van het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen. Hierin moet invulling worden gegeven aan een wervende visie ten aanzien van duurzame mobiliteit in Vlaanderen, die concreet vertaald wordt naar strategische en operationele doelstellingen met een bijhorend actieprogramma op korte termijn. SARO wees er op dat hierbij prioriteiten moeten worden vastgelegd, in functie van de

¹ SARO 2011 | 11. Advies van 29 juni 2011 over het informatief deel van het mobiliteitsplan Vlaanderen. www.sarovlaanderen.be

² Artikel 10 §2: 'Het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat ten minste: 1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling; 2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling; 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de federale staat of de gewesten is aangewezen.'

³ Decreet van 20 maart 2009 betreffende het Mobiliteitsbeleid. B.S. 24 april 2008.

beschikbare financiële middelen.

5. SARO vindt het positief dat de raad momenteel om advies wordt gevraagd over de missie en de visie van het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen. Het betreft echter een ontwerptekst die door de Vlaamse Regering niet werd goedgekeurd. Bovendien vormt het slechts een beperkt deel van het richtinggevend deel. Het volledige richtinggevend deel van het nieuw mobiliteitsplan zal vermoedelijk nog voor het zomerreces voor principiële goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

III. DUURZAME MOBILITEIT ALS MISSIE

6. De ontwerpnota formuleert de missie van het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen als *‘we werken aan een duurzaam mobiliteitsmodel dat (1) de toegang tot mobiliteit als basisbehoefte van individuen en de maatschappij garandeert, (2) betaalbaar en sociaal rechtvaardig is, (3) veilig is, (4) een levendige economie en meer welzijn ondersteunt, (5) de ecosysteengrenzen van onze planeet respecteert en (6) een minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen heeft’*.

De raad vindt het positief dat de missie voort bouwt op de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling.⁴ Bovendien is het positief dat aangesloten wordt bij enkele overkoepelende processen zoals Vlaanderen in Actie, Pact 2020, Europese strategie duurzame ontwikkeling en de strategie Europa 2020.

De raad merkt wel op dat deze missie niet nieuw is. Artikel 3 van het mobiliteitsdecreet formuleert reeds de missie van het mobiliteitsbeleid met name *‘Het mobiliteitsbeleid is gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een maatschappelijk veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften’*.

Het is voor de raad dus niet duidelijk wat de meerwaarde is om de missie inzake duurzame mobiliteit – zoals decretaal vastgelegd in artikel 3 van het mobiliteitsdecreet – nog eens (in andere woorden) te herhalen. De raad ondersteunt de missie zoals vastgelegd in artikel 3 van het mobiliteitsdecreet. De raad verwijst hieromtrent ook verder naar het huidige mobiliteitsplan waarin deze missie inzake duurzame mobiliteit op een degelijke manier verder is uitgewerkt.⁵

7. De raad merkt op dat in de ontwerpnota - onder het hoofdstuk missie - tevens gesteld wordt dat: *‘... zowel binnen de Vlaamse Strategie voor Duurzame ontwikkeling als het in opmaak zijnde beleidsplan Ruimte werk dient te worden gemaakt van een maatschappelijke en ruimtelijke organisatie die de transportintensiteit van onze samenleving verbetert’*. Het is voor de raad evenwel niet duidelijk wat onder *‘verbetering van de transportintensiteit’* wordt verstaan. De raad erkent dat het ruimtelijk beleid een belangrijke rol moet vervullen. Zoals gesteld in het Europees Witboek kunnen dankzij het beheer van de vervoersvraag en ruimtelijke ordening de verkeersvolumes worden gereduceerd.⁶ Voor de noodzakelijke afstemming tussen het mobiliteitsplan en het beleidsplan ruimte, verwijst SARO verder naar deel V van dit advies.

⁴ Tweede Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 29 april 2011.

⁵ Ontwerp Mobiliteitsplan: o.a. pag. 37 t.e.m. pag. 40

⁶ Europees witboek Brussel, 28.3.2011. COM(2011) 144 definitief. Witboek. Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoersysteem.

IV. ONTWIKKEL EEN AMBITIEUSE VISIE

8. Het grootste deel van de ontwerpnota gaat in op de visie. Volgens de nota wordt hierin vastgelegd op welke wijze tegen 2050 vorm wordt gegeven aan een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

De raad stelt vast dat de visietekst echter een samenvoeging is van alle mogelijke initiatieven (van concrete acties tot lange termijn gerichte doelstellingen). Bovendien is de visie zeer weinig ambitieus en vernieuwend. Zeker met het oog op 2050 had de raad een veel sterker vernieuwende visie verwacht met aandacht voor de noodzakelijke transitie-elementen naar een duurzame mobiliteit. De raad verwijst naar het Europees witboek waarin er terecht op gewezen wordt dat verregaande en ambitieuze doelstellingen noodzakelijk zijn voor het oplossen van de huidige problemen tegen 2050.⁷

9. Doordat de raad geen zicht heeft op de andere elementen van het richtinggevend deel en ook het definitieve informatief deel nog niet beschikbaar is, is het voor de raad moeilijk om zich ten gronde uit te spreken over de voorliggende teksten. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk voor welk scenario er uiteindelijk geopteerd werd en ook niet in hoeverre dit scenario werd doorvertaald naar de visie en missie. Bovendien is onduidelijk in hoeverre het wensbeeld duurzame mobiliteit uiteindelijk werd ingevuld (in het informatief deel) en hoe dit werd meegenomen bij de voorliggende visie en missie.

10. De raad merkt op dat de visie op tal van elementen onvoldoende concreet is uitgewerkt. Zo vermeldt de visietekst (pag. 8) bijvoorbeeld dat in landelijke en stedelijke gebieden tijdens de daluren verder ingezet wordt op de uitbouw van vraagafhankelijke systemen die ervoor zorgen dat de basisbehoefte aan mobiliteit op een kostenefficiënte manier wordt ingevuld. Het is voor de raad echter niet duidelijk wat onder 'basisbehoefte' verstaan wordt. Bovendien vermeldt de visienota dat verder onderzocht zal worden of de sociale rol die het openbaar vervoer momenteel vervult op een kostenefficiëntere manier kan ingevuld worden. De raad vraagt dat dit concreter wordt geduid in de visienota.

Ook inzake de toepassing van de principes 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt' is de visienota niet eenduidig. Op pag. 2 stelt de nota bijvoorbeeld dat *"de principes 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt' mee in overweging genomen kunnen worden om extra inkomsten te verwerven"*, terwijl op pag. 18 in het kader van de binnenvaart vermeldt wordt dat deze principes consequent zullen toegepast worden. Inzake collectieve systemen (pag.18) vermeldt de visienota dan enkel nog dat er onderzoek zal gebeuren hoe via gedifferentieerde tarieven, gebruikers ertoe kunnen aangezet worden om zich efficiënter en duurzamer te verplaatsen.

Als laatste voorbeeld verwijst de raad ook naar de visie inzake alternatieve energie. De visienota (pag. 20) verwijst hieromtrent naar de Europese doelstelling om tegen 2030 het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stad te halveren (en tegen 2050 volledig te verbieden). De visienota geeft vervolgens echter geen enkele duiding hoe deze doelstelling in Vlaanderen ook effectief zal gerealiseerd worden.

11. SARO is van oordeel dat de rol van lokale wegen en lokale overheden in de visienota te weinig aan bod komt. De raad vraagt meer aandacht voor de rol van de lokale wegen en de rol van de lokale overheden.

De visienota (pag.5) stelt: *'... de (her)inrichting, de uitrusting, het onderhoud van het onderliggend wegennet is geen taak van de Vlaamse overheid alleen'*. SARO onderschrijft deze stelling. SARO vraagt een betere afstemming van het hoofdwegennet met het lokale wegennet. Deze afstemming moet

⁷ De nota gaat bijvoorbeeld nergens in op het concept van 'snelwegen op zee' of m.a.w. de vervangingsroutes om de oververzadigde knelpunten van de netwerken op land te omzeilen. Hierbij gaat onder meer aandacht naar de optimalisatie van de goederen-stromen en de realisatie van gezamenlijk transnationale maritieme verbindingen. Het is in die zin verwonderlijk dat in de nota nergens ingegaan wordt op een nauwere samenwerking tussen de verschillende havens in Vlaanderen (en buurlanden) terwijl de havens een niet onbelangrijk aandeel hebben in de totale transportstromen.

onder meer leiden tot een beperking van het sluipverkeer.

SARO vindt het positief dat de visienota (pag. 6) ingaat op een betere integratie van de meer functioneel georiënteerde fietsroutenetwerken en de toeristische fietsroutenetwerken. Tevens verwijst SARO naar de visienota (pag. 7): *‘Van de lokale besturen verwachten we dat zij – in samenwerking met de Vlaamse overheid- verder werk maken van een goed onderhouden samenhangend en comfortabel netwerk van voetpaden en trage wegen.’* SARO ondersteunt dit en vraagt duidelijkheid over het begrip ‘trage wegen’ en aanverwante begrippen (zoals buurtwegen, voetwegen). Bovendien dringt SARO aan op juridische rechtszekerheid.

V. AFSTEMMING MOBILITEITSPLAN EN BELEIDSPLAN RUIMTE

12. De ontwerpnota verwijst op diverse plaatsen naar de rol van het ruimtelijk beleid. Onder meer wordt gesteld dat *‘een duurzame ontwikkeling impliceert dat we spaarzaam omspringen met eindige voorraden zoals ruimte en andere natuurlijke rijkdommen. Daarom werken we verder met het principe van ‘bundeling’ en concentreren we de verkeersafwikkelingen op de hoofdassen. Op die manier vermijden we de uitbreiding van de onderliggende netten en gaan we een verdere versnippering van de ruimte tegen’.*⁸ Op pag. 7 stelt de nota: *‘In de landelijke, stedelijke en voorstedelijke gebieden versterken we, in functie van de vraag, de netwerken voor bus en tram en geven bij de uitbouw van deze netwerken de prioriteit aan het realiseren van netwerken voor stedelijk vervoer zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. ... Van het ruimtelijk beleid verwachten we dat het werk maakt van compact uitgebouwde kernen en waar ruimtelijk verantwoord, van ruimtelijke verdichting rond belangrijke openbaar vervoersassen en stations’.*

De raad heeft reeds in zijn eerdere adviezen de belangrijke link benadrukt tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Zoals de visienota dan ook terecht stelt, is het belangrijk om tot een goede afstemming te komen tussen het mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Over de noodzakelijke wisselwerking tussen beide plannen verwijst de raad verder naar zijn advies van 29 juni 2011.

13. De Vlaamse Regering keurde op 4 mei 2012 het Groenboek Beleidsplan Ruimte goed.⁹ Het is een eerste stap naar een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het groenboek (pag. 14) stelt dat we de ruimte zo moeten organiseren dat de vraag naar verplaatsingen afneemt. Vandaag zijn vervoerssystemen onvoldoende aangepast aan de ruimtelijke organisatie, en vice versa. Intensieve activiteiten worden nog te vaak ontwikkeld op plaatsen die onvoldoende multimodaal bereikbaar zijn. Interessante vervoersknooppunten worden dan weer onvoldoende benut. Dit vraagt een efficiënter en multimodaal gebruik van infrastructuur in een aangepast netwerk.

Het Groenboek gaat uit van het ruimtelijke concept van het stedelijk netwerk. In ruimtelijk opzicht is een dergelijk stedelijk netwerk een goed met elkaar verbonden verzameling van grote en kleinere compacte steden die elk hun eigen karakter hebben, van elkaar gescheiden zijn door niet verstedelijkt gebied en die gezamenlijk een compleet spectrum bieden van wonen, werken, recreatie en open ruimte. De raad merkt op dat dit concept gunstige potenties inhoudt voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteitssystemen. Deze ruimtelijke strategie van bundeling van functies in de centra van een netwerk kan gunstige condities creëren voor versterking van het openbaar vervoer.

De raad gaat er dan ook van uit dat bij de verdere uitwerking van het Groenboek en dus bij de verdere uitwerking van de stedelijke netwerken nader inzicht zal ontstaan over de vraag naar mobiliteit in de netwerksamenleving en de wijze waarop aan deze vraag tegemoet kan worden gekomen, inclusief de

⁸ Visienota: pag.5

⁹ Groenboek ‘Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool?’. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. www.beleidsplanruimte.be

rol van openbaar vervoersnetwerken. Dan zal ook meer duidelijkheid ontstaan over de noodzakelijke uitbouw van de verschillende elementen van de vervoersnetwerken in samenhang met alle andere ruimtevragen vanuit de diverse maatschappelijke sectoren.