Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw
Paviljoenstraat 9 • 1030 Brussel • T 0032 2 211 55 00 • F 0032 2 211 56 00
RPR Brussel BE 0451 857 573 • BIC GKCCBEBB • IBAN BE 10 0910 1156 9604
info@vvsg.be • www.vvsg.be

DC 2014_

Advies ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Dit document is bestemd voor	**Directie-comité 08.01.2014**
Betreft	**advies VVSG bij ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen**
Gewenste beslissing van het directiecomité	**akkoord met advies**
Verantwoordelijke stafleden	**Erwin Debruyne**
Andere relevante documenten	**DC 2012_129bis – advies VVSG bij ontwerp missie en visie**
Bijkomende achtergrond	**www.mobiliteitsplanvlaanderen.be**

De grote beleidslijnen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen sporen doorgaans goed samen met de beleidslijnen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Niet onlogisch, die worden immers opgemaakt in overleg met onder meer vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid. Niettemin zijn er enkele inhoudelijke aandachtspunten, en enkele zeer belangrijke randvoorwaarden.
Deze worden eerst kort samengevat. Verder in het document worden die nader toegelicht.

1. Inhoudelijke aandachtspunten
1.1. Ruime waaier versus keuzes. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is veelomvattend. Maar dit maakt het moeilijk om prioriteiten te onderscheiden. De lange termijndoelstellingen en het STOP-principe kunnen hier richtinggevend zijn.
1.2. Verkeersveiligheid. Hier wordt, terecht, de lat zeer hoog gelegd. Maar om er over geraken vereist dit een grotere klemtoon in de tekst.
1.3. Openbaar vervoer.
1.3.1. Doorstroming is zeer belangrijk voor de slaagkansen van openbaar vervoer. Gemeenten moeten meer of intensiever know how aangereikt krijgen om dit ook via kleinere maatregelen te ondersteunen.
1.3.2. Basismobiliteit versus basisbereikbaarheid (comodaliteit, intermodaliteit). Zeker in landelijker gebied zal een betere interactie tussen een aanwezige – private en publieke – vervoersaanbod ieders mobiliteitskansen moeten vrijwaren.
1.4. Voetgangers. Wellicht omdat de Vlaamse overheid dit veeleer als de taak van de gemeenten beschouwt, gaat in de ontwerptekst te weinig aandacht uit naar de voetgangers.
1.5. Toegankelijke mobiliteit. Zowel fysische toegankelijkheid, als een voldoende basisaanbod, gerichte communicatie (ook voor mensen met een beperking) en financiële toegankelijkheid moeten de aanpak van sociale uitsluiting ondersteunen.
1.6. Selectieve bereikbaarheid. Omdat de publieke ruimte niet oneindig is moeten lokale besturen voor hun openbaar domein afgewogen keuzes kunnen maken over de welke bereikbaarheid ze wenst voor welke vervoersmodi, binnen het Vlaams beleidskader.
1.6.1. Categorisering van de wegen moet zorgen voor een goede afstemming van het wegennetwerk en een visie over de gewenste inrichting, en kan ondersteunend werken voor het vrachtroutenetwerk, functietoekenning van landbouwwegen, tegengaan van sluipverkeer,…
1.7. Gedeelde verantwoordelijkheid. Het mobiliteitsverhaal is een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid, organisaties en burgers. En dus niet alleen van dé overheid.
1.8. Beheer van de infrastructuur. Verschillende actielijnen bieden een insteek voor de aanleg en onderhoud van infrastructuur. Die moeten voldoende op elkaar geïntegreerd worden om die investeringsmiddelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten.

2. Belangrijke randvoorwaarden
2.1.Een terughoudende Vlaamse overheid
2.1.1. Overlegcultuur. Voor het bereiken van veel doelstellingen is de Vlaamse overheid deels afhankelijk van de gemeenten. Dit zal gestoeld moeten zijn op basis van constructief overleg.
2.1.2. Vele verwachtingen ≠ vele bijkomende verplichtingen! De vrees leeft bij verschillende gemeenten dat de vele verwachtingen die tav hen geformuleerd worden, zich al te zeer zullen vertalen in bijkomende verplichtingen.
2.1.3.. Publiek domein = intersectoraal => beleidskader ipv detailregulering. Gemeenten moeten tal van regelgeving en beleidskaders integreren in hun openbaar domein. Dit kan alleen op een weloverwogen manier als de Vlaamse overheid hiertoe volstaat met ruimere beleidslijnen, en niet als elk (deel)beleidsdomein al te gedetailleerde reguleringen uitvaardigt.
2.2. Ondersteuning gemeenten
2.2.1. De financiële mogelijkheden van de gemeenten. Slechts uitzonderlijk lezen we bij de verwachtingen naar de lokale overheden “binnen hun budgettaire mogelijkheden”. De Vlaamse overheid moet bij de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bijkomende kosten voor gemeenten vermijden en nagaan waar bijkomende ondersteuning wenselijk is/blijft.
2.2.2. Kennisuitwisseling. Ook de ondersteuning inzake know how zal belangrijk blijven, zoals dit nu reeds gebeurt via de vademecums. Om het traject naar de te behalen doelstellingen voldoende te kunnen evalueren zal dit voldoende monitoring vergen. Maar hierbij moeten steeds de kosten en baten afgewogen worden.

1 Inhoudelijke aandachtspunten

1.1 Ruime waaier versus keuzes

Het mobiliteitsplan Vlaanderen bevat een ruime waaier aan strategische en operationele doelstellingen en actielijnen. Dit maakt het moeilijk om duidelijke prioriteiten te onderscheiden. Nochtans niet onbelangrijk in budgettair krappe tijden. En niet onbelangrijk voor gemeenten die geacht worden het Mobiliteitsplan Vlaanderen als beleidskader te hanteren voor het eigen gemeentelijk mobiliteitsplan.
Hoe kan/moet deze afweging gemaakt worden?

Het STOP-principe vormt daarbij een belangrijke insteek. Maar op welk niveau: afweging van de deelsectoren en –doelstellingen ten opzichte van elkaar (bv wegverkeer versus openbaar vervoer)? Afweging binnen de deelsector (bv langs een bepaald wegsegment)?
Zo wil actielijn 8 de missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuurnetwerken wegwerken. Maar daar lijkt niet de afweging met de hoofdinfrastructuren van het stads- en streekvervoer gemaakt te zijn? En zal meer (voertuigen)capaciteit – door bv het vertreinen (sic) ervan – ook niet leiden tot meer van verkeersafwikkeling van en naar deze hoofdinfrastructuur op het lokaal wegennet? Of tot een hypotheek op de efficiëntie/het potentieel van het openbaar vervoer? Of op een efficiënter locatiebeleid? Of nog, hoe worden de mogelijke keuzes afgewogen in functie van selectieve bereikbaarheid? Soortgelijke vragen kunnen bijvoorbeeld ook gesteld worden bij de strategische doelstelling (3.1.2.1.) om de tijdsverliezen van de verschillende modale modi te beperken.

Van de lokale besturen wordt onder meer verwacht dat ze bijdragen tot een mental shift en attitudewijziging (actielijnen 16 – 20), maar dit kan pas vruchten dragen als die ook door de Vlaamse beleidskeuzes ondersteund worden.

Een andere insteek is keuzes maken via een **sterkere focus op de lange termijn doelstellingen**: als we de strategische doelstellingen voor 2050, en de operationele doelstellingen voor 2030 willen halen, en terugtellen tot vandaag, waarop moeten we dan vooral inzetten?

- Zijn de doelstellingen geformuleerd in het plan afdoende om de vooropgestelde visie te bereiken, welke meetinstrumenten zullen aangewend worden?
- Wie stuurt deze actieplannen aan? Welke middelen kunnen worden ingezet in functie van subsidies?
- Strategische doelstellingen: doelstellingen werden geformuleerd, maar niet de wijze waarop deze doelstellingen kunnen behaald worden - via welke mogelijke mix van concrete acties, inschatting te verwachten % reductie per actiepunt, koppeling met actieplan?
- Met het oog op 2050 zou een sterker vernieuwende visie uitgewerkt moeten worden met meer aandacht voor de noodzakelijke transitie naar een duurzame mobiliteit. Men blijft de bestaande huidige transportsystemen in de toekomst optimaliseren, maar staat te weinig stil bij nieuwe mobiliteit scenario's. Verschillende steden zijn de echter al actief over aan het nadenken of zelfs acties aan het uitrollen.

Bijvoorbeeld: “Streefdoel met betrekking tot hernieuwbare brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen: In de stedelijke centra is het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen gehalveerd” (blz 303). Zonder duidelijke keuzes en maatregelen van alle stakeholders (lokale, provinciale, Vlaamse en federale overheid, bedrijfsvloten, transportsector,…), die snel moeten gemaakt worden, is dit niet haalbaar.

1.2 Verkeersveiligheid

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt als lange termijndoelstelling de ‘vision zero’ voorop, maw nul verkeersdoden. Om die doelstelling te bereiken zal verkeersveiligheid telkens een zeer belangrijke (dé belangrijkste?) afweging moeten zijn bij beleids- en projectkeuzes. Dit belang zou sterker onderlijnd kunnen worden in (het reliëf) van de ontwerptekst en de actielijnen. Het concretiseren ervan in de actielijnen zou dit kunnen ondersteunen. Daarvoor kan uiteraard geput worden uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Ook de aanbevelingen van de Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid kunnen hiertoe enkele bijkomende kapstokken aanreiken. Daarbij bleek onder meer het belang van een coherent snelheidsbeleid. Verschillende gemeenten voerden een zonaal snelheidsbeleid in met 70 km/u buiten de bebouwde kom. Ook het Vlaams gewest past dit frequent toe. Kan het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn doelstellingen niet concreter, en dus duidelijker en stimulerender, maken met dergelijke voorbeelden?

1.3 Openbaar vervoer

1.3.1 Doorstroming

Doorstroming is een belangrijke vereiste om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen. Als grootste wegbeheerder spelen de gemeenten hierin een grote rol. Die vraag naar doorstroming wordt dikwijls gepercipieerd als de vraag naar vrije busbanen, waardoor die vraag dikwijls meteen op weerstand stoot. Dit kan soms de aangewezen oplossing zijn, maar heel vaak volstaan veel kleinere infrastructurele maatregelen, of is er vooral nood aan meer handhaving van foutparkeerders. Gemeenten zouden hier nog meer en actiever know how aangereikt moeten krijgen. En waarom zouden ook zij geen gebruik kunnen maken van het overleg en de middelen van de Vlaamse task force Doorstroming?

1.3.2 Basismobiliteit versus basisbereikbaarheid (comodaliteit, intermodaliteit)

Zeker in landelijker gebied is het basisaanbod aan openbaar vervoer onvoldoende ingevuld om te beantwoorden aan de basisvervoersbehoeften. Door de focus op reizigerspotentiëlen (zie o.m. actielijn 7) moet er extra over gewaakt worden dat een basisbereikbaarheid behouden wordt. Dit vergt een betere complementariteit en integratie van verschillende vervoersmodi (privaat en publiek). Dit wordt met zoveel woorden – summier – beaamd in actielijn 6, via het “zoeken naar maatwerkoplossingen voor reizigers die op een kostefficiënte manier kunnen aangeboden worden zoals een betere inschakeling van deelfietssystemen, taxi’s edm.”

1.4 Voetgangers

De Vlaamse overheid kijkt voor het mobiliteitsbeleid voor voetgangers vooral naar de lokale besturen (tot en met de aanleg van voetpaden langs gewestwegen), waardoor dit te veel een blinde vlek dreigt te worden in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.
Zo is het bijvoorbeeld bij de strategische doelstelling aanvaardbare reistijden (3.1.2.1.) ook belangrijk dat voetgangers niet nodeloos ver moeten omlopen door het afsluiten van spoorwegovergangen, of door de barrièrewerking van (hoofd)infrastructuurnetwerken.

1.5 Toegankelijke mobiliteit

Toegankelijkheid behelst niet alleen de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het publiek domein. Toegankelijkheid omvat verschillende facetten: basisaanbod, gerichte communicatie (ook voor mensen met een beperking), financiële toegankelijkheid. Voor de aanpak van sociale uitsluiting, om ieders mobiliteitskansen te vrijwaren, is het belangrijk dat dit als een aparte actielijn (13) onderkend is in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

1.6 Selectieve bereikbaarheid

De auto neemt een prominente plaats in in ons mobiliteitssysteem. Een louter vraagvolgend beleid zou hiervoor steeds meer plaats vragen in het publiek domein van de steden en

gemeenten. Plaats die niet voorhanden is, of waarop ook andere rechtmatige vragen rusten (huisvesting, groen, …). Daarom denken alle gemeenten in hun mobiliteitsplan na over welke keuzes ze kunnen maken in functie van een selectieve bereikbaarheid: hoe willen we op een andere manier bereikbaar zijn? Of hoe kunnen sommige verplaatsingsbehoeften vermeden worden? Inzake winkelen kan het dan bijvoorbeeld gaan om een bloeiend handelscentrum eerder dan baanwinkels, randparkings + pendelbusjes op koopzondagen, onderzoeken mogelijkheden stedelijke distributie,… Die keuzes vragen ook een duidelijke(re) ondersteuning in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. En anderzijds de beleidsruimte om lokaal de beste maatregelenmix samen te stellen.

1.6.1 Categorisering van de wegen

De categorisering van de wegen moet bijdragen aan een goede onderlinge afstemming tussen de verschillende categorieën en aan een adequate inrichting ervan. Die aangepaste inrichting is echter een werk van (zeer) lange adem. En dit mag tussentijdse maatregel, en de eventuele handhaving ervan, niet in de weg staan. Zo hoeven niet alle 90 km/u-wegen eerst heringericht te worden vooraleer er een snelheidsregime van 70 km/u kan gelden, en gehandhaafd worden. Hetzelfde geldt voor ruimere zones 30 in stadscentra.
Aanbevelingen voor inrichting moeten waar zinvol ook verfijnd worden naar de lokale wegcategorieën.

De wegencategorisering vormt ook een basis voor andere beleidskeuzes:

- De implementatie van het *vrachtroutenetwerk* dat de Vlaamse overheid samen met de gemeenten uittekent
- De functietoekenning van *landbouwwegen*. Sluipverkeer, zware landbouwmachines, toeristische troeven voor langzaam verkeer,… vereisen vaak een gediversifieerde toekenning van functies aan de landbouwwegen die een gemeente rijk is.
- Er moet gewaakt worden over een goede afstemming tussen het hoofdwegennet en het lokale wegennet om *sluipverkeer* te vermijden.

1.7 Gedeelde verantwoordelijkheid

Er is een duidelijk, uit de kluiten gewassen, verwachtingspatroon naar de andere overheden. Hoewel het op verschillende plaatsen in de teksten verweven zit, mag het best wat duidelijker gesteld worden dat het mobiliteitsverhaal een **gedeelde verantwoordelijkheid is, van overheid, organisaties en burgers**.
Vele organisaties nemen verkeersveiligheid, en (steeds meer?) ook duurzamere mobiliteit, ter harte, maar dit kan in het Mobiliteitsplan beter uit de verf komen. We denken hierbij aan: bedrijven, scholen, ziekenhuizen, sociaal overleg, transportsector, socio-culturele verenigingen, … Via de keuze van hun vestigingsplaats, leveranciers wijzen op de aanbevolen (vracht)route, bedrijfswagens, telewerken, op afstand vergaderen, uitstappen/uitwedstrijden met collectief vervoer, meter- en peterschap van trage wegen,…

Daarnaast is er de individuele verantwoordelijkheid van burgers / bestuurders zelf: er wordt snel naar ‘dé overheid’ gewezen al het fout loopt, maar, het is de individuele reiziger die zijn transportmiddel kiest, die zijn rijsnelheid kiest, die zijn woonplaats kiest,…

Om hiervoor voldoende draagvlak te creëren kan **participatie** een belangrijke bijdrage leveren. Dit wordt als een kritische succesfactor erkend in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar er wordt verder geen aandacht aan besteed. Dit nochtans als basisprincipe vervat in het mobiliteitsdecreet. En op mobielvlaanderen.be wordt heel wat informatie aangereikt om maatwerk ter zake mogelijk te maken.

1.8 Beheer van de infrastructuur

Actielijn 1, 4 en 15 focussen op het beheer van de infrastructuur. Als belangrijke wegenbeheerder is dit uiteraard ook zeer belangrijk voor de gemeenten. Het is niet steeds duidelijk waar hiermee bedoeld wordt. Actielijn 1 biedt hiertoe – zeer algemene – thematische kapstokken (fiets- en voetgangersnetwerken, (vrije) tram- en busbanen, onderliggend wegennet). Hoe kunnen “deze principes” het best gecombineerd worden met het doel en de (gemeentelijke) verwachtingen inzake het vergroenen van infrastructuurnetwerken en verhogen van de belevingswaarde (actielijn 4)? En wat mag verstaan worden onder “We ondersteunen lokale besturen bij het in beeld brengen van de onderhoudstoestand” (actielijn 15)? Of onder “De verschillende infrastructuurnetwerken worden, rekening houdend met de maatschappelijke kosten en baten, op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier aangelegd en onderhouden”?
Wegenbeheer vergt aanzienlijke financiële middelen. Een geïntegreerde aanpak van de verschillende verwachtingen die er – alleen al beheersmatig – op geprojecteerd worden is dan ook zeer wenselijk, a fortiori in budgettair krappe tijden. Dit moet vermijden dat een onderhoud of heraanleg van een weg nadien deels moet aangepast worden in functie van de concrete uitvoering van een andere beleidsinsteek (bv vergroenen in infrastructuurwerken), waarvoor dan in se vermijdbare extra kosten moeten gemaakt worden.
En als die ‘vergroenende’ investeringen dan toch gebeuren vragen sommige gemeenten zich af of er niet meer moet ingezet worden op voertuigen met aardgas, of waterstof?
En wat betekent de nodige ondersteuning om een effectief fiets- en voetgangersbeleid te voeren (actielijn 6)? Is dit bijvoorbeeld ondersteuning om dit netwerk veilig/zonder verre omwegen te laten doorlopen als het een gewestweg of een waterloop kruist?

2 Belangrijke randvoorwaarden

2.1 Een terughoudende Vlaamse overheid

2.1.1 Overlegcultuur

Doorheen de tekst, en zeker bij de actielijnen, worden vele verwachtingen geuit ten opzichte van de lokale besturen (zie bv. telkens de afzonderlijke paragrafen ter zake bij de 20 actielijnen). Het is uiteraard logisch dat voor vele aspecten uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen ook naar de lokale besturen gekeken worden. Onder meer omdat ze 90 % van de wegen in Vlaanderen beheren. En de gemeenten zijn ook niet beschroomd om hier de handen uit de mouwen te steken. Maar onder meer onderstaande opmerkingen (zie 2.1.2. en 2.1.3.) onderstrepen het belang van een overlegcultuur, onder gelijkwaardige partners, tussen (minstens) de Vlaamse overheid en de lokale besturen. Dit overleg moet tijdig en voldoende zijn, en zowel bij eventuele regelgeving (waarbij lokaal maatwerk moet mogelijk zijn!) als bij concrete projecten.
Dit overleg, en andere samenwerkingsverbanden, en eventuele monitoring, moeten ingebed worden in bestaande praktijken en mogen niet leiden tot bijkomende fora en administratie(s).

2.1.2 Vele verwachtingen ≠ vele bijkomende verplichtingen!

Verschillende gemeenten vrezen dat de vele verwachtingen naar de lokale besturen zich al te zeer zullen vertalen in nog maar eens bijkomende regelgeving en verplichtingen vanwege de Vlaamse overheid ten opzichte van de lokale besturen ("*'verwachten'* zal in deze context geen keuze voor de gemeente inhouden om iets niet te doen…", aldus een reagerende gemeente).
De gemeenten hopen ook zeer stellig dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen ook niet – post factum – zal leiden tot vereiste bijsturingen van de pas of bijna afgeronde zware BBC-oefening.
De geest van het mobiliteitsdecreet is dat de gemeente in haar mobiliteitsplan focust om de **meest reële lokale mobiliteitsproblemen (en –opportuniteiten)** en zo tot een realistische actietabel komt, in plaats van te streven naar een alomvattend plan zonder duidelijke prioriteiten.
Dit is ook de afweging die gemaakt wordt/dient te worden bij de evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan via de Sneltoets: welke elementen wensen we in onze gemeente aan te pakken, en dus toe te voegen of bij te sturen in ons gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit is uiteraard een totaal andere insteek dan de verplichte uitvoering van (al dan niet bijkomende) Vlaamse verplichtingen.
Dit geldt bijvoorbeeld ook, en bij uitstek, voor het **parkeerbeleid**. Op vele plaatsen wordt gepleit voor een stringent parkeerbeleid. Dit is inderdaad een belangrijke pijler van het (gemeentelijk) mobiliteitsbeleid, maar dit vereist per definitie maatwerk geënt op de lokale context, en dus per definitie een terughoudende Vlaamse overheid.

De ontwerptekst stelt ook dat een verplichte invoering van **lage emissiezones** in stedelijke gebieden overwogen moet worden. Terwijl de Vlaamse milieuadministratie aangeeft dat alleen een doordachte invoering tot een reële impact leidt.
Kortom, naast het STOP-principe moet de Vlaamse overheid ook steeds het **subsidiariteitsprincipe** en de lokale autonomie indachtig zijn.
Het Mobiliteitsplan Vlaanderen formuleert heel wat verwachtingen naar de lokale overheden, maar de verwachtingen van lokale besturen in hun gemeentelijke mobiliteitsplannen ten aanzien van de Vlaamse beleidspartners vinden anderzijds slechts mondjesmaat een doorvertaling in planning van die partners (ondanks hun formeel vereiste medegoedkeuring van het gemeentelijk mobiliteitsplan).

2.1.3 Publiek domein = intersectoraal => beleidskader ipv detailregulering

Maar, nu reeds ervaren de gemeenten vanuit verschillende deelsectoren de druk om toch bepaalde thema's op te nemen in hun mobiliteitsplan. Bovendien wenst men daarbij ook nog deelsectorale specificaties op te leggen. Dit hypothekeert niet alleen de integratie met andere deelthema's binnen het mobiliteitsbeleid, maar nog veel meer een integrale benadering met andere beleidsthema's (kwaliteitsvolle inrichting publieke ruimte, milieu, waterwegen, huisvesting, of 'verwachtingen' uit het luchtkwaliteitsplan voor NO2, klimaatbeleidsplan, milieubeleidsplan, plattelandsbeleidsplan, woonbeleidsplan, beleidsplan ruimte,…), die onder de bevoegdheid vallen van andere beleidsdomeinen binnen de Vlaamse administratie. Het is uiteraard zinvol dat de Vlaamse overheid een **beleids*kader*** uittekent, ifv de beleidsafstemming tussen de verschillende overheden. Maar dit kan enkel de grotere beleidslijnen bevatten. Want hoe meer *detaillistische (deel)sectorale reguleringen*, hoe minder die geïntegreerd toepasbaar zijn in de lokale praktijk. En gemeenten hebben niet de luxe om hun publiek domein door één (deel)sectorale bril te kunnen bekijken.
Uiteraard kunnen gemeenten hun beleid uitstippelen in – gelijkwaardig – overleg met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, of zijn die welkom voor een audit ter plaatse (liever dan een evaluatie 'in Brussel middels papieren (deel)sectordossiers').

Nabijheid is de beste en meest fundamentele mobiliteitsmaatregel. Dit heeft een directe link naar **ruimtelijke ordening**. Het ruimtelijk beleid is ook doorslaggevend voor een versterking van collectieve systemen.
Maar dan helpt het bijvoorbeeld niet echt dat mobiliteit geen onderdeel van het takenpakket lijkt te zijn van de relatiebeheerders lokale besturen binnen het departement Ruimte Vlaanderen.
En lokale besturen moeten zelf ook voldoende beleidsruimte en -ondersteuning hebben om het gewenst ruimtelijk beleid te voeren. Actielijn 7 bijvoorbeeld verwacht van lokale besturen dat zij door een goede afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid het gebruik van collectieve systemen ondersteunen. Maar, vragen die gemeenten daarbij stellen: Worden lokale besturen financieel ondersteund om een kentering teweeg te brengen? Grondendatabank? Uitbreidings- en inbreidingsgebieden aansnijden in ruil voor verwijderen

woonlinten? Lokale overheden voorzien van middelen, niet ten koste van gemeentefonds, om hun landelijkheid te vrijwaren zodat ze geen inkomsten moeten genereren uit groei aantal inwoners (verkavelen) en bedrijvigheid (slecht gelokaliseerde bedrijventerreinen)? Moet een tramproject niet aangepakt, en gecommuniceerd, worden als een kansenbron voor een ruimer stadvernieuwingsproject?

Ook de link met **milieu** is belangrijk:

- het *milieuconvenant* – en dus ook het mobiliteitsluik daarin – is niet meer. Maar er wordt op verschillende plaatsen naar verwezen. Zullen gemeenten op een andere manier beroep kunnen doen op de verdwenen middelen voor de mobiliteitsdoelstellingen uit het milieuconvenant?
- *rioleringswerken* zijn veelal onlosmakelijk verbonden aan wegenwerken. Bovendien is die koppeling in verschillende heel concrete gevallen heel dringend: in het maatregelenprogramma van het eerste stroomgebiedbeheerplan staat dat alle gemeentelijke gesubsidieerde rioolprojecten waarvoor reeds subsidies zijn vastgelegd tot en met het GIP 2008 (Gemeentelijk Investeringsprogramma) tegen 2015 moeten uitgevoerd zijn. Heel wat van die projecten zijn gekoppeld met AWV. En de VMM laat de gemeenten nu weten dat de subsidies vervallen als deze projecten niet tegen 2015 in de grond zitten. Bovendien moeten deze voor Europa uitgevoerd worden of moet er een reden opgegeven worden waarom ze niet uitgevoerd zijn.
- het klimaatbeleidsplan en het luchtkwaliteitsplan voor NO2 streven naar een reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen. Maar het is niet duidelijk via welke concrete maatregelen.

Maar ook **andere**, op het eerste zicht misschien minder voor de hand liggende, beleidsdomeinen mogen integratie niet in de weg staan: gemeenten worden geacht om beweging en sport te stimuleren, maar die lading dekt in beide Vlaamse departementen (Volksgezondheid en Sport) een andere lading, laat staan dat dit makkelijk integreerbaar is met een ter zake sensibiliserend mobiliteitsbeleid.

Hoopvol is alvast dat “de samenwerking over gerelateerde thema’s” in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen als een kritische succesfactor wordt erkend (blz 308).

2.2 Ondersteuning gemeenten

2.2.1 De financiële mogelijkheden van de gemeenten

Bij de vele verwachtingen ten aanzien van de gemeenten lezen we een enkele keer ‘binnen hun bevoegdheden en budgettaire mogelijkheden’. Hopelijk vinden we deze bekommernis ook terug in de terughoudendheid van de Vlaamse regelgeving. En in de ondersteuning van de gemeenten.

Zo is bijvoorbeeld de verwachting naar gemeenten om maximaal in te spelen op intelligente en interoperabele systemen (actielijn 2) allicht geen goedkope maatregel. En quid ondersteuning voor de uitbouw van tank- en herlaadstations voor voertuigen op alternatieve brandstoffen (actielijn 4)?
Nu wordt op verschillende plaatsen nog verwezen naar – financiële – ondersteuning via het milieuconvenant. Wordt het wegvallen van die ondersteuning dan ondervangen via een ander soort samenwerkingsovereenkomst? De wezenlijke ondersteuning voor de aanleg van fietspaden op het BFF-netwerk vormt ook een belangrijke stimulans voor de verwezenlijking er van.
Die financiële ondersteuning is geen overbodige luxe. Sommige gemeenten geven aan dat de benodigde middelen voor de bovenbouw van de rioleringsprojecten in hun gemeente, de middelen voor wegeninfrastructuur voor deze legislatuur reeds uitputten. Dan is bijkomend nieuw beleid voor infrastructuur en openbare ruimte uiteraard niet evident.

2.2.2 Kennisuitwisseling

Vademecums
Voor de vereiste know how bij vele verwachtingen naar gemeenten is er nu al een ondersteuning via verschillende vademecums.
Zo wordt bij het verbeteren van het toegankelijkheid van het vervoersaanbod en openbaar domein verwezen naar de vademecums ‘Toegankelijk publiek domein’ en ‘Veilige Wegen en Kruispunten’. Daar wordt best ook de ‘Bushaltegids’ van De Lijn aan toegevoegd.
Hierbij moet er telkens opnieuw over gewaakt worden dat de vademecums geen sluipende strikte normering worden, maar zeer aan te bevelen richtlijnen die zo goed mogelijk in de lokale context geïntegreerd worden. Het uitwerken voor een afwegingskader voor de verschillende types lokale wegen uit de wegencategorisering zou hierbij een zeer zinvolle beleidsondersteuning zijn. We hopen dat de Vlaamse overheid haar engagement hieromtrent zal kunnen waarmaken.
Een veel geuite bedenking is dat die teveel naast elkaar bestaan, maar de Vlaamse overheid heeft de integratie-oefening aangevat.

Monitoring
Voor de evaluatie van het mobiliteitsbeleid is monitoring belangrijk. Meten is weten, en kwantificeerbare doelstellingen kunnen een evaluatie en het nemen van de juiste beleidskeuzes ondersteunen.
Maar de kosten moeten steeds met de baten afgewogen worden.
Als de Vlaamse overheid gegevens verzameld, moet dit in de mate van het mogelijke ook tot op lokaal niveau verfijnde gegevens bevatten. Gegevens die aan de lokale besturen gevraagd worden moeten ook voor de lokale besturen nuttig én lokaal herbruikbaar zijn. (Sommige gemeenten geven nu al aan dat ze niet langer voldoende middelen (ICT, personeel,…) kunnen vrijmaken om alle vereiste Vlaamse databanken in te vullen. Laat dit geen signaal zijn tegen

databanken op zich, maar wel voor zeer weloverwogen kosten-batenanalyses daarbij, niet alleen voor de Vlaamse overheid, maar ook voor de gemeenten.)
Het is ook niet duidelijk wat de verwachtingen zijn ten aanzien van de lokale besturen bij “de nodige informatie aanleveren voor de ontwikkeling van routeplanners of andere tools die een multimodale dienstverlening ondersteunen” (actielijn 11).