



Afdeling
Mobiliteit & Ruimtelijke Planning
Universiteit Gent



Verwerking resultaten van het openbaar onderzoek Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

i.o.v. Mobiliteitsraad Vlaanderen

Eindrapport – 11 maart 2014

Colofon

Opdrachtgever	MORA – Mobiliteitsraad Vlaanderen Daan Schalck, voorzitter
Projectleiding opdrachtgever	Frank Van Thillo
Projectcoördinatie opdrachtnemer	Anita Claes (M.A.S.)
Projectuitvoering	Joris Smet, Dirk Buyens (M.A.S.) Kobe Boussauw (UGent – Instituut voor Duurzame Mobiliteit)
Datum	11 maart 2014
Status document	Eindrapport

Inhoud

1. INLEIDING	5
2. METHODOLOGIE	6
2.1 ONTVANGST REACTIES	6
2.2 OPMAAK CODEERSHEMA / CODEBOEK	6
2.3 VERWERKING VAN DE REACTIES EN STRUCTUUR VAN HET RAPPORT	7
2.4 BEDENKINGEN BIJ DE RAPPORTERING	8
3. RESULTATEN KWANTITATIEVE VERWERKING REACTIES OPENBAAR ONDERZOEK	9
3.1 INSPRAAKREACTIES : WIE EN HOE ?	9
3.2 KWANTITATIEF OVERZICHT	12
4. RESULTATEN KWALITATIEVE VERWERKING REACTIES OPENBAAR ONDERZOEK	17
4.1 ALGEMEEN – STRUCTUUR / KADER	17
4.1.1 <i>Operationele doelstellingen (endogeen aan het plan)</i>	18
4.1.1.1 OD1: SAMENHANG EN ROBUUSTHEID VAN HET TRANSPORTSYSTEEM VERBETEREN	18
4.1.1.2 OD2: GEBRUIKERSKWALITEIT VAN DE MODALE NETWERKEN VERHOGEN	18
4.1.1.3 OD3: EFFICIËNT EN VEILIG GEBRUIK VAN HET TRANSPORTSYSTEEM	18
4.1.1.4 OD4: MILIEUVRIENDELIJKE EN ENERGIE-EFFICIËNTER MAKEN VAN HET TRANSPORTSYSTEEM	18
4.1.2 <i>Kritische succesfactoren (verondersteld exogeen aan het plan)</i>	19
4.1.2.1 KSF1: MAATSCHAPPELIJKE WAARDEN EN NORMEN	19
4.1.2.2 KSF2: MOBILITEITSBEHOEFTE	19
4.1.2.3 KSF3: INNOVATIES EN DUURZAME TECHNOLOGIEËN	19
4.1.2.4 KSF4: FINANCIËLE MIDDELEN	20
4.1.2.5 KSF5: BELEIDSAFSTEMMING	20
4.1.2.6 KSF6: MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK	20
4.1.2.7 KSF7: MENSELIJK KAPITAAL	20
4.2 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	21
4.2.1 <i>Operationele doelstelling 1: Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren</i>	21
4.2.1.1 OPENBAAR VERVOER	21
4.2.1.1.1 Grote lijnen in de reacties	21
4.2.1.1.2 Organisaties: cijfers en citaten	23
4.2.1.1.3 Individuele burger: cijfers en citaten	24
4.2.1.2 INFRASTRUCTUUR	26
4.2.1.2.1 Grote lijnen in de reacties	26
4.2.1.2.2 Organisaties: cijfers en citaten	27
4.2.1.2.3 Individuele burger: cijfers en citaten	28
4.2.1.3 GOEDERENVERVOER	30
4.2.1.3.1 Grote lijnen in de reacties	30
4.2.1.3.2 Organisaties: cijfers en citaten	31
4.2.1.3.3 Individuele burger: cijfers en citaten	32
4.2.1.4 CONGESTIE	32
4.2.1.5 TOL	33
4.2.1.5.1 Grote lijnen in de reacties	33
4.2.1.5.2 Organisaties: cijfers en citaten	34
4.2.1.5.3 Individuele burger: cijfers en citaten	34
4.2.2 <i>Operationele Doelstelling 2: Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen</i>	36
4.2.2.1 VERKEERSVEILIGHEID	36
4.2.2.1.1 Grote lijnen in de reacties	36

4.2.2.1.2	Organisaties: cijfers en citaten	37
4.2.2.1.3	Individuele burger: cijfers en citaten	38
4.2.2.2	VERVOERSWIJZEKEUZE	39
4.2.2.2.1	Grote lijnen in de reacties	39
4.2.2.2.2	Organisaties: cijfers en citaten	40
4.2.2.2.3	Individuele burger: cijfers en citaten	42
4.2.2.2.4	Toegankelijkheid (andere dan openbaar vervoer)	43
4.2.3	Operationele Doelstelling3: Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem...	44
4.2.3.1	REGULERING	44
4.2.3.1.1	Grote lijnen in de reacties	44
4.2.3.1.2	Organisaties: cijfers en citaten	45
4.2.3.1.3	Individuele burger: cijfers en citaten	45
4.2.3.2	SIGNALISATIE EN VERKEERSLICHTEN	46
4.2.3.3	PARKEREN	47
4.2.3.4	LUCHTVERKEER	47
4.2.4	Operationele Doelstelling 4: Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem	49
4.2.4.1	MILIEU	49
4.2.4.1.1	Grote lijnen in de reacties	49
4.2.4.1.2	Organisaties: cijfers en citaten	50
4.2.4.1.3	Individuele burger: cijfers en citaten	50
4.2.4.2	VERKEERSLEEFBAARHEID	51
4.2.4.2.1	Grote lijnen in de reacties	51
4.2.4.2.2	Organisaties: cijfers en citaten	52
4.2.4.2.3	Individuele burger: cijfers en citaten	53
4.3	KRITISCHE SUCCESFACTOREN	54
4.3.1	Kritische Succesfactor 1: Maatschappelijke waarden en normen -> Verkeersopvoeding	54
4.3.2	Kritische Succesfactor 2: Mobiliteitsbehoefte -> Socio-economische aspecten	55
4.3.2.1	GROTE LIJNEN IN DE REACTIES	55
4.3.2.2	ORGANISATIES: CIJFERS EN CITATEN	56
4.3.2.3	INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN	56
4.3.3	Kritische succesfactor 3: Innovaties en duurzame technologieën	58
4.3.3.1	GROTE LIJNEN IN DE REACTIES	58
4.3.3.2	ORGANISATIES: CIJFERS	59
4.3.3.3	INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN	59
4.3.4	Kritische succesfactor 4: Financiële middelen	61
4.3.4.1	GROTE LIJNEN IN DE REACTIES	61
4.3.4.2	ORGANISATIES: CIJFERS EN CITATEN	62
4.3.4.3	INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN	63
4.3.5	Kritische succesfactor 5: Beleidsafstemming	65
4.3.5.1	INTEGRATIE - AFSTEMMING BELEID	65
4.3.5.1.1	Grote lijnen in de reacties	65
4.3.5.1.2	Organisaties: cijfers en citaten	66
4.3.5.1.3	Individuele burger: cijfers en citaten	67
4.3.5.2	RUIMTELIJKE ORDENING	67
4.3.5.2.1	Grote lijnen in de reacties	67
4.3.5.2.2	Organisaties: cijfers en citaten	68
4.3.5.2.3	Individuele burger: cijfers en citaten	69
4.3.6	Kritische Succesfactor 6: Maatschappelijk draagvlak -> Vorm en planproces	70
4.3.6.1	GROTE LIJNEN IN DE REACTIES	70
4.3.6.2	ORGANISATIES: CIJFERS EN CITATEN	71
4.3.6.3	INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN	73
4.3.7	Kritische Succesfactor 7: Menselijk kapitaal	76
5.	MEEST MARKANTE BEVINDINGEN	77
6.	BIJLAGEN	78
6.1	CODEBOEK / CODEERSHEMA	78
6.2	OPDRACHTHOUDERS	82

1. Inleiding

Op 25 oktober 2013 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast. Tussen 8 november 2013 en 12 januari 2014 werd het ontwerp-plan onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dit ging gepaard met een campagne in de geschreven media : “Wilt u weten hoe we ons mobiliteitsbeleid concreet vorm geven, en wilt u daar uw zeg in hebben? Dit is uw kans!”

Het Decreet Mobiliteitsbeleid voorziet dat de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) alle adviezen bundelt en op basis daarvan een gemotiveerd advies uitbrengt binnen de 60 dagen na het einde van het Openbaar Onderzoek, concreet op 13 maart 2014.

Voor de verwerking van de resultaten van het Openbaar Onderzoek heeft de MORA beroep gedaan op het studieconsortium M.A.S. - Instituut voor Duurzame Mobiliteit. Dankzij de financiële ondersteuning van het departement Mobiliteit en Openbare Werken was het mogelijk om via een algemene offertevraag dit studieconsortium aan te duiden.

Zoals decretaal vastgelegd, diende de MORA uiterlijk 1 maand na het beëindigen van het Openbaar Onderzoek (11 februari 2014) te kunnen beschikken over de resultaten van dit Openbaar Onderzoek om een debat hierover in de MORA mogelijk te maken. Omwille van het in het decreet voorziene (té) korte tijdsbestek, was het rapport in zijn definitieve vorm op de resp. datum echter nog niet beschikbaar. Op de MORA-commissie van 11 februari 2014 werden evenwel de eerste resultaten van de verwerking van de inspraakreacties toegelicht op basis waarvan de MORA besliste zijn werkzaamheden verder te zetten.

Het voorliggend eindrapport met de verwerking van de resultaten wordt samen met de gebundelde inspraakreacties overgemaakt aan het Vlaams Parlement.

De opdracht aan het studieconsortium bestond erin de inspraakreacties op een inhoudelijk zinvolle wijze te verwerken zodat op een leesbare en bevattelijke wijze inzicht verkregen wordt in de verschillende reacties van organisaties en individuele burgers.

In het voorliggend eindrapport wordt in een eerste punt onze aanpak van de verwerking van de inspraakreacties beschreven. Vervolgens worden de resultaten weergegeven, zowel op een kwantitatieve als een kwalitatieve manier.

2. Methodologie

In wat volgt, wordt beknopt de werkwijze toegelicht volgens dewelke de reacties n.a.v. het openbaar onderzoek zijn verwerkt en worden gerapporteerd.

2.1 Ontvangst reacties

Zoals reeds vermeld, konden de inspraakreacties ofwel schriftelijk ofwel digitaal (online) worden geformuleerd. De schriftelijke reacties werden onder gesloten omslag overgemaakt aan het onderzoeksbureau – na opening werden deze ingescand; de digitale reacties werden aangeleverd middels een database in MS-excel.

2.2 Opmaak codeerschema / codeboek

Met het oog op een inhoudelijk zinvolle, bevattelijke en “technische” verwerking alsook analyse van de reacties dienden deze reacties vooreerst “gecodeerd” te worden.

Er werd een codeboek / codeerschema opgemaakt aan de hand van een eerste lezing van de reacties. Een codeboek / codeerschema is een lijst van inhoudelijke items ondergebracht in thema’s en subthema’s die gelinkt zijn aan code.

Iedere reactie, opmerking, advies, bezwaar enz. werd dan gescreend en hieraan de respectievelijke code (of meerdere codes) toegekend middels het opgemaakte codeboek (zie bijlage).

De inspraakreacties werden inductief, dus op basis van de inhoud van de reacties zelf, in twintig hoofdthema’s opgedeeld, die dan elk nog eens gedetailleerd werden met behulp van subthema’s.

De hoofdthema’s zijn de volgende:

1. Vorm en planproces
2. Technologie
3. Openbaar vervoer
4. Tol
5. Sociaal-economische aspecten
6. Congestie
7. Infrastructuur
8. Signalisatie en verkeerslichten
9. Verkeersleefbaarheid

10. Toegankelijkheid
11. Fiscaliteit / financiën
12. Goederenvervoer
13. Vervoerswijzekeuze
14. Verkeersveiligheid
15. Ruimtelijke ordening
16. Milieu
17. Regulering
18. Parkeren
19. Verkeersopvoeding
20. Luchtverkeer

Niet enkel het onderwerp (thema) van de reactie diende gecodeerd te worden maar eveneens ook de inhoud (datgene wat men zegt over iets). Volgende inhoudelijke subcodering werd onderscheiden en waarbij de onderscheiden symbolen staan voor :

- + : positief t.a.v. / akkoord met de resp. omschrijving in het ontwerp-plan
- - : negatief t.a.v. / niet akkoord met / bezwaar tegen / kritiek op de resp. omschrijving in het ontwerp-plan
- ! : meer aandacht voor / meer prioriteit geven aan wat terzake in het ontwerp-plan staat
- VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) van wat terzake in het ontwerp-plan staat
- VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) van wat terzake in het ontwerp-plan staat

2.3 Verwerking van de reacties en structuur van het rapport

De verwerking van de inspraakreacties gebeurt in twee stappen. In een eerste stap worden de reacties in categorieën ingedeeld en daarbinnen gekwantificeerd. De tweede stap bestaat uit een kwalitatieve analyse waarbij de betekenis van de reacties ten aanzien van de operationele doelstellingen en kritische succesfactoren in kaart wordt gebracht.

In het **kwantitatief overzicht**, wordt in een eerste punt aangegeven wie – hetzij een organisatie, hetzij een burger ten individuele titel – en onder welke vorm – hetzij online, hetzij schriftelijk - gereageerd heeft op het ontwerp-plan.

Vervolgens wordt in deze kwantitatieve bespreking aangegeven welke hoofd- en subthema's aan bod komen in relatie tot de hoedanigheid van de respondent. Zoals hoger vermeld werden de hoofd- en subthema's inductief bepaald, op basis dus van de inhoud van de reacties zelf. Dit overzicht geeft aan welke onderwerpen vaak en minder vaak aan bod komen in het openbaar onderzoek, alsook welke benaderingen van het ontwerp-plan eerder op een positieve dan wel negatieve wijze worden onthaald, en welke verschillen er daarin zijn tussen organisaties en individuele burgers.

De **kwalitatieve** bespreking komt in een volgend hoofdstuk aan bod. Daartoe werden de onderscheiden hoofd- en subthema's gekoppeld aan de structuur van operationele doelstellingen en kritische succesfactoren die door het ontwerp-plan naar voren wordt geschoven.

De vier operationele doelstellingen (OD's) uit het ontwerp-plan geven aan hoe het voorgestelde beleid zal worden vormgegeven, en schetsen dus ook de ambitie van het ontwerp-plan. Vanzelfsprekend heeft een belangrijk deel van de inspraakreacties betrekking op één of meerdere van deze operationele doelstellingen.

Daarnaast definieert het ontwerp-plan ook zeven kritische succesfactoren (KSF's) die (grotendeels) buiten het bevoegdheidsdomein van het Vlaamse (mobiliteits-)beleid gelegen zijn. Heel wat respondenten hebben opmerkingen die (deels) buiten de ambitie van het ontwerp-plan gesitueerd zijn, maar bijgevolg wel onder één of meerder kritische succesfactoren te rangschikken zijn.

Per operationele doelstelling of kritische succesfactor worden voor elk hieronder ressorterend hoofdthema de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

Het rapport wordt afgesloten met een laatste paragraaf waar de meest markante bevindingen uit het openbaar onderzoek nog eens worden geresumeerd.

2.4 Bedenkingen bij de rapportering

Een openbaar onderzoek heeft als belangrijkste doel de bevolking en belanghebbenden op de hoogte te brengen van een plan dat in opmaak is, en de mogelijkheid te bieden om te reageren op het voorliggende plan. Dat betekent dat de reacties nooit representatief kunnen zijn voor de standpunten of bezorgdheden van de populatie. De reacties moeten dus beschouwd worden als suggesties op basis waarvan het plan kan verbeterd worden.

Ondanks dat de reacties nooit als representatief kunnen worden beschouwd, kan een beperkte kwantitatieve analyse toch nuttig zijn om klemtonen te onderscheiden. In dit rapport is er voor gekozen om de verschillende thema's die in de inspraakreacties terugkomen in kaart te brengen, en zo het inzicht in de drijfveren van zij die hebben gereageerd te vergroten. Daarbij moet in acht genomen worden dat:

- er een belangrijk onderscheid bestaat tussen de reacties die door organisatie werden ingestuurd (meestal uitgebreid en gestructureerd), en reacties van individuen (die doorgaans beknopt zijn en zich meestal op slechts enkele thema's richten)
- dat sommige reacties van individuen wellicht geïnspireerd zijn door een standaardreactie die door een organisatie aan leden en sympathisanten ter beschikking werd gesteld (waaronder de Fietzersbond (64 reacties), het actiecomité MKBA tramlijn Zaventem-Haacht (tenminste 11 reacties), en het Lokaal Gezondheidsoverleg (LOGO's, 6 reacties)).

Bij de verwerking werd consequent een onderscheid gemaakt tussen de reacties van individuen en die van organisaties. De reacties van individuen die wellicht geïnspireerd werden door een standaardreactie werden toch als individuele reactie geanalyseerd, wat uiteraard gevolgen heeft voor de frequentie waarmee bepaalde thema's in de tabellen zullen voorkomen.

3. Resultaten KWANTITATIEVE verwerking reacties openbaar onderzoek

In dit onderdeel worden de resultaten van de **kwantitatieve** verwerking van de reacties naar aanleiding van het openbaar onderzoek weergegeven en besproken.

In een eerste punt, wordt aangegeven wie – hetzij een organisatie, hetzij een burger ten individuele titel – en onder welke vorm – hetzij online, hetzij schriftelijk - gereageerd heeft op het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Vervolgens wordt een overzicht gegeven van het aantal inspraakreacties naar de onderscheiden hoofdthema's en inhoudelijke subcodering in functie van de hoedanigheid van de indiener. Op basis hiervan kan vooreerst een eerste zicht gekregen worden van welke onderwerpen / mobiliteitsgerelateerde topics het meest aan bod komen in het openbaar onderzoek, alsook welke thema's op ofwel een positieve ofwel negatieve wijze aan het ontwerp-plan worden gelinkt en of dit al dan niet verschillend is voor een organisatie of een individuele burger.

3.1 Inspraakreacties : wie en hoe ?

In totaal werden door **458** hetzij burgers, hetzij organisaties gereageerd op het ontwerp-plan tijdens het openbaar onderzoek, waarvan **410** hun bezwaren, bedenkingen, verbeter suggesties online geformuleerd hebben en **48** schriftelijk.

De burger maakte in hoofdzaak gebruik van de online-tool om ten individuele titel zijn mening te geven t.a.v. het Plan (97,6% of N=400). Slechts 10 organisaties reageerden online waaronder 4 gemeenten, het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen, de Colruytgroep, LOGO's (Lokaal Gezondheidsoverleg), Vlaams Verbond van de Provincies (vVP), Organisatie van Traffic Manager (OTM), RESOC Halle-Vilvoorde.

De schriftelijke inspraakreacties (hetzij per post, hetzij per mail) zijn vnl. afkomstig van overheidsinstanties (gemeenten, steden, provincies) en organisaties binnen de mobiliteits- en aanverwante sectoren (zoals Fietzersbond, TreinTramBus, NetwerkDuurzameMobiliteit, Vlaamse Jeugdraad, Vlaamse Vereniging Steden en Gemeenten (VVSG), Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening (SARO), ...). 14 individuele burgers hebben eveneens hun reacties schriftelijk overgemaakt aan de MORA.

In de marge willen we hier nog vermelden dat van de 400 individuele online reacties er een 83-tal wellicht geïnspireerd waren door een standaardreactie van een organisatie die haar leden of sympathisanten aanmoedigde om te reageren : 64 reacties lijken afkomstig van sympathisanten van de Fietserbond, 11 reacties zijn geïnspireerd door de standpunten van het actiecomité MKBA tramlijn Zaventem-Haacht en 6 reacties door dat van de LOGO's (Lokaal GezondheidsOverleg). In een aantal reacties van gemeentebesturen worden bezorgdheden herhaald die wellicht geïnspireerd werden door het advies van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

Tabel 1 : Aantal respondenten volgens hoedanigheid van respondent en reactie-instrument

	Totaal	Online	Schriftelijk
Individuele burger	414	400	14
Organisatie	44	10	34
Totaal	458	410	48

Tabel 2 : Gereageerde organisaties

	Totaal
Steden en Gemeenten(*)	26
VVSG – Vlaamse Vereniging Steden en Gemeenten	1
Provincies (Antwerpen, Vlaams-Brabant, Oost-Vlaanderen)	3
VVP - Vlaams Verbond Provincies	1
RESOC Halle-Vilvoorde	1
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	1
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid	1
SARO – Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed	1
Lokaal Gezondheidsoverleg	1
Vlaamse Jeugdraad	1
BTTB - TreinTramBus	1
Fietzersbond	1
NDM - Netwerk Duurzame Mobiliteit	1
Reizigersbond	1
Vzw Kolena	1
OTM - Organisatie van Traffic Manager	1
Colruyt Group	1
Totaal	44

(*) De volgende gemeenten en steden hebben een advies overgemaakt middels een uittreksel uit de notulen van het schepencollege / besluit van een zitting van het college van burgemeester en schepenen :

1. gemeente Koksijde
2. stad Antwerpen
3. stad Geel
4. gemeente Lommel
5. stad Maaseik
6. gemeente Wortegem-Petegem
7. gemeente De Panne
8. gemeente Steenokkerzeel
9. gemeente Sint-Laureins
10. gemeente Grobbendonk
11. gemeente Vorselaar

De volgende gemeenten hebben hun advies overgemaakt via een schrijven namens het schepencollege of gemeentebestuur van de resp. gemeenten :

1. gemeente Keerbergen
2. gemeente Zelzate
3. gemeente Assenede
4. gemeente Aalter (& milieuadviesraad Aalter)
5. gemeente Beernem
6. stad Sint-Niklaas
7. stad Vilvoorde
8. gemeente Retie
9. gemeente Bredene
10. gemeente Rotselaar
11. gemeente Schilde
12. gemeente Kortenberg
13. gemeente Menen
14. gemeente Houthalen-Helchteren (dienst Mobiliteit)
15. gemeente Wetteren (Mobiliteitsraad Wetteren)

3.2 Kwantitatief overzicht

Uit bijgevoegde tabel 3 blijkt dat 1 op 5 van de (gecodeerde) inspraakreacties terug te voeren is tot het thema '**vorm en planproces**'. Het betreft hier opmerkingen over het plan op zich naar visie, ambitie, realiseerbaarheid, begrijpelijkheid, leesbaarheid, de communicatie, de inspraak, de duidelijkheid van de doelstellingen, de daadkrachtigheid enz. Het zijn de organisaties die hier een hoger aandeel laten noteren dan de individuele burgers (resp. 20% tegenover 29%).

De thema's waarnaar vervolgens in tweede en derde instantie – door zowel de individuele burgers als de organisaties – wordt gerefereerd zijn '**infrastructuur**' (12%) en '**openbaar vervoer**' (10%).

Binnen het thema infrastructuur betreft het vooral reacties die terug te voeren zijn tot de topics bovenlokale fietsroutes/fietssnelwegen, fietsinfrastructuur en het verbeteren van de leesbaarheid in de infrastructuurnetwerken en dit geldt zowel voor de individuele burgers als de organisaties.

Binnen het thema openbaar vervoer zijn het vnl. de subthema's nieuwe tramlijnen, reistijden, dienstverlening van het openbaar vervoer, wegcapaciteit, basismobiliteit, complementariteit van openbaarvervoersystemen die de meeste reacties bundelen. Dit wordt genoteerd bij zowel de burgers als de organisaties.

Globaal genomen en blijkens de tabel konden ook aanzienlijk veel opmerkingen gecodeerd worden binnen het thema '**verkeersveiligheid**' (10%) en '**vervoerswijzekeuze**' (7%) en '**milieu**' (7%).

De meeste reacties binnen het thema verkeersveiligheid zijn terug te voeren tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers / vision zero, de verkeersveiligheid in het algemeen alsook het opsplitsen van de doelstellingen i.f.v. vervoersmodi. Aandacht voor fietsers wordt hier ook vaak vernoemd.

De subthema's die binnen het thema vervoerswijzekeuze de meeste reacties bundelen, zijn het opschuiven (van 2020 naar 2030) van de VIA-doelstelling dat 40% van de verplaatsingen duurzaam moet zijn, het STOP-principe, de multimodale knooppunten, de dominantie van de auto en het fietsgebruik/fietsdelen.

Luchtkwaliteit (samen met broeikasgassen en emissienormen) is veruit het belangrijkste subthema van het hoofdthema milieu (76,5%). Dit geldt zowel voor de individuele burgers als de organisaties.

Parkeren, toegankelijkheid, verkeersopvoeding en luchtverkeer zijn thema's die in het openbaar onderzoek minder aan bod komen (resp. 0,6%, 0,4%, 0,3% en 0,2%); indien ze worden vermeld dan gebeurt dit eerder door de individuele burger dan door de organisaties.

Tabel 3 : Aantal reacties naar hoofdthema en hoedanigheid van de respondent - procentueel

HOOFDTHEMA'S	TOTAAL		BURGER		ORGANISATIE	
	N	%	N	%	N	%
1. Vorm en planproces	610	20,9%	504	19,8%	106	28,6%
2. Infrastructuur	350	12,0%	305	12,0%	45	12,1%
3. Openbaar vervoer	298	10,2%	253	9,9%	45	12,1%
4. Verkeersveiligheid	292	10,0%	271	10,6%	21	5,7%
5. Vervoerswijzekeuze	216	7,4%	182	7,1%	34	9,2%
6. Milieu	213	7,3%	202	7,9%	11	3,0%
7. Fiscaliteit / financiën	158	5,4%	137	5,4%	21	5,7%
8. Ruimtelijke ordening	157	5,4%	146	5,7%	11	3,0%
9. Tol	124	4,2%	113	4,4%	11	3,0%
10. Goederenvervoer	123	4,2%	109	4,3%	14	3,8%
11. Regulering	117	4,0%	111	4,4%	6	1,6%
12. Technologie	66	2,3%	59	2,3%	7	1,9%
13. Verkeersleefbaarheid	44	1,5%	34	1,3%	10	2,7%
14. Congestie	37	1,3%	30	1,2%	7	1,9%
15. Sociaal-economische aspecten	35	1,2%	29	1,1%	6	1,6%
16. Signalisatie en verkeerslichten	34	1,2%	29	1,1%	5	1,2%
17. Parkeren	17	0,6%	11	0,4%	6	1,6%
18. Toegankelijkheid (andere dan OV)	12	0,4%	12	0,5%	-	-
19. Verkeersopvoeding	11	0,3%	7	0,3%	4	1,1%
20. Luchtverkeer	5	0,2%	4	0,2%	1	0,3%
TOTAAL	2919	100%	2548	100%	371	100%

Uit een eerste analyse van de inhoudelijke codering van de inspraakreacties – zie tabel 4 - blijkt over alle thema's heen dat in meer dan de helft van het aantal gecodeerde reacties (> 60%) er door de respondent gesteld wordt dat er meer aandacht moet worden besteed / meer prioriteit moet gegeven (gemarkeerd als "!") worden aan het respectievelijke item.

De thema's die daarnaast ook in aanzienlijke mate veel negatieve reacties bundelen (gemarkeerd als "-") zijn op de eerste plaats de vervoerswijzekeuze (44,5% of N=94), gevolgd door 'vorm en planproces' (dus het plan op zich met visie, ambitie, voorstellen, acties enz.) (30% of N=183).

Verkeersveiligheid en regulering zijn daarentegen thema's met ook een groot aandeel positieve opmerkingen (resp. 31% (n=91) en 59% (n=69)). Respondenten kunnen het ambitieniveau van het ontwerp-plan met betrekking tot verkeersveiligheid doorgaans waarderen.

Voor de thema's 'fiscaliteit – financiën' en 'tol' situeren evenwel de hoogste aandelen zich in de categorie voorstellen tot verandering (resp. 56% (n=89) en 64% (n=79)), waarbij de reacties vaak gaan over het invoeren van een vorm van kilometerheffing (zowel voor- als tegenstanders), ofwel vragen om de accijnsheffing op motorbrandstoffen bij te stellen in functie van emissiedoelstellingen.

Tabel 4 : Aantal reacties naar hoofdthema & inhoudelijke codering - TOTAAL

	Totaal	%	+	-	!	VW	VWI
1. Vorm en planproces	610	20,9%	38	183	368	21	-
2. Infrastructuur	350	12,0%	36	33	250	7	24
3. Openbaar vervoer	298	10,2%	31	30	199	34	4
4. Verkeersveiligheid	292	10,0%	91	3	192	4	2
5. Vervoerswijzekeuze	216	7,4%	26	94	91	3	2
6. Milieu	213	7,3%	21	8	112	71	1
7. Fiscaliteit / financiën	158	5,4%	3	19	47	89	-
8. Ruimtelijke ordening	157	5,4%	8	10	128	9	2
9. Tol	124	4,2%	0	8	37	79	-
10. Goederenvervoer	123	4,2%	6	2	100	11	4
11. Regulering	117	4,0%	69	-	44	4	-
12. Technologie	66	2,3%	5	2	53	4	2
13. Verkeersleefbaarheid	44	1,5%	2	5	33	-	4
14. Congestie	37	1,3%	7	3	20	5	2
15. Sociaal-economische aspecten	35	1,2%	1	1	32	1	-
16. Signalisatie en verkeerslichten	34	1,2%	2	-	17	12	3
17. Parkeren	17	0,6%	-	1	16	-	-
18. Toegankelijkheid (andere dan OV)	12	0,4%	1	-	9	1	1
19. Verkeersopvoeding	11	0,3%	-	-	10	1	-
20. Luchtverkeer	5	0,2%	-	-	4	1	-
Totaal	2919	100%	347	402	1762	357	51
	100%		11,9%	13,8%	60,4%	12,2%	1,7%

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

Bij beschouwing van de reacties van de individuele burgers en deze van de organisaties naar thema en inhoud (cfr. de inhoudelijke codes) – zie tabel 5 en tabel 6-, kan vastgesteld worden dat de organisaties eerder opmerkingen geven waarin meer aandacht gevraagd wordt voor een bepaald onderwerp (in 74% van de gevallen). Bij de burgers bedraagt dit aandeel maar 58%.

Bij de door de burgers geformuleerde reacties valt het op dat aan het thema verkeersveiligheid 33% positieve reacties konden toegewezen worden (N=91) en voor het thema regulering is dit zelfs 61% (N=68).

De thema's die bij de burgers ook in aanzienlijke mate veel negatieve reacties bundelen zijn op de eerste plaats de vervoerswijzekeuze (49,5% of N=90), gevolgd door het thema vorm en planproces (dus het plan op zich met visie, ambitie, voorstellen, acties enz.) (31% of N=154).

Indien de burgers opmerkingen geven betreffende de thema's 'fiscaliteit – financiën' en 'tol', dan gaat het in het merendeel van de gevallen over voorstellen tot verandering (resp. 63% (N=86) en 66% (N=75)).

Gezien de reacties van organisaties doorgaans gebaseerd zijn op een visie die door de organisatie in kwestie zelf ontwikkeld is, is men vaak zeer specifiek. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de meeste van deze reacties gemarkeerd werden als "!", "VW" of "VWI".

Tabel 5 : Aantal reacties naar hoofdthema & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGERS

	Totaal	%	+	-	!	VW	VWI
1. Vorm en planproces	504	19,8%	22	154	310	18	-
2. Infrastructuur	305	12,0%	34	33	214	4	20
3. Verkeersveiligheid	271	10,6%	91	3	174	1	2
4. Openbaar vervoer	253	9,9%	31	29	163	26	4
5. Milieu	202	7,9%	21	8	103	69	1
6. Vervoerswijzekeuze	182	7,1%	26	90	62	2	2
7. Ruimtelijke ordening	146	5,7%	8	10	119	7	2
8. Fiscaliteit / financiën	137	5,4%	3	18	30	86	-
9. Tol	113	4,4%	-	6	32	75	-
10. Regulering	111	4,4%	68	-	39	4	-
11. Goederenvervoer	109	4,3%	6	2	87	10	4
12. Technologie	59	2,3%	5	2	46	4	2
13. Verkeersleefbaarheid	34	1,3%	2	5	23	-	4
14. Congestie	30	1,2%	7	3	14	4	2
15. Signalisatie en verkeerslichten	29	1,1%	2	-	14	10	3
16. Sociaal-economische aspecten	29	1,1%	1	-	27	1	-
17. Toegankelijkheid (andere dan OV)	12	0,5%	1	-	9	1	1
18. Parkeren	11	0,4%	-	-	11	-	-
19. Verkeersopvoeding	7	0,3%	-	-	6	1	-
20. Luchtverkeer	4	0,2%	-	-	3	1	-
Totaal	2548	100%	328	363	1486	324	47
Individuele burgers	100%		12,9%	14,2%	58,3%	12,7%	1,8%

Tabel 6 : Aantal reacties naar hoofdthema & inhoudelijke codering – ORGANISATIES

	Totaal	%	+	-	!	VW	VWI
1. Vorm en planproces	106	28,6%	16	27	60	3	-
2. Openbaar vervoer	45	12,1%	-	1	36	8	-
3. Infrastructuur	45	12,1%	2	-	36	3	4
4. Vervoerswijzekeuze	34	9,2%	-	4	29	1	-
5. Fiscaliteit / financiën	21	5,7%	-	1	17	3	-
6. Verkeersveiligheid	21	5,7%	-	-	18	3	-
7. Goederenvervoer	14	3,8%	-	-	13	1	-
8. Ruimtelijke ordening	11	3,0%	-	-	9	2	-
9. Milieu	11	3,0%	-	-	9	2	-
10. Tol	11	3,0%	-	2	5	4	-
11. Verkeersleefbaarheid	10	2,7%	-	-	10	-	-
12. Technologie	7	1,9%	-	-	7	-	-
13. Congestie	7	1,9%	-	-	6	1	-
14. Regulering	6	1,6%	1	-	5	-	-
15. Sociaal-economische aspecten	6	1,6%	-	1	5	-	-
16. Parkeren	6	1,6%	-	1	5	-	-
17. Signalisatie en verkeerslichten	5	1,3%	-	-	3	2	-
18. Verkeersopvoeding	4	1,1%	-	-	4	-	-
19. Luchtverkeer	1	0,3%	-	-	1	-	-
20. Toegankelijkheid (andere dan OV)	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	371	100%	19	37	278	33	4
Organisaties	100%		5,1%	10,0%	74,0%	8,9%	1,1%

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // **VW** : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // **VWI** : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4. Resultaten KWALITATIEVE verwerking reacties openbaar onderzoek

In dit hoofdstuk wordt meer in detail getreden. Daartoe werden de onderscheiden hoofd- en subthema's gekoppeld aan de structuur van operationele doelstellingen en kritische succesfactoren die door het ontwerp-plan naar voren wordt geschoven.

4.1 Algemeen – structuur / kader

De vijf strategische doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid zijn bij decreet vastgelegd (BS 20/04/2009), en handelen over bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en natuur en milieu.

Deze strategische doelstellingen vormen het kader waarbinnen het Ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen haar vier operationele doelstellingen kan bepalen met behulp waarvan dit beleid zal worden vormgegeven.

Daarnaast definieert het ontwerp-plan ook zeven kritische succesfactoren die (grotendeels) buiten het bevoegdheidsdomein van het Vlaamse (mobiliteits-)beleid gelegen zijn (Ontwerp Mobiliteitsplan, p. 306).

De operationele doelstellingen zijn bijgevolg endogeen aan het plan, terwijl de kritische succesfactoren als exogeen worden beschouwd. Samen vormen deze een structuur waarbinnen in principe alle inspraakreacties die tijdens het openbaar onderzoek op het ontwerp-plan werden gegeven, gecatalogeerd kunnen worden.

Zoals reeds gesteld, werden de inspraakreacties inductief, dus op basis van de inhoud van de reacties zelf, in twintig hoofdthema's opgedeeld, die dan elk nog eens gedetailleerd werden met behulp van subthema's.

We motiveren hieronder hoe de onderscheiden hoofdthema's (zie hoger) werden toegewezen aan enerzijds operationele doelstellingen (OD's), en anderzijds aan kritische succesfactoren (KSF's).

4.1.1 Operationele doelstellingen (endogeen aan het plan)

4.1.1.1 OD1: SAMENHANG EN ROBUUSTHEID VAN HET TRANSPORTSYSTEEM VERBETEREN

Deze eerste OD is gericht op de efficiëntie en effectiviteit van de vervoersnetwerken, met nadruk op samenhang, reductie van storingsgevoeligheid, intelligentie, veiligheid en multimodaliteit. Inspraakreacties die betrekking hebben op de **verkeersinfrastructuur**, met de nadruk op weg- en fietsinfrastructuur horen hier thuis, net zoals opmerkingen die te maken hebben met **congestie** en **tolheffing** in functie van het regelen van de capaciteit van de wegen. Ook het **openbaar vervoer**, waar de betrouwbaarheid als belangrijk wordt beschouwd, en multimodale mogelijkheden voor het **goederenvervoer**, in het bijzonder voor wat betreft de spoor- en waterwegen, worden hier ondergebracht.

4.1.1.2 OD2: GEBRUIKERSKWALITEIT VAN DE MODALE NETWERKEN VERHOGEN

Hoewel ook OD2 over netwerken gaat, ligt het accent hier op de kwaliteit en de dienstverlening in functie van de gebruikers. Verkeersveiligheid, vervoersaanbod, uitrusting en onderhoud zijn hier de sleutelwoorden. We catalogeren een ruim gamma aan uit inspraakreacties afgeleide hoofdthema's onder OD2. **Verkeersveiligheid**, het faciliteren van ketenmobiliteit (**vervoerswijzekeuze**) en het verzekeren van de **toegankelijkheid** van het vervoerssysteem (met nadruk op niet-automobilisten en minder mobiele) hebben duidelijk te maken met de gebruikerskwaliteit van het vervoerssysteem, en worden bijgevolg hieronder geschaard.

4.1.1.3 OD3: EFFICIËNT EN VEILIG GEBRUIK VAN HET TRANSPORTSYSTEEM

Waar OD1 en OD2 gericht zijn op de fysieke randvoorwaarden van infrastructuur en omgeving voor het tot stand komen van de mobiliteit, is OD3 eerst en vooral op het gebruik gericht. De milieuprestatie en de veiligheid van het vervoerssysteem is daarbij een belangrijke drijfveer. Aspecten van **regulering**, **signalisatie** en **parkeerbeleid** zijn de hoofdthema's die onder deze OD worden gebracht, net als de zeldzame reacties over **luchtverkeer** (en de daarbij horende milieucomponent).

4.1.1.4 OD4: MILIEUVRIENDELIJKE EN ENERGIE-EFFICIËNTER MAKEN VAN HET TRANSPORTSYSTEEM

Ook OD4 richt zich op milieuaspecten, waarbij de nadruk ligt op de technologische component, zowel van infrastructuur als van vervoermiddelen. Technologische ontwikkelingen op zich, waar het Vlaamse mobiliteitsbeleid dus geen of weinig impact op heeft, worden door het ontwerp-plan doorverwezen naar de kritische succesfactoren. De hoofdthema's waaronder de inspraakreacties vallen zijn **milieu** en **verkeersleefbaarheid**, met inbegrip van gezondheidsaspecten.

4.1.2 Kritische succesfactoren (verondersteld exogeen aan het plan)

De kritische succesfactoren zijn die ontwikkelingen die bepalend zijn voor het verduurzamen van de mobiliteit maar die volgens het ontwerp-plan (grotendeels) buiten het bevoegdheidsdomein van het Vlaamse (mobiliteits-)beleid gelegen zijn. Het is belangrijk om in het achterhoofd te houden dat deze stelling in het plan verdedigd wordt, maar door heel wat inspraakreacties niet zomaar aanvaard wordt. Bovendien snijdt ook het ontwerp-plan zelf onderwerpen aan die zich grotendeels buiten het Vlaamse mobiliteitsbeleid situeren, zoals bijvoorbeeld de alcohollimiet, politiecontroles, of accijnzenbeleid.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel van de inspraakreacties betrekking hebben op thema's die strikt genomen niet tot het mobiliteitsbeleid horen (maar bijvoorbeeld wel tot het beleid van ruimtelijke ordening of tot het milieubeleid), of die als gemeentelijke, federale of Europese materie beschouwd moeten worden en dus buiten de bevoegdheid van het Vlaams gewest vallen.

Niettemin bevindt de Vlaamse overheid zich vaak wel in de positie om dergelijke pijnpunten te bepleiten bij de bevoegde overheden.

4.1.2.1 KSF1: MAATSCHAPPELIJKE WAARDEN EN NORMEN

KSF1 beschrijft de manier van denken en het maatschappelijk draagvlak voor een meer duurzame mobiliteit, die als een voedingsbodem voor gedragswijziging wordt gezien. Hoewel het ontwerp-plan dit als een exogene factor ziet, zijn er toch een aantal inspraakreacties die hier betrekking op hebben. Het hoofdthema **verkeersopvoeding** wordt onder KSF1 geklasseerd.

4.1.2.2 KSF2: MOBILITEITSBEHOEFTE

Tal van sociaal-economische factoren, waaronder bevolkingsgroei en economische groei, maar ook de organisatie van de samenleving, bepalen mee de vraag naar verplaatsingen. Niettemin zien veel reacties heil in het wijzigen van **sociaal-economische aspecten** die strikt genomen buiten het mobiliteitsbeleid vallen, zoals het organiseren van thuiswerk of het faciliteren van glijdende uren.

4.1.2.3 KSF3: INNOVATIES EN DUURZAME TECHNOLOGIEËN

Heel wat technologische innovaties, zowel op het vlak van aandrijfsystemen, energie-efficiëntie en veiligheid, als op het vlak van informatie- en telecommunicatietechnologie, zijn in volle ontwikkeling of staan nog in de kinderschoenen. Hoewel de overheid dergelijke ontwikkelingen kan aanmoedigen of ondersteunen, behoort dit niet tot een kerntaak van het mobiliteitsbeleid. Inspraakreacties die specifiek over **technologie** gaan, zowel met betrekking tot het invoeren van bestaande innovaties als met betrekking tot het ontwikkelen van nieuwe technologie, vallen onder KSF3.

4.1.2.4 KSF4: FINANCIËLE MIDDELEN

Nogal wat financiële en fiscale aspecten met een impact op de mobiliteit, zoals accijnzen of parkeertarieven, zijn federale of gemeentelijke materie, maar worden door heel wat reacties toch als belangrijk gezien voor Vlaanderen. Het hoofdthema **fiscaliteit en financiën** valt daarmee onder KSF4, met uitsluiting van het beprijzen van infrastructuur, iets wat deel uitmaakt van OD1.

4.1.2.5 KSF5: BELEIDSAFSTEMMING

Het afstemmen van verschillende beleidsdomeinen en bestuursniveaus heeft per definitie voornamelijk betrekking op verwante overheidsorganisaties. Beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid die typisch vermeld worden zijn milieu, ruimtelijke ordening, water en gezondheid, terwijl daarbuiten in eerste instantie de gemeenten en de federale overheid worden vermeld, maar ook de provincies, de naburige regio's, en de buurlanden. Inspraakreacties gingen vaak specifiek over **ruimtelijke ordening** maar ook **integratie en afstemming van het beleid algemeen**, de thema's die bijgevolg onder KSF5 worden geschoven.

4.1.2.6 KSF6: MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK

Het bestaan van een maatschappelijk draagvlak is een conditio sine qua non voor verandering. Voor de voorstellen van het ontwerp-plan moet dus een draagvlak bestaan of ontwikkeld worden. Tal van inspraakreacties gaan in op de rol van het plan zelf in de ontwikkeling van een draagvlak en op het ambitieniveau. Het hoofdthema **'vorm en planproces'** wordt onder KSF6 geklasseerd.

4.1.2.7 KSF7: MENSELIJK KAPITAAL

Geen enkel reactie heeft betrekking op menselijk kapitaal.

4.2 Operationele doelstellingen

4.2.1 Operationele doelstelling 1: Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren

Zoals hoger reeds gesteld, is deze eerste OD gericht op de efficiëntie en effectiviteit van de vervoersnetwerken, met nadruk op samenhang, reductie van storingsgevoeligheid, intelligentie, veiligheid en multimodaliteit.

Inspraakreacties die betrekking hebben op de verkeersinfrastructuur, met de nadruk op weg- en fietsinfrastructuur horen hier thuis, net zoals opmerkingen die te maken hebben met congestie en tolheffing in functie van het regelen van de capaciteit van de wegen. Ook het openbaar vervoer, waar de betrouwbaarheid als belangrijk wordt beschouwd, en multimodale mogelijkheden voor het goederenvervoer, in het bijzonder voor wat betreft de spoor- en waterwegen, worden hier ondergebracht.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.2.1.1 OPENBAAR VERVOER

4.2.1.1.1 Grote lijnen in de reacties

Openbaar vervoer blijkt een belangrijk thema, zowel voor de individuele burgers als voor de organisaties. 10% respectievelijk 12% van het totaal aantal geformuleerde burgerreacties en reacties van organisaties zijn terug te voeren tot het thema 'openbaar vervoer'.

Binnen het thema 'openbaar vervoer' beroert en verdeelt het topic 'nieuwe tramlijnen' het meest. De helft van de reacties met betrekking tot dit onderwerp zijn negatief geformuleerd. Het betreft hier enkel burgers die zich kanten tegen zeer specifieke nieuwe geplande tramlijnen zoals de tramlijn Zaventem-Haacht en de Brusselse ringtram.

Het andere deel van de reacties omvatten ofwel een voorstel tot wijziging (cfr. VW) ofwel een standpunt voor de nieuwe tramlijnen. Het is opvallend dat de meeste reacties de uitbouw van het openbaar vervoer ondersteunen, behalve in het specifieke geval waar dit hinder met zich mee zou brengen in de onmiddellijke omgeving van de woning van de respondent.

'Reistijden openbaar vervoer' en reacties met betrekking tot 'openbaar vervoer in het algemeen' vervolledigen de top drie van de meest gecodeerde subthema's onder 'openbaar vervoer'. De meesten van hen die een opmerking geformuleerd hebben betreffende de reistijden van het openbaar vervoer – voornamelijk individuele burgers – verwachten meer inzet op een snel en efficiënt openbaar vervoer. Algemeen wordt hier gesteld dat indien de reistijd met het openbaar veel langer is dan deze met de wagen, men meer geneigd is de wagen te nemen. Sneltrams of snelbussen worden een aantal keer als oplossing naar voor geschoven.

Het subthema 'dienstverlening openbaar vervoer' is eveneens een topic dat de respondenten beroert; het omvat reacties die terug te voeren zijn tot 'de stiptheid van het openbaar vervoer', 'het comfort van treinen, bussen maar ook van de wachtruimtes' en 'de (fysieke) toegankelijkheid van het openbaar vervoer'. Sommige van de reacties hebben betrekking op zeer concrete kwesties die vooral voor de respondent zelf van belang zijn.

Zoals verder uit de tabel blijkt, wordt ook vaak gerefereerd aan de subthema's capaciteit en basismobiliteit. Beide subthema's zijn sterk met elkaar gerelateerd en kunnen in die zin begrepen worden als een vraag naar meer openbaar vervoer en dit voor iedereen.

Tabel 7 : Aantal reacties voor thema OPENBAAR VERVOER naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

OPENBAAR VERVOER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Nieuwe tramlijnen	43	3	22	5	12	1
Reistijden openbaar vervoer / sneltrams / snelbussen	38	3	2	32	1	
Openbaar vervoer (algemeen)	36	15	2	18	1	
Dienstverlening openbaar vervoer	36	2		30	4	
Capaciteit / meer openbaar vervoer	34	1	1	29	1	2
Duurzame mobiliteitsontwikkeling (basismobiliteit)	33	3	3	24	2	1
Complementariteit systemen van openbaar vervoer	24	3		20	1	
Betaalbaar openbaar vervoer	22			16	6	
Gewaarborgde dienstverlening	9			9		
Voorrangsregelingen bussen en trams	8	1		6	1	
Nachtbussen en -treinen	8			7	1	
Betalingsystemen openbaar vervoer	7			3	4	
TOTAAL	298	31	30	199	34	4
	100%	10,4	10,1	66,8	11,4	1,3

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

Verhoudingsgewijze worden door de organisaties meer reacties gegeven aangaande de dienstverlening van het openbaar vervoer, de basismobiliteit alsook de vraag naar meer capaciteit terwijl bij de individuele burger de subthema's nieuwe tramlijnen en reistijden van het openbaar vervoer versus de auto de meeste inspraakreacties laten noteren.

4.2.1.1.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 8 : Aantal reacties voor thema OPENBAAR VERVOER naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

OPENBAAR VERVOER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Nieuwe tramlijnen	3			2	1	
Reistijden openbaar vervoer / sneltrams / snelbussen	2			2		
Openbaar vervoer (algemeen)	3			3		
Dienstverlening openbaar vervoer	8			6	2	
Capaciteit / meer openbaar vervoer	7		1	6		
Duurzame mobiliteitsontwikkeling (basismobiliteit)	8			8		
Complementariteit systemen van openbaar vervoer	3			3		
Betaalbaar openbaar vervoer	2			2		
Gewaarborgde dienstverlening	0					
Voorrangssystemen bussen en trams	2			1	1	
Nachtbussen en -treinen	4			3	1	
Betalingsystemen openbaar vervoer	3				3	
TOTAAL	45		1	36	8	
Organisaties						

Dienstverlening openbaar vervoer

"De bedragen die vrijgemaakt zijn voor de toegankelijkheid van de haltes zijn volstrekt ontoereikend – een meer realistische raming is nodig zoniet zal Vlaanderen inzake haltes nog meer achterstand oplopen t.o.v. de buurregio's en buurlanden."

"Vlaanderen heeft een achterstand t.o.v. het buitenland betreffende toegankelijk vervoersysteem (haltes en halteaankondiging). De streefwaarden liggen opvallend laag. Een ambitieuzere inhaalbeweging is nodig."

Basismobiliteit

"Gezien de recente besparingen in het openbaar vervoer, dienen de doelstellingen en criteria van basismobiliteit aan een kritisch onderzoek te worden onderworpen. Op welke manier kan de toegankelijkheid gegarandeerd worden zonder de betaalbaarheid van het systeem in het gedrang te brengen ?"

"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 e.d.m'."

“Het ontwerp-plan stelt dat sinds 2008 de basismobiliteit grotendeels is gerealiseerd. Bij de actielijnen wordt aldus amper ingegaan op de basismobiliteit. Enkel onder de actielijn van het verhogen van de fijnmazigheid van de netwerken wordt gesteld dat voor gebieden met lagere verplaatsingspotentiëlen wordt gezocht naar maatwerkoplossingen voor reizigers die op een kostenefficiënte manier kunnen aangeboden worden (zoals een betere inschakeling van deelfietssystemen, taxi's). De [...] wijst op de belangrijke relatie tussen basismobiliteit met het ruimtelijk beleid en het grond- en pandenbeleid.”

4.2.1.1.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 9 : Aantal reacties voor thema OPENBAAR VERVOER naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

OPENBAAR VERVOER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Nieuwe tramlijnen	40	3	22	3	11	1
Reistijden openbaar vervoer / sneltrams / snelbussen	36	3	2	30	1	
Openbaar vervoer (algemeen)	33	15	2	15	1	
Dienstverlening openbaar vervoer	28	2		24	2	
Capaciteit / meer openbaar vervoer	27	1		23	1	2
Duurzame mobiliteitsontwikkeling (basismobiliteit)	25	3	3	16	2	1
Complementariteit systemen van openbaar vervoer	21	3		17	1	
Betaalbaar openbaar vervoer	20			14	6	
Gewaarborgde dienstverlening	9			9		
Voorrangsregelingen bussen en trams	6	1		5		
Nachtbussen en -treinen	4			4		
Betalingsystemen openbaar vervoer	4			3	1	
TOTAAL	253	31	29	163	26	4
Individuele burgers						

Nieuwe tramlijnen

“Wij gaan vooral niet akkoord met de voorkeur die De Lijn geeft aan het nieuwe tracé van Jette-Vilvoorde-Zaventem, dat loopt volgens het plan over de Romeinsesteenweg-Sint Annalaan - 'tVoor richting Vilvoorde en Zaventem. De bewoners die langs dat tracé wonen krijgen nog meer overlast waarbij de leefbaarheid, gezondheid en comfort van de bewoners in gedrang komt.”

“De komst van de tramlijn Zaventem-Haacht baart ons enorm veel zorgen en daarom willen wij u vragen om de tramlijn Zaventem-Haacht niet te weerhouden. Het gehele tramtracé tussen Brussel-Noord en Haacht heeft volgens de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) van De Lijn een positieve evaluatie van 1,30 zoals vermeld in de conclusie van de MKBA. Bij een grondige lezing van de MKBA blijkt dat de meeste baten op het gedeelte tussen Brussel-Noord en Zaventem te vinden zijn. Als ik enkel het gedeelte tussen Zaventem en Haacht beschouw, kom ik uit op een negatieve kosten-baten verhouding van 0,61 (kleiner dan 1).”

“Kijk maar naar het succes van de verlengde tramlijnen in Antwerpen. Waarom zou men de tram van Antwerpen bijv. niet aansluiten op de tram van Brussel?”

Reistijden openbaar vervoer

“Voor mij is het openbaar vervoer absoluut geen oplossing aangezien ik dan per dag 3 maal langer onderweg ben op de dagen dat ik rechtstreeks van huis naar het werk en van het werk naar huis ga.”

“De streefwaarde voor openbaar vervoerreistijd kleiner dan 1,3 keer de reistijd met de auto wordt niet bereikt met deze plannen.”

“Waar blijven de S-banen? De sneltrams? De snelbussen?”

Dienstverlening openbaar vervoer

“Eerst en vooral moet er iets gedaan worden aan de stiptheid van de treinen! Elke dag duikt er weer ergens een probleem op waardoor treinen vertraging oplopen. Gevolg de reistijd na het werk verdubbelt omwille van gemiste overstap. Of een trein wordt afgeschaft en de reizigers worden op elkaar gepakt in een te kleine trein en worden op de koop toe berispt als ze dan rechtstaan in 1^{ste} klas want dat is verboden terrein. Eigenlijk is dat pesten na het werk en aanzetten om toch zo snel mogelijk een wagen aan te kopen.”

“Als je automobilisten uit hun comfortabele wagens wil halen, moet je een aanvaardbaar comfortniveau geven op het openbaar vervoer: gemakkelijke opstap, goede en voldoende zetels, duidelijke aanduidingen, aangenaam interieur.”

Capaciteit / meer openbaar vervoer

“Capaciteitsverhoging openbaar vervoer verbeteren.”

“Meer buslijnen vooral waar er geen andere oplossing bestaat (eventueel met kleine pendelbussen) zeker voor het bewoonde platteland of de omgeving van de grote steden.”

“Het openbaar vervoeraanbod moet veeleer vraaggericht dan aanbodgericht ingericht worden.”

Basismobiliteit

“Mobiliteit is een basisbehoefte waartoe iedereen toegang moet krijgen. Ons mobiliteitsmodel moet betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn, mag niemand uitsluiten, en moet efficiënt en veilig zijn.”

“Basismobiliteit in termen van een goede bereikbaarheid (basisnabijheid) moet gegarandeerd blijven. Het kan niet dat een werknemer elke dag 3-4u onbetaald onderweg is voor een geschikte job, dit is een zware aanslag op het privéleven. Dit vereist een degelijke (publieke) dienstverlening letterlijk dichtbij de mensen maar ook verder inzetten op meer en performanter openbaar (collectief) vervoer.”

4.2.1.2 INFRASTRUCTUUR

4.2.1.2.1 Grote lijnen in de reacties

In totaal werden 350 opmerkingen gecodeerd die aan het thema infrastructuur refereren, d.i. 12% van alle inspraakreacties. Een gelijkaardig aandeel wordt genoteerd bij zowel burgers als de organisaties.

De subthema's die veruit de meeste reacties groeperen zijn de bovenlokale (functionele) fietsroutenetwerken (BFF's) / fietssnelwegen (N=91), het ontvlechten van infrastructuurnetwerken (N=70) en fietsinfrastructuur (N=50). Dit maakt dat zes reacties op tien inzake infrastructuur terug te brengen zijn tot fietsgebruik.

De opmerkingen die worden geformuleerd betreffende de BFF's en de ontvlechting, zijn in de meest gevallen van die aard dat men een 'snellere' realisatie wenst (in de tijd), dat deze meer aandacht in het plan verdienen, dat de ambities die het plan terzake formuleert te vaag zijn. Dit geldt eveneens voor het topic fietsinfrastructuur maar hier noteren we toch ook wat 'positieve' uitspraken (en dit vnl. door de burgers).

Uit de tabel blijkt verder dat in het algemeen nieuwe of bredere wegen (anders dan de specifieke projecten van de Brusselse Ring of de Oosterweelverbinding) niet echt gewenst zijn (N=22 negatieve inhoudelijke coderingen (cfr. '-') op een totaal van N=36 negatieve coderingen enerzijds en op een totaal van N=38 voor het resp. subthema anderzijds); deze negatieve reacties zijn allemaal afkomstig van de burger.

Tabel 10 : Aantal reacties voor thema INFRASTRUCTUUR naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

INFRASTRUCTUUR - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Bovenlokale fietsroutes / fietssnelwegen	91	8		80		3
Ontvlechten infrastructuurnetwerken	70		1	69		
Fietsinfrastructuur	50	13		28	1	8
Nieuwe of bredere wegen (anders dan R0 of R1)	38	4	22	10	1	1
Trage wegen en voetgangersnetwerken	21	4		13		4
Specifieke vragen om infrastructuurproject te realiseren	12		1	8	2	1
Onderhoud fietspaden	12	2		10		
Oosterweelverbinding	10	1	2	6		1
Brusselse ring	10		1	3		6
Onderhoud wegen	9	1		8		
Missing links wegwerken	6	1	2	2	1	
Hinder / doorlooptijden infrastructuurwerken	5	1		3	1	
Wegencategorisering	5			4	1	
Verkeersremmende en snelheidsbeperkende maatregelen	5		4	1		
Groenvoorziening langs wegen	4			4		
Infrastructuur (algemeen)	2	1		1		
TOTAAL	350	36	33	250	7	24
	100%	10,3	9,4	71,4	2,0	6,9

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.1.2.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 11 : Aantal reacties voor thema INFRASTRUCTUUR naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

INFRASTRUCTUUR - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Bovenlokale fietsroutes / fietssnelwegen	7	1		6		
Ontvlechten infrastructuurnetwerken	4			4		
Fietsinfrastructuur	5			5		
Nieuwe of bredere wegen (anders dan R0 of R1)	2			1		1
Trage wegen en voetgangersnetwerken	6			4		2
Specifieke vragen om infrastructuurproject te realiseren	4			3		1
Onderhoud fietspaden	2			2		
Oosterweelverbinding	0					
Brusselse ring	2			2		
Onderhoud wegen	1			1		
Missing links wegwerken	3			2	1	
Hinder / doorlooptijden infrastructuurwerken	4	1		2	1	
Wegencategorisering	4			3	1	
Verkeersremmende en snelheidsbeperkende maatregelen	0					
Groenvoorziening langs wegen	0					
Infrastructuur (algemeen)	1			1		
TOTAAL	45	2		36	3	4
Organisaties						

Bovenlokale fietsroutes / fietssnelwegen / fietsinfrastructuur

“Pas in 2030 zou de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) op gewestwegen gerealiseerd zijn. Dit is onverenigbaar met de doelstelling om in 2020 (volgens VIA) of in 2030 (volgens het Mobiliteitsplan) meer verplaatsingen met de fiets te laten gebeuren. Een realisatie van het BFF langs gewestwegen tegen 2020 is een noodzaak. Bovendien doet het plan enkel uitspraken over het BFF langs gewestwegen. Wat met de ambitie voor de realisatie op gemeentewegen, die nota bene meer dan de helft van het BFF vertegenwoordigen? Vergeten we ook niet dat het BFF een relatief grofmazig netwerk is. Om te komen tot een voor fietsers noodzakelijk fijnmazig netwerk, zullen nog bijkomende fysieke barrières (snelwegen, ringwegen, water- en spoorwegen) moeten worden opgeheven.”

“We ondersteunen de doelstelling om rondom Brussel, Antwerpen en Gent een netwerk van fietssnelwegen aan te leggen. Fietssnelwegen moeten voldoen aan een aantal minimumnormen: minstens 3 meter breed, unimodaal, asfalt, zonder verlies van voorrang. Om tot een duurzame modal split te komen zijn echter bijkomende fietssnelwegen naar alle Vlaamse centrumsteden noodzakelijk. Tegen 2030 moet ertussen de centrumsteden en Brussel een netwerk van fietssnelwegen zijn aangelegd.”

Trage wegen en voetgangersnetwerken

“In het ontwerp-plan wordt niets over buurtwegen opgenomen en wordt niet gerefereerd aan de Wet op de Buurtwegen 1841. De bevoegdheden betreffende buurtwegen dienen verankerd te worden in een tragewegenbeleid. Dit in het kader van de uitbouw van netwerken voor trage mobiliteit met functionele en recreatieve doeleinden en die aansluiten op openbaar vervoerknooppunten.”

“De fijnmazigheid van het tragewegennetwerk wordt ten onrechte verengd als dienstbaar voor fietsers. Vlaanderen moet het herstel van het juridisch beschermde netwerk voor voetgangersverplaatsingen nastreven.”

“Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) omvormen van wensnet naar gerealiseerd kwaliteitsvol fietsnetwerk komt te weinig aan bod. Het BFF wordt vernoemd maar een toekomstplan voor dit netwerk ontbreekt, onder meer fietssnelwegen als probaat middel om een modal shift te veroorzaken ontbreekt. Deze evolutie ligt zeker binnen de mogelijkheden door nieuwe technologieën zoals de elektrische fiets.”

4.2.1.2.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 12 : Aantal reacties voor thema INFRASTRUCTUUR naar deelthema's & inhoudelijke codering - INDIVIDUELE BURGER

INFRASTRUCTUUR - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Bovenlokale fietsroutes / fietssnelwegen	84	7		74		3
Ontvlechten infrastructuurnetwerken	66		1	65		
Fietsinfrastructuur	45	13		23	1	8
Nieuwe of bredere wegen (anders dan R0 of R1)	36	4	22	9	1	
Trage wegen en voetgangersnetwerken	15	4		9		2
Specifieke vragen om infrastructuurproject te realiseren	8		1	5	2	
Onderhoud fietspaden	10	2		8		
Oosterweelverbinding	10	1	2	6		1
Brusselse ring	8		1	1		6
Onderhoud wegen	8	1		7		
Missing links wegwerken	3	1	2			
Hinder / doorlooptijden infrastructuurwerken	1			1		
Wegencategorisering	1			1		
Verkeersremmende en snelheidsbeperkende maatregelen	5		4	1		
Groenvoorziening langs wegen	4			4		
Infrastructuur (algemeen)	1	1				
TOTAAL	305	34	33	214	4	20
Individuele burgers						

Bovenlokale fietsroutes / fietssnelwegen

“Pas in 2030 zou de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) op gewestwegen gerealiseerd zijn. Dit is onverenigbaar met de doelstelling om in 2020 (volgens VIA) of in 2030 (volgens het Mobiliteitsplan) meer verplaatsingen met de fiets te laten gebeuren. Een realisatie van het BFF langs gewestwegen tegen 2020 is een noodzaak. Bovendien doet het plan enkel uitspraken over het BFF langs gewestwegen. Wat met de ambitie voor de realisatie op gemeentewegen, die nota bene meer dan de helft van het BFF vertegenwoordigen? Vergeet ook niet dat het BFF een relatief grofmazig netwerk is. Om te komen tot een voor fietsers noodzakelijk fijnmazig netwerk, zullen nog bijkomende fysieke barrières moeten worden opgeheven. De realisatie van het BFF moet zich in de eerste plaats focussen op de gebieden rond de centrumsteden. Zo kunnen we sneller komen tot een groter aandeel van het fietsverkeer in de modal split.”

➔ 64 van de 84 inspraakreacties m.b.t. de BFF zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietzersbond terzake.

“De voorgestelde fietssnelwegen vind ik een prachtig initiatief. Ik vind het enkel jammer dat het zolang duurt.”

Ontvlechten infrastructuurnetwerken

“Ontvlechting... In de lessen werd als schoolvoorbeeld Houten (NL) gegeven. Ik ben naar Houten geweest en vond heel Houten maar niks. En ook: ik snap de redenering van ontvlechten wel, maar dan 'verwijder' je eigenlijk de fietser uit het straatbeeld, terwijl ik vind dat fietsers net zoveel mogelijk aanwezig moeten zijn in het straatbeeld.”

“Ook de doelstelling om het fietsverkeer te ontvlechten van het autoverkeer kan ik onderschrijven. Dit kan evenwel als gevolg hebben dat er een uitbreiding en/of herziening van het BFF nodig zal zijn. Ontvlechting mag bovendien geen excuus zijn om minder ambitieus te zijn in het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen. Ook die wegen moeten fietsbereikbaar worden. Bovendien ontbreekt het aan meetbare doelstellingen. Welke mate van ontvlechting moet bereikt zijn in 2030?”

➔ 64 van de 66 inspraakreacties m.b.t. de ontvlechting zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietzersbond terzake.

Fietsinfrastructuur

“Dringend en voldoende bijkomende fietspaden volgens gericht plan woon-werkverkeer (niet alleen toeristisch).”

“Bij fietsinfrastructuurwerken moet meer aandacht gaan naar het toenemend gebruik van elektrische fietsen: bv. bochten moeten beter uitgetekend worden voor hogere snelheden.”

Nieuwe of bredere wegen (andere dan R0 of R1)

“Iedereen wil meer (fietspaden, veiligheid, doorstroming) maar concreet lees je toch vooral over uitbreiding van wegennetwerk, hetgeen Orweliaans knelpunten wegwerken en kringen sluiten wordt genoemd.”

“Ik merk een accentverschuiving, weg van het 'stop-principe' naar 'comodaliteit'. In praktijk betekent dit dat we wegen gaan blijven bouwen in plaats van een modal shift te bewerkstelligen.”

Trage wegen of voetgangersnetwerken

“De laatste decennia werd dit trage weggennetwerk op lokaal niveau miskend en verwaarloosd. Deze wegen (ook al zijn verschillende ondertussen onwettig ingenomen of afgesloten) hebben een juridisch sterk statuut en kunnen perfect ingepast worden in een globaal trage weggennetwerk in en rond dorpscentra.”

“Volledig plan opmaken voor traag verkeer, voornamelijk voetgangers. Terug kleine wandelweggetjes maken, bestaande weggetjes herverbinden. Met richtingsaanwijzers kinderen en in principe iedereen de kans geven om binnendoor te verplaatsen via rustige, veilige en mooie trage wegen. Alle barrières die er nu zijn, zoals een autosnelweg, spoor of drukke autoweg voorzien van overgangen, tunnels enz... Ook bestaande groenzones verbinden met elkaar via deze trage wegen en zo een nieuwe groene, genietbare ruimte uitbouwen.”

4.2.1.3 GOEDERENVERVOER

4.2.1.3.1 Grote lijnen in de reacties

In totaal werden er 123 reacties gecodeerd die terug te voeren zijn naar het thema goederenvervoer; dit is 4% van het totaal aantal inspraakreacties. Proportioneel noteren we een zelfde aandeel bij de burgers als bij de organisaties. Het is opvallend dat de respondenten zich relatief weinig betrokken voelen bij het goederenvervoer. Daarbij moet wel bedacht worden dat nogal wat aspecten van goederenvervoer waar de doorsnee weggebruiker mee te maken krijgt, in opmerkingen over andere thema's, zoals verkeersveiligheid of infrastructuur, vervat zitten.

De helft van de reacties gaan over fietskoeriers (als alternatief voor (stedelijk) gemotoriseerd (vracht-)vervoer) (N=69) en zijn in hoofdzaak afkomstig van de burgers (N=67). Ook hier is het nodig te verwijzen naar de beperkingen van de rapportering (§3.3).

Bovendien worden een reeks opmerkingen geformuleerd waarbij meer aandacht gevraagd wordt aangaande het goederenvervoer over het water enerzijds (N=17) en het goederenvervoer per spoor anderzijds (N=10) als alternatief voor het vrachtvervoer over de weg.

Tabel 13 : Aantal reacties voor thema GOEDERENVERVOER naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

GOEDERENVERVOER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Fietskoeriers	69		1	68		
Vervoer over het water	17	3		7	4	3
Regulering vrachtwagenverkeer	11			10	1	
Goederenspoor	10	2		7	1	
Vrachtrouten netwerk	8			7	1	
Vrachtverkeer over de weg	5		1	1	2	1
Goederenvervoer (algemeen)	3	1			2	
TOTAAL	123	6	2	100	11	4
	100%	4,9	1,6	81,3	8,9	3,3

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.1.3.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 14 : Aantal reacties voor thema GOEDERENVERVOER naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

GOEDERENVERVOER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Fietskoeriers	2			2		
Vervoer over het water	5			5		
Regulering vrachtwagenverkeer	1			1		
Goederenspoor	0					
Vrachtrouten netwerk	4			4		
Vrachtverkeer over de weg	1			1		
Goederenvervoer (algemeen)	1				1	
TOTAAL	14			13	1	
Organisaties						

Vervoer over het water

"De keuze voor een duurzame waterweg wordt in het ontwerp-plan meermaals benadrukt. Het blijft evenwel vaak zeer vaag. De rapportage rond goederenvervoer en logistiek komt grotendeels overeen met wat in het huidige mobiliteitsplan staat."

"Het valt op dat in het ontwerp-plan geen aandacht wordt geschonken aan de Schelde als (natuurlijke) maritieme toegang tot de haven van Antwerpen. Het scheepvaartverkeer op de Schelde (met ca. 15.000 zeeschepen op jaarbasis) vertegenwoordigt een aanzienlijk deel van het goederenvervoer in de Vlaamse regio. De optimale vrijwaring en benutting van deze maritieme toegang zorgt ervoor dat goederenvervoer maximaal wordt weggehouden van de wegen, hetgeen een gunstige invloed heeft op de reductie van externe kosten van het vrachtvervoer (congestie, ongevallen, slijtage, ...)."

4.2.1.3.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 15 : Aantal reacties voor thema GOEDERENVERVOER naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

GOEDERENVERVOER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Fietskoeriers	67		1	66		
Vervoer over het water	12	3		2	4	3
Regulering vrachtwagenverkeer	10			9	1	
Goederenspoor	10	2		7	1	
Vrachtrouten netwerk	4			3	1	
Vrachtverkeer over de weg	4		1		2	1
Goederenvervoer (algemeen)	2	1			1	
TOTAAL	109	6	2	87	10	4
Individuele burgers						

Fietskoeriers

"Inzake stedelijke distributie moet expliciet de keuze voor fietskoeriers en vrachtfietsen worden gemaakt. Zeker voor de 'last mile' zijn fietskoeriers de snelste en meest duurzame vorm van vervoer."

➔ 64 van de 69 inspraakreacties m.b.t. fietskoeriers zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietzersbond terzake.

Vervoer over het water / goederenspoor

"Modal shifts met name naar goederentransport over het water."

"Meer aandacht moet gaan naar goederenverkeer per spoor."

4.2.1.4 CONGESTIE

1% van alle inspraakreacties betreft opmerkingen aangaande congestie (N=37). Het gaat hier vnl. om opmerkingen die een vraag inhouden naar de aanpak van de files en andere calamiteiten.

Het is opvallend dat congestie op zichzelf relatief weinig reacties losmaakt, en dat de reacties eerst en vooral gaan over onvoorspelbare files. Dit weerspiegelt het verschil tussen structurele congestie, die vaak gewinning en gedragsaanpassingen met zich meebrengt, en onverwachte files, die erg frustrerend zijn omdat ze de betrouwbaarheid van het vervoerssysteem aantasten.

Omwille van het beperkte aantal reacties voor dit thema, wordt enkel onderstaande tabel weergegeven. Daarbij moet wel bedacht worden dat specifieke maatregelen in functie van het bestrijden van congestie onder andere thema's, zoals tol of infrastructuur, moeten worden gezocht.

Tabel 16 : Aantal reacties voor thema CONGESTIE naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

CONGESTIE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Aanpak calamiteiten	25	3	2	15	4	1
Spits- en weefstroken	6	3	1	1		1
Mobiliteitsmanagement spitsuren / spitsmijden	6	1		4	1	
TOTAAL	37	7	3	20	5	2
	100%	18,9	8,1	54,1	13,5	5,4

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

Aanpak calamiteiten

"Panelen tussen / op de middenberm om het zicht op andere richting te ontnemen ter bestrijding van kijkfiles."

"Waar zitten de stemmen van de mensen die alle dagen in de file moeten staan? Van de bedrijven die alle dagen hopen geld en tijd verliezen om de as Brussel-Antwerpen te passeren. Wie DOET daar eens iets aan?"

4.2.1.5 TOL

4.2.1.5.1 Grote lijnen in de reacties

Het thema tol maakt 4% van alle reacties uit (N=124). Bijna 4 van de 5 reacties zijn terug te voeren naar het subthema kilometerheffing personenvervoer / rekeningrijden.

Uit de tabel blijkt verder dat 69 reacties betreffende de kilometerheffing personenvervoer een voorstel tot wijziging of uitwerking van het principe inhoudt. Een voorstel voor het invoeren van een kilometerheffing voor personenwagens komt als dusdanig niet voor in het ontwerp-plan, waar enkel over de reeds besliste kilometerheffing voor vrachtwagens en een proefproject voor personenwagens wordt gesproken. Opvallend is dat vele reacties op één of andere manier pleiten voor het invoeren van een vorm van kilometerheffing, hoewel ook tegenstanders van zich laten horen.

Tabel 17 : Aantal reacties voor thema TOL naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

TOL - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Liefkenshoektunnel tolvrij	7				7	
Kilometerheffing personenvervoer	98		3	26	69	
Wegenvignet	7		1	5	1	
Kilometerheffing vrachtverkeer	11		4	5	2	
Wegenvignet (buitenlands) vrachtverkeer	1			1		
TOTAAL	124		8	37	79	
	100%		6,5	29,8	63,7	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.1.5.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 18 : Aantal reacties voor thema TOL naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

TOL - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Liefkenshoektunnel tolvrij	1				1	
Kilometerheffing personenvervoer	5			4	1	
Wegenvignet	1		1			
Kilometerheffing vrachtverkeer	4		1	1	2	
Wegenvignet (buitenlands) vrachtverkeer	0					
TOTAAL	11		2	5	4	
Organisaties						

Kilometerheffing personenvervoer / vrachtverkeer

"Om het verplaatsingsgedrag en de vervoerskeuze beter te kunnen sturen, is een snelle invoering van de slimme kilometerheffing noodzakelijk. Mensen zullen zo beter nadenken over hun verplaatsingsgedrag en/of de noodzaak van de verplaatsing beter inschatten en sneller voor een duurzame optie als de fiets kiezen. Het plan beperkt zich wat betreft slimme kilometerheffing tot het evalueren van een proefproject, en schuift het de principiële beslissing hierover voor zich uit. Van een plan met doorkijk tot 2050 zouden we toch meer mogen verwachten. Het is aangewezen om de principiële beslissing om de slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren expliciet op te nemen in het plan. Wat betreft de tarifiering moet er naast plaats (afhankelijk van categorisering van de weg) en tijd ook rekening worden gehouden met het type voertuig. De heffing moet er mee voor zorgen dat zwaar vervuilende (diesel) en gevaarlijke voertuigen (4x4, lichte bestelwagens) maximaal uit de buurt van fietsers worden gehaald."

"In de verschillende toekomstverkenningen wordt op een niet realistische manier omgegaan met de invoering van het instrument "kilometerheffing". De beslissing om de kilometerheffing in te voeren voor het vrachtvervoer is reeds genomen zodat dit dan ook als een uitgangspunt in de scenario's mag worden vooropgesteld."

4.2.1.5.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 19 : Aantal reacties voor thema TOL naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

TOL - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Liefkenshoektunnel tolvrij	6				6	
Kilometerheffing personenvervoer	93		3	22	68	
Wegenvignet	6			5	1	
Kilometerheffing vrachtverkeer	7		3	4		
Wegenvignet (buitenlands) vrachtverkeer	1			1		
TOTAAL	113		6	32	75	
Individuele burgers						

Kilometerheffing personenvervoer

“Het is aangewezen om de principiële beslissing om de slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren expliciet op te nemen in het plan. Wat betreft de tarifiering moet er naast plaats en tijd ook rekening worden gehouden met het type voertuig. De heffing moet er mee voor zorgen dat zwaar vervuilende (diesel) en gevaarlijke voertuigen (4x4, lichte bestelwagens) maximaal uit de buurt van fietsers worden gehaald.”

➔ 64 van de 98 inspraakreacties m.b.t. de kilometerheffing vrachtverkeer zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

“Verkeerssturende maatregelen zoals slimme kilometerheffing komen amper of niet aan bod. Ze zijn echter noodzakelijke elementen om een verandering, die in het plan wel bepleit wordt, te realiseren.”

4.2.2 Operationele Doelstelling 2: Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen

Hoewel ook OD2 over netwerken gaat, ligt het accent hier op de kwaliteit en de dienstverlening in functie van de gebruikers. Verkeersveiligheid, vervoersaanbod, uitrusting en onderhoud zijn hier de sleutelwoorden. We catalogeren een ruim gamma aan uit inspraakreacties afgeleide hoofdthema's onder OD2. Verkeersveiligheid, het faciliteren van ketenmobiliteit (vervoerswijzekeuze) en het verzekeren van de toegankelijkheid van het vervoersysteem (met nadruk op niet-automobilisten en minder mobiele) hebben duidelijk te maken met de gebruikerskwaliteit van het vervoersysteem, en worden bijgevolg hieronder geschaard.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.2.2.1 VERKEERSVEILIGHEID

4.2.2.1.1 Grote lijnen in de reacties

Verkeersveiligheid is een thema dat door zijn omvang aan reacties tot de top 5 behoort : 292 of 10% van het totaal aantal gecodeerde opmerkingen verwijzen naar het resp. thema.

Proportioneel laat de individuele burger hier bijna dubbel zoveel reacties noteren als de organisaties (resp. 11% tegenover 6%).

Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers (met onder meer hierbij de vision zero) alsook de verkeersveiligheid in het algemeen en het opsplitsen van de doelstellingen i.f.v. de vervoermodi zijn subthema's die 80% van de opmerkingen omvatten.

Een kwart van de reacties (N=76) handelt over verkeersveiligheid in zijn globaliteit waarbij uitdrukkelijk aangegeven wordt dat de doelstellingen voor wat betreft verkeersveiligheid terecht zijn en men er zich als dusdanig mee akkoord verklaart.

Verder zien we in bijgevoegde tabel dat in 35 reacties aandacht gevraagd wordt voor fietsers.

Tabel 20 : Aantal reacties voor thema VERKEERSVEILIGHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

VERKEERSVEILIGHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Terugdringen aantal verkeersslachtoffers / Vision Zero	83	4		77	1	1
Verkeersveiligheid (algemeen)	76	72		4		
Doelstellingen opsplitsen in functie van vervoermodi	68			68		
Aandacht voor fietsers (bijv. afgescheiden fietspaden)	35	9	1	24		1
Aandacht voor voetgangers	13	5		8		
Toegelaten snelheid verlagen	12		2	8	2	
Verkeersveilige infrastructuur (zwarte punten, oversteekplaatsen, ...)	5	1		3	1	
TOTAAL	292	91	3	192	4	2
	100%	31,2	1,0	65,8	1,4	0,7

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.2.1.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 21 : Aantal reacties voor thema VERKEERSVEILIGHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

VERKEERSVEILIGHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Terugdringen aantal verkeersslachtoffers / Vision Zero	7			7		
Verkeersveiligheid (algemeen)	3			3		
Doelstellingen opsplitsen in functie van vervoermodi	1			1		
Aandacht voor fietsers (bijv. afgescheiden fietspaden)	4			4		
Aandacht voor voetgangers	1			1		
Toegelaten snelheid verlagen	4			2	2	
Verkeersveilige infrastructuur (zwarte punten, oversteekplaatsen, ...)	1				1	
TOTAAL	21			18	3	
Organisaties						

Terugdringen aantal verkeersslachtoffers / Vision Zero

“Omdat de actieve modi (fietsers en voetgangers) veiliger en aantrekkelijker moeten worden vragen we dat het aandeel fietsende en wandelende verkeersslachtoffers sneller daalt dan de andere modi. Fietsen moet de meest veilige manier worden om zich te verplaatsen. Vision zero moet voor fietsers tegen 2030 worden gerealiseerd. Dit sluit ook aan bij de conclusies van de publieksbevraging waarbij fietsers aangeven dat veiligheid voor hen prioriteit is.”

“Het Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt als lange termijn doelstelling de ‘vision zero’ voorop, m.a.w. 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. “

4.2.2.1.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 22 : Aantal reacties voor thema VERKEERSVEILIGHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

VERKEERSVEILIGHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Terugdringen aantal verkeersslachtoffers / Vision Zero	76	4		70	1	1
Verkeersveiligheid (algemeen)	73	72		1		
Doelstellingen opsplitsen in functie van vervoermodi	67			67		
Aandacht voor fietsers (bijv. afgescheiden fietspaden)	31	9	1	20		1
Aandacht voor voetgangers	12	5		7		
Toegelaten snelheid verlagen	8		2	6		
Verkeersveilige infrastructuur (zwarte punten, oversteekplaatsen, ...)	4	1		3		
TOTAAL	271	91	3	174	1	2
Individuele burgers						

Terugdringen aantal verkeersslachtoffers / Vision Zero

“Vision zero moet voor fietsers tegen 2030 worden gerealiseerd. Dit sluit ook aan bij de conclusies van de publieksbevraging waarbij fietsers aangeven dat veiligheid voor hen prioriteit is.”

➔ 64 van de 76 inspraakreacties m.b.t. het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

“In de brochure staat weinig ambitieus dat men tegen 2030 het aantal verkeersdoden wil reduceren tot 133 (brochure p. 19). Dit valt niet te rijmen met de quote op pagina 31 waarin staat “We streven naar een slachtoffervrij transportsysteem.”

Verkeersveiligheid (algemeen)

“De intentie om een veiliger en vlotter verkeer mogelijk te maken, daar ben ik mee akkoord.”

“De doelstellingen wat betreft verkeersveiligheid zijn terecht erg ambitieus, en dat juichen we toe.”

Doelstellingen opsplitsen in functie van vervoermodi

“De doelstellingen wat betreft verkeersveiligheid zijn terecht erg ambitieus, en dat juichen we toe. Wel lijkt het zinvol om de doelstellingen op te splitsen tussen fietsers, voetgangers en motorrijders. Het beleid zal voor elk van die doelgroepen een andere strategie moeten ontwikkelen om het gewenste resultaat te bereiken. Nu is het niet duidelijk welke beleidsmaatregelen precies zullen worden genomen.”

➔ 64 van de 67 inspraakreacties m.b.t. het opsplitsen van de doelstellingen in functie van vervoermodi zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietzersbond terzake.

Aandacht voor fietsers (bijv. afgescheiden fietspaden)

“De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers: aangepaste verlichting, goed onderhouden fietspaden, duidelijk herkenbare oversteekplaatsen,...”

“Er is een radicale mentaliteitswijziging nodig om Vlaanderen leefbaarder te maken en waar er in het verleden enkel rekening werd gehouden met de automobilist is er nu een inhaalbeweging nodig voor fietsers (met overal afgescheiden en veilige fietspaden).”

4.2.2.2 VERVOERSWIJZEKEUZE

4.2.2.2.1 Grote lijnen in de reacties

Vervoerswijzekeuze is een thema dat – gelet op het aantal reacties - de top 5 afsluit : 216 of 7% van het totaal aantal gecodeerde opmerkingen refereren aan het resp. thema.

In tegenstelling tot de verkeersveiligheid formuleren hier proportioneel gezien, de organisaties iets meer opmerkingen dan de individuele burgers (resp. 9% tegenover 7%).

Het opschuiven van de VIA-doelstelling van 40% duurzame verplaatsingen in het woon-werkverkeer tegen 2020 tot 2030 wordt hier het meest vermeld (N=77). Nagenoeg alle respondenten gaan hier niet mee akkoord (N=67) en het merendeel van de resp. geformuleerde bezwaren is afkomstig van individuele burgers.

Het STOP-principe wordt ook in een aanzienlijke mate aangehaald (N=38) : een aantal respondenten vermeldt dit zonder meer als een positief principe (N=13) maar voor een grotere groep (N=23) komt dit subthema niet voldoende aan bod in het ontwerp-plan.

Verder zien we dat 25 opmerkingen terug te voeren zijn tot de inrichting van de multimodale knooppunten of het faciliteren van ketenmobiliteit.

Betreffende het subthema ‘dominantie van de auto’ zijn de reacties eerder negatief geformuleerd.

Tabel 23 : Aantal reacties voor thema VERVOERSWIJZEKEUZE naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

VERVOERSWIJZEKEUZE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
(Opschuiven van VIA-) doelstelling dat 40% van de verplaatsingen duurzaam moet zijn	77		67	10		
STOP-principe	38	13	1	23	1	
Multimodale knooppunten / ketenmobiliteit faciliteren	25	6		18	1	
Dominantie van de auto	22	2	19	1		
Fietsdelen / fietsgebruik	15	2		13		
Modal shift naar duurzame verplaatsingen	11	2		9		
Autodelen	8		2	4	1	1
Carpoolen / Park & Ride	8			7		1
Negatieve beeldvorming over bepaalde vervoerscategorieën	5		5			
Modal split	3			3		
Vervoerswijzekeuze (algemeen)	2	1		1		
Vervoersmanagement	2			2		
TOTAAL	216	26	94	91	3	2
	100%	12,0	43,5	42,1	1,4	0,9

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.2.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 24 : Aantal reacties voor thema VERVOERSWIJZEKEUZE naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

VERVOERSWIJZEKEUZE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
(Opschuiven van VIA-) doelstelling dat 40% van de verplaatsingen duurzaam moet zijn	4		2	2		
STOP-principe	8			8		
Multimodale knooppunten / ketenmobiliteit faciliteren	8			7	1	
Dominantie van de auto	2		1	1		
Fietsdelen / fietsgebruik	4			4		
Modal shift naar duurzame verplaatsingen	1			1		
Autodelen	3		1	2		
Carpoolen / Park & Ride	1			1		
Negatieve beeldvorming over bepaalde vervoerscategorieën	0					
Modal split	2			2		
Vervoerswijzekeuze (algemeen)	0					
Vervoersmanagement	1			1		
TOTAAL - Organisaties	34		4	29	1	

STOP-principe

“De vervoerswijzekeuze sturen vanuit het STOP-principe gaat in het plan niet verder dan het poneren van deze stelling. Het plan heeft zeer veel aandacht voor de economische aspecten van vervoer en de gegenereerde tewerkstelling, maar voor het beheersen van de negatieve effecten van het verplaatsingsgedrag worden geen ambitieuze doelstellingen vooropgesteld. Het fietsverkeer kent als enig vervoermiddel ook een aantal externe baten die verband houden met de positieve impact die fietsen heeft op de gezondheid.”

“Het STOP-principe is een belangrijk uitgangspunt. Toch komt dit principe weinig aan bod in het plan. Zeker wanneer het over voetgangers gaat, worden alle actielijnen afgewenteld op de lokale besturen. De theoretische invulling van het STOP-principe dient verder geconcretiseerd in de uniforme inrichtingsprincipes en kwaliteitsnormen voor de verschillende modale netwerken.”

Multimodale knooppunten / ketenmobiliteit faciliteren

“Multimodaliteit faciliteren : Bestaande treinstations moeten uitgebouwd worden tot multimodale knooppunten waar een sterk netwerk van OV, fietsverbindingen en autodelen samenkomt. Voorsteden moeten voorzien worden van transferia waar mensen snel en vlot van de ene modus op de andere kunnen overschakelen. Comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen met voldoende capaciteit zijn op die locaties een must.”

“In het plan wordt gesteld dat het belangrijk is om de verschillende modale netwerken op een efficiënte manier te verknopen. Deze algemene doelstelling wordt in het ontwerp-plan evenwel niet verder geconcretiseerd. De actielijnen 9 en 10 beperken zich tot formuleren van globale doelstellingen inzake het optimaliseren van het functioneren van de netwerken en het verhogen van de performantie van de knooppunten. De belofte in het ontwerp-plan om extra aandacht te besteden aan het ontwikkelen van hubs (knooppunten), waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten en aan een performante overstap en overslag, wordt niet verder door vertaald in actielijnen. De [...] wijst op de nood aan multimodaal ontsluitbare en principieel multifunctionele hubs op diverse schaalniveaus.”

4.2.2.2.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 25 : Aantal reacties voor thema VERVOERSWIJZEKEUZE naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

VERVOERSWIJZEKEUZE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
(Opschuiven van VIA-) doelstelling dat 40% van de verplaatsingen duurzaam moet zijn	73		65	8		
STOP-principe	30	13	1	15	1	
Multimodale knooppunten / ketenmobiliteit faciliteren	17	6		11		
Dominantie van de auto	20	2	18			
Fietsdelen / fietsgebruik	11	2		9		
Modal shift naar duurzame verplaatsingen	10	2		8		
Autodelen	5		1	2	1	1
Carpoolen / Park & Ride	7			6		1
Negatieve beeldvorming over bepaalde vervoerscategorieën	5		5			
Modal split	1			1		
Vervoerswijzekeuze (algemeen)	2	1		1		
Vervoersmanagement	1			1		
TOTAAL	182	26	90	62	2	2
Individuele burgers						

(Opschuiven van VIA-) doelstelling dat 40% van de verplaatsingen duurzaam moet zijn

“De VIA-doelstelling van 40% duurzame verplaatsingen in het woon-werkverkeer tegen 2020 wordt 10 jaar opgeschoven. Wat is hiervoor de argumentatie? Is er een evaluatie gebeurd om te achterhalen waarom 2020 niet haalbaar is? Het moet mogelijk zijn om tegen 2020 minstens een aandeel van 20% verplaatsingen met de fiets te realiseren. Tegen 2030 moet dat minstens 30% zijn.”

➔ 64 van de 73 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

“De streefdoelen over vervoerswijzekeuze voor 2030 - “minstens 40% van de verplaatsingen gebeurt met collectieve vervoermiddelen, te voet of per fiets “(p.300) - moeten ambitieuzer als gezondheid hoog in het vaandel gedragen wordt.”

STOP-principe

“De vervoerswijzekeuze sturen vanuit het STOP-principe gaat in het plan niet verder dan het poneren van deze stelling. Het plan heeft zeer veel aandacht voor de economische aspecten van vervoer en de gegenereerde tewerkstelling, maar voor het beheersen van de negatieve effecten van het verplaatsingsgedrag worden geen ambitieuze doelstellingen vooropgesteld. Het fietsverkeer kent als enig vervoermiddel ook een aantal externe baten die verband houden met de positieve impact die fietsen heeft op de gezondheid.”

“In stedelijk gebied dient het bezoekend autoverkeer expliciet te worden ontmoedigd, door volop de kaart te trekken van het STOP-principe.”

Dominantie van de auto

“Er zijn gewoon teveel auto's op de baan! En daar wordt niets aan gedaan, in tegenstelling: 'mensen nemen nu eenmaal liever de auto'. Dan moeten maatregelen getroffen worden om het gebruik van de auto te ontmoedigen.”

“Te milde houding ten opzichte van nodeloos personenverkeer, waar juist de grootste winstmarge in mobiliteit valt te halen.”

Multimodale knooppunten / ketenmobiliteit faciliteren

“De naadloze aansluiting van fiets (lokaal) en (openbaar) vervoer moet veel grondiger uitgewerkt worden, maar is een frisse benadering die we voor de eerste keer in een plan zien. Wanneer mensen vanzelf kiezen voor een optie -fiets op trein- zou een dergelijke optie ook afgedwongen kunnen worden van de automobilist (randparking fiets).”

“Vooral de stap naar intelligentie: een mirakeloplossing bestaat niet, en daar zijn we ons eindelijk van bewust. Het nog beter inzetten van de bestaande oplossingen, en beter aansluiten van openbaar vervoer op mekaar alsook de aanknoping van andere vervoermiddelen hierop zijn belangrijke oplossingen.”

4.2.2.2.4 Toegankelijkheid (andere dan openbaar vervoer)

12 reacties konden toegewezen worden aan het thema toegankelijkheid (ander dan openbaar vervoer). Deze 12 reacties zijn allen afkomstig van de individuele burgers waarbij meer aandacht wordt gevraagd voor de toegankelijkheid van mindervaliden, en het accent vaak ligt op de vaak te hoge drempels van voetgangers- en fietspaden voor rolstoelgebruikers.

Tabel 26 : Aantal reacties voor thema TOEGANKELIJKHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering – TOTAAL

TOEGANKELIJKHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Toegankelijkheid (andere dan openbaar vervoer)	12	1		9	1	1
TOTAAL	12	1		9	1	1

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.3 Operationele Doelstelling3: Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem

Waar OD1 en OD2 gericht zijn op de fysieke randvoorwaarden van infrastructuur en omgeving voor het tot stand komen van de mobiliteit, is OD3 eerst en vooral op het gebruik gericht. De milieuprestatie en de veiligheid van het vervoersysteem is daarbij een belangrijke drijfveer. Aspecten van regulering, signalisatie en parkeerbeleid zijn de hoofdthema's die onder deze OD worden gebracht, net als de zeldzame reacties over luchtverkeer (en de daarbij horende milieucomponent).

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.2.3.1 REGULERING

4.2.3.1.1 Grote lijnen in de reacties

4% van het totaal aantal geponeerde opmerkingen werden ondergebracht onder het thema regulering. Het betreft een thema dat vnl. de individuele burger beroert en in bijna 60% van de gevallen gaat over het verlagen van het toegelaten alcoholpromille door de federale overheid (N=69). Opvallend is dat geen enkele reactie het voorstel van het ontwerp-plan om een dergelijke verlaging te ondersteunen afwijst.

Daarnaast verwijzen een 33-tal reacties naar het subthema handhaving (meer controle, strenger optreden, ...) bij zowel alcoholgebruik, overdreven snelheid, enz.

Tabel 27 : Aantal reacties voor thema REGULERING naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

REGULERING - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Toegelaten alcoholpromille	69	67		1	1	
Handhaving	33	2		30	1	
Wegcode / rijbewijs	6			4	2	
Sociale veiligheid	4			4		
Overdreven handhaving / straffeloosheid t.o.v. fietsers	4			4		
Regulering	1			1		
TOTAAL	117	69		44	4	
	100%	59,0		37,6	3,4	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.3.1.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 28 : Aantal reacties voor thema REGULERING naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

REGULERING - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Toegelaten alcoholpromille	1	1				
Handhaving	4			4		
Wegcode / rijbewijs	0					
Sociale veiligheid	0					
Overdreven handhaving / straffeloosheid t.o.v. fietsers	0					
Regulering	1			1		
TOTAAL	6	1		5		
Organisaties						

Handhaving

"Heel veel verkeersovertredingen (snelheid en alcohol) zijn op dit ogenblik nog maatschappelijk aanvaardbaar. Enkel dmv handhaving zal de doelstelling veilig en milieuvriendelijk rijgedrag en routekeuze slechts in beperkte mate gehaald worden."

"Actielijn 3 : handhaving => Aan handhaving (fout geparkeerde voertuigen) worden twee regels besteed, aan het beteugelen van het zwartrijden 5 regels. Nochtans kost de ontoereikende handhaving inzake foutparkeren een veelvoud van de ontvangstenderving door het zwartrijden. Het zwartrijden beteugelen is een terechte dagelijkse bekommernis van de exploitant maar kan o.i. geen streefdoel zijn in een mobiliteitsplan."

4.2.3.1.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 29 : Aantal reacties voor thema REGULERING naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

REGULERING - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Toegelaten alcoholpromille	68	66		1	1	
Handhaving	29	2		26	1	
Wegcode / rijbewijs	6			4	2	
Sociale veiligheid	4			4		
Overdreven handhaving / straffeloosheid t.o.v. fietsers	4			4		
Regulering	0					
TOTAAL	111	68		39	4	
Individuele burgers						

Toegelaten alcoholpromille

“Wij ondersteunen het aandringen bij de federale overheid om de alcohollimiet te verlagen tot 0,2 promille. Dit moet uiteraard gepaard gaan met een vergrote subjectieve en objectieve pakkans en controles op belangrijke fietsroutes (zeker in de zones met gemengd verkeer waar fietsers niet fysiek zijn afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer).”

➔ 64 van de 68 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

“Voor zwakke weggebruikers dient er een snellere daling van het aantal verkeersslachtoffers gerealiseerd te worden en daar moet dan ook een aangepast beleid voor gevoerd worden. In die context is het ook goed om de alcohollimiet te verlagen tot 0,2 promille. Maar: een invoering van een nullimiet (reeds met succes van toepassing in andere EU-landen) moet ook onderzocht worden.”

Handhaving

“Een beetje meer politietoezicht kan ook geen kwaad.”

“Oplossen van het grootste probleem in ons landje: CONTROLE, opvolging en eventueel bestraffing bij niet naleving van de wetgeving.”

4.2.3.2 SIGNALISATIE EN VERKEERSLICHTEN

1% van het totaal aantal gecodeerde inspraakreacties refereert aan het thema signalisatie en verkeerslichten (N=34). De helft hiervan handelt over dynamische verkeersborden en -lichten en in de zin dat hier meer aandacht aan besteed moet worden in functie van het nastreven van een betere doorstroming. Verschillende gemeentebesturen wijzen erop dat zij verwachten dat het snelheidsregime buiten de bebouwde kom binnenkort wettelijk vastgelegd wordt op 70 km/u, aangezien zij daar vandaag op anticiperen met hun verkeersbordenbeleid, bijvoorbeeld door op het volledige grondgebied van de gemeente een ‘zone 70’ in te stellen.

Tabel 30 : Aantal reacties voor thema SIGNALISATIE EN VERKEERSLICHTEN naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

SIGNALISATIE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Dynamische verkeersborden en -lichten	17	2		13	1	1
Snelheidsregimes	9				9	
Wegmarkeringen en afbakening (bebouwde kom / zone 30 / schoolomgevingen)	6			4		2
Signalisatie en verkeerslichten (algemeen)	2				2	
TOTAAL	34	2		17	12	3

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

Dynamische verkeersborden en -lichten

“Op wegen zorgen voor betere doorstroming d.m.v. juiste afstelling verkeerslichten.”

“De doorstroming van stads- en streekvervoer aan verkeerslichten is in Vlaanderen dramatisch. In Frankrijk staat geen enkele tram stil voor een rood verkeerslicht. Een betere doorstroming leidt tot hogere prestaties aan lagere kosten. Intelligente verkeerslichten zijn onontbeerlijk voor alle vervoersmodi. Op dit vlak was het mobiliteitsplan van 2003 zelfs ambitieuzer.”

Snelheidsregimes

“Dringend werk maken van het invoeren van 70 km/u op de wegen (zowel gemeentewegen als gewestwegen) in plaats van het huidige snelheidsregime van 90 km/u.”

“Versimpel de snelheidsbeperkingen, afwisselende 30-50-70-90-120 is te gek om los te lopen. Bebouwde kom: 50, buiten bebouwde kom: 90, autosnelweg: 120.”

4.2.3.3 PARKEREN

Zoals uit onderstaande tabellen blijkt, zijn er zeer weinig inspraakreacties geformuleerd inzake het parkeren. Omwille van deze geringe omvang wordt hier niet verder op ingegaan. Parkeren wordt duidelijk als een lokale kwestie beschouwd, waar van het gewest niet of nauwelijks initiatief wordt verwacht.

Tabel 31 : Aantal reacties voor thema PARKEREN naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

PARKEREN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Parkeren aan stations	4			4		
Fietsparkeren	5			5		
Parkeernormen	8		1	7		
TOTAAL	17		1	16		

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.3.4 LUCHTVERKEER

Luchtverkeer heeft in het openbaar onderzoek het minst aantal opmerkingen laten noteren (N=5). Omwille van deze geringe omvang wordt hier niet verder op ingegaan.

Tabel 32 : Aantal reacties voor thema LUCHTVERKEER naar deelthema's & inhoudelijke codering – TOTAAL

LUCHTVERKEER - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Luchtverkeer	5			4	1	
TOTAAL	5			4	1	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // **VW** : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // **VWI** : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.4 Operationele Doelstelling 4: Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem

Ook OD4 richt zich op milieuaspecten, waarbij de nadruk ligt op de technologische component, zowel van infrastructuur als van vervoermiddelen. Technologische ontwikkelingen op zich, waar het Vlaamse mobiliteitsbeleid dus geen of weinig impact op heeft, worden door het ontwerp-plan doorverwezen naar de kritische succesfactoren. De hoofdthema's waaronder de inspraakreacties vallen zijn milieu en verkeersleefbaarheid, met inbegrip van gezondheidsaspecten.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.2.4.1 MILIEU

4.2.4.1.1 Grote lijnen in de reacties

213 van in totaal 2.919 opmerkingen zijn milieugerelateerd (= 7%). Dit thema beroert duidelijk meer de individuele burgers dan de organisaties : 8% van alle van de burger afkomstige reacties behoort tot het thema milieu tegenover 3% van deze van de organisaties.

Uit de tabel blijkt duidelijk dat driekwart van de gecodeerde milieureacties in ruime zin verwijzen naar de luchtkwaliteit, broeikasgassen en emissienormen. Nogal wat burgers verwachten dat het mobiliteitsbeleid verantwoordelijkheid opneemt voor zowel de bijdrage aan het klimaatprobleem, als aan het probleem van luchtkwaliteit m.i.v. fijn stof.

Alle reacties die terug te voeren zijn tot het thema 'duurzaamheid', zijn positief ten aanzien van dit topic.

Tabel 33 : Aantal reacties voor thema MILIEU naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

MILIEU - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen	163	1	1	92	68	1
Acties gericht op duurzame mobiliteit / duurzaamheid	12	12				
Milieu	11	7		4		
Mentaliteitswijziging	9			8	1	
Aandeel dieselloertuigen	7		5	1	1	
Ecozones / LEZ	6	1		4	1	
Zorgvuldig ruimtegebruik	5		2	3		
TOTAAL	213	21	8	112	71	1
	100%	9,9	3,8	52,6	33,3	0,5

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.4.1.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 34 : Aantal reacties voor thema MILIEU naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

MILIEU - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen	7			5	2	
Acties gericht op duurzame mobiliteit / duurzaamheid	0					
Milieu	0					
Mentaliteitswijziging	1			1		
Aandeel dieselloertuigen	0					
Ecozones / LEZ	2			2		
Zorgvuldig ruimtegebruik	1			1		
TOTAAL	11			9	2	
Organisaties						

Luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen

"Het beschermen van de gezondheid impliceert dat het niet overschrijden van de Europese luchtkwaliteitsnormen onvoldoende is. Als streefdoel voor 2030 is opgenomen dat het aantal overschrijdingen van de Europese normen tegen 2030 herleid moet zijn tot nul (p. 288; 302). Aangezien de Europese normen onvoldoende rekening houden met de impact op de gezondheid zou het mobiliteitsplan Vlaanderen rekening moeten houden met de normen voor fijn stof die door de Wereldgezondheidsorganisatie zijn vastgelegd."

"SD 4 en 5 overlappen elkaar deels op vlak van verkeersemisssies. Er moet goed afgestemd worden dat deze doelstellingen elkaar niet tegenspreken. Het terugdringen van ozon is niet opgenomen in de streefdoelen alhoewel ozon duidelijke gezondheidseffecten heeft en momenteel verantwoordelijk is voor 566 verloren gezonde levensjaren in Vlaanderen (MIRA-rapport 2012)."

4.2.4.1.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 35 : Aantal reacties voor thema MILIEU naar deelthema's & inhoudelijke codering - INDIVIDUELE BURGER

MILIEU - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen	156	1	1	87	66	1
Acties gericht op duurzame mobiliteit / duurzaamheid	12	12				
Milieu	11	7		4		
Mentaliteitswijziging	8			7	1	
Aandeel dieselloertuigen	7		5	1	1	
Ecozones / LEZ	4	1		2	1	
Zorgvuldig ruimtegebruik	4		2	2		
TOTAAL	202	21	8	103	69	1

Luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen

- *“De doelstelling om in het personenvervoer te komen tot een aandeel van 53% diesel, 27% benzine en 15% elektrische voertuigen is onaanvaardbaar. Het is onmogelijk om de doelstellingen inzake luchtkwaliteit te halen zolang 1 op de 2 wagens dieselvoertuigen zijn. Wij stellen een verdeling voor van 50% benzine, 25% elektrische en 25% dieselwagens. Daarnaast moet het ook de ambitie zijn om te komen tot een inkrimping van het wagenpark. Doelstellingen hieromtrent ontbreken. Aan dit tempo halen we bovendien de Europese doelstelling niet om in 2050 in steden het gebruik van voertuigen op fossiele brandstoffen te bannen.”*
 - *“De algehele luchtkwaliteit moet fors verbeteren. Tegen 2030 moeten de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie worden gehaald. Voor fijn stof is er geen veilige ondergrens, de Europese normen zijn dan ook te zwak en kunnen in 2030 niet langer als graadmeter dienen. We gaan er niet mee akkoord dat er voor de broeikasgassen slechts een afname van 1/6 wordt voorzien. Gezien de klimatologische omstandigheden is een drastischere reductie noodzakelijk.”*
- ➔ 128 van de 156 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietzersbond inzake enerzijds luchtkwaliteit en anderzijds emissienormen.

“Ook de zeer beperkte reductie van broeikasgassen die wordt voorzien is misdadig te noemen en negeert de huidige wetenschappelijke kennis over de ernst van de huidige en in de nabije toekomst te verwachten situatie.”

Acties gericht op duurzame mobiliteit / duurzaamheid

“De doelstellingen over milieuvriendelijke wijzen van transport zijn prachtig als toekomstperspectief en het afstemmen op elkaar een ambitieus plan.”

“Het principe van duurzame maatregelen dat de leidraad moet zijn van alle nieuwe investeringen, die zorgvuldig moeten afgewogen worden op economische baten.”

4.2.4.2 VERKEERSLEEFBAARHEID

4.2.4.2.1 Grote lijnen in de reacties

44 gecodeerde inspraakreacties (1,5%) zijn terug te voeren tot het thema verkeersleefbaarheid. Het betreft 10 reacties van organisaties (3%) en 34 burgerreacties (1%).

Wat betreft het thema ‘verkeersleefbaarheid’ kunnen we een onderscheid maken tussen enerzijds het sluipverkeer en doorgaand verkeer in steden en anderzijds de gevolgen van verkeer op vlak van gezondheid en hinderbeleving.

Bijna de helft van de reacties (N=20) betreft een vraag naar meer aandacht voor sluipverkeer. In lijn hiermee lezen we reacties (N=7) waaruit blijkt dat een aanpak van het zwaar en doorgaand verkeer in steden aandacht verdient.

Daarnaast geven een aantal organisaties en burgers te kennen dat de gevolgen van het verkeer op de gezondheid (N=9), de lawaai- en geurhinder (N=5) en de leefbaarheid in het algemeen (N=3) om maatregelen vraagt. Hoewel het subthema "gezondheid" slechts beperkt aan bod lijkt te komen, is het belangrijk in te zien dat veel bezorgdheden rond gezondheid specifiek verwijzen naar problemen rond luchtkwaliteit, en daarmee aan het thema "milieu", subthema "luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen" werd toegewezen.

Tabel 36 : Aantal reacties voor thema VERKEERSLEEFBAARHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

VERKEERSLEEFBAARHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Sluipverkeer	20		1	18		1
Gezondheid	9	2		7		
Zwaar en doorgaand verkeer in steden	7		4	2		1
Lawaai- en geurhinder	5			3		2
Verkeersleefbaarheid	3			3		
TOTAAL	44	2	5	33		4
	100%	4,5	11,4	75,0		9,1

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.2.4.2.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 37 : Aantal reacties voor thema VERKEERSLEEFBAARHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

VERKEERSLEEFBAARHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Sluipverkeer	5			5		
Gezondheid	2			2		
Zwaar en doorgaand verkeer in steden	1			1		
Lawaai- en geurhinder	1			1		
Verkeersleefbaarheid	1			1		
TOTAAL	10			10		
Organisaties						

Sluipverkeer

"De rol van de lokale wegen komt te weinig aan bod. SARO wijst op het belang van een goede afstemming van het hoofdwegennet en het lokale wegennet om sluipverkeer te voorkomen."

4.2.4.2.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 38 : Aantal reacties voor thema VERKEERSLEEFBAARHEID naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

VERKEERSLEEFBAARHEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Sluipverkeer	15		1	13		1
Gezondheid	7	2		5		
Zwaar en doorgaand verkeer in steden	6		4	1		1
Lawaai- en geurhinder	4			2		2
Verkeersleefbaarheid	2			2		
TOTAAL	34	2	5	23		4
Individuele burgers						

Sluipverkeer / zwaar en doorgaand verkeer

“Meer aandacht voor de bewoners welke zich moeten verplaatsen via landelijke wegen (ontsluitende wegen) om zich naar de dragende wegen te begeven. Veel landelijke wegen worden gebruikt als sluipweg wat deze wegen uiterst gevaarlijk maakt.”

“Doorgaand verkeer en zwaar verkeer bannen uit de stad zoals was voorzien in het verleden, maar nooit gerealiseerd.”

Gezondheid / lawaai- en geurhinder

“De gezondheid en de levenskwaliteit van de stadsmens zijn in dit beleid duidelijk minder belangrijk dan het rijgenot van de automobilist.”

“Er worden nauwelijks oplossingen voorzien voor het verbeteren van de leefbaarheid (toenemende lawaai- en geurhinder) ten behoeve van de omwonenden van de gewestwegen.”

4.3 Kritische succesfactoren

4.3.1 Kritische Succesfactor 1: Maatschappelijke waarden en normen -> Verkeersopvoeding

KSF1 beschrijft de manier van denken en het maatschappelijk draagvlak voor een meer duurzame mobiliteit, die als een voedingsbodem voor gedragswijziging wordt gezien. Een aantal inspraakreacties hebben hier betrekking op. Het hoofdthema verkeersopvoeding wordt onder KSF1 geklasseerd.

Verkeersopvoeding is een thema dat amper aan bod is gekomen in het openbaar onderzoek : 11 keer (4 x door de organisaties en 7 x door particulieren) wordt een opmerking geformuleerd die verwijst naar 'mobiliteitseducatie' maar ook naar (de wijze van organisatie en inhoud van de) rijexamens en rijopleiding.

Omwille van het beperkt aantal gecodeerde inspraakreacties, wordt hier verder niet op ingegaan.

Tabel 39 : Aantal reacties voor thema VERKEERSOPVOEDING naar deelthema's & inhoudelijke codering – TOTAAL

VERKEERSOPVOEDING - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Verkeersopvoeding	11			10	1	
TOTAAL	11			10	1	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // **VW** : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // **VWI** : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.2 Kritische Succesfactor 2: Mobiliteitsbehoefte -> Socio-economische aspecten

Tal van sociaal-economische factoren, waaronder bevolkingsgroei en economische groei, maar ook de organisatie van de samenleving, bepalen mee de vraag naar verplaatsingen. Niettemin zien veel reacties heil in het wijzigen van sociaal-economische aspecten die strikt genomen buiten het mobiliteitsbeleid vallen, zoals het organiseren van thuiswerk of het faciliteren van glijdende uren.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.3.2.1 GROTE LIJNEN IN DE REACTIES

35 gecodeerde reacties verwijzen naar socio-economische aspecten. Het merendeel van de opmerkingen heeft te maken met de vraag naar meer aandacht, meer ondersteuning, ... van een flexibelere organisatie van de arbeid zoals thuiswerk, glijdende werkuren,... De resp. reacties gaan duidelijk meer uit van de burgers dan van de organisaties.

Tabel 40 : Aantal reacties voor thema SOCIO-ECONOMISCHE ASPECTEN naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

SOCIO-ECON. ASPECTEN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Flexibele arbeidsorganisatie (thuiswerk, glijdende werkuren, ...)	27	1		25	1	
Regionale spreiding investeringen	4			4		
Vervoersarmoede	3		1	2		
Sociaal-economische aspecten (algemeen)	1			1		
TOTAAL	35	1	1	32	1	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.2.2 ORGANISATIES: CIJFERS EN CITATEN

Tabel 41 : Aantal reacties voor thema SOCIO-ECONOMISCHE ASPECTEN naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

SOCIO-ECON. ASPECTEN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Flexibele arbeidsorganisatie (thuiswerk, glijdende werkuren, ...)	4			4		
Regionale spreiding investeringen	0					
Vervoersarmoede	2		1	1		
Sociaal-economische aspecten (algemeen)	0					
TOTAAL	6		1	5		
Organisaties						

Flexibele arbeidsorganisatie (thuiswerk, glijdende werkuren, ...)

"Flexibele arbeidsorganisatie => slimme initiatieven doen slim pendelen. Carpoolen, thuiswerken, bedrijfsfietsen, het zijn relatief kleine maatregelen om de mobiliteit te verbeteren. Slimme mobiliteit is net als de fiets, het OV en de weginfrastructuur een deel van de mobiliteitsmix. Slimme maatregelen zijn ingrepen die ons vervoer – met de auto, trein, fiets, bus, ... - beter laten verlopen. Niet door grote infrastructuurwerken, maar via doordachte initiatieven die ons gedrag beïnvloeden. Thuiswerken, werken in satellietkantoren, glijdende werkuren, teleconferenties. Het zijn allemaal slimme maatregelen die inspelen op de vraag naar meer flexibiliteit en die het pendelverkeer verminderen."

4.3.2.3 INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN

Tabel 42 : Aantal reacties voor thema SOCIO-ECONOMISCHE ASPECTEN naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

SOCIO-ECON. ASPECTEN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Flexibele arbeidsorganisatie (thuiswerk, glijdende werkuren, ...)	23	1		21	1	
Regionale spreiding investeringen	4			4		
Vervoersarmoede	1			1		
Sociaal-economische aspecten (algemeen)	1			1		
TOTAAL	29	1		27	1	
Individuele burgers						

Flexibele arbeidsorganisatie (thuiswerk, glijdende werkuren, ...)

"Thuiswerken moet men zeker promoten, volgens mij valt dit ook onder flexibel werken en zal dit de verkeersellende deels kunnen oplossen."

“Iets wat ik volledig mis in het plan, is anders werken. Ik ben akkoord dat het mobiliteitsplan zich moet toespitsen op mobiel kunnen zijn, maar anders werken kan veel oplossen. In de instantie waar ik werk moet je hemel en aarde verzetten om een dag thuis te kunnen werken, terwijl wel minder werkplekken voorzien worden omdat niet iedereen voltijds werkt. Maar investeren in promoten van anders werken en investeren in goede systemen hiervoor (bvb. tegemoetkoming voor eigen verwarming, of telewerkplaatsen die je als bedrijf kan huren of zo) zullen ook de algemene mobiliteit verbeteren. bvb: Een gescheiden vriendin van me werkt, in de week dat ze de kinderen heeft, elke dag thuis, in de week dat ze de kinderen niet heeft, werkt ze gewoon in het bedrijf. 's Ochtends file? Dan werk je toch eerst een uur thuis en kom je pas werken tegen dat die ene vergadering begint? Prima toch? En ook veel invloed op mobiliteit.

4.3.3 Kritische succesfactor 3: Innovaties en duurzame technologieën

Heel wat technologische innovaties, zowel op het vlak van aandrijfsystemen, energie-efficiëntie en veiligheid, als op het vlak van informatie- en telecommunicatietechnologie, zijn in volle ontwikkeling of staan nog in de kinderschoenen. Hoewel de overheid dergelijke ontwikkelingen kan aanmoedigen of ondersteunen, behoort dit niet tot een kerntaak van het mobiliteitsbeleid. Inspraakreacties die specifiek over **technologie** gaan, zowel met betrekking tot het invoeren van bestaande innovaties als met betrekking tot het ontwikkelen van nieuwe technologie, vallen onder KSF3.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.3.3.1 GROTE LIJNEN IN DE REACTIES

66 gecodeerde inspraakreacties (2,3%) zijn terug te voeren tot het thema technologie. Het betreft 7 reacties van organisaties en 59 burgerreacties (telkens 2%).

De drie belangrijkste subthema's hebben betrekking op elektrische voertuigen (N=15), navigatie en slimme cameratechnologie (N=12) en innovatieve, nog te ontwikkelen ideeën (N=10). In het merendeel van deze gevallen wordt de vraag uitgesproken om hieraan meer prioriteit te geven.

Uit de inspraakreacties die verband houden met elektrische voertuigen leiden we af dat men meer maatregelen of acties verwacht gericht op elektrisch vervoer (wagens, e-bikes, elektrisch openbaar vervoer). Inzake navigatie en slimme cameratechnologie merken we op dat de implementatie van deze technologieën verschillende finaliteiten kan hebben (bijv. comfort, vlotte verkeersdoorstroming, regulering). Wat de innovatieve, nog te ontwikkelen ideeën betreft is er voornamelijk sprake van 'autonome / automatische vervoerssystemen', hetzij treinen hetzij zelfrijdende wagens.

Tabel 43 : Aantal reacties voor thema TECHNOLOGIE naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

TECHNOLOGIE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Elektrische voertuigen	15			13	1	1
Navigatie en slimme cameratechnologie	12	2	1	9		
Innovatieve / nog te ontwikkelen ideeën	10			8	2	
Technologie (algemeen)	9	2	1	6		
E-bikes	8			7		
Groene technologie	7			7		
Alternatieve brandstoffen (biobrandstof, waterstof, ...)	5	1		3	1	1
TOTAAL	66	5	2	53	4	2

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // ! : meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.3.2 ORGANISATIES: CIJFERS

Tabel 44 : Aantal reacties voor thema TECHNOLOGIE naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

TECHNOLOGIE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Elektrische voertuigen	1			1		
Navigatie en slimme cameratechnologie	2			2		
Innovatieve / nog te ontwikkelen ideeën	0					
Technologie (algemeen)	1			1		
E-bikes	1			1		
Groene technologie	1			1		
Alternatieve brandstoffen (biobrandstof, waterstof, ...)	1			1		
TOTAAL	7			7		
Organisatie						

4.3.3.3 INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN

Tabel 45 : Aantal reacties voor thema TECHNOLOGIE naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

TECHNOLOGIE - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Elektrische voertuigen	14			12	1	1
Navigatie en slimme cameratechnologie	10	2	1	7		
Innovatieve / nog te ontwikkelen ideeën	10			8	2	
Technologie (algemeen)	8	2	1	5		
E-bikes	7			6		
Groene technologie	6			6		
Alternatieve brandstoffen (biobrandstof, waterstof, ...)	4	1		2	1	1
TOTAAL	59	5	2	46	4	2
Individuele burgers						

Elektrische voertuigen

“Meer promotie en stimulansen voor elektrische fietsen en auto's. Het kan toch niet dat hier de markt van elektrische auto's in elkaar stuikt terwijl de markt aan het boomen is in Nederland en Scandinavië. De immense populariteit van de pv-panelen enkele jaren geleden, toont aan dat subsidies een wereld van verschil kunnen maken. Voor woon-werkverkeer is de elektrische fiets wel degelijk een interessant alternatief.”

“Het aandeel elektrische/hybride wagens zal natuurlijk toenemen, maar wat doet de overheid verder nog concreet om dit aandeel te laten groeien, boven op de 'natuurlijke groei' door groter aanbod van de autofabrikanten en sensibiliseringscampagnes.”

Navigatie en slimme cameratechnologie

"Inzetten op telematica (efficiëntere benutting van de voertuigen – optimalisatie van de route en beladingsgraad, optimale benutting van het GPS systeem, kan de invoering van spraaktechnologie niet leiden tot verhoging van de mobiliteit?)"

"Het onmiddellijk invoeren van camera's met nummerplaat- en gezichtsherkenning in de meeste politievoertuigen, aan op- en afritten, aan de grens en op toegangswegen naar steden. En dit koppelen aan een up to date gegevensbank waarin alle nummerplaten, verzekeringsgegevens, keuringsbewijzen, rijbewijzen en de gegevens van het gerecht zitten."

Innovatieve / nog te ontwikkelen ideeën

"Ik lees in heel het plan niets over 'zelfrijdende wagens', nochtans staan we technologisch op de vooravond van een doorbraak van deze technologie. Volledig of gedeeltelijk zelfrijdende wagens zouden het file probleem en het ecologische aspect van verkeer drastisch kunnen beïnvloeden. (in de positieve zin)."

"Waarom niet toekomst gericht denken en zwevende 'automatische treinen' boven de snelweg of rivieren, welke volautomatisch werken, met korte intervallen en aanliggende parkings. Zo kan je binnen '15 Antwerpen - Gent - Brussel - Leuven en andere steden verbinden."

4.3.4 Kritische succesfactor 4: Financiële middelen

Nogal wat financiële en fiscale aspecten met een impact op de mobiliteit, zoals accijnzen of parkeertarieven, zijn federale of gemeentelijke materie, maar worden door heel wat reacties toch als belangrijk gezien voor Vlaanderen. Het hoofdthema **fiscaliteit en financiën** valt daarmee onder KSF4, met uitsluiting van het beprijzen van infrastructuur, iets wat deel uitmaakt van OD1.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.3.4.1 GROTE LIJNEN IN DE REACTIES

5% van het totaal aantal reacties (N=158) handelt over financiële / fiscale aspecten t.a.v. mobiliteit.

Bijna de helft van de geponeerde opmerkingen is terug te voeren tot het subthema mobiliteitsbudget dewelke bijna allemaal afkomstig zijn van individuele burgers die erop wijzen dat het mobiliteitsbudget gericht zou moeten zijn op het stimuleren van de meest duurzame verplaatsingsmodus. Het is hier wel nodig te verwijzen naar de beperkingen van de rapportering (§3.3).

Een aanzienlijk aantal opmerkingen van de burger binnen het hoofdthema fiscaliteit / financiën heeft ook te maken met enerzijds het principe van de vervuiler betaalt en anderzijds het aanpakken van het fiscaal voordeel van de bedrijfswagen.

Bij de organisaties daarentegen betreft de hoofdbekommernis eerder wat de financiële tegemoetkomingen zullen zijn voor de lokale overheden – temeer daar het milieuconvenant waar men in het ontwerp-plan naar verwijst, uitdovend is. Uiteraard zijn deze reacties afkomstig van de gemeenten en steden die meegewerkt hebben aan het openbaar onderzoek, alsook van de VVSG.

Tabel 46 : Aantal reacties voor thema FISCALITEIT & FINANCIËN naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

FISCALITEIT & FINANCIËN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Mobiliteitsbudget	76			9	67	
De vervuiler betaalt / accijnsverhoging diesel-benzine	26	2	1	19	4	
Bedrijfswagens	19	1	14		4	
Financiële ondersteuning / subsidiëring (milieuconvenant)	12		1	10	1	
Tol / fiscaliteit en financiën (algemeen)	7			2	5	
Verhouding accijnzen diesel-benzine / brandstofkost	7		3	1	3	
Fietsvergoeding	7			4	3	
Tussenkost woon-werkverkeer	4			2	2	
TOTAAL	158	3	19	47	89	
	100%	1,9	12,0	29,7	46,3	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // ! : meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.4.2 ORGANISATIES: CIJFERS EN CITATEN

Tabel 47 : Aantal reacties voor thema FISCALITEIT & FINANCIËN naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

FISCALITEIT & FINANCIËN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Mobiliteitsbudget	3			2	1	
De vervuiler betaalt / accijnsverhoging diesel-benzine	2			2		
Bedrijfswagens	0					
Financiële ondersteuning / subsidiëring (milieuconvenant)	12		1	10	1	
Tol / fiscaliteit en financiën (algemeen)	0					
Verhouding accijnzen diesel-benzine / brandstofkost	2			2		
Fietsvergoeding	1			1		
Tussenkost woon-werkverkeer	1				1	
TOTAAL	21		1	17	3	
Organisaties						

Financiële ondersteuning / subsidiëring (milieuconvenant)

"Het gemeentebestuur stelt zich de vraag in hoeverre wij met onze plannen beroep kunnen doen op het subsidiebeleid van de Vlaamse Overheid dat gekoppeld is aan Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het ontwerp-plan blijft hierin zeer vaag. Het gemeentebestuur vraagt dat er een duidelijker subsidiëringkader wordt uitgewerkt voor maatregelen die rechtstreeks passen in de verwachtingen van de lokale overheden."

"In de actielijnen wordt verwezen naar acties te ondernemen door de gemeenten vanuit de milieuconvenant. Worden deze convenanten dan opnieuw ingevoerd?"

“Er wordt vaak vermeld : binnen de bevoegdheden en budgettaire mogelijkheden van de lokale besturen. Aangezien lokale besturen in het kader van het convenantenbeleid vaak grote bedragen moeten prefinancieren voor investeringen langs gewestwegen, en de uitbetaling van de subsidie pas volledig is na oplevering, dienen investeringen langs lokale wegen noodgedwongen uitgesteld te worden, zeker nu met de invoering van de beleids- en beheerscyclus. Het gemeentebestuur vraagt om aan deze manier van werken de nodige wijzigingen aan te brengen zodat de lokale besturen hun verantwoordelijkheid terdege kunnen nemen.”

4.3.4.3 INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN

Tabel 48 : Aantal reacties voor thema FISCALITEIT & FINANCIËN naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

FISCALITEIT & FINANCIËN - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Mobiliteitsbudget	73			7	66	
De vervuiler betaalt / accijnsverhoging diesel-benzine	24	2	1	17	4	
Bedrijfswagens	19	1	14		4	
Financiële ondersteuning/subsidiëring (milieuconvenant)						
Tol / fiscaliteit en financiën (algemeen)	7			2	5	
Verhouding accijnzen diesel-benzine / brandstofkost	5		3	-1	3	
Fietsvergoeding	6			3	3	
Tussenkost woon-werkverkeer	3			2	1	
TOTAAL - Individuele burgers	173	3	18	30	86	

Mobiliteitsbudget

“Het stimuleren van de meest duurzame verplaatsingsmiddelen zoals de fiets moet het expliciete doel zijn van het mobiliteitsbudget. Wandelen en fietsen zijn duurzamer dan het gebruik van collectief vervoer, individueel gemotoriseerd vervoer is in de regel de minst duurzame verplaatsingsmodus.”

➔ 64 van de 73 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

De vervuiler betaalt / accijnsverhoging diesel-benzine

“Rekeningrijden is niet nodig in te voeren : VERDUBBEL (of zelfs 3x) gewoon de prijs van de brandstoffen (op Europees niveau) : de vervuiler betaalt dan lineair. Dit is eerlijk en eenvoudig. Schaf de wegenbelasting af, bezit wordt dan niet bestraft, maar gebruik van de wagen. Dit moet geen schokeffect zijn, dit kan over een bepaalde tijd ingevoerd worden (bijvoorbeeld 5% per maand) zodat ieder zijn vervoer/woonplaats er kan op afstemmen.”

“Om ervoor te zorgen dat de vervuiler betaalt” (ontwerptekst p. 345) zal de berekening van de Belasting op Inverkeersstelling worden aangepast ten gunste van minder vervuulende wagens. Deze maatregel is weinig effectief en pakt de vervuiling op zich niet aan. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat mensen die weinig met de auto rijden, minder kunnen investeren in een extra energiezuinig model, maar wel een minder grote impact hebben op het milieu dan iemand die erg veel met de wagen rijdt.”

Fiscaliteit bedrijfswagens

“Onmiddellijke afschaffing van elk fiscaal voordeel bij het gebruik van bedrijfswagens, vervang dit door een fiscaal voordeel bij de aankoop van degelijke langeafstandsfietsen of de aankoop van abonnementen voor het openbaar vervoer.”

“Fiscaal gunsttarief voor bedrijfswagens aanpakken i.p.v. rekeningrijden voor iedereen in te voeren. Werknemers zonder bedrijfswagen worden anders nogmaals de rekening gepresenteerd.”

4.3.5 Kritische succesfactor 5: Beleidsafstemming

Het afstemmen van verschillende beleidsdomeinen en bestuursniveaus heeft per definitie voornamelijk betrekking op verwante overheidsorganisaties. Beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid die typisch vermeld worden zijn milieu, ruimtelijke ordening, water en gezondheid, terwijl daarbuiten in eerste instantie de gemeenten en de federale overheid worden vermeld, maar ook de provincies, de naburige regio's, en de buurlanden. Inspraakreacties gingen vaak specifiek over ruimtelijke ordening maar ook algemeen over integratie en afstemming van het beleid, het hoofdthema dat bijgevolg onder KSF5 wordt geschoven.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.3.5.1 INTEGRATIE - AFSTEMMING BELEID

4.3.5.1.1 Grote lijnen in de reacties

In totaal werden er 189 opmerkingen geformuleerd (6% van het totaal aantal reacties) die terug te voeren zijn tot het thema 'Integratie van beleid (-niveaus en -domeinen)'. Proportioneel zijn hier meer reacties afkomstig van de organisaties dan van de individuele burgers resp. 12% t.o.v. 6%.

Uit onderstaande tabel blijkt dat in 127 gecodeerde inspraakreacties wordt gevraagd meer aandacht te besteden in het ontwerp-plan aan de inbreng / afstemming / integratie van verschillende beleidsniveaus (lokale overheden, Vlaanderen, ...) en beleidsdomeinen (mobiliteit en ruimte, milieu, gezondheid, ...). De verhoudingen zijn hier dezelfde voor de organisaties als de burger.

Tabel 49 : Aantal reacties voor thema INTEGRATIE BELEID naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

INTEGRATIE BELEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Inbreng verschillende beleidsniveaus en – domeinen	130	3		127		
Integratie beleidsinstrumenten (Mober, covenant, prov.mob.charter, PMP's, ...)	37		5	20	12	
Grensoverschrijdend beleid (gemeenten, provincies, gewest, België, Europa)	22		4	18		
TOTAAL	189	3	9	165	12	
	100%	1,6	4,8	87,3	6,3	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.5.1.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 50 : Aantal reacties voor thema INTEGRATIE BELEID naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

INTEGRATIE BELEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Inbreng verschillende beleidsniveaus en – domeinen	23	1		22		
Integratie beleidsinstrumenten (Mober, convenant, prov.mob.charter, PMP's, ...)	14		3	10	1	
Grensoverschrijdend beleid (gemeenten, provincies, gewest, België, Europa)	9		2	7		
TOTAAL	46	1	5	39	1	
Organisaties						

Inbreng verschillende beleidsniveaus en –domeinen

“Integratie met andere deelthema's – integrale benadering met andere beleidsthema's => het is zinvol dat de Vlaamse overheid een beleidskader uittekent i.f.v. de beleidsafstemming tussen de verschillende overheden – dient enkel de grotere beleidslijnen te bevatten; geen te gedetailleerde (deel)sectorale reguleringen.”

“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.”

“Het ontwerp van plan wijst op de nood aan partnerschappen. Er wordt echter geen concrete visie of invulling gegeven over hoe die samenwerking met andere bestuursniveaus (en beleidsdomeinen) wordt gezien. Het gebruik van de algemene term 'lokale besturen' kan hiervan deels de oorzaak zijn. De provincies pleiten dan ook voor een duidelijk onderscheid tussen gemeenten en provincies en hen zo ook te benoemen. Het partnerschap met de provincies verdient meer uitwerking: zij dienen o.m. in de voorziene overlegstructuren te worden opgenomen. De provincies wensen in deze materie eveneens hun rol op te nemen als kenniscentrum ter ondersteuning van de gemeenten.”

Integratie beleidsinstrumenten (Mober, convenant, prov.mob.charter, PMP's, ...)

“Het ontwerp-plan verwijst naar verschillende andere plannen (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan, het Plattelandsbeleidsplan). Gezien de verwevenheid van deze plannen zijn deze verwijzingen absoluut terecht maar inhoudelijk worden weinig concrete zaken over de andere plannen aangehaald.”

“Niettegenstaande het ontwerp-plan aandacht heeft voor de noodzakelijke afstemmingen met andere Vlaamse beleidsplannen, stelt de [...] vast dat het ontwerp-plan er niet in slaagt om tot een effectief coherent verhaal te komen. De afstemming loopt mank en beperkt zich grotendeels tot een verwijzing naar de betreffende uitgangspunten van de verschillende plannen. De [...] vraagt een betere afstemming met andere Vlaamse beleidsplannen.”

4.3.5.1.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 51 : Aantal reacties voor thema INTEGRATIE BELEID naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGERS

INTEGRATIE BELEID - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Inbreng verschillende beleidsniveaus en – domeinen	107	2		105		
Integratie beleidsinstrumenten (Mober, convenant, prov.mob.charter, PMP's, ...)	23		2	10	11	
Grensoverschrijdend beleid (gemeenten, provincies, gewest, België, Europa)	13		2	11		
TOTAAL	143	2	4	126	11	
Individuele burgers						

Integratie beleidsinstrumenten (Mober, convenant, prov.mob.charter, PMP's, ...)

“Allereerst: bekijk het plan globaal. Mobiliteit wordt beïnvloed door onder meer de fiscaliteit (federaal), door de aangrenzende regio's (en landen), door het woonbeleid en de registratierechten,... Als gebruiker interesseert het mij niet dat deelplannen goed zijn, maar vooral dat het globale plan goed is. Is daar samenwerking voor nodig, dan is dat zo.”

Inbreng verschillende beleidsniveaus en –domeinen

“Het standpunt van Europa, de FOD Financiën en alle milieuorganisaties werd flagrant genegeerd.”

Grensoverschrijdend beleid (gemeenten, provincies, gewest, België, Europa)

“Ik hoop dat de visie op Vlaams niveau ook doorgetrokken gaat worden in wat gemeentes lokaal doen / gaan doen aan hun mobiliteit. Als de ene gemeente beslist om een belangrijke verkeersader op haar grondgebied 'dicht te knippen', dan hebben andere hier veel last van. Vlaanderen moet zich misschien wat meer 'moeien' in de gemeentelijke aangelegenheden om haar mobiliteitsplan niet lokaal te laten verprutsen?”

4.3.5.2 RUIMTELIJKE ORDERING

4.3.5.2.1 Grote lijnen in de reacties

In totaal werden er 157 opmerkingen (5,3%) gecodeerd die naar het thema Ruimtelijke Ordening verwijzen. Nagenoeg alle reacties zijn afkomstig van de individuele burgers (N=146). Hun grootste bekommernis gaat uit naar de nabijheid van functies en een goed locatiebeleid. Ook de (verre) verplaatsingen naar het werk wordt meermaals door de burger gezien als oorzaak van de huidige verkeersproblematiek alsmede de lintbebouwing. Meer aandacht wordt ook gevraagd voor het autoluw maken van de stadscentra en woonkernen.

Nabijheid van functies / ruimtelijke nabijheid is eveneens voor de organisaties het belangrijkste subthema.

Tabel 52 : Aantal reacties voor thema RUIMTELIJKE ORDENING naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

RUIMTELIJKE ORDENING- SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Functionabijheid	90			86	2	2
Decentralisatie werkgelegenheid / werk in eigen streek	25	2		19	4	
Autoluwe stadscentra / verkeersvrije woonkernen	21	5		14	2	
Relatie verkeersinfrastructuur - wonen	13		4	9		
Randstedelijke winkelcentra	5		5			
Ruimtelijke ordening algemeen	3	1	1		1	
TOTAAL	157	8	10	128	9	2
	100%	5,1	6,4	81,5	5,7	1,3

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.5.2.2 Organisaties: cijfers en citaten

Tabel 53 : Aantal reacties voor thema RUIMTELIJKE ORDENING naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

RUIMTELIJKE ORDENING- SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Functionabijheid	8			6	2	
Decentralisatie werkgelegenheid / werk in eigen streek	0					
Autoluwe stadscentra / verkeersvrije woonkernen	2			2		
Relatie verkeersinfrastructuur - wonen	1			1		
Randstedelijke winkelcentra	0					
Ruimtelijke ordening algemeen	0					
TOTAAL	11			9	2	
Organisaties						

Functionabijheid

"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."

"De relatie tussen ruimtelijke ordening of inplanting van de verkeersinfrastructuur tot woningen en andere gevoelige bestemmingen blijft onderbelicht. Nabijheid is een belangrijke voorwaarde van actieve mobiliteit (stappen en trappen) en verdient een prominente plaats. We onderschrijven het pro-actief advies van de Vlaamse Strategische Adviesraad Welzijn Gezondheid en Gezin van 27 juni 2013 waarin een scheiding tussen leef- en woonomgeving en verkeer, in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen nadrukkelijk wordt aanbevolen."

4.3.5.2.3 Individuele burger: cijfers en citaten

Tabel 54 : Aantal reacties voor thema RUIMTELIJKE ORDENING naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

RUIMTELIJKE ORDENING- SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Functionabijheid	82			80		2
Decentralisatie werkgelegenheid / werk in eigen streek	25	2		19	4	
Autoluwe stadscentra / verkeersvrije woonkernen	19	5		12	2	
Relatie verkeersinfrastructuur - wonen	12		4	8		
Randstedelijke winkelcentra	5		5		1	
Ruimtelijke ordening	3	1	1			
TOTAAL	146	8	10	119	7	2
Individuele burgers						

Functionabijheid

"Het is een zaak om via een doordachte ruimtelijke ordening korte verplaatsingen mogelijk te maken die met de fiets kunnen worden afgelegd. Minder en kortere verplaatsingen kunnen enkel met een doordacht locatiebeleid. Een beleid van nabijheid en gedeelde functies is een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het ontwerp-plan spreekt die ambitie onvoldoende uit. Grootschalige voorzieningen zoals kantoren, shoppingcentra, ... kunnen enkel worden ingeplant in de omgeving van een bestaand multimodaal knooppunt met zwaartepunt op openbaar vervoer en fiets. Beter nog is om nieuwe projecten maximaal in stads- of dorpskernen te bouwen."

➔ 64 van de 82 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

"Ruimtelijke ordening en mobiliteit hebben een grote invloed op elkaar. Het ruimtelijk alloceren van functies zorgt er voor dat we ons moeten of willen verplaatsen, het sturen van de inplanting van deze functies heeft met andere woorden grote gevolgen voor onze mobiliteit (al was het maar in de keuze van de modus)."

Decentralisatie werkgelegenheid / werk in eigen streek

"Motiveren van decentralisatie bedrijven. Liever meer bedrijven in provinciegemeenten, eerder dan allemaal in Brussel of Antwerpen."

"Meer werkgelegenheid creëren in Limburg en West-Vlaanderen (onder andere door decentralisatie van de overheidsdiensten in Brussel)."

Autoluwe stadscentra / verkeersvrije woonkernen

"Suggesties voor verbetering van het ontwerp-plan : 1) meer autoluwe & verkeersarme steden. Dus meer randparkings en aansluitend openbaar vervoer (cfr. Freiburg),"

"Verkeersvrij maken van woonkernen (steden, dorpen) is schitterend! Het maakt het leven in een centrum veel aangenamer!"

4.3.6 Kritische Succesfactor 6: Maatschappelijk draagvlak -> Vorm en planproces

Het bestaan van een maatschappelijk draagvlak is een conditio sine qua non voor verandering. Voor de voorstellen van het ontwerp-plan moet dus een draagvlak bestaan of ontwikkeld worden. Tal van inspraakreacties gaan in op de rol van het plan zelf in de ontwikkeling van een draagvlak en op het ambitieniveau. Het hoofdthema **vorm en planproces** wordt onder KSF6 geklasseerd.

Voor elk hoofdthema worden de grote lijnen in de reacties weergegeven. Vervolgens wordt telkens voor de betrokken organisaties, en vervolgens voor de individuele respondenten, een tabel weergegeven die aangevuld wordt met de meest treffende citaten voor de in aantal belangrijkste thema's.

4.3.6.1 GROTE LIJNEN IN DE REACTIES

Eerder werd reeds gesteld dat 1 op 5 (21%) van de gecodeerde inspraakreacties terug te voeren zijn tot het thema vorm en planproces. Het zijn de organisaties die hier een hoger aandeel laten noteren dan de individuele burgers (resp. 20% tegenover 29%).

Iets meer dan de helft van de opmerkingen binnen het resp. thema (N=225 of 53%) verwijst naar het plan op zich : de visie, ambitie, voorstellen, acties, de duidelijkheid van de doelstellingen, de realiseerbaarheid van het plan (naar concrete uitvoering, timing, expertise, financiering en evaluatie) alsook de leesbaarheid en begrijpelijkheid. In bijna 70% van de gevallen zijn de opmerkingen **negatief** geformuleerd.

Verhoudingsgewijze nemen de organisaties binnen de vernoemde subthema's een veel hoger aandeel op (85%) dan de individuele burgers (48%).

173 opmerkingen (41%) dragen de boodschap mee dat er meer prioriteit moet gegeven worden aan acties, dat er veranderingen moeten komen alsook een daadkrachtig beleid thans nodig is. Dit type van opmerkingen (thematisch maar ook naar inhoud) is vnl. geuit door de individuele burger.

Tenslotte zijn 34 reacties opgetekend aangaande enerzijds communicatie & sensibilisatie (rond het plan) en anderzijds democratische besluitvorming & burgerlijke inspraak.

Tabel 55 : Aantal reacties voor thema VORM EN PLANPROCES naar deelthema's & inhoudelijke codering - TOTAAL

VORM EN PLANPROCES - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Plan op zich (visie, ambitie, voorstellen en acties)	144	29	107	8		
Geen structurele veranderingen / meer van hetzelfde	74		7	67		
Prioritisering structurele ingrepen	67			67		
Realiseerbaarheid plan (uitvoering, timing, financiering, ...)	55	1	24	30		
Democratische besluitvorming / burgerlijke inspraak	23	2	2	12	7	
Daadkrachtig beleid (geen woorden maar daden)	21		5	16		
Duidelijkheid doelstellingen	19	2	16		1	
Communicatie / sensibilisatie	11	1	4	5	1	
Begrijpelijkheid en leesbaarheid plan	7		7			
TOTAAL	421	35	174	203	9	
	100%	8,3	41,3	48,2	2,1	

+ : positief / akkoord // - : negatief / niet akkoord / kritiek / bezwaar // !: meer aandacht voor / meer prioriteit aan // VW : voorstel tot wijziging (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...) // VWI : voorstel tot wijziging infrastructuur (bv. uitbreiding, verandering, alternatief, ...)

4.3.6.2 ORGANISATIES: CIJFERS EN CITATEN

Bij de organisaties en inzonderheid de lokale overheden gaat men principieel akkoord met de doelstellingen van het plan maar stelt men zich vragen rond de financiering / subsidiëring van de projecten, gezien het ontwerp-plan veel lijkt te verwachten van de lokale overheden – cfr. de actielijnen. De financiële ondersteuning van acties die door de gemeenten moeten gebeuren wordt niet geconcretiseerd.

Een aantal keren wordt er gesteld dat de doelstellingen niet SMART, in het bijzonder moeilijk meetbaar, werden omschreven.

Nogal wat organisaties menen dat het ambitieniveau van het plan en het aantal voorgestelde acties te laag is, dat het plan te vaag is, niet duidelijk genoeg is over welke prioriteiten er gesteld worden en derhalve moeilijk evalueerbaar zal zijn. Ook wordt de vraag gesteld wie bevoegd is voor het verdere verloop van de procedure, gezien de vorming van een nieuwe Vlaamse Regering.

Tabel 56 : Aantal reacties voor thema VORM EN PLANPROCES naar deelthema's & inhoudelijke codering - ORGANISATIES

VORM EN PLANPROCES - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Plan op zich (visie, ambitie, voorstellen en acties)	26	14	8	4		
Geen structurele veranderingen / meer van hetzelfde	0					
Prioritisering structurele ingrepen	1			1		
Realiseerbaarheid plan (uitvoering, timing, financiering, ...)	14		5	9		
Democratische besluitvorming / burgerlijke inspraak	5			4	1	
Daadkrachtig beleid (geen woorden maar daden)	1			1		
Duidelijkheid doelstellingen	9	1	7		1	
Communicatie / sensibilisatie	2			2		
Begrijpelijkheid en leesbaarheid plan	2		2			
TOTAAL	60	15	22	21	2	
Organisaties						

Plan op zich (visie, ambitie, voorstellen en acties)

“Niet alle doelstellingen zijn voldoende onderbouwd; niet voldoende specifiek. Sommige doelstellingen zijn niet meetbaar of bestaat er op dit ogenblik geen nulmeting voor zodat ze niet geëvalueerd kunnen worden.”

“Noch de probleemstelling, noch de doelstellingen zijn voldoende gefundeerd vanuit wetenschappelijke literatuur.”

“Het mobiliteitsplan Vlaanderen bevat een ruime waaier aan strategische en operationele doelstellingen en actielijnen – het plan is veelomvattend. Dit maakt het moeilijk om duidelijke prioriteiten te onderscheiden.”

“Het alomvattende aspect van het plan en de veelheid aan visie-elementen en acties maakt dat het plan een zeer horizontale uitbouw kent. Het is onvoldoende duidelijk welke elementen van het plan Vlaanderen als echte speerpunten worden beschouwd. Het plan is eerder een naast elkaar stellen van (heel wat) maatregelen dan een duidelijke keuze en prioriteitsstelling. Daardoor wordt het ook moeilijk om het plan te evalueren.”

Realiseerbaarheid plan (uitvoering, timing, financiering, ...)

“Indien de Vlaamse overheid wenst dat de gemeenten dit plan mee uitvoeren, moet ze daartoe de nodige mensen (naar expertise bv. vakkennis qua verkeerstechnieken, distributieplan, ...) of budgetten ter aanwerving van mensen ter beschikking stellen (en niet via tijdelijke subsidie maar blijvend).”

“Belangrijkste vraag blijft de realiseerbaarheid. Het plan bevat geen financiële analyse van de kosten voor het uitvoeren van de actielijnen. Een krachtig signaal inzake het beschikbaar maken van de noodzakelijke financiële middelen blijft uit (bijkomende inkomsten ? heroriëntatie middelen?)”

Duidelijkheid doelstellingen

“Vanwege college van burgemeester en schepenen : algemeen gezien krijgt het plan een positieve beoordeling; het wensbeeld, de geformuleerde doelstellingen en actielijnen zijn evenwichtig en goed gekozen – het is jammer dat de doelstellingen meestal niet SMART werden omschreven.”

“Het is positief dat uiteindelijk – na meer dan vijf jaar wetenschappelijk en beleidsgericht onderzoek – een ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen voorligt. De [...] beoordeelt de meerwaarde van het voorliggende ontwerp evenwel als zeer beperkt. De strategische en operationele doelstellingen zijn zeer vaag. Deze dienen geconcretiseerd te worden ! Het ambitieniveau is zeer beperkt en voor diversie doelstellingen wordt het ambitieniveau afgezwakt t.o.v. de doelstellingen van het huidige Mobiliteitsplan Vlaanderen en van het Pact 2020. Het ontwerp legt geen prioriteiten vast en maakt ook geen keuze – het plan slaagt er ook niet in om de sense of urgency duidelijk vast te leggen.”

4.3.6.3 INDIVIDUELE BURGER: CIJFERS EN CITATEN

Bij de individuele burgers lezen we vooral veel kritiek op de begrijpbaarheid, leesbaarheid van het plan en het gebrek aan acties.

Men vraagt de doelstellingen nu te realiseren – het heeft allemaal al veel te lang geduurd. Actie is nu nodig.

Tabel 57 : Aantal reacties voor thema VORM EN PLANPROCES naar deelthema's & inhoudelijke codering – INDIVIDUELE BURGER

VORM EN PLANPROCES - SUBTHEMA'S	Totaal	+	-	!	VW	VWI
Plan op zich (visie, ambitie, voorstellen en acties)	118	15	99	4		
Geen structurele veranderingen / meer van hetzelfde	74		7	67		
Prioritisering structurele ingrepen	66			66		
Realiseerbaarheid plan (uitvoering, timing, financiering, ...)	41	1	19	21		
Democratische besluitvorming / burgerlijke inspraak	18	2	2	8	6	
Daadkrachtig beleid (geen woorden maar daden)	20		5	15		
Duidelijkheid doelstellingen	10	1	9			
Communicatie / sensibilisatie	9	1	4	3	1	
Begrijpelijkheid en leesbaarheid plan	5		5			
TOTAAL	361	20	150	184	7	
Individuele burgers						

Plan op zich (visie, ambitie, voorstellen en acties)

“Het ontwerp van het mobiliteitsplan mist ambitie. In de brochure lezen we dat experts het erover eens zijn dat ons mobiliteitssysteem er in 2050 radicaal anders moet uitzien (p. 14), maar nergens in het hele document worden 'radicale' keuzes gemaakt. Eigenlijk blijft alles hetzelfde en wordt er hier en daar wat aan het bestaande systeem geschaafd. Hierbij worden automobilisten en de economie meer ontzien dan de fietsers en het milieu. Het globale doel van het plan is meer ervoor te zorgen dat mensen hun oude levensstijl kunnen behouden, dan te zorgen voor de uitbouw van een duurzaam transportsysteem. Het plan is een compromistekst die niemand voor het hoofd wil stoten, maar die een afspraak met de toekomst mist.”

“Ambitieniveau kan veel hoger. Meer out-of-the-box en creatieve oplossingen.”

Geen structurele veranderingen / meer van hetzelfde

“De uitdagingen geformuleerd in het informatieve gedeelte zijn erg groot. Er wordt meermaals gewezen op de noodzaak van een modal én mental shift. Toch lijkt het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen meer van hetzelfde, van het beleid zoals het al jaren wordt gevoerd, en waarvan ik moet vaststellen dat het geen structurele verandering heeft gebracht. Er wordt verwezen naar een gebrek aan draagvlak voor bepaalde maatregelen, maar het lijkt me de taak van de overheid om initiatieven te ontwikkelen om dat draagvlak te laten groeien.”

➔ 64 van de 74 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

Prioritisering structurele ingrepen

“Structurele ingrepen worden nu op dezelfde lijn geplaatst als eerder secundaire maatregelen zoals vervoersefficiëntie of verkeersmanagement. Structurele maatregelen moeten duidelijker worden naar voren geschoven als zijnde prioritair te realiseren, want enkel deze zullen leiden tot duurzamere, minder en kortere verplaatsingen.”

➔ 64 van de 66 inspraakreacties zijn wellicht geïnspireerd door het standpunt van de Fietsersbond terzake.

Realiseerbaarheid plan (uitvoering, timing, financiering, ...)

“Meer concrete doelstellingen vastleggen op vlak van timing, fasering, budgettering (op welk niveau dan ook).”

“De meeste doelstellingen en oplossingen zijn generiek en weinig concreet dus het is vrijwel onmogelijk om hierover beslissende uitspraken te doen. De doelstellingen zijn zelden echt SMART en de operationele kant ervan wordt niet getoetst aan een budgettaire impact of haalbaarheid.”

Democratische besluitvorming / burgerlijke inspraak

“Bij het verder uitschrijven van actielijnen in het plan => belangrijk om op een participatieve manier te werk te gaan, waarbij ook burgergroepen betrokken worden. Hierdoor kan een draagvlak voor veranderingen worden gecreëerd.”

“In elke gemeente / stad / wijk hoorzittingen houden over het plan. Nu wordt het uitgedragen door de meerderheidspartijen. Zo komen alle geledingen van de bevolking ook aan bod.”

“Ik pleit voor meer inspraak van de burger door middel van andere kanalen (sociale media, mobile apps, polls, etc...).”

Daadkrachtig beleid (geen woorden maar daden)

“Laat de wijze mensen een beslissing nemen. Er is genoeg geconsulteerd. Altijd gaat er wel iemand zijn die er iets op tegen heeft, maar ondertussen hebben we veel te veel tijd geconsulteerd. Hoe kun je van een burger verwachten dat hij/zij een zinnig woord hierover kan zeggen, behalve waar hij/zij op tegen is. Steek die spade in de grond.”

“Mooie analyses, uitgebreide rapporten, uitgebreide adviezen, wanneer komen de concrete actieplannen op het terrein in werking ? Zolang dit alles niet op korte termijn in praktijk gebracht wordt, is dit een heel theoretisch document. We zijn nu al meer dan 20 jaar analyses aan het uitvoeren. DOEN en stoppen met adviseren, onderzoeken, analyseren, denken, ...”

4.3.7 Kritische Succesfactor 7: Menselijk kapitaal

Voor de volledigheid vermelden we ook nog KSF7, over menselijk kapitaal. KSF7 komt echter niet terug in de inspraakreacties.

5. Meest markante bevindingen

Samenvattend kan gesteld worden dat de respons op het openbaar onderzoek zeer beperkt is en weinig bijkomende elementen aanreikt dan deze die reeds verwoord worden door het georganiseerde middenveld. De resultaten van dit openbaar onderzoek zijn dan ook niet representatief voor de aard van het maatschappelijk draagvlak voor het ontwerp-plan, dat sterk op strategische hoofdlijnen is geënt.

Niettemin kunnen we toch spreken van een vijftal markante bevindingen, die niet noodzakelijk in lijn zijn met de verwachtingen of met de klemtonen die doorgaans gelegd worden in de media en het publieke debat. Het gaat om de volgende zaken, die gebaseerd zijn op wat we eerder de “grote lijnen” noemden:

- Het bouwen van nieuwe (weg)infrastructuur wordt door de meerderheid van de respondenten die dit thema vermelden als niet-wenselijk beschouwd (hoofdthema 7, en specifiek subthema 7.1.3).
- Initiatieven die betrekking hebben op het verbeteren van de verkeersveiligheid worden ondersteund en vaak als prioritair gezien (hoofdthema 14).
- Het uitstellen van doelstellingen inzake duurzame vervoerswijzekeuze, in het bijzonder met betrekking tot fietsgebruik, wordt niet ondersteund (hoofdthema 13, en specifiek subthema 13.1.11).
- Het lage aantal reacties over de problematiek van het goederenvervoer (hoofdstuk 12) laat veronderstellen individuele respondenten zich hier nauwelijks betrokken bij voelen.
- Er worden relatief vragen gesteld bij de geloofwaardigheid, het ambitieniveau en de realiseerbaarheid van het ontwerp-plan (hoofdthema 1).

6. Bijlagen

6.1 Codeboek / codeerschema

1			<u>Besluitvorming en communicatie</u>
1	.1	.1	Communicatie / sensibilisatie
1	.1	.2	Integratie beleidsinstrumenten
1	.1	.3	Daadkrachtig beleid (geen woorden maar daden)
1	.1	.4	Inbreng verschillende beleidsniveaus en -domeinen
1	.1	.5	Democratische besluitvorming / burgerlijke inspraak
1	.1	.6	Begrijpelijkheid en leesbaarheid plan
1	.1	.7	Duidelijkheid doelstellingen
1	.1	.8	Plan op zich (visie, ambitie, voorstellen en acties)
1	.1	.9	Realiseerbaarheid plan (naar concrete uitvoering, timing, expertise, financiering, evaluatie)
1	.1	.10	Grensoverschrijdend beleid (gemeentes, gewesten, land, Europa)
1	.1	.11	Geen structurele veranderingen / meer van hetzelfde
1	.1	.12	Prioritisering structurele ingrepen
2			<u>Technologie</u>
2	.1	.1	Innovatieve / nog te ontwikkelen ideeën
2	.1	.2	Elektrische voertuigen
2	.1	.3	Andere alternatieve brandstoffen (biobrandstof, waterstof, ...)
2	.1	.4	Navigatie en slimme cameratechnologie
2	.1	.5	Gewicht, omvang en vermogen wagens
2	.1	.6	Groene technologie
2	.1	.7	E-bikes
3			<u>Openbaar vervoer</u>
3	.1	.1	Betalingsystemen openbaar vervoer
3	.1	.2	Nieuwe tramlijnen
3	.1	.3	Nachtbussen en –treinen
3	.1	.4	Grensoverschrijdend openbaar vervoer
3	.1	.5	Dienstverlening openbaar vervoer (bijv. toegankelijkheid, stiptheid, comfort, kwaliteit wachtruimtes, ...)
3	.1	.6	Voorrangsregelingen bussen en trams
3	.1	.7	Reistijden openbaar vervoer versus auto / sneltrams / snelbussen
3	.1	.8	Betaalbaar openbaar vervoer
3	.1	.9	Capaciteit / meer openbaar vervoer / GEN
3	.1	.10	Complementariteit systemen van openbaar vervoer

3	.1	.11	Gewaarborgde dienstverlening
3	.1	.12	Duurzame mobiliteitsontwikkeling (basismobiliteit)
4			<u>Tol</u>
4	.1	.1	Liefkenshoektunnel tolvrij
4	.1	.2	Kilometerheffing personenvervoer
4	.1	.3	Wegenvignet
4	.1	.4	Kilometerheffing vrachtverkeer
4	.1	.5	Wegenvignet (buitenlands) vrachtverkeer
5			<u>Sociaal-economische aspecten</u>
5	.1	.1	Regionale spreiding investeringen
5	.1	.2	Flexibele arbeidsorganisatie (thuiswerk, glijdende werkuren, ...)
5	.1	.3	Vervoersarmoede
6			<u>Congestie</u>
6	.1	.1	Aanpak calamiteiten
6	.1	.2	Spits- en weefstroken
6	.1	.3	Mobiliteitsmanagement spitsuren / spitsmijden
7			<u>Infrastructuur</u>
7	.1	.1	Oosterweelverbinding
7	.1	.2	Brusselse ring
7	.1	.3	Nieuwe of bredere wegen (anders dan R0 of R1)
7	.1	.4	Fietsinfrastructuur
7	.1	.5	Bovenlokale fietsroutes / fietssnelwegen
7	.1	.6	Trage wegen en voetgangersnetwerken
7	.1	.7	Onderhoud wegen
7	.1	.8	Hinder / doorlooptijden infrastructuurwerken
7	.1	.9	Specifieke vragen om infrastructuurproject te realiseren
7	.1	.10	Groenvoorziening langs wegen
7	.1	.11	Wegencategorisering
7	.1	.12	Onderhoud fietspaden
7	.1	.13	Verkeersremmende en snelheidsbeperkende maatregelen
7	.1	.14	Missing links wegwerken
7	.1	.15	Leesbaarheid en vergevingsgezindheid infrastructuurnetwerken verbeteren
8			<u>Signalisatie en verkeerslichten</u>
8	.1	.1	Snelheidsregimes
8	.1	.2	Wegmarkeringen en afbakening (bebouwde kom / zone 30 / schoolomgevingen)
8	.1	.3	Dynamische verkeersborden en -lichten
9			<u>Verkeersleefbaarheid</u>
9	.1	.1	Zwaar en doorgaand verkeer in steden
9	.1	.2	Sluipverkeer
9	.1	.3	Lawaai- en geurhinder
9	.1	.4	Gezondheid
10			Toegankelijkheid (andere dan openbaar vervoer)

11			<u>Fiscaliteit en financiën</u>
11	.1	.1	Verhouding accijnzen diesel-benzine / brandstofkost
11	.1	.2	Bedrijfswagens
11	.1	.3	Mobiliteitsbudget
11	.1	.4	Tussenkost woon-werkverkeer
11	.1	.5	Fietsvergoeding
11	.1	.6	De vervuiler betaalt / accijnsverhoging diesel-benzine
11	.1	.7	Financiële ondersteuning / subsidiëring (milieuconvenant)
12			<u>Goederenvervoer</u>
12	.1	.1	Vervoer over het water
12	.1	.2	Goederenspoor
12	.1	.3	Vrachtverkeer over de weg
12	.1	.4	Regulering vrachtwagenverkeer
12	.1	.5	Fietskoeriers
12	.1	.6	Vrachtroutenetwerk
13			<u>Vervoerswijzekeuze</u>
13	.1	.1	STOP-principe
13	.1	.2	Dominantie van de auto
13	.1	.3	Autodelen
13	.1	.4	Fietsdelen / fietsgebruik
13	.1	.5	Carpoolen / Park & Ride
13	.1	.6	Vervoersmanagement
13	.1	.7	Modal shift naar duurzame verplaatsingen
13	.1	.8	Multimodale knooppunten / ketenmobiliteit faciliteren
13	.1	.9	Modal split
13	.1	.10	Negatieve beeldvorming over bepaalde vervoerscategorieën
13	.1	.11	(Opschuiven van VIA-) doelstelling dat 40% van de verplaatsingen duurzaam moet zijn
14			<u>Verkeersveiligheid</u>
14	.1	.1	Toegelaten snelheid verlagen
14	.1	.2	Terugdringen aantal verkeersslachtoffers / Vision Zero
14	.1	.3	Aandacht voor fietsers (bijv. afgescheiden fietspaden)
14	.1	.4	Aandacht voor voetgangers
14	.1	.5	Verkeersveilige infrastructuur (zwarte punten, oversteekplaatsen, ...)
14	.1	.6	Doelstellingen opsplitsen in functie van vervoermodi
15			<u>Ruimtelijke ordening</u>
15	.1	.1	Decentralisatie werkgelegenheid / werk in eigen streek
15	.1	.2	Randstedelijke winkelcentra
15	.1	.3	Autoluwe stadscentra / verkeersvrije woonkernen
15	.1	.4	Functionaliteit
15	.1	.5	Relatie verkeersinfrastructuur - wonen

16			<u>Milieu</u>
16	.1	.1	Luchtkwaliteit / broeikasgassen / emissienormen
16	.1	.2	Ecozones / LEZ
16	.1	.3	Aandeel dieselloertuigen
16	.1	.4	Mentaliteitswijziging
16	.1	.5	Acties gericht op duurzame mobiliteit / duurzaamheid
16	.1	.6	Zorgvuldig ruimtegebruik
17			<u>Regulering</u>
17	.1	.1	Handhaving
17	.1	.2	Toegelaten alcoholpromille
17	.1	.3	Overdreven handhaving / straffeloosheid t.o.v. fietsers
17	.1	.4	Wegcode / rijbewijs
17	.1	.5	Sociale veiligheid
18			<u>Parkeren</u>
18	.1	.1	Parkeren aan stations
18	.1	.2	Fietsparkeren
18	.1	.3	Parkeernormen
19			<u>Verkeersopvoeding</u>
20			<u>Luchtvaart</u>

6.2 Opdrachthouders

Voor de realisatie van deze opdracht hebben twee onderzoeksinstituten de handen in elkaar geslagen : enerzijds het onderzoeksbureau M.A.S. en het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent.

M.A.S. – Market Analysis en Synthesis – opgericht in 1989 - is een in Leuven gevestigd onafhankelijk full-service opinieonderzoeksbureau en wordt gevormd door een dynamisch en multidisciplinair team van een 8-tal vaste professionele medewerkers. De deskundigheid van M.A.S situeert zich in volgende onderzoeksdomeinen :

1. Opinieonderzoek en Bevolkingsstudies
2. (Klanten-)tevredenheidsonderzoek
3. Communicatie-onderzoek
4. Marktsegmentatiestudies
5. Marktpositioneringsonderzoek

Voor M.A.S. werkte mee aan dit project : Anita Claes en Joris Smet.

Anita Claes, sr.manager M.A.S., is politologe, sociologe met meer dan 25 jaar ervaring in beleidsvoorbereidend en -ondersteunend overheidsonderzoek in de domeinen behoeften- en gedragsonderzoek, en sociaal-economisch, maatschappelijk en bestuursorganisatorisch onderzoek op zowel lokaal, regionaal als federaal niveau. Namens M.A.S. heeft zij tal van onderzoeken gecoördineerd in het domein van mobiliteitsgerelateerde bevolkings- en gedragsstudies. Zij is goed vertrouwd met de toepassing van diverse technieken van gegevensverwerking (veldwerk), analyse en verwerking van de data en rapportering van de resultaten.

Anita Claes werd bij de uitvoering van haar taak bijgestaan door **Joris Smet**, lic. sociale wetenschappen, adviseur M.A.S., met 5 jaar beroepservaring en bijzondere kennis in kwantitatief en kwalitatief onderzoek, dataprocessing en –handeling, analyse en rapportering.

Het **Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IDM)** is een interfacultair onderzoeksinstituut van de Universiteit Gent. IDM wil de wetenschappelijke expertise van verschillende onderzoeksgroepen op het vlak van mobiliteit groeperen, om een bijdrage te kunnen leveren aan de ontwikkeling van een meer geïntegreerde mobiliteit.

IDM speelde de voorbije jaren een rol in het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken en het Steunpunt Ruimte, en was betrokken bij enkele kleinere projecten op regionaal, nationaal en Europees niveau.

IDM overkoepelt op dit ogenblik de volgende onderzoeksgroepen:

- Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (prof. Luuk Boelens – Vakgroep Civiele Techniek)
- Sociaal-Economische Geografie (prof. Frank Witlox – Vakgroep Geografie)
- CartoGIS (prof. Philippe De Maeyer – Vakgroep Geografie)
- Acoustics Research Group (prof. Dick Botteldooren – Vakgroep Informatietechnologie)
- IKnow en IMove (prof. Sidharta Gautama - Vakgroep Telecommunicatie en Informatieverwerking)

Dr.ir. Kobe Boussauw is postdoctoraal onderzoeker aan de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning en aan de Vakgroep Geografie van de Universiteit Gent. Hij is burgerlijk ingenieur-architect, ruimtelijk planner, verkeerskundige en doctor in de geografie. Eerder werkte hij als consultant, als ambtenaar voor de Vlaamse overheid, en als adviseur in het programma van UN-Habitat in Kosovo. Hij is (co-)auteur van zestien peer-reviewed wetenschappelijke artikels, verschillende boekhoofdstukken, en twee boeken.

Zijn onderzoek richt zich op verschillende onderwerpen in het vakgebied van de mobiliteit en de ruimtelijke planning, zoals de wisselwerking tussen mobiliteit en ruimtelijk structuur in Vlaanderen, waarbij de duurzaamheid van de ruimtelijke ordening wordt onderzocht in relatie tot verplaatsingsgedrag, met specifieke aandacht voor de afgelegde afstanden in dagelijkse verplaatsingspatronen; de polycentrische structuren en duurzame mobiliteit, met inbegrip van het locatiebeleid van scholen, kleinhandel, en andere dagelijkse verplaatsingen; en de besluitvormingsprocessen in stedelijke en regionale planning en infrastructuurplanning.