

COMITÉ VAN DE REGIO'S - DIRECTORAAT ADVIESWERKZAAMHEDEN
Commissie COTER en de eenheid Netwerken en subsidiariteit



ENQUÊTE OVER HET ACTIEPLAN STEDELIJKE MOBILITEIT
COM (2009) 490 final

Vorgelegd ter raadpleging van het Netwerk voor subsidiariteitstoezicht
door de heer BORE (UK/PSE)

Graag voor **vrijdag 8 januari 2010** ingevuld indienen. U kunt de enquête rechtstreeks uploaden op de webpage van het Netwerk voor subsidiariteitstoezicht (<http://subsidiarity.cor.europa.eu> – vergeet niet eerst in te loggen). U kunt de enquête ook mailen naar subsidiarity@cor.europa.eu.

Naam van de instantie	Vlaamse overheid Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken Departement Mobiliteit en Openbare Werken Koning Albert II-laan 20, bus 2, 1000 Brussel Tel: 02-553.71.02 - fax: 02-553.71.05 e-mail: mobiliteit.openbarewerken@vlaanderen.be
Contactpersoon	
Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)	

ACHTERGROND

Het Actieplan stedelijke mobiliteit bestaat uit een uitgebreid pakket ondersteunende maatregelen dat lokale, regionale en nationale overheden stimuleren, ondersteuning en instrumenten aanreikt om een duurzame stedelijke mobiliteitscultuur in de EU te ontwikkelen die het concurrentievermogen bevordert, milieuvriendelijk is en streeft naar integratie en samenhang in de samenleving. Stedelijke mobiliteit dient niet op zichzelf te worden beschouwd, maar benaderd te worden met de doelstellingen van andere communautaire beleidsterreinen (cohesie, milieu, groei en banen) in gedachten.

Het Actieplan bevat ook praktische oplossingen voor de korte en de middellange termijn in de vorm van 20 maatregelen op 6 thematische gebieden¹. De maatregelen zullen in de periode tot 2012 ingevoerd worden op basis van partnerschap met en vrijwillige toezeggingen door lokale, regionale en nationale overheden in samenwerking met de Europese Commissie op bepaalde terreinen. De

¹ Bevorderen van een geïntegreerd beleid, de burger centraal plaatsen, groener stedelijk vervoer, betere financiering, uitwisselen van ervaring en kennis, optimaliseren van stedelijke mobiliteit.

.../...



maatregelen zullen via bestaande EU-programma's en -instrumenten ten uitvoer worden gelegd. De Europese Commissie onderstreept dat lokale, regionale en nationale overheden zelf beslissen of zij gebruik willen maken van de ondersteuning en de instrumenten die het Actieplan biedt en dat alle maatregelen via bestaande programma's en instrumenten ten uitvoer gelegd zullen worden.

U wordt verzocht onderstaande vragen te beantwoorden:

A. Subsidiariteit en evenredigheid:

1. *Uitgaande van de verantwoordelijkheden/bevoegdheden van lokale en regionale overheden in uw land, welke rol zou de EU volgens u moeten spelen om een duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren?*

Licht uw antwoord indien mogelijk toe.

De Europese Unie zou **drie verschillende rollen** kunnen opnemen:

1. Rol van beleidsmaker en regelgever

Om een duurzame stedelijke mobiliteit in de EU te realiseren, is een geïntegreerd beleid noodzakelijk. In die optiek dient de EU een kader te creëren, waarbinnen iedere lidstaat een geïntegreerd en duurzaam stedelijk beleid kan voeren. Het Actieplan stedelijke mobiliteit biedt zo een kader aan, ook al is het onzeker of de voorgestelde maatregelen voldoende zullen zijn om daadwerkelijk een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur te realiseren.

Ook samenwerking tussen de lokale, regionale en nationale overheden is uiterst belangrijk en de EU kan deze aanmoedigen. De lokale autonomie mag daarbij weliswaar niet beknot worden, aangezien een duurzame mobiliteit altijd op maat van de stad of de gemeente moet gesneden zijn.

In concreto kan de EU doelstellingen vaststellen op het vlak van energie-consumptie per vervoers-eenheid (bvb. per vervoerde persoon of per vervoerde 100 kg). Daarbij zou ze via lokale/regionale overheden regelgeving kunnen stimuleren die ertoe leidt dat:

- wie gebruik blijft maken van:
 - o vervuilende voer- en vaartuigen; en/of
 - o minimale zendingen, gepenaliseerd wordt.
- wie gebruik maakt van:
 - o milieuvriendelijke/energiezuinige voer- en vaartuigen; en/of
 - o intermodaliteit/co-modaliteit; en/of
 - o consolidatie (groeperen van verschillend goederensoorten), niet gepenaliseerd wordt en dus een bonus krijgt.

Een ander voorbeeld is het opnemen van milieuvriendelijk (zuinig) rijden als een *verplicht* onderdeel van de rijopleiding (cf. maatregel 9).

2. Rol van facilitator

De Europese Unie kan deze rol opnemen d.m.v. (a) het verzamelen en (b) uitwisselen van kennis en beste praktijken.

Ook op het vlak van bewustmaking (de zogenaamde ‘mental shift’) en kennisuitwisseling kan de EU een belangrijke rol spelen, namelijk door bewustmakingscampagnes te organiseren en de overdracht van kennis te stimuleren (bvb. experts en beleidsmakers samenbrengen op fora i.v.m. operationele en strategische onderwerpen). Alle informatie/kennis over bepaalde maatregelen zou op één website moeten gebundeld worden.

3. Financiële rol

De Europese Unie kan deze rol opnemen d.m.v. (a) het bieden van financiële ondersteuning en stimuli (o.a. aan koploper steden), (b) binnen een transparant kader dat voorziet in een kwaliteitsvolle stimulerende opvolging (niet enkel een financiële audit, maar eventueel een inhoudelijke audit d.m.v. een visitatiecommissie) en (c) zonder al te zware, nieuwe administratieve lasten op te leggen.

De Europese Commissie kan financiële steun voorzien voor innovatieve projecten rond duurzaam transport en duurzame/multimodale knooppunten (onderzoeks- en pilootprojecten). Om bijvoorbeeld proefprojecten rond energiearme binnenschepen en intermodale terminals op te starten, zijn financiële stimuli noodzakelijk. Bij de lokale overheden is ook meer bekendheid nodig met de huidige Europese financieringsmogelijkheden.

2. *Acht u de voorgestelde maatregelen geschikt om de doelstelling – een duurzame stedelijke mobiliteit in de EU – naar tevredenheid te realiseren?*

Licht uw antwoord indien mogelijk toe.

De voorgestelde maatregelen zijn zinnig om voornoemde doelstelling te bereiken. Deze maatregelen zullen ongetwijfeld bijdragen aan een meer duurzame stedelijke mobiliteit in de EU en zijn daarom aan te moedigen, ook al zullen voor een omslag in de stedelijke mobiliteitscultuur waarschijnlijk nog meer inspanningen noodzakelijk zijn.

Naast deze *algemene* opmerking worden bij het Actieplan de volgende 5 kanttekeningen gemaakt:

1. Het is eerst en vooral niet duidelijk hoe **de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen** zal bepaald en gemeten worden. Om de effecten van de voorgestelde maatregelen te kunnen meten en eventuele aanpassingen door te voeren, is het belangrijk over (a) een nulmeting en (b) de te meten indicatoren te kunnen beschikken. Daarnaast is het ook van belang dat de gerealiseerde effecten (o.a. op het vlak van luchtkwaliteit, geluid, gezondheid, ...) van een maatregel onderling vergelijkbaar zijn. Daartoe is het noodzakelijk om de lokale en regionale situatie nauwgezet op te volgen via omgevings-indicatoren en telkens de specifieke factoren aan te geven die een invloed hebben op de effectiviteit

van een maatregel.

2. Er is jammer genoeg geen sprake van **participatie van burgers** bij het streven naar een duurzame mobiliteit. Kwetsbare groepen (kinderen, senioren, gehandicapten, ...) kunnen op basis van hun ervaringsexpertise nochtans een zeer nuttige bijdrage leveren aan concrete projecten.

3. In het Actieplan zijn onvoldoende maatregelen opgenomen die zich specifiek richten op de stedelijke modi van de toekomst, in het bijzonder **het openbaar vervoer** en **de fiets**. Ook de **voetgangers** krijgen in het plan niet de aandacht die ze verdienen.

4. De voorgestelde maatregelen kunnen enkel bijdragen tot een grotere territoriale samenhang, op voorwaarde dat deze overal op hetzelfde ogenblik toegepast worden én ook ingepast worden binnen een **geïntegreerd stedelijk beleid**.

5. Er is zeker ook **specifieke aandacht nodig voor kleinere steden**, die vaak minder administratieve capaciteit hebben om bvb. in te zetten op de structuurfondsen.

Naast deze kanttekeningen worden bij de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan de volgende specifieke opmerkingen gemaakt:

- Specifiek wat **maatregel 10 – “onderzoeks- en demonstratieprojecten inzake lage- of nulmissievoertuigen”** – betreft, is het positief dat er aandacht gaat naar elektromobiliteit, maar andere innovatieve technieken en experimenten mogen niet verwaarloosd worden (bvb. biogas, ...);
- Specifiek wat **maatregel 11 – “webgids over schone en energiezuinige voertuigen”** – betreft, is er in het huidige Actieplan vooral aandacht voor de uitstoot van CO₂ met het oog op het bekomen van een groen label. Voor een ‘echt’ groen label zou er ook rekening moeten worden gehouden met fijnstof en NO_x;
- Specifiek wat **maatregel 14 – “optimalisering van de financieringsinstrumenten”** – betreft, is het niet duidelijk op welke manier de Europese Commissie de bestaande financieringsinstrumenten wil inzetten ter verbetering van de stedelijke mobiliteit. In dit kader lijkt het aangewezen om aan te geven welke percentages van het totale budget ter beschikking zullen gesteld worden voor de uitvoering van het Actieplan stedelijke mobiliteit;
- Specifiek wat **maatregel 16 – “actualisering van gegevens en statistieken”** – betreft, is er zeker nood aan betere gegevens en statistieken op stedelijk niveau. Dit is momenteel een serieuze lacune in het mobiliteitsonderzoek.

B. Verband met andere EU-beleidsterreinen:
3. Zouden de voorgestelde maatregelen volgens u bijdragen tot een grotere economische, sociale en territoriale samenhang in en rond steden?
<p>Ja, niettegenstaande de ruimtelijke structuurplanning en de afstemming van budgetten tussen ruimtelijke ordening, mobiliteit, en andere relevante beleidsterreinen wellicht een belangrijkere impact hebben op voornoemde economische, sociale en territoriale samenhang in en rond steden.</p> <p>In dit verband heeft het Vlaamse Gewest in haar reactie op het Groenboek al gewezen op het belang van het ruimtelijk integratieaspect. Deze focus blijft ook m.b.t. het Actieplan behouden.</p> <p>Het is evenwel belangrijk dat de Europese Commissie aangeeft hoe de stedelijke mobiliteit samen met de territoriale samenhang in en rond steden op Europees niveau zal worden versterkt.</p> <p>Door het ontwikkelen van economische, sociale en territoriale concepten ontstaat alvast een kleinere afhankelijkheid van energie, worden exportgerichte producten en diensten ondersteund en verhoogt de (verkeers)leefbaarheid van de steden. Indien de (voor)stedelijke kernen niet langer op maat van het steeds groter wordende transportmiddel, maar op maat van de bewoners evolueren, komt er ruimte vrij voor cohesiebevorderende initiatieven.</p>
4. Zouden de voorgestelde maatregelen volgens u bijdragen tot het verwezenlijken van de EU-doelstellingen op het gebied van energie en klimaatverandering?
<p>Ja, hoewel er bvb. ook verder aandacht nodig is voor de globale markt voor emissiecertificaten. Als uitstoot een (hogere) prijs krijgt, dan kan de economische hefboom een rol spelen. Ecologie en economie zijn op dat moment elkaars bondgenoten.</p> <p>In ieder geval dragen de lagere energieconsumptie, de gelijktijdige vermindering van de uitstoot van schadelijke gassen en de stedelijke vergroening van de infrastructuur bij aan de realisatie van de EU-doelstellingen op het gebied van energie en klimaatverandering.</p> <p>Het is echter niet zeker of deze bijdrage voldoende zal zijn.</p> <p>In dit kader moet immers ook aandacht besteed worden aan de EU-doelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit. Maatregelen die een positieve impact hebben op het klimaat (CO₂) leiden niet altijd tot een betere luchtkwaliteit. Dieselwagens zijn bijvoorbeeld doorgaans beter voor het klimaat dan benzine wagens, maar hebben een negatievere impact op de luchtkwaliteit (NO₂).</p>
5. Bent u er voorstander van om stedelijke mobiliteit tot onderdeel te maken van de duurzame energieplannen die door de steden in het kader van het Burgemeestersconvenant opgesteld worden?
<p>Ja, dit lijkt een belangrijke opportuniteit, ook al dient het opnemen van het thema stedelijke mobiliteit</p>

in de duurzame energieplannen **flexibel** te gebeuren, i.e. afhankelijk van stad tot stad.

C. Overige maatregelen:

6. Zijn er volgens u andere of aanvullende maatregelen nodig m.b.t. stedelijke mobiliteit die in het Actieplan niet voorgesteld worden?

Naast het promoten van schonere voer- en vaartuigen, dient er meer aandacht te zijn voor de **modal shift naar meer duurzame transportmodi**.

Wanneer de Europese Commissie CO₂-uitstoot, luchtvervuiling, lawaaihinder en congestie wil verminderen, zoals zij in de mededeling stelt, biedt bvb. de binnenvaart waardevolle mogelijkheden. Het merendeel van de Europese steden is immers gelegen aan of nabij het water. De mogelijkheden die deze waterwegen bieden, dienen daarom beter te worden benut, zodat de leefbaarheid van de stedelijke gebieden verhoogt.

Tot nu toe bestaat er, in het kader van stedelijke mobiliteit, nog geen duurzaam vervoersalternatief voor het wegvervoer. De modus binnenvaart focust momenteel ook volledig op schaalvergroting, gericht op monomodale punt tot punt verplaatsingen met een vrij groot voor- en natransport, in plaats van op flexibele kleinere schepen die focussen op een bijna “deur-tot-deur”-bediening.

De Europese Commissie kan op dit punt een belangrijke rol spelen (cf. A1). Verschillende soorten projecten die **modal shift en het gebruik van duurzame transportmodi** promoten (onderzoeks- en pilootprojecten) kunnen hiervoor in aanmerking komen:

- organisatorische/logistieke projecten (stadscontainers, verkeersregelgeving of milieuzonering waardoor vrachtwagens in een aantal stadsdelen ongewenst worden, ...);
- infrastructurele projecten (onder andere multi purpose-kades); en
- projecten op nautisch vlak (zoals innovatieve overslagmethodes, innovatieve investeringen om kleine schepen economisch aantrekkelijker te maken, ...); e.a.

Het is vanuit het oogpunt van duurzaamheid en intermodaliteit ook interessant om een evaluatie te maken van de beleidsinitiatieven – fiscale voordelen, schrooptremie in bepaalde EU-landen – om milieuvriendelijke wagens en mobiliteit te stimuleren, alsook van de groepen die van deze initiatieven gebruik maken en hun beweegredenen.

Een beleid voor stedelijke mobiliteit moet ten slotte ook complementair zijn met een ruimtelijk locatiebeleid in en rond steden. Wanneer beiden geïntegreerd aangepakt worden, kunnen ze elkaar versterken. Een beleid dat daarentegen los van elkaar gevoerd wordt, loopt het risico om suboptimaal of zelfs contradictorisch te werken, waardoor zowel de inspanningen voor stedelijke mobiliteit als die voor een degelijk ruimtelijk locatiebeleid verloren gaan. Rekening houdend met dit reële risico, lijkt er in het Actieplan te weinig aandacht te zijn voor de **afstemming met ruimtelijke ordening**.

7. *Moet er volgens u een specifiek financieel instrument worden ingevoerd om stedelijke en grootstedelijke gebieden aan te moedigen geïntegreerde stedelijke mobiliteitsplannen te ontwikkelen?*

Zou aan bepaalde voorwaarden voldaan moeten worden om toegang te krijgen tot dergelijke financiële instrumenten?

Ja. Een geïntegreerd stedelijk mobiliteitsplan is een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzaam stedelijk beleid en dient daarom financiële ondersteuning te genieten.

Gelijktijdig kan ter ondersteuning van dergelijke financiële instrumenten gedacht worden aan Europese benchmarking. Daartoe moeten duidelijke doelstellingen geformuleerd worden op basis van objectief meetbare gegevens (energieconsumptie, uitstoot, ruimtebeslag, ...).

Stedelijke en grootstedelijke gebieden zouden in dit financieel instrument alleszins een aanmoediging vinden om geïntegreerde stedelijke mobiliteitsplannen op te maken. De uitvoering van de mobiliteitsplannen is echter nog belangrijker. Daarom is het eerder aangewezen om concrete projecten te gaan financieren. Hierbij kan als voorwaarde gesteld worden dat de lokale overheid over een geïntegreerd stedelijk mobiliteitsplan moet beschikken, waarin het project dan als maatregel is opgenomen.

8. *Zou het toepassingsgebied van het Actieplan volgens u uitgebreid moeten worden door stimuleringsmaatregelen en/of de toekenning van prijzen te financieren? In zijn advies over het Groenboek² pleitte het Comité ervoor om, naar analogie van het "Blauwe vlag"-systeem, in heel de EU een label in te voeren dat gebaseerd is op specifieke indicatoren, en dat toegekend wordt aan stedelijke gebieden met weinig verontreiniging en files.*

Ja. Stimuleringsmaatregelen en/of de toekenning van prijzen is zowel psychologisch als sociologisch een goede hefboom om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken en kan een stimulans betekenen voor steden en gemeenten om duurzame mobiliteit hoger op de politieke agenda te plaatsen.

Het toekennen van prijzen is weliswaar enkel zinvol als de lat voldoende hoog wordt gelegd: enkel steden die werkelijk excelleren op verschillende vlakken, zouden voor een prijs in aanmerking mogen komen.

Bovendien dient er bij de uitwerking van het systeem ter toekenning van de "blauwe vlag", en bijgevolg bij de uitwerking van relevante indicatoren, ook voldoende rekening gehouden te worden met de diversiteit aan territoriale omstandigheden in de EU (bevolkingsdichtheid, industrialisatiegraad van de regio, ...).

² CdR 236/2007 final.

9. *Welke prioriteiten moeten volgens u bij de maatregelen/tenuitvoerlegging worden gesteld?*

Bij de tenuitvoerlegging moeten de volgende *algemene* prioriteiten worden gesteld:

1. maatregelen die tot een versnelde introductie van milieuvriendelijke voer- en vaartuigen leiden en aldus een impact hebben op de uitstoot van schadelijke gassen en/of stoffen (inclusief cofinanciering van prototypes en emissievrije stedelijke distributiecentra);
2. maatregelen die het principe “de vervuiler betaalt” hanteren;
3. maatregelen die de mobiliteit positief beïnvloeden.

Bij de maatregelen moeten de volgende *specifieke* prioriteiten worden gesteld:

- **Maatregel 3: “vervoer voor een gezonde stedelijke omgeving”.**

Gelet op de impact op volksgezondheid in drukbevolkte steden.

- **Maatregel 7: “toegang tot groene zones”.**

Gelet op het feit dat de Europese Commissie lage-emissiezones als mogelijke maatregel naar voor schuift om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren en ook het Vlaamse Gewest wil nagaan wat de mogelijkheden zijn voor de invoering van lage-emissiezones.

- **Maatregel 12: “onderzoek van de stedelijke aspecten van de internalisering van externe kosten”.**

Gelet op de preciaire budgettaire situatie van overheden en aangezien België een slimme kilometerheffing wil invoeren.

- **Maatregel 14: “optimalisering van de (bestaande) financieringsinstrumenten”.**

Gelet op de preciaire budgettaire situatie van overheden en rekening houdend met een betere afstemming op de regionale subsidiëring.

- **Maatregel 16: “actualisering van gegevens en statistieken”.**

Gelet op de nood aan betere gegevens en statistieken op stedelijk niveau, dewelke momenteel een serieuze lacune vormen in het mobiliteitsonderzoek.

D. Best practices en ervaringen:

10. *Heeft uw gemeente of regio (of uw vereniging) al maatregelen of initiatieven genomen om conform het Actieplan een duurzame stedelijke mobiliteit tot stand te helpen brengen (bijv. tenuitvoerlegging van stedelijke mobiliteitsplannen, passagiersrechten in het stedelijk openbaar vervoer, regels en best practices t.a.v. de toegang tot groene zones, platforms voor de uitwisseling van informatie, enz.)?*

Geef een korte beschrijving van deze maatregelen of initiatieven.

* In het kader van **thema 1 – bevorderen van een geïntegreerd beleid**

In het **ruimtelijk structuurplan Vlaanderen** staan ruimtelijke principes centraal (gedeconcentreerde bundeling, locatiebeleid, stedelijk gebiedbeleid), die een optimalisering van stedelijk vervoer – zowel in als tussen de steden – mogelijk moet maken. Door wonen en werken in stedelijke gebieden te bundelen en strategische projecten – onder meer in stationsomgevingen – en andere invullingen van een ruimtelijk locatiebeleid te stimuleren, worden kansen gecreëerd om een duurzame stedelijke mobiliteit vorm te geven. Dit beleidsdocument is reeds in werking sedert 1997 en werkt door in talloze initiatieven, zowel op gemeentelijk, provinciaal als Vlaams niveau.

Daarnaast heeft de Vlaamse Regering op 21 december 2007 – in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 – met elk van de 13 centrumsteden een ‘**stadscontract**’ afgesloten. Deze stadscontracten lopen over een periode van 6 jaar (2007-2012) met een tussentijdse evaluatie eind 2009.

Binnen die stadscontracten incorporeren veel projecten een luik rond duurzame stedelijke mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn:

- het project economische en ecologische ontsluiting van Brugge (N31 en ommevaart);
- het project handelsdokbrug van Gent;
- het project blauwe boulevard van Hasselt;
- het project hoog Kortrijk;
- ...

Het stadscontract is **de uitdrukking van de globale visie op de duurzame ontwikkeling van de stad en de financiële en administratieve ondersteuning daarvan door de Vlaamse overheid.**

De stadscontracten kwamen er op de vraag van de steden zelf. Zij wensten een meer inclusieve benadering van stadsprojecten door de Vlaamse Regering. Steden die erin slagen inclusieve projecten op te zetten waarbij verscheidene gewenste effecten geïntegreerd worden, moeten in de Vlaamse overheid een partner vinden die op dezelfde inclusieve manier werkt.

Stadscontracten zijn dan ook voor de Vlaamse Regering een belangrijke prioriteit om te komen tot een vlotte interbestuurlijke samenwerking en een meer klantgerichte dienstverlening. Gelet op het belang dat de Vlaamse Regering hecht aan de stadscontracten, werd de opmaak van de stadscontracten opgenomen in “Vlaanderen in Actie” als project IV.2: “de overheid in actie”.

De stadscontracten bevatten engagementen van zowel de Vlaamse Regering als van de stad, met respect voor de ontwikkelde stadsvisie.

Specifiek wat **maatregel 1 – “de invoering van duurzame mobiliteitsplannen versnellen”** – betreft, beschikt bijna elke stad/gemeente in het Vlaamse Gewest over een mobiliteitsplan. De opmaak ervan wordt voor 2/3 gesubsidieerd door de Vlaamse overheid, en dit via het mobiliteitsconvenant. (Infrastructurele) projecten die kaderen binnen dit mobiliteitsplan, komen ook in aanmerking voor

subsidies vanuit het Vlaamse Gewest. Via de Samenwerkingsovereenkomst Milieu wordt de integratie van milieuaspecten in het gemeentelijk mobiliteitsplan gestimuleerd.

Bovendien voorziet het Mobiliteitsdecreet expliciet dat de mobiliteitsplannen beleidsplannen zijn die in hoofdlijnen de langetermijnvisie duurzame mobiliteitsontwikkeling moeten aangeven. Ook biedt dit decreet expliciet een juridische kapstok om ook op tussenliggende niveaus mobiliteitsplannen op te maken voor bvb. een vervoersgebied (ruimer dan de administratieve grenzen van een stad).

* In het kader van **thema 2 – de burger centraal plaatsen**

Specifiek wat **maatregel 6 – “betere reisinformatie”** – betreft heeft het Verkeerscentrum deelgenomen aan het Europese project “i-Travel – Service Platform for the Connected Traveller” (FP7 project, startdatum 01/01/2008, einddatum: 30/09/2009). Het “i-Travel” concept beoogt een “virtuele reisassistentiedienst” die de reiziger vergezelt voor en gedurende elke reis en gepersonaliseerde informatie en ondersteuning levert waar, wanneer en op welke wijze ook nodig.

* In het kader van **thema 3 – groener stedelijk vervoer**

Specifiek wat **maatregel 11 – “webgids over schone en energiezuinige voertuigen”** – betreft, geeft de website www.ecoscore.be informatie over schone en energie-efficiënte voertuigen. De voertuigen krijgen een ecoscore die enerzijds rekening houdt met de emissie van broeikasgassen (voornamelijk CO₂) die een opwarming van de aarde tot gevolg hebben, en anderzijds met emissies die een rechtstreeks negatieve impact hebben op de gezondheid van mensen (zoals fijnstof, stikstofoxiden, e.a.). Ook de impact van bepaalde emissies op ecosystemen wordt in rekening gebracht, en in mindere mate ook de geluidsproductie. Een ecoscore tussen 0 (zeer milieuonvriendelijk) en 100 (zeer milieuvriendelijk) wordt toegekend aan elk voertuig. Er zijn op de site verschillende zoekmogelijkheden voorzien

* In het kader van **thema 5 – uitwisseling van ervaring en kennis**

Specifiek wat **maatregel 18 – “bijdragen tot internationale dialoog en uitwisseling van informatie”** – betreft, is de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest een voorbeeldenboek aan het opstellen over een selectie van koploper steden in Europa op vlak van duurzame mobiliteit.

* In het kader van **thema 6 – optimaliseren van stedelijke mobiliteit**

Specifiek wat **maatregel 19 – “stedelijk goederenvervoer”** – betreft, tracht het Agentschap Waterwegen & Zeekanaal om de modus binnenvaart in te schakelen voor het aan- en afvoeren van goederen binnen het stedelijke weefsel.

Specifiek wat **maatregel 20 – “intelligente vervoerssystemen (ITS) voor stedelijke mobiliteit”** – betreft, heeft het Verkeerscentrum deelgenomen aan het Europese project “i-Travel – Service

Platform for the Connected Traveller” (FP7 project, startdatum 01/01/2008, einddatum: 30/09/2009). Het “i-Travel” concept beoogt een “virtuele reisassistentiedienst” die de reiziger vergezelt voor en gedurende elke reis en gepersonaliseerde informatie en ondersteuning levert waar, wanneer en op welke wijze ook nodig.

Specifiek wat **maatregel 20 – “intelligente vervoerssystemen (ITS) voor stedelijke mobiliteit”**– betreft, nemen het Verkeerscentrum en het Agentschap Wegen en Verkeer deel aan het Europese project “ROSATTE” (FP7 project, startdatum 01/01/2008, einddatum: 30/06/2010). Het “ROSATTE” project heeft als doel om op het gebied van veiligheidsgerelateerde weginhoud een efficiënte en kwaliteitsverzekerde gegevens-waardeketen op te richten van overheden naar commerciële kaartenleveranciers.

Specifiek wat **maatregel 20 – “intelligente vervoerssystemen (ITS) voor stedelijke mobiliteit”**– betreft, neemt het Verkeerscentrum deel aan verschillende initiatieven en/of fora voor informatie-uitwisseling zoals bvb. de “Traffic Efficiency and Mobility” werkgroep van POLIS, EasyWay, Ertico, ITS Belgium, ...

Bovendien richtte de Vlaamse Regering recentelijk de **nv Belgian Mobility Card (BMC)** als dochtermaatschappij van de VVM De Lijn op. De nv BMC wordt een gemeenschappelijk platform voor de interoperabele smart card voor het openbaar vervoer en is een belangrijke stap vooruit in het kader van de interoperabiliteit van verschillende vervoerswijzen. Dit initiatief zou eventueel als voorbeeld kunnen dienen voor overige landen die met gelijkaardige problemen geconfronteerd worden.

E. Betere regelgeving:

11. *Is de effectbeoordeling bij het Actieplan volgens u voldoende uitgebreid en heeft deze mede betrekking op aspecten die de lokale en regionale overheden aangaan?*

Ja. Het correct beoordelen van effecten is echter zeer moeilijk, omdat er niet altijd noodzakelijk een link is tussen de geleverde inspanningen en de uiteindelijke resultaten en maatschappelijke effecten. Effecten zijn immers het resultaat van een complex en interagerend netwerk van factoren en niet enkel van bestuurlijk beleid.

12. *Brengt de tenuitvoerlegging van het Actieplan volgens u extra financiële of administratieve kosten met zich mee voor uw stad, lokale overheid of regio?*

Deze vraag peilt naar een inschatting die op dit moment moeilijk te maken is. De eerste indruk is dat de tenuitvoerlegging van het Actieplan **geen extra financiële kosten** met zich meebrengt voor de stad, de lokale overheid of de regio.

Nochtans dienen de stedelijke, regionale en nationale mobiliteitsplannen op elkaar afgestemd te zijn. Om dit te realiseren is een nauwe(re) samenwerking tussen de verschillende overheden noodzakelijk.

Dit vraagt **wel een zekere administratieve inspanning**.

De financiële en administratieve gevolgen vormen in elk geval een belangrijk aandachtspunt.

F. Algemene slotbedenkingen:

Stedelijke mobiliteit mag en kan ook niet gezien worden als een op zichzelf staand gegeven.

Met betrekking tot de **goederenstromen** (cf. maatregel 19) naar en vanuit de stad, maakt de bevoorradings- en evacuatie van de stad deel uit van de totale logistieke keten. Ketenbenadering dringt zich dus op, evenals netwerkbenadering. Bij dat laatste moet optimaal ingezet worden op het gebruik van de binnenvaart en kan ook gekeken worden naar mogelijkheden om:

- te clusteren;
- milieuvriendelijke voer- en vaartuigen in te schakelen.

Met betrekking tot **ruimtelijke ordening** (geen specifieke maatregel), wordt opgemerkt dat dit aspect een belangrijke rol krijgt toebedeeld bij de bespreking van de zes thema's, maar dat dit niet verder wordt geconcretiseerd in de 20 vooropgestelde maatregelen. Meer aandacht voor dit aspect is daarom gewenst.