Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Relanceproject VV158 "Spending reviews": uitgaventoetsing Modal Shift Goederenvervoer

Samenvatting
De Vlaamse Regering beslist haar goedkeuring te hechten aan het plan van aanpak voor de uitgaventoetsing: modal shift goederenvervoer en afname van de raamovereenkomst onderzoekscapaciteit Vlaamse Brede Heroverweging voor uitvoering van de uitgaventoetsing die zal plaatsvinden in 2023.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsvelden: Waterinfrastructuur en -beleid, Weginfrastructuur en -beleid, Gemeenschappelijk vervoer

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1) Mededeling aan de Vlaamse Regering betreft Vlaamse Brede Heroverweging VR 2020 0412MED.0391
2) Nota aan de Vlaamse Regering betreft Vlaamse Brede Heroverweging (VV158) VR 2021 0907VV DOC.0108
3) Mededeling aan de Vlaamse Regering betreft Uitgaventoetsingen voor de jaren 2022-2024VR 2021 1911 MED.0394

2. INHOUD

A. CONTEXT

In 2021 liep binnen de Vlaamse Overheid het traject van de Vlaamse Brede Heroverweging, waarin bij elk beleidsdomein de grote uitgaven en ontvangsten tegen het licht gehouden werden. In november 2021 schetste de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed in een mededeling aan Vlaamse Regering een vervolg op de Vlaamse Brede Heroverweging en het traject rond evidence-informed beleid. Er werden 8 thema's voor uitgaventoetsingen bepaald voor de jaren

2022-2024. Deze uitgaventoetsingen zijn een onderdeel van de Europese Faciliteit voor Herstel en Veerkracht. In het kader van het Europees Semester heeft de Raad in 2018 een landenspecifieke aanbeveling tot België gericht om uitgaventoetsingen uit te voeren. Binnen de middelen van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht werd geld voorzien voor uitgaventoetsingen.

Voor het beleidsdomein MOW werd het topic 'Modal Shift in Vlaanderen' opgenomen als te onderzoeken thema. Gelet op het feit dat de 'Modal Shift' een zeer breed thema is, kan dit opgedeeld worden in twee grote categorieën, namelijk een modal shift voor personenvervoer en voor goederenvervoer. Voor beide sporen zijn de uitdagingen komende jaren zeer groot.

Op het vlak van personenvervoer werden een aantal uitdagingen en concrete acties opgenomen in het openbare dienstencontract van De Lijn. Deze zullen komende jaren verder uitgevoerd moeten worden om de modal shift in personenvervoer verder te verwezenlijken.

Maar ook het goederenvervoer in Vlaanderen vormt een steeds grotere uitdaging: zowel op vlak van klimaat/milieu, congestie en veiligheid dienen er inspanningen geleverd te worden. Het Federaal Planbureau voorspelt een groei van 26% tegen 2030 wat de maatschappelijke uitdaging op deze vlakken des te groter maakt. Het is dus van cruciaal belang dat de uitgaven die gepaard gaan met goederenvervoer op een doordachte manier gebeuren.

Beleidsmatig zetten we sterk in op de modal shift van weg naar alternatieve modi (binnenvaart/spoor/pijpleidingen/...). De groei in transport willen we maximaal opvangen via die alternatieve modi. De ambitie is om in 2030 te komen tot een aandeel van 30% voor de alternatieve modi, terwijl dat momenteel nog 22,6% bedraagt. Deze uitgaventoetsing kan in beeld brengen hoe consequent de uitgaven voor goederenvervoer in lijn liggen met deze visie. De uitgaven voor infrastructuur liggen intuïtief een stuk hoger dan de uitgaven voor sensibilisering, advies, subsidiëring overslag,... maar dat werd tot op heden nog niet gekwantificeerd.

De broeikasgasemissies moeten voor de volledige transportsector (personen en goederen samen) tegen 2030 dalen met minstens 27% ten opzichte van 2005. Daarnaast is in het kader van de NEC-richtlijn tegen 2030 een daling van de emissies fijn stof (PM) en stikstofdioxide (NOx) door transport noodzakelijk van 79% respectievelijk 78% t.o.v. 2005. De NOx-emissies bedragen in absolute termen (incl. emissies van scheepvaart tussen de Noordzeehavens) maximaal 36,14 kton. Dit betekent concreet een daling van het aantal gereden voertuigkilometers tot max. 51,6 miljard gereden in 2030. Dat komt overeen met een daling van 15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens. Om deze doelstellingen te behalen is een modal shift cruciaal.

B. INHOUD

In concreto zal dit onderzoek bestaan uit diverse delen en fases:

1) Opstart van de opdracht met samenstelling van de projectgroep, het analyseren van reeds beschikbare informatie en enkele verkennende interviews waarna het plan van aanpak verder verfijnd en gedetailleerd kan worden.
2) Formuleren van de baseline met:
    a. een kwantitatieve analyse van de huidige modal split trend voor goederenvervoer in België/Vlaanderen (gereden kilometers, broeikasgasemissies, energie efficiëntie, veiligheid, ...) rekening houdende met recente trends (Covid19, economische recessie, energiecrisis, ...) voor trein, binnenvaart, estuaire vaart, wegvervoer (licht & zwaar) vs. geldende beleidsambities (VEKP, Luchtbeleidsplan, ...)
    b. een kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de beleidsambities voor Vlaanderen (EU, Vlaamse en federale overheid) (VEKP, NEKP, EU Green Deal, Havenstrategie, visie

goederenvervoer , Mobiliteitsvisie 2040, …), alsook ambities regionale mobiliteitsplannen 15 vervoerregio's. Verdere inzichten in de markdynamiek oa. door bevraging 5-10 experts en literatuur.

c. In kaart brengen van de investeringen voor de afgelopen periode in de aanleg en onderhoud van weginfrastructuur versus de aanleg en onderhoud van waterinfrastructuur d.m.v. documentenanalyse (GIP, begroting, …) en aanvullende interviews.
d. In kaart brengen van de verschillende initiatieven/projecten/steunmaatregelen naar type en niveau logistieke sector. Als resultaat een duidelijk overzicht van initiatieven van verschillende omvang met prioritering.

3) Inschatten van het verbeterpotentieel en optimalisaties van de huidige inzet van middelen:
   a. Evalueren (kwantitatief en kwalitatief) van de baten van de initiatieven/projecten in scope op basis van documentenanalyse, beschikbare monitoring en evaluatie, en aanvullende interviews: economische meerwaarde en tewerkstelling, broeikasgasemissies, energiegebruik, veiligheid,…
   b. Evalueren (kwantitatief/kwalitatief) van de kosten/uitgaven van de initiatieven/projecten in scope op basis van de informatie beschikbaar gesteld via eventuele aanvullende interviews
   c. Kritische analyse van de opgelijste effecten rekening houdende met externe omstandigheden en fit/gap analyse kosten en baten voor initiatieven/projecten t.a.v. de geldende beleidsambities
   d. Oplijsten van goede internationale praktijken op basis van benchmarking met 3 andere landen die voorloper zijn op vlak van modal shift goederenvervoer (bv. Nederland, Denemarken, …)
   e. Definiëren en afbakenen van mogelijke alternatieve beleidsopties (korte termijn en lange termijn), inschatting van benodigde middelen en randvoorwaarden, suggesties voor kpi's monitoring en evaluatie, alsook evaluatie van de effecten van mogelijke alternatieve beleidsopties.
4) Formuleren van aanbevelingen/beleidsopties

C. GOVERNANCE

Bij de uitvoering van voorliggende uitgaventoetsing worden de spelregels voor uitgaventoetsingen en Vlaamse Brede Heroverwegingen als uitgangspunt gehanteerd, op de manier waarop ze zijn toegelicht in het verslag aan de Vlaamse regering bij de BVCO-aanpassing van 28/10/2022:

1. Duidelijke taakopdracht van de projectgroep, waarbij zeker de volgende vragen worden beantwoord: 1) Is financiering door overheidsmiddelen doelmatig en verantwoord? 2) Zijn efficiëntie- of effectiviteitswinsten mogelijk?
2. Een onafhankelijk ambtelijk onderzoek
3. Capaciteitsopbouw voor de evaluatie van de uitgaven
4. Ieder zijn rol en verantwoordelijkheid: de taak van FB
5. Aanreiken van keuzemenu aan beleidsmakers
6. Leesbare en transparante eindrapportering
7. Inzicht in de leereffecten

De projectgroep zal samengesteld worden uit een multidisciplinair team van werknemers van het beleidsdomein MOW, het departement FB, de Inspectie van Financiën en een onafhankelijke voorzitter.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De geraamde waarde van de opdracht bedraagt 190.000 EUR incl. BTW en valt binnen de marges van perceel 9 (Mobiliteit en Openbare werken) zoals opgenomen in de raamovereenkomst "Vlaamse Brede Heroverweging - onderzoekscapaciteit" (bestek nr. VO/FB/DEP/2020/003/BOBFO).

De uitgaven met betrekking tot deze opdracht zullen budgettair aangerekend worden op het begrotingsartikel MB0-1MFH2LA-WT (basisallocatie 1MF063: Relance budget 158 – Spending Reviews) , na herverdeling vanuit de Relanceprovisie.

De Inspectie van Financiën verleende op 7 december 2022 een gunstig advies.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 12 december 2022.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen voor wat betreft hun personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten.

4. VERDER TRAJECT

Het betreft een afname van een raamovereenkomst met één mogelijke opdrachtnemer. Diens offerte werd gevraagd en ontvangen met daarin opgenomen redelijk geraamde prestaties en het voorgestelde kwalitatieve plan van aanpak en team. Na goedkeuring van voorliggende nota door de Vlaamse Regering, zal de opdracht worden gegund met als doel het onderzoek finaal op te leveren eind 2023/begin 2024.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1) haar principiële goedkeuring te hechten aan het plan van aanpak in het kader van de uitgaventoetsing modal shift en aan afname van het raamcontract Vlaamse Brede Heroverweging - onderzoekscapaciteit" (bestek nr. VO/FB/DEP/2020/003/BOBFO).
2) haar goedkeuring te hechten aan de budgettoewijzing van de relancekredieten aan deze opdracht zoals vermeld onder punt 3.A.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed

Matthias DIEPENDAELE