



Durante los últimos veinte años, Flandes, la región del norte de Bélgica ha liderado el apoyo a la figura del PMUS a nivel local. Este último año 2019, se ha presentado un nuevo decreto (ley) para agilizar un nuevo modelo entre sus quince regiones de transporte. El nuevo decreto es un marco normativo que dará estructura al concepto de la accesibilidad (básica), a través de una nueva estrategia de transporte público por niveles y que, además y más importante, se convertirá en la columna vertebral de los planes de movilidad urbana sostenibles (PMUS) de las quince regiones de Flandes. Estas divisiones territoriales incluyen localidades y municipios dentro de áreas de influencia espacial, y colaborarán en sus políticas de planificación, ejecución y evaluación para ofrecer una movilidad sostenible orientada al usuario.



Figura 1: Regiones de transporte que van a gestionar conjuntamente los retos futuros de movilidad en los PMUS. <https://www.basisbereikbaarheid.be>. Portal oficial del nuevo decreto del Departamento de Movilidad de Flandes

Programa

El nuevo decreto normativo modifica totalmente la anterior política de movilidad de Flandes. Para alcanzar la nueva estrategia para una movilidad global, se reemplazan varios programas y otros se mejoran, vinculan o integran entre si.

Finalidad

La estrategia de movilidad tiene como objetivo garantizar la accesibilidad de nuestra sociedad. Así mismo, las inversiones realizadas en el sistema de movilidad apoyan, no solo a la socie-

dad, sino también a la economía. El sistema de movilidad es sostenible, seguro, inteligente y multimodal. Se desarrolla y extiende haciendo énfasis en la accesibilidad y la calidad de vida.

Objetivos estratégicos

Todas las partes implicadas, incluidos los departamentos, servicios y agencias del Gobierno de Flandes, las provincias y los municipios y los agentes relacionados con los sectores públicos y privados, trabajan de manera conjunta para conseguir los siguientes objetivos:

1. Salvaguardar las inversiones, orientadas a la demanda, en la accesibilidad a las principales funciones de la sociedad,
2. Preparar las redes de transportes del futuro,
3. Desarrollar un sistema de transporte multimodal utilizando el principio STOP (jerarquía de modos) cuando sea posible,
4. Conseguir un sistema de transporte seguro, sin víctimas,
5. Incitar, motivar y estimular el cambio en las pautas de comportamiento,
6. Flandes ha de convertirse en un un líder en innovación,



Figura 2: Para alcanzar un sistema de transporte multimodal integrado, las regiones de transporte construyen una red jerárquica de nodos con accesibilidad multimodal y donde los usuarios pueden intercambiar entre los diferentes modos de transporte. <https://mobipunt.be/>

7. Utilizar un enfoque integrado y regional a la accesibilidad básica,
8. Asegurar que cada modo de transporte funcione sin contratiempos.

Además, esta estrategia integral de movilidad se desarrolla en conformidad al **Acuerdo europeo del cambio climático**, y propone objetivos y medidas concretas para alcanzar una **movilidad más verde y sostenible**, y mejorar la calidad del aire.

Cooperación institucional

La coordinación y desarrollo del nuevo programa regulatorio se apoya también en un sistema superior de “control y gestión” de la movilidad. Los consejos de transporte de cada región se encargarán de esta función.

15 consejos y regiones de transporte

La totalidad de la región de Flandes, con sus 308 municipios, se divide en quince regiones de transporte. Cada región cuenta con un Consejo de transporte de la región, que funciona más

como un área estratégica multidisciplinar, que como un cuerpo de consulta, con representación “obligatoria” mínima de:

- Cada municipio/localidad de la región de transporte,
- El departamento de movilidad del gobierno de Flandes,
- Las administraciones de carreteras y aguas del gobierno de Flandes,
- Los principales operadores de la red de transporte público (operadores de tren, autobús y tranvía), y
- La provincia (cuando la región de transporte sea geográficamente la misma que la

La región de transporte es libre de elegir también la participación estructural de la ciudadanía y de otras organizaciones cívicas de la región de transporte.

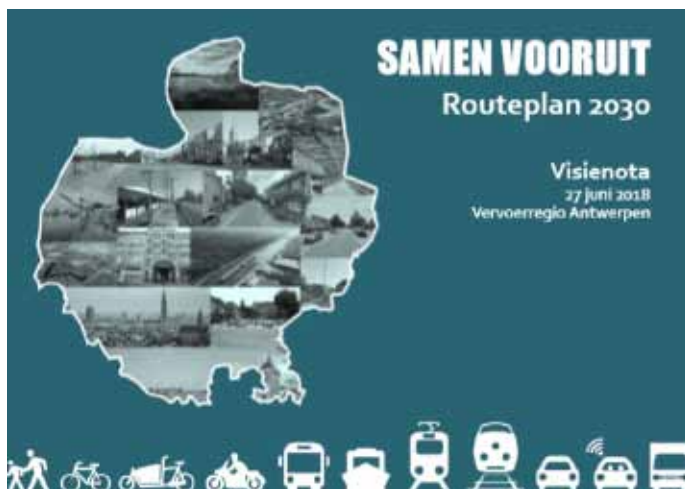


Figura 3: “TOGETHER AHEAD” - el documento estratégico “Roadmap 2030” se elaboró en la región piloto de transporte de Amberes en el año 2017. Es el resultado de un amplio proceso que incluyó a todas las partes implicadas. Para alcanzar el consenso y optimizar la toma de decisiones, en el consejo de la región se utilizó un variado espectro de canales de comunicación como “bancos de intercambio de trabajo” (“working banks”), grupos de discusión, revisiones en grupo y un variado espectro de medios de comunicación. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

Centro de movilidad

La región de transporte tiene entre sus responsabilidades la elaboración de la estrategia regional de transporte multimodal por niveles. Esta debe incluir el desarrollo de nodos, el del concepto MaaS (movilidad como servicio) y dar apoyo a políticas de transporte -como aparcamiento o campañas de prensa-. Como tal, cada región tiene mucha libertad. En cualquier caso, la responsabilidad de la **coordinación y explotación de la red principal de transporte público** de la región, incluyendo la política de tarifas, que es el nivel superior del nuevo marco regulatorio, **seguirá centralizada por el gobierno flamenco a través del “Centro de Movilidad”** -actualmente en proceso de elaboración-. El “**Centro de Movilidad**” tiene una función estratégica y está formado por el departamento de movilidad flamenco, el operador flamenco de transporte (De Lijn) y representantes de “operadores de transporte multimodal y personalizado” de cada región de transporte.

PMUS regional

Cada consejo de la región de transporte es responsable de la planificación y preparación, ejecución, seguimiento y evaluación, así como, cuando se considere necesario, revisión del Plan regional de transporte (obligatorio).

Visión general

Un plan regional de movilidad debe dar respuesta al propósito y a los objetivos estratégicos de su región. Su objetivo es dar coherencia a la preparación, elaboración y puesta en marcha de decisiones que afecten a la movilidad de pasajeros y mercancías, teniendo en cuenta las políticas de las otras áreas implicadas.

Estructura

Un plan regional de movilidad ha de tener la siguiente estructura:

1. Un objetivo estratégico a largo plazo (de 10 a 30 años) basado en el desarrollo de la movilidad deseada,

2. Unos objetivos estratégicos operativos a corto plazo, y
3. Un plan de acción.

Elementos

Un plan de movilidad es parte del ciclo del proceso de planificación, es decir:

1. Está corroborado con investigación,
2. Se elabora o revisa con participación y consulta pública de los niveles administrativos, los ámbitos políticos, los servicios y organizaciones de la sociedad civil y de servicios, y otras partes implicadas,
3. Se realiza un seguimiento de los objetivos y del plan de acción,
4. Se realiza una evaluación durante la primera mitad de cada periodo de gobierno,
5. Se puede revisar total o parcialmente de conformidad con los procedimientos de planificación y aprobación, basándose en su caso, en los resultados de la evaluación intermedia.

Conformidad con otros planes

La estrecha cooperación y colaboración de las políticas favorece que los PMUS regionales definan la forma en que sus estrategias de movilidad van a contribuir a la ejecución del Plan de Movilidad general de Flandes (borrador), a las alternativas estratégicas de otros planes relevantes de ordenación territorial, a las estrategias elaboradas en el contexto de la política medioambiental y a otros documentos estratégicos fundamentales.

No hay que olvidar que un gran número de medidas están ya presentes en los PMUS locales, y que el 95% de los municipios o localidades de Flandes cuentan con planes de segunda o tercera generación. Las disconformidades con el nuevo PMUS regional darán lugar a una etapa de transición “provisional” en las que deberán

adaptarse a las nuevas condiciones de regulación. Los ayuntamientos podrán también actualizar y aprobar sus Planes de movilidad sostenible local (PMUS-L), que ya no serán, sin embargo, obligatorios, como ocurría con el anterior decreto de PMUS-L. Con diferencia al anterior decreto, ahora se podrá establecer la colaboración intermunicipal, o incluso interregional, cuando existan intereses compartidos en el contexto de una región de transporte.

Seguimiento e informes de situación

El Gobierno de Flandes establecerá las normas relativas al contenido, elaboración y gestión de un sistema global de seguimiento de la movilidad (basado en KPi, indicadores claves de rendimiento). Este sistema global tiene como objetivo recopilar, gestionar y poner a prueba datos sobre “el estado de la movilidad”, de modo que se pueda verificar de manera eficaz y detallada su situación respecto a los objetivos y metas operativos incluidos en los distintos planes de movilidad.

El Gobierno de Flandes decidirá también el contenido, la metodología, la frecuencia y la forma del informe de estado de la situación

Recursos financieros

El objetivo de esta nueva estrategia de movilidad combinada y por niveles, es ofrecer un sistema de transporte más “rentable”. El sistema por niveles, más orientado al usuario y a la demanda, es opuesto al sistema al que sustituye, que estaba más orientado a la oferta, y que resultaba caro y creaba efectos adversos como la competencia entre los modos de transporte (por ejemplo, entre el transporte público y la bicicleta).

El asesoramiento de las regiones de transporte garantizará un programa de inversión más integrado tanto a nivel local y regional, como al nivel global de Flandes.

Dentro de este nuevo programa marco regulatorio, el gobierno flamenco seguirá ofrecien-

do incentivos financieros concretos, como subvenciones, subsidios y acuerdos de colaboración para proyectos de infraestructura o no infraestructurales, o medidas de apoyo a los planes de movilidad local o regional. El establecimiento de presupuestos y la asignación de recursos forma parte del plan de acción plurianual, la fase final de la planificación del PMUS regional (ver abajo el ejemplo de Amberes).

Apoyo a la calidad

El departamento de movilidad de Flandes está presente en todos los consejos regionales de transporte y supervisa la planificación y ejecución del PMUS regional. El control de calidad de los proyectos de los consejos regionales de transporte está dictado por un Comité Directivo de Proyecto a nivel de proyecto. Su composición puede variar de acuerdo a la naturaleza del proyecto y participará en cada fase del mismo.

Legislación

Esta “nueva estrategia de movilidad holística” se llevó a cabo gradualmente entre los años 2016 y 2018. En el año 2016 se iniciaron y evaluaron tres proyectos piloto en algunas de las regiones de transporte. En 2017 se planteó un cuarto proyecto para la región de Amberes. Las regiones restantes iniciaron sus proyectos a los largo de 2018 o lo harán durante 2019. El nuevo decreto se basa en los resultados de estos proyectos piloto.

El decreto ha evolucionado hasta convertirse en un documento estratégico de más de 25 páginas, habiéndose redactado también un “Memorando” más detallado de 70 páginas que ofrece explicaciones más detalladas y ayuda. Los documentos fueron aprobados por el gobierno flamenco el 21 de diciembre de 2018.

Se consultó al grupo de trabajo nacional belga del proyecto CIVITAS para continuar con las modificaciones y presentaron talleres preliminares en la Cámara de Calidad de Flandes para evaluar sus posibles mejoras. En el proceso final de consultas se incluyó también al punto focal nacional del proyecto CIVITAS Prosperity.

Este nuevo marco regulatorio diferencia a Flandes de otros países, situándola como innovadora, al trasladar el diseño de su futura movilidad del nivel local al de una ciudad funcional con nivel regional. El año 2019 será un año importante de “cambio” y se espera que el primer PMUS regional esté operativo para 2020.

La experiencia piloto de Amberes

Amberes es una de las regiones que más ha avanzado en su experiencia piloto. La región es extensa y variada, contando con 33 municipios, más de 1000 kilómetros cuadrados, una población por encima del millón de habitantes y una demanda creciente de movilidad, lo que constituye un reto importante, y con un sistema de movilidad condicionado por sus límites dentro de la región (portuaria internacional) de Amberes.

Juntos hacia adelante

Amberes sitúa su horizonte a largo plazo en el 2030, y el enfoque y programa del PMUS se elaboran planteando medidas y proyectos orientados a conseguir la accesibilidad multimodal. Además, el Consejo regional de transporte tiene como objetivo alcanzar un reparto modal 50/50, basado en un 50% de desplazamientos en coche y un 50% (máximo) a pie, bicicleta o transporte público.

Estos objetivos se han desarrollado de manera conjunta con las diferentes partes implicadas en el tema, como las localidades, los municipios y los actores de la movilidad, y ha contado con la contribución de organizaciones civiles.

Diez metas compartidas

El usuario es el centro para la región de transporte de Amberes. Cada desplazamiento tiene que ser seguro, fácil de realizar, fiable y confortable. Esto significa que las redes, intercambiados y servicios de movilidad tienen que ofrecer comodidad, calidad y seguridad. Se plantean diez metas que cumplir:

1. Dirigirse hacia un cambio de cultura y una gestión integrada de la movilidad.
2. Reforzar el casco para conseguir una mayor habitabilidad y calidad de vida a escala humana.
3. Ofrecer libertad de elección modal mediante nodos probados, experiencias de viajes y un transporte sin fisuras.
4. Ampliar el uso de modos; mejorar la manera de compartir y la movilidad como servicio (MaaS).
5. Construir una red rápida, fiable y muy transitada dentro de las regiones de transporte.
6. Ofrecer una mejora significativa en la calidad funcional de la red ciclista para ofrecer rutas seguras, rápidas y cómodas.
7. Proponer una estrategia regional de aparcamientos con diferencias a nivel local.
8. Priorizar cabeceras y mejorar las conexiones en la red principal de transporte.
9. Mejorar las redes logísticas multimodales.
10. Gestionar de manera dinámica el tráfico para optimizar la demanda.

En paralelo a estas diez metas, la región cooperará para conseguir los siguientes cinco objetivos compartidos:

1. Región promesa: la región evoluciona en función de los intereses de sus habitantes, lo que permite que Amberes siga siendo un lugar atractivo para vivir.
2. Región próspera: la buena accesibilidad es un vehículo de prosperidad para todos en la región, convirtiéndola en un lugar atractivo para empresas y negocios, que crearán puestos de trabajo y fomentarán el crecimiento.
3. Región sana: la salud y la calidad ambiental son las bases del futuro crecimiento.



Figura 4: Proyecto de soterramiento de Amberes – la circunvalación norte de Amberes - se desarrollará en “working banks” y se incluirá en el programa de acción plurianual. <https://www.toekomstverbond.be>

4. Región inteligente: se organizar la movilidad de manera más inteligente a un precio adecuado.
5. Región versátil: se refuerzan y conectan las características locales.

Próximos pasos

Amberes horizonte 2030 fue el primer hito en el proceso del PMUS regional de Amberes, al que seguirán dos nuevas medidas

1. La selección de medidas dirigidas a áreas significaran la puesta en marcha de este enfoque y sus objetivos. Las medidas se organizarán en tres categorías diferentes:

- Infraestructuras,
- No infraestructurales
- Desarrollos espaciales

Las medidas abordarán tres periodos temporales, 2025, 2030 y posterior al 2040, e incluirán un plan de seguimiento y evaluación.

1. El plan de acción multianual es un programa de ejecución coherente, con recursos y costes-beneficio asignados y que incluye su calendario de ejecución, sus proyectos, prioridades y proyectos de soterramiento, sinergias, roles y partes implicadas.

Autor

Patrick Auwerx, Mobiel 21

Sources used:

- <https://www.basisbereikbaarheid.be>: official New Decree portal of the Flemish Mobility Department (© Figure 1)
- <https://www.toekomstverbond.be> (© Figure 4)
- <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf> (© Figure 3)
- <https://mobipunt.be/> (© Figure 2)

www.sump-network.eu

AVISO LEGAL: el autor es el único responsable del contenido de esta publicación. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. La Comisión Europea no se hace responsable del uso de la información que pueda hacerse en ella. Todas las imágenes han sido facilitadas por los respectivos socios (a menos que se indique lo contrario) y su reproducción en esta publicación ha sido debidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY ha recibido fondos del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de financiación nº 690636