



**SARO**

Strategische Adviesraad  
Ruimtelijke ordening  
Onroerend erfgoed

**Advies  
van 9 september 2009  
over de toekomstscenario's voor  
het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen**

## INHOUD

I.	SITUERING ADVIESVRAAG .....	3
II.	DRIJVENDE FACTOREN.....	3
III.	SCENARIO's.....	5
IV.	AANDACHTSPUNTEN voor het nieuw MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN .....	7

## I. SITUERING ADVIESVRAAG

1. De SARO ontving op 15 juli 2009 een adviesvraag van de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken over de toekomstscenario's voor het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen. De oorspronkelijke adviesvraag gaat uit van een adviestermijn tot 15 september 2009. Deze adviestermijn werd later verlengd tot begin oktober.
2. Het Mobiliteitsdecreet voorziet een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen tegen uiterlijk 31 december 2010.<sup>1</sup> Bij de aanvang van het openbaar onderzoek zal de Vlaamse Regering het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorleggen aan de Minaraad en de SARO. Beide strategische adviesraden bezorgen hun advies aan de MORA.<sup>2</sup> De memorie van toelichting verduidelijkt dat *“de consultatieplicht bewust werd uitgebreid tot de Minaraad en de SARO omdat de adviezen van deze raden milieu- en ruimtelijke ordeningsgerelateerde aspecten bevatten die minder aan bod komen in het MORA-advies. In het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is de consultatie van deze adviesraden dus onontbeerlijk.”*<sup>3</sup>
3. Het advies van de SARO wordt nu gevraagd over de scenarionota, die de basis zal vormen voor het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Raad wordt dus vroeger in het proces betrokken, namelijk bij de opmaak van scenario's (en niet pas bij het openbaar onderzoek van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen).
4. Met het oog op het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen onderzoekt voorliggend scenario-onderzoek hoe de mobiliteit er anno 2040 kan uitzien. Dit onderzoek is nog niet afgerond. Een eerste deel van de onderzoeksresultaten werd voor advisering overgemaakt aan de strategische adviesraden. Het betreft een beknopte scenarionota met een korte beschrijving van de drijvende krachten (21 pag.) en een korte beschrijving en overzichtstabel van de drie toekomstscenario's (11 pag.). Volgende elementen in het scenario-onderzoek ontbreken nog: (a) de analyse van de interne factoren en de politieke factoren, (b) de uittekening van de wensbeelden, (c) het bepalen van 'afbreekrisico's' door de confrontatie tussen de wensbeelden en de mogelijke te verwachten ontwikkelingen. Ook de doorrekening van de verwachte effecten op de mobiliteitsontwikkeling moet nog gebeuren. Dit zal vervolgens verder worden vertaald in lange termijn doelstellingen, operationele doelstellingen voor de korte termijn en een actieplan voor de periode van 2010-2020.
5. De adviesvraag vraagt om het advies van de SARO te richten op volgende acht vooropgestelde vragen. De eerste drie vragen zijn gericht op de externe factoren (zie deel II van dit advies) De volgende vijf vragen zijn gericht op de weerhouden scenario's (zie deel III). In deel IV formuleert de SARO enkel strategische aanbevelingen bij de verdere uitbouw van het nieuw Vlaams mobiliteitsplan.

## II. DRIJVENDE FACTOREN

6. De scenarionota maakt – voor wat betreft de drijvende factoren – een onderscheid tussen externe, interne en politieke factoren. De interne factoren (o.a. infrastructuur, technologische ontwikkeling en milieu) en de politieke factoren zijn echter nog niet uitgewerkt. De onderzochte

---

<sup>1</sup> Decreet van 20 maart 2009 betreffende het Mobiliteitsbeleid. BS. 20.04.2009. Artikel 28.

<sup>2</sup> Artikel 13, §2.

<sup>3</sup> Vlaams Parlement. Ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. Stuk 2031 (2008-2009) – nr. 1. pag.17

externe factoren zijn: (1) de macro-economische ontwikkelingen, (2) de demografische ontwikkelingen, (3) de socio-culturele ontwikkelingen, (4) de ruimtelijke ontwikkelingen, (5) de factoren op energetisch vlak en (6) de technologische ontwikkelingen.

In de adviesvraag wordt de SARO gevraagd om het advies, voor de drijvende krachten, te richten op de volgende drie vragen:

- Zijn er elementen met betrekking tot de externe factoren die volgens u ontbreken in deze scenarionota?
  - Staan er in de scenarionota elementen met betrekking tot de externe factoren die volgens u overbodig zijn?
  - Kan u zich vinden in de beschrijving van de in deze scenarionota vermelde externe factoren?
- 7.** De Raad stelt vast dat de voorliggende scenarionota nog niet volledig is afgerond. Diverse analyses dienen nog te gebeuren (cf. par. 4). Zo ontbreekt bijvoorbeeld nog een grondige analyse van de interne factoren en de politieke factoren. Dergelijke analyse is echter zeer bepalend voor de latere opbouw van de verschillende scenario's. Het is in die zin verrassend dat nu al scenario's voorliggen, zonder dat deze analyse is doorgevoerd. De Raad vraagt dat alsnog een analyse van de Vlaamse beleidscontext en van de interne factoren (o.a. milieuaspecten) gebeurt. De resultaten hiervan moeten doorwerken naar de invulling van de verschillende scenario's en later naar de uitwerking van de doelstellingen (lange termijn en kort termijn) en het actieplan.
- 8.** Voor wat betreft de macro-economische ontwikkelingen onderscheidt de nota de volgende drijvende factoren voor de ontwikkeling van de mobiliteit: (1) de groei van de Vlaamse economie, (2) de aard en het volume van de handelsstromen en (3) de toekomstige Vlaamse economische structuur. De nota gaat uit van de korte termijnvooruitzichten van het Federaal Planbureau. Er werd nog geen rekening gehouden met de economische crisis. Een nieuwe publicatie van het Federaal Planbureau wordt verwacht in de zomer van 2009. De Raad wijst er op dat bij de opbouw van de scenario's de economische groei werd weerhouden als één van de twee bepalende variabelen (zie verder).
- 9.** De belangrijkste demografische ontwikkelingen zijn - volgens de voorliggende scenarionota - de groei van de bevolking en de samenstelling van de bevolking (vergrijzing). De socio-culturele ontwikkelingen betreffen het menselijke gedrag (werkpatronen, onderwijs, vrije tijd, sociale interactie) en de attitude.
- 10.** De scenarionota beschouwt de ruimtelijke ontwikkelingen als één van de zes externe factoren. De Raad erkent - zoals ook vastgesteld in het ontwerp Mobiliteitsplan - dat de ruimtelijke ontwikkelingen een belangrijke drijvende kracht zijn voor de ontwikkeling van de mobiliteit. De wijze waarop de ruimte is gestructureerd heeft een niet onbelangrijke impact op de mobiliteit.<sup>4</sup>

Volgens de voorliggende scenarionota zijn de volgende drie ruimtelijke factoren van invloed op de

---

<sup>4</sup> Ontwerp Mobiliteitsplan; pag. 46. "Een aanzienlijk deel van de mobiliteitsgroei is afkomstig van de onevenwichten tussen wonen en werkbalansen op niveau van de stedelijke gebieden. Het inkorten van de verplaatsingsafstand zonder te raken aan de vanuit economische of sociale invalshoek ingegeven verplaatsingsbehoeften impliceert dan ook dat bij de ruimtelijke organisatie niet alleen voldoende aandacht wordt besteed aan de mobiliteitseffecten die uit locatiebeslissingen voortvloeien maar ook dat op relatief korte termijn de aanzet wordt gegeven om te komen tot een beter evenwicht tussen het aanbod aan werkplaatsen en de actieve bevolking in het betrokken gebied. Het streven naar een gewijzigd ruimtelijk patroon van wonen, werken, winkelen, enz. waar ruimtelijke nabijheid primeert, is zeker geen eenvoudige opgave en staat haaks op de ontwikkelingen van schaalvergroting, globalisatie en stadsvlucht. Vooral met betrekking tot dit laatste is het belangrijk dat de bindende afspraken met betrekking tot het voorzien van nieuwe woongebieden worden waargemaakt en dat de afbakingsprocessen voor de (groot)stedelijke gebieden, zoals voorzien in het regeerakkoord, versneld worden uitgevoerd"

mobiliteitsontwikkeling: de ruimtebehoefte van de maatschappelijke activiteiten en het vestigingsgedrag van de gezinnen en ondernemingen, de locatiekeuze en de inrichtingsprincipes.

- Het is voor de Raad niet duidelijk waarom 'de ruimtebehoefte van de maatschappelijke actoren' als drijvende kracht voor de ontwikkeling van de mobiliteit wordt beschouwd. De Raad meent dat - veeleer dan de wijzigingen in de ruimtebehoefte van de verschillende maatschappelijke activiteiten - principes zoals verweving, functievermenging, nabijheid en het realiseren van de beoogde trendbreuk buitengebied/stedelijk gebied bepalend zullen zijn voor de mobiliteitsontwikkeling.
- De Raad erkent dat het locatiebeleid een belangrijke factor is bij het sturen van de mobiliteitsontwikkeling. Doel is het beperken van het aantal verplaatsingen, het verkorten van de verplaatsingsafstanden en het verbeteren van de ruimtelijke structuur die alternatieven voor de weg meer kansen geeft. Een ruimtelijke ordening zoals voorzien in het RSVI biedt mogelijkheden voor een dergelijk locatiebeleid. Belangrijke principes zijn onder meer het realiseren van de beoogde trendbreuk buitengebied/stedelijk gebied, de verweving en vermenging van ruimtelijke functies, de verhoging van de ruimtelijke dichtheid, het hergebruik van de ruimte en de gedeconcentreerde bundeling (rekening houdend met de economische haalbaarheid). Deze elementen van het locatiebeleid worden in de scenarionota echter onvoldoende ontwikkeld.
- Ook de factor 'inrichting', als drijvende kracht voor de ontwikkeling van de mobiliteit, wordt in voorliggende studie onvoldoende uitgewerkt.

De essentie van de invloed van ruimtelijke ontwikkelingen op de mobiliteit komt - volgens de Raad - slechts op het einde van de scenarionota even aan bod. Op pag. 14 van de scenarionota wordt gesteld: *'... hoe kunnen ruimtelijke ontwikkelingen gestuurd worden zodat ze een duurzame mobiliteit bevorderen.'* Dit wordt in de voorliggende nota echter niet verder uitgewerkt. Er staat enkel volgende vage formulering: *'De waarschijnlijkheid hiervan zal mee afhangen van de mate waarin het 'duurzaamheidsdenken' verder ingang zal vinden in het ruimtelijk beleid maar ook de slagkracht van het toekomstig ruimtelijk beleidsplan (RSV 2020-2050).'*" In de nota wordt dit verder – onterecht - vertaald in een vraagstuk van evenwichtige verdeling: *"Met betrekking tot het locatiebeleid en het vergunningenbeleid bestaat de uitdaging er in om te komen tot een evenwichtige verdeling van de ruimte zodat voldaan kan worden aan de verschillende behoeftes."*

### III. SCENARIO'S

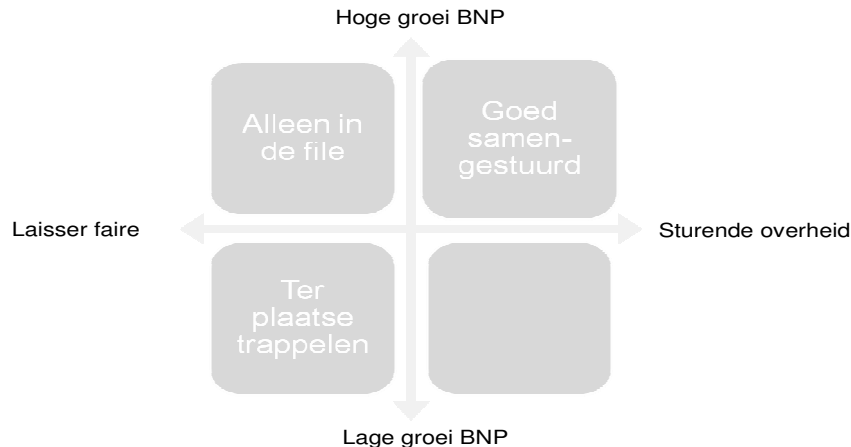
11. Het onderzoek weerhoudt uiteindelijk drie toekomstscenario's. In de adviesvraag wordt de SARO gevraagd om het advies over de voorliggende scenario's te richten op de volgende vijf vragen:
  - Zijn de voorgestelde scenario's voldoende om de bovengrens en de ondergrens van de mobiliteitsontwikkeling af te tasten?
  - Welke elementen (eigen aan uw sector/expertise) uit scenario X zijn naar uw mening niet 'voorstelbaar'?
  - Zijn de scenario's voldoende consistent? Dit wil zeggen dat de verschillende deelaspecten van een scenario niet met elkaar in contradictie zijn.
  - Voldoet de kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving die wordt gegeven bij de verschillende elementen uit scenario X? Indien de beschrijvingen naar uw mening niet voldoen, welke zijn dan uw suggesties voor aanvullingen?
  - Welke elementen (eigen aan uw sector/expertise) ontbreken eventueel nog in scenario X, maar zijn wel belangrijk bij het afwegen van dit scenario?
12. Bij de opbouw van de drie scenario's werden - volgens de nota - uiteindelijk volgende drie

variabelen weerhouden: de economische groei, de ontwikkelingen op technologisch vlak en de rol van de overheid (zie pag. 1 van de toekomstnota). De Raad stelt vast dat in essentie de scenario's gebouwd zijn op twee factoren nl. economische groei en de rol van de overheid. Technologie wordt als een afgeleide beschouwd, net zoals de andere factoren.

Het eerste scenario *'Ter plaatse trappelen'* gaat uit van een beperkte economische groei (1%) en een niet actieve overheid (dit wordt in de studie gelijkgesteld met nagenoeg geen nieuwe regulerende initiatieven). Wegens de beperkte economische groei en de niet-actieve overheid wordt er weinig geïnvesteerd in technologie en innovatie. Ook het tweede scenario *'Alleen in de file'* gaat uit van een overheid die grotendeels afwezig blijft (ze reguleert weinig en focust enkel op de factoren die de economische groei niet in de weg staan). Er is sprake van een sterke economische groei (3%). Het derde scenario *'Goed samengestuurd'* gaat uit van een sterke economische groei (2%). Verschilpunt met vorig scenario is de sterk regulerende rol van de overheid. De overheid speelt pro-actief in op de Europese regelgeving, ze is actief in O&O.

13. De Raad stelt vast dat er een grote overeenkomst bestaat tussen de weerhouden scenario's en de scenario's van de TRANSvisions studie, die is uitgewerkt in opdracht van de Europese Commissie.<sup>5</sup> Het scenario *'Ter plaatse trappelen'* komt nagenoeg overeen met het scenario *'Stop Moving'*, het scenario *'Alleen in de file'* met het scenario *'Moving alone'* en het scenario *'Goed samengestuurd'* met het scenario *'Moving together'*. Het is onduidelijk waarom het vierde Europese scenario *'Moving less'* niet weerhouden is in voorliggend onderzoek. De Raad vraagt om het vierde scenario te weerhouden en verder in te vullen. De Raad vindt het belangrijk dat de keuzes (wat willen we m.b.t. de mobiliteit) sterker geëxpliciteerd worden en dat over deze keuzes een duidelijker maatschappelijk debat wordt gevoerd.

## Scenario's Mob. Plan Vlaanderen



14. De Raad drong eerder in dit advies al aan op een volwaardige analyse van de Vlaamse beleidscontext (cf. par. 8). Omdat bij de uitwerking van de scenario's, de rol van de overheid als één van de twee bepalende factoren is weerhouden, is voorgaande opmerking nog meer relevant.
15. Op het gebied van 'ruimtelijke ontwikkelingen' kan de opbouw van de scenario's veel creatiever en ambitieuzer. De huidige scenario's geven momenteel een zeer beperkte invulling aan de rol van

<sup>5</sup> Petersen M.S., Enei R., Hansen C.O., Larrea E., Obisco O., Sessa c., Timms P.M., Ulied A. (2009). TRANSvisions, Report on transport scenarios with a 20 and 40 year horizon, Final report, Funded by DG TREN, Copenhagen, Denmark.

de 'ruimtelijke ordening'. De invulling beperkt zich tot een eerder simplistische beschrijving van de mogelijke evolutie van het grondbeslag van een aantal sectoren. Zo gaat het scenario '*Ter plaatse trappelen*' uit van een beperkt bijkomend grondbeslag voor bedrijvigheid omwille van de economische laagconjunctuur. Over het locatiebeleid wordt niets toegelicht. De impact van inrichtingsmaatregelen wordt niet meegenomen (omdat dit scenario uitgaat van een afwezige overheid). De rol van de overheid wordt zeer 'ongenuanceerd' ingevuld. Zo wordt bijvoorbeeld in het scenario '*goed samengestuurd*' een efficiënt ruimtegebruik enkel gekoppeld aan een sterk sturende overheid. Het is in dit verband niet aangewezen om de scenario's met weinig ambitieuze vooruitzichten systematisch te koppelen aan een gebrek aan overheidsop treden en scenario's met ambitieuze vooruitzichten systematisch te koppelen aan een sterk overheidsop treden. De Raad vraagt om af te stappen van dergelijke ongenueanceerde redeneringen.

De Raad verwijst naar een aantal nieuwe uitdagingen voor het ruimtelijk beleid (inspelen op het klimaatbeleid, de ruimtedruk, de centrale ligging en internationale positionering, de transformerende economie, de vergrijzing, de aandacht voor kwalitatieve inrichting en hergebruik). Zeker relevant voor Vlaanderen wijst de Raad ook op het belang van de ontwikkeling en de groei van stedelijke netwerken, voornamelijk als gevolg van de ontwikkeling van ICT en van de globalisering. De wijze waarop steden en stedelijke netwerken ontwikkelen zal veranderen.<sup>6</sup> Deze elementen zullen sterk bepalend zijn voor de ontwikkeling van de mobiliteit.

#### IV. AANDACHTSPUNTEN voor het nieuw MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

- 16. Maatschappelijk draagvlak.** De adviesvraag is gericht op het scenario-onderzoek ter ondersteuning van het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen. De SARO vindt het positief dat hij in een vroege fase van het proces betrokken wordt (namelijk bij de opmaak van scenario's en niet pas bij het openbaar onderzoek van het Mobiliteitsplan Vlaanderen). De Raad verwijst hierbij naar het voornemen van de Vlaamse Regering - zoals verwoord in het Vlaams Regeerakkoord - om de inbreng van de strategische adviesraden in een vroege fase van de beleidsvorming te valoriseren. Dit moet leiden tot een reële participatie van het maatschappelijk middenveld in de beleidsprocessen.

Betrokken worden in een vroege fase, houdt echter ook vaak in dat advies dient gegeven te worden over voorlopige teksten. Voor wat betreft voorliggende adviesvraag stelt de Raad vast dat diverse elementen van het onderzoek nog ontbreken (cf. par.4).

Tevens wijst de Raad er op dat met voorliggende adviesvraag, de adviesvraagplicht aan de Raad over het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen niet komt te vervallen. De Raad gaat er van uit dat hij nog ten gepaste tijde een adviesvraag zal ontvangen over het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hierna formuleert de Raad alvast enkele aandachtspunten die van belang zijn bij de verdere uitwerking van het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen.

- 17. Naar een coördinatie van de toekomstscenario's voor Vlaanderen.** De SARO stelt vast dat momenteel vanuit diverse beleidsdomeinen (ruimtelijk beleid, milieubeleid, mobiliteit)

---

<sup>6</sup> Castells laat zien hoe de sociale structuur van de wereld ingrijpend verandert door de mogelijkheden van de informatietechnologie. Door die technologie zijn wereldwijde netwerken ontstaan, waarin individuen, bedrijven en instellingen met elkaar zijn verbonden. Castells ziet tal van gevolgen van deze technologische sprong. Een daarvan is het ontstaan van een economie op wereldschaal die voortdurend op zoek is naar nieuwe productie- en consumptiemogelijkheden. Massaproductie maakt plaats voor flexibele productie met behulp van steeds wisselende ketens van bedrijven en instellingen. Alles kan waar dan ook ter wereld gemaakt worden. Een tweede gevolg betreft met name de steden. Steden nemen een andere rol in binnen de netwerkmaatschappij. In de netwerkeconomie verliezen oude regionale bindingen het van lucratievere internationale allianties. Lands grenzen, reputaties en tradities hebben geen gezag meer, het geen diep ingrijpt in het dagelijks leven van de mensen.

toekomstscenario's worden uitgewerkt. Vaak worden hier ook wensbeelden voor Vlaanderen aan gekoppeld. De Raad erkent de waarde van de verschillende processen maar stelt de vraag in hoeverre er geen nood is aan meer coördinatie van de diverse toekomstverkenningen voor Vlaanderen (eventueel begeleid door de Studiedienst van de Vlaamse Regering, die eventueel in een VIA 2 kan uitmonden).

De vaststelling dat de verschillende toekomstverkenningen gericht zijn op een andere tijdshorizon (VIA 2020, mobiliteitsscenario's 2040, ruimtelijke scenario's 2020-2050) toont onder meer de noodzaak van afstemming aan.

Voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingen, verwijst de voorliggende nota uitvoerig naar de 'visienota ruimtebehoefte en ruimtebeslag 2020-2050'. De Raad benadrukt dat het een eerste voorbereidende nota betreft. De opbouw van ruimtelijke scenario's dient nog te gebeuren (cf. par. 18). Bovendien wijst de Raad er op dat de 'visienota ruimtebehoefte en ruimtebeslag 2020-2050' pas op 15 september 2009, door het Afdeling ruimtelijke planning, zal toegelicht worden aan de strategische adviesraden. De Raad wenst zich, in het kader van voorliggend advies, dan ook niet uit te spreken over (de verwijzingen in de voorliggende nota naar) deze visienota.

De SARO verwijst ook naar de scenario's die zijn uitgewerkt door het Federaal Planbureau en gepubliceerd in het Federaal Rapport inzake Duurzame Ontwikkeling 2007 'transitie naar een duurzame ontwikkeling versnellen'. Dit rapport kijkt vooral naar de toekomst. Het presenteert doelstellingen van duurzame ontwikkeling en schetst twee mogelijke wegen om die doelstellingen tegen 2050 te bereiken.<sup>7</sup>

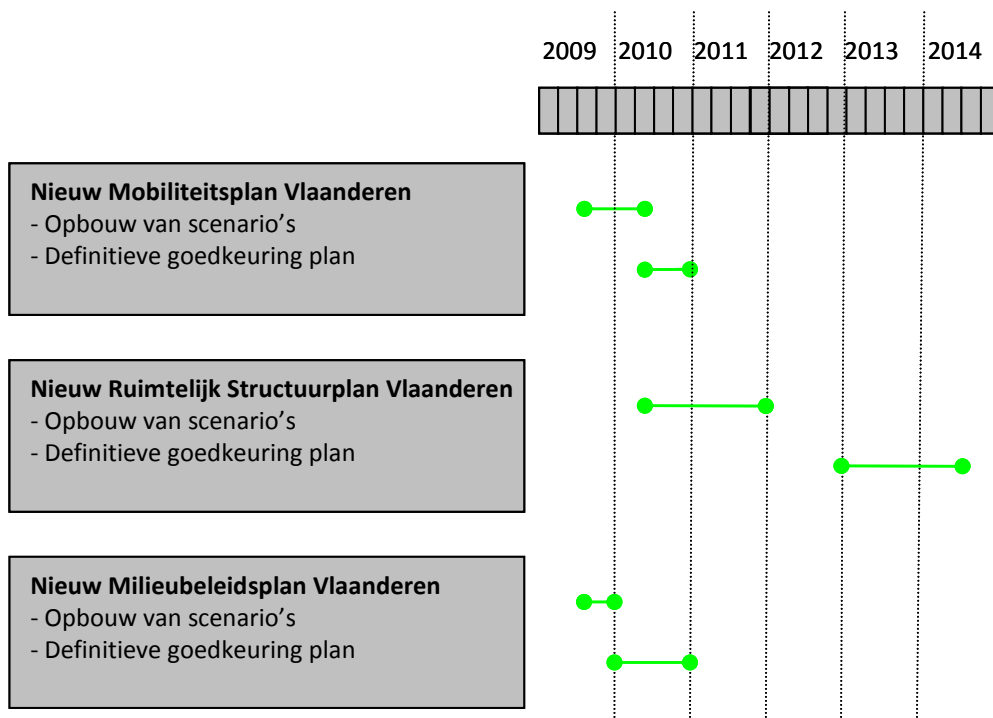
- 18. Afstemming nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen en nieuw RSV.** Naast de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen is tevens de opmaak van een nieuw Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) gepland.

De timing van beide planningsprocessen is niet gelijk. Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat uiterlijk tegen 31 december 2010 een nieuw Mobiliteitsplan voor Vlaanderen zal vastgesteld worden: horizon 2010-2020. Het Vlaams regeerakkoord stelt dat uiterlijk in 2014 een nieuw RSV voorlopig zal vastgesteld worden.

---

<sup>7</sup> Volgens een beslissing van de Europese Raad in 2005 hebben de lidstaten van de Europese Unie er zich toe verbonden, in het kader van de Kyoto akkoorden de transitie naar een duurzame samenleving voor te bereiden met als tijdshorizon 2050. Dit zou in twee fasen gebeuren: 1° een reductie van de emissies met 15-30% tegen 2020, een reductie van de emissies met 60-80% tegen 2050. Dit zou gebeuren volgens twee back-casting scenario's die door het Federaal Planbureau werden uitgewerkt: 1° het topdown PYRAMIDE scenario dat vooral steunt op internationale samenwerking en innovatieve technologische ontwikkelingen en 2° het bottom up MOZAIK scenario dat vooral steunt op lokale ontwikkelingen en op gedragswijzigingen van de bevolking.





De ongelijk lopende timing van beide planprocessen (mobiliteitsplan en structuurplan) vraagt om de nodige afstemming. Dat die afstemming noodzakelijk is wordt algemeen aanvaard.<sup>8</sup> Echter hoe die afstemming concreet zal gebeuren wordt tot nu toe onvoldoende geduid. Ook de voorliggende documenten geven hierover geen verdere toelichting.

In het memorandum van het Departement RWO vindt de Raad volgende twee aanknopingspunten:

- Evaluatie van de ruimtelijke categorisering van de wegen. Volgens het memorandum van het Departement RWO zal de ruimtelijke categorisering van de wegen – zoals opgenomen in het RSV I – geëvalueerd worden in functie van de specifieke knelpunten (lees congestiegevoelige gebieden). Deze evaluatie zal resulteren in een geactualiseerde visie over de wegcategorisering wat een basis vormt voor het RSV. Het memorandum DRWO stelt dat het aangewezen is om te evalueren voor welke mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen de categorisering van de wegen (zoals opgenomen in het RSV) bijsturing of aanvulling behoeft op lange termijn. Daarom zal een evaluatie moeten gebeuren van specifieke congestiegevoelige gebieden en goederenvervoer over de weg. Deze evaluatie is niet enkel relevant in functie van een nieuw RSV, maar ook voor de voorbereiding van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen (streeftiming eind 2010). De Raad benadrukt dat het nieuw Mobiliteitsplan geen voorafname mag inhouden van de evaluatie en aanpassing van de ruimtelijke categorisering van de wegen, zoals opgenomen in het RSV.
- Evaluatie van de ruimtelijke principes voor het stimuleren van kwalitatief openbaar vervoer. Het memorandum van het Departement RWO stelt dat een belangrijke ruimtelijke vraag is in welke mate het ruimtelijk beleid ondersteunend kan werken voor een zo performant

<sup>8</sup> Er is een belangrijke wisselwerking tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Dit is niet nieuw. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (verder RSV) bevat een geïntegreerde beleidsvisie op ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het mobiliteitsbeleid heeft op die filosofie en basisprincipes ingespeeld. Dat komt tot uiting in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het beleid van de mobiliteitsconvenanten.

mogelijk openbaar vervoersysteem. De Raad ondersteunt deze bezorgdheid. Het gaat niet allen over de directe ruimtevragen gekoppeld aan de uitbouw van de openbare vervoersystemen. Belangrijk is bovendien dat inzicht nodig is in ruimtelijke ontwikkelingen die het gebruik van openbaar vervoer op lange termijn kunnen stimuleren (vb. intensifiëren van ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaar-vervoersknopen). Een gericht locatiebeleid in functie van openbaar vervoer is bijgevolg van cruciaal belang, waarbij onderscheid dient gemaakt te worden tussen belangrijke aantrekkingspolen en overwegende herkomstgebieden.

De Raad verwijst ook naar de noodzakelijke afstemming met het geplande grond- en pandenbeleidsplan.

#### **19. Afstemming nieuw Mobiliteitsplan en nieuw Milieubeleidsplan.**

Naast de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen en een nieuw RSV is ook een nieuw milieubeleidsplan in opmaak. Ter voorbereiding van dit laatste worden ook scenario's uitgewerkt. Op 11 december 2009 worden MIRA-S en NARA-S voorgesteld aan de Vlaamse Regering. Gezien de belangrijke interferentie tussen het milieubeleid en het mobiliteitsbeleid wenst de Raad het belang te benadrukken van een goede afstemming tussen beide toekomstverkenningen en tussen beide beleidsplannen.

Dat deze afstemming noodzakelijk is wordt onder meer benadrukt in de bijdrage van het beleidsdomein LNE aan de nieuwe Vlaamse Regering: *"In de beleidsvoorbereiding blijft een goede afstemming tussen het Milieubeleidsplan en andere plannen de grote uitdaging. Eind 2010 zal de Vlaamse Regering een nieuw MINA-plan vaststellen dat op een overlegde wijze tot stand is gekomen. In de voorbereiding is afstemming met de plannen voor mobiliteit en ruimtelijke ordening een opportuniteit. De goedkeuring kan een eerste stap zijn bij het vastleggen van concrete leefmilieudoelstellingen voor een volgende generatie en van het traject er naartoe."*