

V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **217** (2009-2010) – Nr. 5
ingediend op 14 januari 2010 (2009-2010)

Beleidsnota

Mobiliteit en Openbare Werken

2009-2014

Hoorzitting

over het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Sas van Rouveroy en Bart Martens

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteeuw.

Stukken in het dossier:

- 217** (2009-2010) – Nr. 1: Beleidsnota
– Nrs. 2 t.e.m. 4: Met redenen omklede moties

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Daan Schalck, voorzitter van de MORA	4
1.	Opdracht MORA	4
2.	Samenstelling MORA	4
3.	Werking MORA	4
4.	Mobiliteitsrapport	5
5.	Aanbevelingen uit het Mobiliteitsrapport	5
6.	Monitoring als basis voor het beleid	5
7.	Comodaliteit	5
8.	Het MORA-advies over de Beleidsnota	6
II.	Vragen en opmerkingen van de leden	6
III.	Toelichting door de heer Frank van Thillo, secretaris van de MORA	10
1.	Algemene beschouwingen	10
2.	Conformiteit met de richtlijnen van de Vlaamse Regering	11
3.	Kwaliteitsvol, volledig (kosten-)efficiënt en geïntegreerd openbare vervoersaanbod	11
4.	Beperking van de impact op mens en milieu	12
5.	Verkeersveiligheid en –leefbaarheid verhogen	12
6.	Woon-werkverkeer duurzamer maken	13
7.	Innovatie in logistieke ketens	13
8.	Mobiliteit tegen de juiste prijs	14
9.	Een kwalitatief beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen	14
10.	Bereikbaarheid van economische poorten	15
IV.	Vragen en opmerkingen van de leden	15
V.	Antwoorden van de sprekers	18
	Bijlage 1: Enkele slides van de MORA	23
	Bijlage 2: Advies van de MORA	29

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 3 december 2009 een hoorzitting met vertegenwoordigers van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over het advies dat de raad had opgesteld over de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 217/1). De hoorzitting kaderde in de commissiebespreking van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 217/6).

I. TOELICHTING DOOR DE HEER DAAN SCHALCK, VOORZITTER VAN DE MORA

De heer Daan Schalck, voorzitter van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA): Het is belangrijk te weten hoe een advies van de MORA tot stand komt, want dat verschilt nogal eens van het ene tot het andere adviesverlenende orgaan.

1. Opdracht MORA

De MORA is opgericht in september 2007 om over het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken adviezen te verlenen aan de Vlaamse Regering, maar ook aan het Vlaams Parlement. Zo staat het in het decreet (*Parl. St. Vl. Parl.* 2005-06, nr. 843/1-3). Wij hebben het dan ook gewaardeerd dat ik, samen met de voorzitters van de andere adviesraden, bij het begin van de legislatuur door de voorzitter van het Vlaams Parlement ben uitgenodigd.

Ons vijfjaarlijkse Mobiliteitsrapport is in de periode tussen de twee zittingsperioden gepresenteerd. Het bevat een uitgebreid luik met cijfers waarvan de minister in haar beleidsnota gebruik van heeft gemaakt, alsook een luik met aanbevelingen.

2. Samenstelling MORA

De MORA is erg divers samengesteld. Afgezien van de Minaraad (Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen) hebben de sociale partners in de klassieke adviesraden van de SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen) een overwicht. Bij ons vormen de sociale partners slechts de helft van de adviesraad. Naast de twaalf vertegenwoordigers van de sociale partners zijn er ook vertegenwoordigers van zes mobiliteitsverenigingen: Komimo (Koepel Milieu en Mobiliteit), de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, Touring en de VAB. Voorts zijn er vertegenwoordigers van de lokale overheden, via de VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) en de VVP (Vereniging van Vlaamse Provincies). De milieuverenigingen zijn vertegenwoordigd door de BBL (Bond Beter Leefmilieu) en Natuurpunt. Verder zijn er ook vertegenwoordigers van De Lijn en de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen), plus drie academici die benoemd zijn door de Vlaamse Regering en de voorzitter van de MORA zelf.

3. Werking MORA

De MORA heeft een dagelijks bestuur, maar dat is een orgaan zonder bevoegdheden. De MORA heeft twee commissies die enkel voorbereidend werk leveren; alle adviezen worden behandeld in de plenaire vergadering van de MORA, die 28 leden telt. Over die adviezen moet een consensus worden bereikt.

De MORA verleent adviezen op drie wijzen. Er is de formele adviesverlening na een vraag van de Vlaamse Regering. Een van de voorbeelden is de kilometerheffing voor vrachtwagens. Het tweede actieterrein is de functionele kennisopbouw ten behoeve van het middenveld. De MORA is geen wetenschappelijke instelling, maar we nodigen soms wetenschappers en politici uit om te debatteren en proberen daarover zo transparant mogelijk te zijn tegenover de leden.

De MORA probeert ook beleidsondersteunend te werken. Zo heeft de MORA enkele maanden intensief over het Europese groenboek over Stedelijke Mobiliteit gereflecteerd, om nadien de Vlaamse overheid mee te delen wat de Europese prioriteiten van het middenveld zijn en te suggereren om die misschien tijdens het Europese voorzitterschap van België in te brengen.

4. Mobiliteitsrapport

De MORA publiceert ook een jaarverslag van de eigen werking en een vijfjaarlijks Mobiliteitsrapport. In dat Mobiliteitsrapport staan een aantal aanbevelingen. In de monitoring staat dat het Vlaanderen ontbreekt aan eigen cijfermateriaal. Cijfers zijn er gewoon niet. Voor de monitoring is samengewerkt met de administratie en de bestaande kennisinstellingen. De MORA is immers geen wetenschappelijke instelling, maar wel een verzamelpunt van wat op diverse plaatsen beschikbaar is en de raad haalt daaruit dan de beleidsrelevante elementen.

De aanbevelingen van de MORA zijn in consensus opgesteld. Sommige teksten lijken daardoor misschien wollig en niet spitant. Toch zijn ze belangrijk, want de uitspraken van de MORA worden door alle verenigingen gedragen.

Het is belangrijk dat u dat bij het lezen van al onze adviezen in het achterhoofd houdt. Dat wil niet zeggen dat bepaalde verenigingen geen individueel standpunt hebben en niet verder willen gaan. Als wij een advies neerleggen over de beleidsnota, dan wil dat zeggen dat de 28 vertegenwoordigers die in de MORA zetelen het daarover eens zijn.

5. Aanbevelingen uit het Mobiliteitsrapport

Ik ga nu over tot de aanbevelingen. De monitoring is heel belangrijk als basis voor het beleid in de toekomst. De mobiliteitsverenigingen en de MORA dringen aan op een verdere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Er zou moeten gewerkt worden aan een integraal vervoerssysteem volgens de principes van de comodaliteit. Er moet nadruk gelegd worden op een performant investeringsbeleid voor Mobiliteit en Openbare Werken. Gelet op het feit dat de sociale partners sterk aanwezig zijn in de MORA hoeft het niet te verrassen dat we aandringen om de focus te leggen op het woon-werkverkeer. Ten slotte moet er aandacht gaan naar een duurzaam beleid dat gericht is op verkeersveiligheid en een duurzaam transportbeleid in de algemene zin van het woord.

In de beleidsnota komen twee punten sterk aan bod: de monitoring als basis van het beleid en het integraal vervoerssysteem volgens comodaliteit. Over het eerste hebben we met de minister uitgebreid kunnen debatteren. Toen we ons vijfjaarlijks rapport op 25 september 2009 presenteerden, was dat ook een van de zaken waarop ze heeft gereageerd.

6. Monitoring als basis voor het beleid

Bij de monitoring als basis van het beleid hebben we vastgesteld dat er een gebrek is aan relevante gegevens. Inzake spoorvervoer kunnen op het Vlaamse vlak bijvoorbeeld helemaal geen gegevens verzameld worden. Er is ook weinig systematiek in de gegevensverzameling. Als er al gegevens zijn, zijn ze misschien nuttig voor de operator die daarmee bezig is. Ze zijn echter te weinig nuttig voor het parlement en de regering. De minister heeft aangegeven dat het de bedoeling is om daar tijdens deze legislatuur werk van te maken.

7. Comodaliteit

Binnen de MORA heeft het maanden gekost om een definitie op te stellen over comodaliteit. Dat was geen zinloze discussie. Nu is het immers duidelijk wat daarmee bedoeld wordt. Comodaliteit betekent voor ons dat rekening wordt gehouden met vervoersken-

merken van de modus en dat niet iedere modus geschikt is voor alle goederenstromen, dat per goederenstroom moet worden gezocht naar de meest geschikte modus. Binnen die modus moet ook een keuze gemaakt worden die niet alleen rekening houdt met het economische maar ook met het ecologische, sociale en logistieke aspect. In de toekomst zullen het voornamelijk de alternatieve, duurzame modi zijn die een deel van de groei van het goederenverkeer moeten opvangen. Comodaliteit houdt voor ons ook een eerlijke beprijzing in voor alle vervoersmodi. Voor de weg betekent dit dat er al een advies is voor de vrachtwagens en voor de kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Voor de MORA is een dergelijke kilometerheffing een geschikt instrument.

Het personenvervoer moet ondersteund zijn door een goed locatiebeleid. De link met ruimtelijke ordening is al meermaals aan bod gekomen in de adviezen van de MORA. We zijn ook van mening dat het STOP-principe (eerst voorrang voor Stappers, dan Trappers, Openbaar vervoer, Privaat (auto-)vervoer) gehandhaafd moet blijven.

8. Het MORA-advies over de beleidsnota

We danken de minister van harte omdat ze ons betrokken heeft bij het opstellen van de beleidsnota 2009-2014. Volgens het decreet moeten we binnen de dertig dagen een advies verlenen. We werden er nu heel snel bij betrokken. Al in september waren er contacten tussen de minister, het kabinet en de MORA. Dat maakte het ons mogelijk de commissies goederenvervoer en personenvervoer aan het werk te zetten en nu een advies te geven waarover een consensus bestaat. Wat nu op papier staat, behandelt niet de beleidsnota in al haar details. Het geeft wel weer waarmee het middenveld bezig is. De uitgangspunten waren het Mobiliteitsrapport en het Pact 2020¹.

We zijn er de afgelopen twee jaar in geslaagd om over alles dat ons is voorgelegd een advies te geven waarover een consensus bestaat binnen de MORA.

II. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Sas van Rouvoij: De sociale partners zijn uiteraard de vakorganisaties. Wie zit daarin voor de werkgevers?

De heer Daan Schalck: Naast Voka en UNIZO, die een vertegenwoordiger hebben, zitten daar ook de mobiliteitsgerelateerde centrales in: de Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (SAV), de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA), de taxisector (GTL), de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) enzovoort. Op die manier komen ook de belangen van de taxisector en privébusdiensten in de MORA aan bod.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer Schalck, u zei dat het parlement de MORA ook om advies mag vragen. Binnen welke termijn mag of moet er dan een advies gegeven worden? Tot nu toe was er bij de MORA steeds unanimiteit over de adviezen. Biedt het decreet de mogelijkheid met een minderheidsstandpunt naar buiten te komen?

De heer Daan Schalck: We moeten binnen de 30 dagen advies geven. In het decreet staat niets over een minderheidsstandpunt. In ons eigen huishoudelijk reglement staat dat we werken met een consensus. Bij het opstellen van het huishoudelijk reglement hebben we daar heel lang bij stilgestaan. Uiteindelijk hebben alle leden, sommigen pas na lang aarzelen, beslist dat het vinden van een consensus veel waardevoller was dan het vermelden

¹ Zie: 'Verslag van de Vlaamse Regering. Pact 2020. Een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen – 20 doelstellingen' (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2059*) en 'Resolutie betreffende Vlaanderen in Actie, Doorbraken 2020 en het Pact 2020' (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2196*).

van minderheidsadviezen. Dit lijkt ons zeker waardevoller voor de Vlaamse Regering en eventueel ook voor het Vlaams Parlement. Indien we op een bepaald ogenblik met drie of vier meningen naar buiten zouden komen, zouden de leden eigenlijk beter opnieuw elk een eigen memorandum opstellen. Dit gebeurt trouwens nog steeds en dit mag ook blijven gebeuren. Dit is echter niet de manier om de beleidsmakers aan te geven hoe ver het middenveld collectief wil gaan.

Rekeningrijden vormt een mooi voorbeeld van deze stelling. De beleidsmakers weten nu waar het middenveld collectief toe in staat is. Voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton kan het rekeningrijden nu al worden ingevoerd. Voor het personenvervoer is het middenveld collectief nog niet in staat om dit in te voeren. Dit betekent niet dat een aantal leden niet zou wensen dat het rekeningrijden voor personenvervoer vandaag al op de rails zou worden gezet. Het betekent enkel dat er nog geen consensus over bestaat.

Regelmatig wordt een lid dat helemaal alleen staat de arm omgewrongen om zich bij de consensus aan te sluiten of niet langer volledig dwars te liggen. Dit is al vrij vaak gebeurd. Indien er een evenwicht tussen twee groepen is, proberen we niet het standpunt van beide groepen weer te geven.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, hoewel een consensus nuttig kan zijn, lijkt het weergeven van aparte minderheidsstandpunten me voor volksvertegenwoordigers duidelijker. Indien het standpunt omwille van de zoektocht naar een consensus zo wollig wordt dat de Mobiliteitsraad zich niet of amper nog uitspreekt, lijkt het me interessanter de verschillende standpunten van de verschillende actoren te kennen.

In feite zien we dit vaak in adviezen van de SERV. Omwille van de consensus worden die adviezen dermate vaag geformuleerd dat een beleidsmaker er niet veel mee is. De SERV past soms de formule van het verslag toe. In dat verslag worden de verschillende standpunten van de verschillende sociale partners genotuleerd. Ik vind dat vaak verrijkender dan een wollige consensus.

Gisteren is in een artikel in *De Tijd*² de noodklok geluid. Verschillende adviesorganen en de daarin vertegenwoordigde partners zouden gefrustreerd geraken. Blijkbaar zou met hun adviezen, waar lang aan wordt gezwoegd, te weinig gebeuren. De beleidsmakers pikken de elementen van hun aanbevelingen te weinig op.

Initiatieven als dit kunnen verrijkend zijn voor het parlementair debat. De maatschappelijke actoren sloven zich in de adviesorganen uit om tot goed onderbouwde aanbevelingen te komen. Ik zou niet graag zien gebeuren dat die mensen gefrustreerd geraken. Ik vraag me af of de MORA dit ook zo ervaart en, zo ja, welke aanbevelingen met betrekking tot het procedureverloop de MORA heeft om hier in de toekomst een mouw aan te passen.

De aanbevelingen moeten op de juiste plaatsen terechtkomen. We moeten natuurlijk rekening houden met de primauteit van de politiek. Tegelijkertijd moeten we maximaal gebruik kunnen maken van de ervaringen en de meningen van het middenveld.

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer de voorzitter, ik wil het nog even over het ontbreken van minderheidsstandpunten hebben. Persoonlijk vind ik een advies krachtiger indien het in consensus wordt uitgebracht. In dat geval weten we immers waar alle betrokkenen achterstaan.

De aanwezigheid van een minderheidsstandpunt zou sommigen hier op ideeën kunnen brengen. Ze zouden het minderheidsstandpunt kunnen steunen. Ik heb dat als schepen

² K. Verstraete, 'Vlaanderen verspilt geld met adviesraden. Rapporten erg kritisch over consultatie bij nieuwe wetgeving. Twaalf adviesraden onvoldoende benut', *De Tijd*, 2 december /2009, p. 9.

zelf meegemaakt. Het heeft zeker voor- en nadelen. Ik begrijp waarom de MORA een consensus wil bereiken. Gezien de enorme tegenstellingen lijkt dit me trouwens bijzonder moeilijk.

De heer Sas van Rouveroi: Mijnheer de voorzitter, ik zou me bij mevrouw Brouwers willen aansluiten. Op zich is het standpunt van de heer Martens voor een parlement vrij aantrekkelijk. De ‘dissenting opinions’ vormen de tabasco op de spaghetti. Dat is voer voor discussie. Op het einde volgt dan de ‘choc des idées’.

Ik ben echter niet overtuigd. Ik geloof meer in wat mevrouw Brouwers heeft verklaard. Indien iedereen het recht heeft een dissenting opinion naar voren te brengen, worden de leden niet langer gestimuleerd om naar een consensus te streven. Het ontstaan van een consensus is maatschappelijk bijzonder relevant. Indien ik de afweging maak, kies ik veel eerder voor het consensusmodel. We zullen in het parlement dan zelf wel zorgen voor de tabasco op de spaghetti.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, ik vrees dat ik me bij de heer Martens moet aansluiten. Het Vlaams Parlement heeft een welbepaalde functie. De argumenten van de verschillende groepen moeten hier aan bod komen. Een minderheidsstandpunt kan het debat tot een hoger niveau tillen. Ik heb de indruk dat mevrouw Brouwers en de heer van Rouveroi te sterk vanuit het standpunt van de uitvoerende macht vertrekken. De uitvoerende macht heeft er natuurlijk alle belang bij te kunnen beschikken over een standpunt dat zo duidelijk mogelijk is en waar zo veel mogelijk mensen achterstaan. Een parlement heeft echter een andere taak te vervullen.

De heer Daan Schalk: Beide modellen zijn mogelijk en hebben hun waarde. Een tussenliggend model lijkt me dan weer problematisch. Een raad als de onze heeft een specifieke debatacultuur. Iedereen heeft op voorhand een ‘mindset’. Indien alle zaken aan bod komen, krijgen we een heel ander debat. Dit vergt ook een andere vorm van voorbereiding van de teksten door het secretariaat. Indien we voor het andere model kiezen, weet iedereen op voorhand dat naar een consensus wordt gestreefd. Elk model heeft een eigen streven en een eigen vorm van debatteren.

Een vereniging die deel uitmaakt van de MORA, kan nog steeds een eigen standpunt vertolken over zaken waarover geen consensus bestaat. Ik veronderstel dat de leden van het Vlaams Parlement voldoende contacten met het middenveld hebben om de zuivere standpunten van al die verenigingen te weten te komen. De vraag is of we anders niet tweemaal hetzelfde zouden krijgen. Om die reden hebben wij een welbepaalde keuze gemaakt.

Op een bepaald ogenblik hebben we contact gehad met leden van de commissie Transport van het Europees Parlement. Dat was natuurlijk een divers gezelschap, met mensen uit allerlei partijen en met allerlei overtuigingen. Ze hadden bijna alle organisaties van het middenveld al op voorhand gezien. Na de discussie over het groenboek Stedelijke Mobiliteit binnen de MORA wisten ze eindelijk waarover we het eens waren. Dat wordt tijdens al die bilaterale contacten immers niet duidelijk. Tijdens bilaterale contacten worden niet alle agenda’s op tafel gelegd. Dat is een van de redenen waarom we voor het andere model hebben gekozen.

Beide modellen zijn bruikbaar. Wij gaan er evenwel van uit dat de leden van het Vlaams Parlement goed geplaatst zijn om zelf bilaterale contacten te onderhouden. Wat tijdens die bilaterale contacten en in de pers aan bod komt, probeert de MORA met een gezamenlijk geformuleerd standpunt te overstijgen. Dat is de meerwaarde van de MORA.

Beide manieren van aanpak zijn in feite werkbaar. In welke richting de MORA in de toekomst zal evolueren, is nog niet duidelijk. Het gaat om een bepaling in het huishoudelijk reglement. Het is niet decretaal bepaald.

Het artikel in De Tijd over de frustratie lijkt me op het verschil tussen een halfvol en een halfleeg glas te slaan. De afgelopen jaren is met bepaalde adviezen volop rekening gehouden. Met andere adviezen is gedeeltelijk of slechts weinig rekening gehouden.

De heer Martens heeft zelf naar de primauteit van de politiek verwezen. Ik heb bij de leden van de MORA nog maar weinig sporen van frustratie gevonden. Dat ligt misschien aan de jeugdige leeftijd van de MORA. Het enthousiasme is nog altijd vrij groot. Dit geldt ook voor de deelname aan de werkgroepen.

U moet bedenken dat, de werkgroepen en de plenaire vergadering samen bekeken, het toch gaat over gemiddeld drie halve dagen per maand bijeenkomen. Dat is niet gering. Niet alle mensen moeten de hele tijd aanwezig zijn, maar sommige wel. Dat ritme blijven we zonder problemen aanhouden. Dat zou niet lukken als de mensen geen resultaat zouden zien.

De heer Sas van Rouveroi: Over hoeveel medewerkers beschikt de MORA?

De heer Daan Schalck: Over zes medewerkers: een secretaris, vier inhoudelijke medewerkers en een secretariaatsfunctie. Dat zijn dus vijf mensen van niveau 1. De MORA is ook echt ingebed in de SERV. Daar is een lange politieke discussie aan voorafgegaan, maar uiteindelijk is gekozen voor die inbedding.

De heer Bart Martens: De SERV en de Minaraad brengen over een aantal thema's gezamenlijke adviezen uit. Is met betrekking tot mobiliteitsthema's ooit een poging gewaagd om dat samen met de Minaraad te doen? Als er wordt gezocht naar een consensus, is het misschien ook interessant om een consensus tussen de raden te bereiken.

De heer Daan Schalck: Tot nu toe is dat nog niet gebeurd. Wel is het al gebeurd, nog niet zo lang geleden, dat de Havencommissie en de MORA bijna hetzelfde advies hebben gegeven over de scenario's die nu worden opgebouwd voor het volgende mobiliteitsplan.

Wel proberen we, in samenspraak met het centrale niveau van de SERV, aan te duiden welke raad waarover advies zou komen geven. We hebben al een aantal maal bewust geen advies gegeven, als mobiliteit echt maar een randverschijnsel was. Dat betekent niet dat we er niet mee bezig zijn. Gisteren is bijvoorbeeld beslist om in dit stadium geen advies te geven over het geluidsactieplan. Wel wil de MORA op de hoogte worden gehouden, om wel een advies te kunnen geven op het ogenblik dat we het nuttig achten. We proberen dat wel wat af te spreken.

Een gezamenlijk advies zou kunnen, maar de Minaraad heeft als adviesraad gekozen voor een model dat nogal verschilt van dat van de MORA. In het advies van de Minaraad staan soms zeven meningen, bij ons wordt naar consensus gestreefd. We zouden dus eerst op voorhand moeten afspreken waarnaar we streven. Het is tot nu toe nog niet gebeurd, maar het is zeker niet uit te sluiten. Alleen zullen we dan aan het Vlaams Parlement moeten vragen de vergaderingen hier te mogen houden. We zijn al met 28. Met de Minaraad erbij zal dat een aanzienlijke groep worden.

III. TOELICHTING DOOR DE HEER FRANK VAN THILLO, SECRETARIS VAN DE MORA

De heer Frank Van Thillo, secretaris van de MORA: Zoals de heer Schalck al zei: een aantal dingen in de tekst liggen zeer gevoelig. Ik zal proberen in de uiteenzetting zo dicht mogelijk bij de tekst van het advies te blijven, zodat me niet kan worden verweten dat ik buiten de lijntjes kleur.

1. Algemene beschouwingen

We hebben getracht zo veel mogelijk de structuur van de beleidsnota te volgen. Dat is niet echt gelukt. U zult hebben gemerkt dat ook de minister tijdens de uiteenzetting een andere structuur heeft gebruikt dan in haar beleidsnota. Wel hebben we getracht de grote lijnen terug te vinden. De grote lijn is uiteraard de doelstelling om het duurzaam mobiliteitsbeleid uit te voeren. De structuur van de beleidsnota doorkruist soms enigszins haar eigen uitgangspunt. Er is het nastreven van efficiëntie, integraliteit en comodaliteit. We staan volledig achter de doelstelling en de uitgangspunten. Over de manier waarop de nota is opgebouwd – het gesprek met de minister leek voornamelijk aan te geven dat het veeleer ging over die opbouw dan over inhoudelijke verschillen – waren er wel een aantal afwijkende visies in onze raad.

Vertrekken we vanuit de invalshoek van de mens om de mobiliteit te bekijken, dan komen we veeleer tot de vijf doelstellingen die uiteindelijk toch in het Mobiliteitsdecreet zijn opgenomen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, verkeersleefbaarheid en milieu. Vanuit die visie komen we tot een meer concrete invulling van het mobiliteitskader. Dat is de kritische noot van de MORA bij de algemene beschouwing.

Als we de uitgangspunten en doelstellingen voorts opbouwen volgens een langetermijnstramien, krijgen we eigenlijk de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsplan, dat nu in volle ontwikkeling is. De MORA vindt dat de beleidsnota een kans heeft gemist om die continuïteit, die langetermijnvisie, in het beleid te verankeren.

Als we het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen als uitgangspunt willen nemen, dan is het van het grootste belang dat ook het middenveld daarbij wordt betrokken. In de uiteenzetting van de minister³ is dat heel duidelijk naar voren gekomen, maar iets minder in de geschreven versie. Ook in het kader van het beter bestuurlijk beleid (BBB) zou de Strategische Adviesraad vooral bij het opstellen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen moeten worden betrokken. Ik verwijs naar het advies dat we enkele maanden geleden hebben kunnen geven. De MORA heeft daarin een vrij grote ongerustheid geuit over de werkwijze en de timing waarmee nu wordt gewerkt aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De adviezen die de MORA heeft moeten geven, gingen over louter technische dingen, en eigenlijk niet over de mobiliteitselementen die op stapel staan.

Eigenlijk zit er onvoldoende evenwicht in de maatregelen. Ik vermeld geen concrete voorbeelden, maar uiteraard zijn die uitgebreid aan bod gekomen in de debatten. Sommige operationele doelstellingen zijn meer uitgewerkt dan andere. Voor bijvoorbeeld logistiek en goederenvervoer zijn heel verregaande operationele doelstellingen naar voren geschoven, terwijl wat het personenvervoer betreft, een aantal dingen concreter kunnen.

De minister stelt uit te gaan van een nieuwe visie, van de software en de hardware². Toch vindt de MORA regelmatig een scheiding tussen infrastructuur en mobiliteit waarover in het debat met de minister is gebleken dat sommige softwaremaatregelen bij de hardware thuishoren. Als men voor een bepaalde indeling van een nota kiest, zit men daar natuurlijk aan vast. De MORA meent dat er een iets meer integrale visie kan zijn.

³ Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/6.

Dan is er ten slotte de doorwerking van de MORA-adviezen. Ik wil even terugkomen op het artikel in De Tijd dat daarnet werd aangehaald. Een studie van het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen stelt dat de doorwerking nog een van de zwakke punten is van de strategische adviesraden. Daarom betreurt de MORA dat dit niet mee in de beleidsnota wordt opgenomen, niet omdat we zo graag over het hoofd worden gegaaid, maar omdat het in het kader van BBB belangrijk is aan te geven over een iets langere termijn welke richting er met de adviezen van het maatschappelijk middenveld zal worden uitgegaan. Er zijn hier al een aantal uitgebrachte adviezen aan bod gekomen, over de kilometerheffing, over lange en zware vrachtwagens. We vragen ons af wat de beleidsmakers daar de komende jaren mee zullen doen.

De heer Sas van Rouveroi: Het woord ‘doorwerken’ lijkt me camouflerend taalgebruik. Wat bedoelen jullie daarmee?

De heer Frank Van Thillo: De twaalf strategische adviesraden zijn opgericht in het kader van BBB. Uit het schema blijkt dat we een functie hebben gekregen tussen de minister en de administratie. Dat is heel doelbewust gebeurd. Zo kunnen we met het middenveld in alle transparantie een aantal reflecties maken. Die doorwerking gaat in twee richtingen. Enerzijds gaat die in de richting van de minister. Wat nemen de minister en het parlement mee in overweging bij het wetgevend werk? Anderzijds is er de vraag of de intenties van de wetgever of de uitvoerende macht doorstromen naar de ledenorganisaties. Dat is minstens even belangrijk. Het is belangrijk dat de doelstellingen van een beleid doordringen tot de basis van onze organisaties, om tot een goed beleid te komen. Dat bedoel ik met doorwerking. Het primaat van de politiek blijft dus ook bij ‘doorwerking’ overeind. Het decreet op de strategische adviesraden geeft ons een duidelijke taak, ook inzake BBB.

2. Conformiteit met de richtlijnen van de Vlaamse Regering

Wij hebben de beleidsnota gelegd naast de richtlijnen die de Vlaamse Regering aan haar eigen ministers heeft gegeven. Zo kunnen we zien of de minister van Mobiliteit en Openbare Werken er rekening mee heeft gehouden. Zo zien wij een beperkte budgettaire en cijfermatige onderbouwing. We zien ook dat voor veel projecten een duidelijke tijdshorizon ontbreekt. Er worden wel tijdsindicaties gegeven. Wij hebben er alle begrip voor dat er zaken zijn voor de beleidsnota en zaken voor de beleidsbrief.

Dan is er ook nog het ‘smart’ formuleren van de doelstellingen. Uit de uiteenzetting van de minister kunnen wij afleiden dat zij heel veel belang hecht aan monitoring. Maar monitoring kan natuurlijk maar als je je doelstelling slim, gekwantificeerd, realistisch en transparant geformuleerd hebt. Dat is in deze beleidsnota op veel plaatsen niet gebeurd. De link met het Europese beleid wordt niet systematisch gelegd. Hier en daar wordt ernaar verwezen, bijvoorbeeld voor dossiers zoals de kilometerheffing, die een zware Europese invloed zal ondergaan, of het goederenvervoer, waar een actieprogramma is en waar het witboek zal worden geëvalueerd. Een beleidsnota kan daar volgens ons best wat meer aandacht aan besteden.

3. Kwaliteitsvol, volledig (kosten-)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoersaanbod

We proberen de titels uit de beleidsnota te behouden, in dezelfde volgorde, om een zo begrijpelijk mogelijk advies te kunnen formuleren. Zo komen we bij het kwaliteitsvolle, kostenefficiënte en geïntegreerde openbaarvervoersaanbod. De MORA merkt dat minister Crevits een zeer ambitieus efficiencyplan naar voren schuift en besparingen aankondigt, maar tegelijkertijd een aantal uitgangspunten zoals kwaliteit en aanbod behoudt. Dat is uiteraard een zeer moeilijke evenwichtsoefening. Wij hebben in de MORA al een eerste test over basismobiliteit gedaan. De consensus is dat je in een andere uitvoering naar efficiëntie kunt zoeken. De minister had het daarnet al over het efficiënter bedienen van stelplaatsen. Daarin kan veel winst worden behaald, en de MORA is daar dan ook

voorzitter van. Er bestaan op het terrein voorbeelden waar men quick wins zou kunnen realiseren. Aan de andere kant zegt de MORA dat de uitgangspunten van het decreet op het personenvervoer behouden moeten blijven.

De MORA mist een houding ten aanzien van proactief mobiliteitsmanagement. De Lijn heeft in haar beheerscontract de rol van vervoersmanager gekregen. Dat wordt voornamelijk door de sociale partners in de MORA als onvoldoende aangevoeld.

Een laatste facet, dat minister Crevits in haar uiteenzetting zeer prominent heeft aangegeven, is dat van de stationsomgevingen als multimodaal knooppunt. Wij onderstrepen dat daar het voor- en natransport een cruciale factor zal zijn voor de ondersteuning van het beleid. U hoorde daarnet de samenstelling: vooral de taxi-sector en de sector van het collectieve vervoer stellen uitdrukkelijk dat er nog heel veel mogelijkheden moeten worden verwezenlijkt.

4. Beperking van de impact op mens en milieu

De minister geeft zeer terecht aan – en meer terecht in haar uiteenzetting dan in de beleidsnota – dat de mobiliteit voor milieu-uitdagingen staat. De sector heeft daar al veel inspanningen geleverd. De vooruitgang is er vooral gelieerd aan voertuigtechnologische maatregelen. Maar je moet meer inspanningen leveren om alle uitdagingen op te lossen. De ‘sense of urgency’ voor het domein was binnen de MORA aanwezig. Men kan zich dan de vraag stellen waarom een nota van Mobiliteit geen actieplannen met betrekking tot fijn stof of het klimaatbeleidsplan moet bevatten, opdat de doelstellingen van de transportsector zouden kunnen worden gerealiseerd.

Voor wat het Masterplan Groen Vervoer betreft, zullen de inspanningen die zullen moeten worden geleverd bovenop het Europese milieubeleid moeten komen. De Europese maatregelen zijn vooral gericht op voertuigtechnologie. Daarop is het Masterplan Groen Vervoer een goed antwoord. We zijn blij dat er een masterplan is. De collectieve verantwoordelijkheid hebben we opgenomen in ons advies aan de Vlaamse minister van Milieu en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. We vinden dat de maatregelen alle modi moeten betreffen, niet alleen het wegvervoer. Het moet niet enkel gaan over vervoer-technische maatregelen, ook maatregelen in verband met mobiliteitsbeheersing en dergelijke moeten mee in dat Masterplan Groen Vervoer kunnen worden opgenomen.

5. Verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen

Ook verkeersveiligheid staat heel hoog op de agenda, zowel in de nota als in de toelichting. De MORA is zeer blij dat er een plan of structuur wordt uitgezet waaraan het beleid van de minister kan worden getoetst. Dat is ook voor het maatschappelijke middenveld zeer belangrijk. We zijn blij dat er rekening wordt gehouden met de engagementen van het Verkeersveiligheidsplan. Maar we zien, ondanks al het goede nieuws, op de grafieken⁴ een trend die misschien niet verontrustend maar dan toch ook niet helemaal positief is. We hebben het aantal ‘doden dertig dagen’ lineair uitgezet op de laatste tien jaar en op de laatste vijf jaar. We zien dat de doelstellingen van Pact 2020 waarschijnlijk zullen worden gehaald. Verontrustender is de trendanalyse met betrekking tot de zwaargewonden in Vlaanderen. Er is nog altijd vooruitgang, maar de laatste vier, vijf jaren tonen aan dat die vooruitgang afremt. Daaruit blijkt dat de doelstelling van Pact 2020 helemaal niet wordt gehaald.

De heer Sas van Rouveroi: Wat betekent ‘doden dertig dagen’?

De heer Frank Van Thillo: Dat zijn mensen die binnen de dertig dagen na het ongeluk overlijden. Dat is een belangrijk discussiepunt. De verkeersveiligheidsbarometer van de

⁴ Zie bijlage 1.

federale minister houdt geen rekening met mensen die in ziekenhuizen sterven. Het is geen echt academische discussie, want dit wordt vaak gebruikt om te zien hoe snel een beleid evolueert.

De heer Filip Watteeuw: De verkeersbarometer houdt rekening met doden die onmiddellijk vallen?

De heer Frank Van Thillo: De verkeersbarometer is eigenlijk een enquête bij de lokale politiediensten en parketten. De cijfers van het NIS (Nationaal Instituut voor de Statistiek) van de FOD Economie zijn statistieken die ook gegevens meenemen van ziekenhuizen, parketten en dergelijke. Dat geeft een veel vollediger beeld. Die cijfers komen veel later. Maar we willen het debat met voorlopige cijfers vermijden. De cijfers van vorige week lopen parallel met de verkeersbarometer. Het is een goed instrument om kort op de bal te spelen. Maar aan de finish moet je natuurlijk rekening houden met de reële cijfers.

De MORA stelt vast dat er een instrument moet zijn dat het beleid kan sturen. Daarom dringen wij aan op beleidsondersteunende indicatoren. Daarmee bedoelen we het systematisch meten van bijvoorbeeld snelheidsovertredingen, alcoholmisbruik of gordeldracht. Zo kunnen we die indicatoren op korte termijn inbrengen in het beleid, zodat we de middelen gericht en efficiënter kunnen inzetten en kort op de bal spelen. Je moet de middelen soms kunnen aanpassen aan de werkelijke realisatie van de verkeersveiligheid.

6. Woon-werkverkeer duurzamer maken

De helft van onze leden zijn sociale partners en voor hen weegt het woon-werkverkeer zwaar door. De minister heeft gekozen voor een horizontale aanpak van het woon-werkverkeer. De MORA plaatst daar vraagtekens bij. In de vorige legislatuur is een Pendelplan en een Pendelfonds naar voren geschoven. Naast die horizontale aanpak is een overkoepelende aanpak en visie nodig om het woon-werkverkeer duurzamer te maken, en vooral, om het doel van veertig percent alternatieve modi te realiseren.

De MORA is veeleer van oordeel dat er te weinig wordt ingezet op mobiliteitsbeheersing en -management. Dat is een gevoelige discussie, want mobiliteitsmanagement komt in feite neer op bedrijfsvervoerplannen, en dat debat is onder de sociale partners nooit beslecht.

De minister wil het Pendelfonds meer oriënteren naar innovatievere projecten, wat wordt toegejuicht. Over de belangrijke rol voor De Lijn vinden we echter niets terug. In het beheerscontract moet daarvoor aandacht worden opgebracht, zodat op een proactieve manier naar bedrijven kan worden gestapt.

De maatregelen voor de doorstroming naar het openbaar vervoer zullen geëvalueerd worden. De MORA is daar niet tegen, maar wijst op het belang van blijvende investeringen. In het Mobiliteitsrapport zijn de congestiegebieden aangeduid: Brussel en Antwerpen. De MORA stelt voor om de inspanningen toe te spitsen op die gebieden

De heer Sas van Rouveroi: Inzake het woon-werkverkeer zegt u niets over de NMBS?

De heer Frank Van Thillo: De MORA juicht een Vlaamse spoorstrategie toe. Ik kom er nog op terug.

7. Innovatie in logistieke ketens

In de MORA is een grote consensus om Vlaanderen uit te bouwen als logistieke regio op basis van duurzame logistiek. Innovatie vereist niet enkel goede samenwerking met economie, wetenschap en innovatie, maar ook met ruimtelijke ordening.

Wat de steunpunten, innovatieprojecten en competentiepolen betreft, vraagt de MORA om daarbij de stakeholders te betrekken. Er zijn er telkens een aantal bij betrokken, maar niet allemaal. Zo is het belangrijk dat betreffende havenarbeid de sociale partners worden betrokken. Verder is er nood aan transparantie tegenover de wetgever en het middenveld.

8. Mobiliteit tegen de juiste prijs

De MORA is een beetje verontrust dat inzake mobiliteit tegen de juiste prijs geen maatschappelijk gedragen eindbeeld wordt voorgesteld. Zonder eindbeeld kan men niet werken aan een draagvlak. Vorig jaar heeft de MORA stringente voorwaarden aan het goederenvervoer verbonden, maar daarover is in de beleidsnota niets terug te vinden. Dat is op zich geen probleem, maar hoe zal men daarover communiceren? In de sector heerst grote ongerustheid over de tarieven. Goede communicatie is nodig vooraleer ter zake definitieve beslissingen worden genomen.

Er is geen draagvlak voor een kilometerheffing op het personenvervoer. Het proefproject wordt erg argwanend bekeken omdat de krijtlijnen ervan niet erg duidelijk in de beleidsnota staan. De MORA is van oordeel dat men de kans niet mag missen om elementen inzake sociale randvoorwaarden en kosten voor de gebruikers aan te reiken die het debat ter bevordering van het maatschappelijk draagvlak kunnen stofferen.

Er is grote unanimiteit over de herziening van de autofiscaliteit op basis van milieukeurmerken.

9. Een kwalitatief beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen

Over het beleidsproces over infrastructuurinvesteringen is een jaar geleden zeer uitgebreid gediscussieerd in de commissie Goederenvervoer. We hebben een oplijsting gemaakt wat de gemiddelde uitvoeringstermijn is van die projecten sinds het Mobiliteitsplan Vlaanderen 1999⁵. We komen dan aan twaalf jaar. We hebben gepleit voor een performant beleidsproces. Ook de SERV heeft dat al gevraagd. We pleiten voor een voldoende maatschappelijke en economische onderbouwing. Dat wil niet zeggen dat men voor alles een nieuwe adviesprocedure moet uitvinden, wel dat men met die elementen rekening moet houden, ze in de besluitvorming moet opnemen en ze objectief moet voorleggen aan een maatschappelijk panel.

Volgende elementen zijn het inzetten op de kwaliteit van het proces en aandacht voor een kwalitatieve uitvoering. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet ook het toetsingskader worden voor alle infrastructuurwerken over de modi heen. De integrale benadering die in het begin van de beleidsnota naar voren wordt geschoven, gaat daar nauwelijks op in.

De objectivering van de keuzes moet gebeuren op basis van de sociaaleconomische elementen, transparant over de vervoersmodi heen. In de beleidsnota wordt gesproken over het maximaal onderhoud van de waterwegen en de aanleg daarvan. Op dat vlak moet men op een transparante manier keuzes maken over de aflijning van de keuze en de randvoorwaarden. Beleidsdomeinen waarmee rekening is gehouden, zoals Milieu, Ruimtelijke Ordening, zouden eigenlijk ingebracht moeten worden in het maatschappelijk debat.

De commissie Goederenvervoer heeft hard gewerkt inzake de missing links en de verwachting dat men tijdens de vorige legislatuur één derde van die links zou wegwerken. In ons rapport hadden we gevraagd om dat aandeel in deze legislatuur op twee derde te brengen. We waren dan ook wat teleurgesteld over wat er in de beleidsnota van de minister stond. We dringen erop aan dat men op dat vlak wat meer ambitie betoont. Ook willen we dat

⁵ Zie bijlage.

wordt aangegeven hoe en wanneer keuzes worden gemaakt voor mobiliteitsprojecten.

We zijn het volledig eens met wat de minister opneemt in de beleidsnota inzake de complementariteit. Initiatieven van De Lijn en het investeringsprogramma van de NMBS moeten op elkaar worden afgestemd. De MORA was zeer tevreden over het naar voren schuiven van een Vlaamse spoorstrategie. Met die strategie moet men dan wel wegen op de beslissingen van de NMBS. Het mag niet alleen om goederen of infrastructuur gaan, maar ook om het reizigersaanbod.

10. Bereikbaarheid van economische poorten

Over de bereikbaarheid van de economische poorten zal ik twee cijfers geven: de prognoses voor de periode 2005-2030 tonen een toename van het goederenverkeer met zestig percent en van het personenvervoer met dertig percent. Er is een toename van het vervoer, een status quo van de infrastructuur, geen wijziging in de modal split.

Een paar maanden geleden heeft de MORA zich gebogen over het principe van de comodaliteit, een principe dat voortkomt uit de evaluatie van het witboek in Europa. Vroeger werd alles ingezet op modal shift. Nu wordt de comodaliteit als oplossing naar voren geschoven. De voorzitter heeft daarnet al aangegeven hoe belangrijk een goede definitie is. De bedoeling is dat met comodaliteit gekozen wordt voor de meest optimale vervoersmodus per goederenstroom. Dat betekent dus niet dat er aan alle stations parkeerplaatsen moeten zijn voor mensen die op twee kilometer van het station wonen. Men moet ervoor zorgen dat de mensen die de wagen nodig hebben gemakkelijk naar het station kunnen gaan, maar dat er ook voldoende faciliteiten zijn voor fietsers, voetgangers enzovoort.

De MORA heeft de beleidsnota op de uitgangspunten getoetst. Wat de integrale visie betreft, willen we toch nog aangeven dat op het vlak van de havenontwikkeling absoluut rekening moet worden gehouden met de consequentie van de hinterlandmobiliteit. In de beleidsnota focust men op de nieuwe stromen, terwijl het clusteren ook op de bestaande stromen geënt moet worden. Ook op dat vlak moet er gezorgd worden voor efficiëntie. De inschatting van de MORA is dat er maar ruimte zal zijn voor twee à drie echte extended gateways.

IV. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer Van Thillo, als er sprake is van besparingen bij De Lijn stelt de MORA dat de evenwichtsoefening zeer moeilijk zal zijn. Daar wordt echter niet verder op ingegaan. Kunt u daar wat meer uitleg over geven?

Een van de laatste slides ging over de stijging van het verkeer. Uit het betoog heb ik kunnen opmaken dat sterk werd gediscussieerd om de aangroei te beheersen. Werd ook gediscussieerd over een manier om die aangroei af te remmen en om te buigen?

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Van Thillo, u stelt dat de besparing bij De Lijn een moeilijke evenwichtsoefening zal zijn. Een andere uitvoering kan, maar de uitgangspunten moeten blijven. Heeft de MORA ook positieve manieren naar voren gebracht om te komen tot een structurele verbetering van die modal shift? U stelt dat we moeten gaan naar 60 percent autoverkeer en 40 percent alternatieve modi. Dat gaat dan ook over binnenvaart, openbaar vervoer via de NMBS en De Lijn. Wat het personenvervoer betreft, halen we nu 10,5 of 11,5 percent. De sprong naar veertig percent op tien à elf jaar tijd voor personenvervoer lijkt me dan ook nogal groot.

U stelt dat men niet mag raken aan de uitgangspunten van de basismobiliteit. Hoe gaat men het dan wel doen? Wij vinden dat er veel meer naar die basismobiliteit moet worden gekeken. Eigenlijk zou het systeem van netmanagement niet als complementair, maar als

vervangend moeten worden gezien voor de basismobiliteit; het systeem moet veel vraaggerichter worden. Uiteraard is dat een debat dat we moeten voeren met de minister en niet met de MORA. Heeft de MORA ook een positieve input gegeven, waarbij wordt aangegeven hoe men, zonder te raken aan de uitgangspunten van de basismobiliteit, toch kan komen tot een modal shift in een verhouding van 60/40? De Vlaamse Regering zal de strategische beslissingen moeten nemen.

Ik heb eigenlijk niets over de luchthavens teruggevonden. Als we het over mobiliteit hebben, ligt het zwaartepunt natuurlijk bij De Lijn, bij de NMBS, bij de binnenvaart en bij het persoonlijk autogebruik. Ik vraag me echter af of de luchthavens tijdens de besprekingen met het middenveld ook aan bod zijn gekomen.

De heer Sas van Rouveroi: Daarnet is hier een slide over de lange doorlooptijd van de infrastructuurprojecten getoond. Die doorlooptijd bedraagt meestal langer dan tien jaar. Ik vind die slide niet terug in het rapport. Hoewel ik dicht bij het scherm zat, heb ik hem daarnet ook niet helemaal kunnen lezen.

De heer Daan Schalk: Die slide komt uit de paper. Hij staat ook op onze website.

De heer Sas van Rouveroi: Dan zal ik hem daar downloaden.

De voorzitter: We zullen die slide in het verslag opnemen⁶.

De heer Sas van Rouveroi: De vorige Vlaamse Regering heeft 27 missing links geselecteerd. Voor zover ik weet, zijn er daarvan twee gerealiseerd. Het ambitieniveau was echter een derde van alle missing links te realiseren. De huidige Vlaamse Regering wil hieraan voortwerken. Ik neem aan dat ze zich op het resterende saldo baseert. Er zijn nog 25 missing links over. Een deel van de projecten loopt al. Zijn er eigenlijk al nieuwe missing links toegevoegd?

De heer Frank Van Thillo: In de beleidsnota is hier in elk geval geen sprake van.

De heer Sas van Rouveroi: We werken dus nog steeds met de missing links van 2001. Van de 25 resterende missing links zou de Vlaamse Regering twee derde willen realiseren. Klopt die berekening?

De heer Daan Schalk: Het streefdoel van de Vlaamse Regering is twee derde van de 27 oorspronkelijke missing links.

De heer Sas van Rouveroi: Dat betekent dat er nog zestien moeten komen. Momenteel wordt het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen voorbereid. Ik ga ervan uit dat in die nieuwe versie nieuwe missing links zullen worden opgesomd. Er komen er dus nog bij. Er zal nog flink moeten worden gewerkt.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik heb twee elementen van het advies, met name de beheersing van de mobiliteitsvraag op pagina 6 en de trendbreuk op pagina 10 met stip aangeduid. Dit lijken me immers fundamentele punten van kritiek.

Volgens de MORA wordt de mens niet als invalshoek gebruikt. Dat belet ons niet bij de verdere uitwerking van het beleid een aanzet te geven om in een toereikend mobiliteitsaanbod te voorzien. Tegelijkertijd moet ook in de beheersing van de mobiliteitsvraag worden geïnvesteerd. Dat wordt een knelpunt.

⁶ Zie bijlage 1.

De minister wil haar hele beleid in overeenstemming met de milieudoelstellingen van het Pact 2020 brengen. Deze transitie vereist een trendbreuk. Volgens de MORA, die zich kritisch opstelt, zullen de in de beleidsnota opgesomde maatregelen niet volstaan om de doelstellingen van het Pact 2020 te halen. Dit baart me toch wat zorgen.

Ik vraag me af hoe politici de mobiliteitsvraag kunnen beheersen. De nota van de minister lijkt me allesomvattend, maar volgens de MORA gebeurt er toch te weinig. Er is nood aan een trendbreuk. Volgens mij is daar al sprake van. Misschien gaat dit nog niet ver genoeg. In elk geval bevat de beleidsnota al vernieuwingen en andere elementen die de goede richting uitgaan. Ik vraag me af hoe de MORA die trendbreuk eigenlijk ziet. Eigenlijk zou ik wel eens een advies van de MORA over die twee punten willen zien. Hoe wil de MORA de mobiliteitsvraag beheersen? Hoe kunnen we die trendbreuk realiseren? Een in consensus tot stand gekomen advies van de MORA over deze twee punten zou me alvast bijzonder interesseren. Dit advies mag gerust na de bespreking van de beleidsnota komen.

Ik vind dit in elk geval twee fundamentele punten in het advies van de MORA. Indien de MORA gelijk heeft, zitten we met een groot probleem. Ik wil daar, samen met hen, verder over nadenken.

De heer Bart Martens: Ik zou de vertegenwoordigers van de MORA willen bedanken voor hun heldere toelichting.

Mijn eerste vraag sluit aan bij een punt dat mevrouw Brouwers ook naar voren heeft gebracht, namelijk de beheersing van de mobiliteitsvraag. Ik merk dat de MORA met betrekking tot het duurzaam woon-werkverkeer op zijn honger blijft. Ik heb echter nergens iets gelezen over het instrument van de bedrijfsvervoersplannen of bedrijfszonevervoersplannen.

Federaal staatssecretaris Etienne Schouppe heeft onlangs nog een lans voor deze plannen gebroken. Hij heeft de Gewesten opgeroepen hier werk van te maken. Ik vraag me dan ook af of binnen de MORA een consensus bestaat over de manier waarop dit instrument naar waarde moet worden geschat. Moet dit volgens de MORA als een onderdeel van het instrumentarium ter beheersing van de mobiliteitsvraag in het beleid worden verankerd?

Mijn tweede vraag betreft de duurzame logistiek. Ik heb gelezen dat de MORA voorstander van duurzame logistiek is. Hiermee trapt de MORA natuurlijk een open deur in. We zijn allemaal voor de clustering en de bundeling van vervoersstromen. We willen allemaal voldoende kritisch volume aanbieden om het mogelijk te maken om voor de vervoersstromen naar de verschillende bestemmingen in het achterland rendabele spoor- en binnenvaartshuttles in te leggen.

De vraag is welke bijkomende stappen we moeten zetten om te voorkomen dat de aangelegde transportzones zich met de klassieke transportoverslag- en transportopslagactiviteiten zullen vullen. Op die manier zou immers weinig waarde worden toegevoegd. Ik stel me hier vragen bij. Hoe kunnen we die ontwikkeling met het bestaande instrumentarium sturen? Heeft de MORA concrete ideeën over de wijze waarop die duurzame logistiek verder kan worden uitgewerkt en vormgegeven?

Mijn derde vraag betreft de missing links. Tijdens de vorige legislatuur heeft de toenmalige bevoegde minister de publiek-private samenwerking (pps) benadrukt. De pps is een handig instrument om Vlaanderen schuldenvrij te houden. De schulden zijn immers niet in onze eigen begroting terug te vinden. Ze zitten allemaal bij Lijninvest, Via-Invest en dergelijke.

De inzet van pps-constructies heeft in mijn ogen echter niet tot een versnelde realisatie van de missing links geleid. Bovendien heeft het Rekenhof een aantal kritische bemerkingen bij dit instrument gemaakt. Heeft de MORA dit instrument voor de uitvoering van infrastructuurwerken al eens tegen het licht gehouden? Heeft de MORA in dit verband al een specifiek standpunt ingenomen?

Mijn laatste vraag betreft de discussie over de lange doorlooptijd van de infrastructuurwerken. De MORA pleit voor voldoende maatschappelijk-economische onderbouwing. Betekent dit dat de MORA pleit voor een wettelijk verankerd instrument om een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken? In Nederland ligt dit al wettelijk vast. In Vlaanderen wordt dit soms wel en soms niet toegepast. Eigenlijk gebeurt dit zonder enige wettelijke onderbouw. Met het Mobiliteitsdecreet hebben we nu het wettelijke instrument van het mobiliteitseffectenrapport (mober). We hebben de wettelijke onderbouw voor de milieueffectrapportage. We hebben echter eigenlijk nergens een wettelijke onderbouw voor het instrument van een maatschappelijke kosten-batenanalyse, hoewel daar ook wel wat voor te zeggen is, opdat minstens de kwaliteit van dat instrument zou worden gewaarborgd. Is de MORA ook een voorstander van die wettelijke verankering van dat instrument? Hebben de leden van de MORA daar concrete ideeën over? Of vinden ze dat dit sui generis moet worden toegepast, als het zich aandient, en zijn ze geen voorstanders van een concrete decretale onderbouw daarvoor?

De heer Dirk de Kort: Is er in het advies van de MORA ook iets opgenomen over pijpleidingen, in het kader van de hele vervoersketen? Dat is immers ook van belang, zeker bij de havens.

Ik was wat verbaasd dat de kilometerheffing en het rekeningrijden enkel zouden worden toegepast op de autosnelwegen. Ik denk dat dit dan immers een groot probleem zal vormen voor het onderliggende wegennet. Kunt u het advies ter zake wat meer toelichten?

V. ANTWOORDEN VAN DE SPREKERS

De heer Daan Schalck: Het gevaar bestaat dat we niet op alle vragen van de leden kunnen antwoorden. Over de meeste zaken die hier worden aangebracht, heeft de MORA nog geen advies gegeven. Ik zal me dus ook niet wagen aan persoonlijke standpunten. Ik moet spreken namens de 28 partners, of niet spreken. Zeker vandaag mag ik zeker geen ideeën lanceren waarvan ik niet weet of die 28 partners daar achter staan.

Heel veel zaken die in de beleidsnota staan, zullen later gefaseerd nog voor advies worden voorgelegd in de uitvoering. Dan zal ook wel blijken in welke mate er nog een consensus is over de uitvoering, in welke mate we het daarmee eens zijn. Als wordt gevraagd hoe wij dat zouden doen, kunnen wij daar niet op antwoorden. Dat is natuurlijk het comfortabele aan de positie van een adviesraad. Wij wachten tot er vragen van de beleidsmakers komen. Zij stellen dat ze iets op een bepaalde manier zouden doen, en dan mogen wij een advies geven over de vraag of de manier waarop ze dat zullen doen, de goede is. Daardoor is er natuurlijk consensus mogelijk. Als we met eigen oplossingen moeten komen, zullen die er niet of nauwelijks komen voor de meeste van die onderwerpen, vrees ik, tenzij voor een beperkt aantal. Dat is ons comfort. Dat geef ik toe.

Ik ga in op de vraag waarom we, als het over De Lijn gaat, die moeilijke evenwichtsoefening naar voren schuiven. We onderschrijven dat er in tijden van financiële schaarste zal moeten worden bespaard op alle domeinen, en dus ongetwijfeld ook bij De Lijn. Anderzijds schuift de MORA als ambitieniveau voor deze Vlaamse Regering naar voren dat minstens het kader van de basismobiliteit als principe behouden blijft. Dan gaat het niet over alle uitvoeringsbesluiten. Daar hebben we zeer lang over gediscussieerd. Ook zeggen

we dat De Lijn een veel grotere rol moet spelen bij het woon-werkverkeer. We begrijpen welke moeilijke opdracht we daarmee geven aan de Vlaamse Regering. We vragen de regering niet alles van die basismobiliteit weg te gooien. Als principe is die immers wel oké. Wel moet De Lijn veel meer wegen op het woon-werkverkeer, en we aanvaarden dat er binnen dat domein moet worden bespaard. Dat is gemakkelijk gezegd, maar we begrijpen dat dit een heel moeilijke evenwichtsoefening tussen die drie elementen is. Dat kan een aanzet van antwoord zijn op dat vlak.

Heel veel van de adviezen die we geven, bevatten ook geen eigen voorstellen en geen verdere oplossing dan wat we tot op vandaag zeggen in die twintig pagina's van het advies op die nota.

Wat de luchthavens betreft, staat wel vermeld dat Zaventem voort moet worden uitgebouwd als poort. Over de regionale luchthavens zegt het MORA-advies echter niets. Dat betekent niet dat we daar niet ooit een standpunt over kunnen innemen, als er iets meer zou worden uitgewerkt over die luchthavens of het Vlaams Parlement gebruik zou maken van zijn recht om ons adviezen te vragen. Dan kunnen er op bepaalde punten wel adviezen worden geformuleerd.

Mevrouw Annick De Ridder: Die regionale luchthavens zijn nu wel heel actueel, ook met die luchthavenexploitatie maatschappij-luchthavensontwikkelingsmaatschappijstructuur (LEM-LOM-structuur). Dat kan nauwelijks actueler zijn.

De heer Daan Schalck: Dat staat er niet in. Dat zegt ook wel iets. Uiteraard is de beleidsnota uitgebreider, maar als we in een adviesnota van twintig bladzijden een aantal onderwerpen niet behandelen, betekent dit dat ze niet door heel veel partners van de MORA naar voren werden geschoven als iets waarover wij per se een diepgaand advies moeten geven.

Wat wel in dat advies staat, geeft wel enigszins aan wat de prioriteiten zijn. Die zijn voldoende ruim gedragen. Minstens een aantal partners hebben die naar voren gebracht, zodat de discussie daarover werd gevoerd en ze een plaats in het advies hebben gekregen.

Mevrouw Annick De Ridder: Is er altijd een interpretatie? Of kan het dat de MORA soms dingen niet aanraakt omdat de raad het volledig eens is met het beleid van de minister? Is het zo dat de MORA enkel de knelpunten naar voren wil brengen, punten waarover de raad een afwijkende mening heeft of waarvoor hij wil waarschuwen? U doet wel een zware uitspraak als u stelt dat de MORA de lokale luchthavens niet belangrijk vindt. Ik kan daar alleen akte van nemen.

De heer Daan Schalck: Ik zeg dat niet. Binnen de SERV is er ook een Vlaamse Luchtvaartcommissie. Ons lijkt het dan ook logisch dat veeleer die dan advies geeft over die aspecten en dat wij opmerken dat Zaventem zo belangrijk is voor de totaal mobiliteit dat we het daar even over willen hebben. Zo zal de luchthaven van Oostende volgens ons niet meteen zo'n impact hebben op de totaal mobiliteit in Vlaanderen dat we dat in ons advies moeten opnemen. Die lijn hebben we toe nu aangehouden bij al onze adviezen.

We stuiten daarmee natuurlijk ook op onze beperkingen. We geven geen adviezen over individuele infrastructuurprojecten of -plannen, tenzij ze zo cruciaal zijn dat ze ingrijpen op het hele strategische mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. We zullen proberen die lijn de komende jaren aan te houden. De MORA gaat geen advies geven over alle individuele infrastructuurprojecten. Niet alleen kunnen we dat werkvolume niet aan, we willen ook geen soort regionale toets laten binnensluipen binnen de MORA. Dat is ook een aan-

dachtspunt voor ons. We moeten vermijden dat de Limburgse visie op infrastructuurprojecten te veel naar boven zou komen tegenover de West-Vlaamse, of de Antwerpse tegenover de Gentse. We hoeden ons daarvoor, ook in de toekomst.

De heer Frank Van Thillo: Drie vierde van onze leden zetelen ook wel op een of andere manier in de Vlaamse Luchthavencommissie. Er is overleg geweest. Wij hebben elementen overgenomen uit het advies van die Vlaamse Luchthavencommissie, dat naar alle betrokken ministers is gestuurd. We vonden dat we dat eigenlijk het best konden vertalen door te zeggen: zet in op uw economische en logistieke poorten. De luchthaven van Zaventem hoort daarbij. Hetzelfde overleg is er ook met de Vlaamse Havencommissie.

Het was dus efficiënt om de MORA te integreren in de SERV, en dat niet alleen omwille van de overheadkosten, het beleidsmatige, de lokalen die we kunnen delen. Eigenlijk is er bijna sprake van één mobiliteitsplatform, waarin we voortdurend met medewerkers communiceren over waarmee we bezig zijn, en vanuit welke invalshoek. Dat stroomt ook wel door naar onze raad, en daar houden we ook rekening mee. We leveren geen dubbel werk. We proberen een goed advies te geven.

Mevrouw Annick De Ridder: Dat laatste antwoord zint me meer dan het allereerste.

De heer Daan Schaleck: Over de bedrijfsvervoersplannen zijn er al veel discussies gevoerd in de marge. Er zal nog wel consensus over zijn dat dit een instrument is, maar over de vraag hoe dat moet worden toegepast, of het al dan niet verplicht moet zijn, in welke mate en hoe gecoördineerd, zijn de meningen heel verdeeld. De MORA heeft dus voorlopig geen consensus daarover. De individuele standpunten van veel partners, zoals bijvoorbeeld werkgevers, werknemers en de milieubeweging, zijn voldoende bekend. Tenzij er een voorstel van het beleid komt om dat op een bepaalde manier te doen, zal het weinig meerwaarde bieden om te proberen daarover proactief een consensus te vinden. Die consensus zal er niet zijn.

Ik zeg u dat in alle oprechtheid. De MORA zal daar geen oplossing voor kunnen bieden. Wij zijn geen beleidsmakers. Wij kunnen niet voor alle mogelijke problemen de consensus bewerkstelligen. Dat zou ook voor jullie niet goed zijn, want dan zou er hier veel te weinig werk zijn.

De MORA vraagt het beleid om het begrip ‘duurzame logistiek’ door te vertalen. Hier heeft de MORA kritiek op de beleidsnota. We blijven daar te veel in het jargon van ‘duurzame logistiek’ hangen. Maar het beleid geeft te weinig aan hoe de doorvertaling van ‘duurzame logistiek’ zou kunnen gebeuren en op Vlaams niveau zal gebeuren.

De pps is nog niet tegen het licht gehouden. En ook met betrekking tot de maatschappelijke onderbouwing hebben wij ons nog niet uitgesproken over wat hier een goed instrument zou kunnen zijn. Er is ook geen buitenlandse vergelijking gemaakt. Binnen de MORA bestaat wel de consensus dat maatschappelijke onderbouwing transparant en objectief moet zijn.

Ook over pijpleidingen staat niets in het advies. Wij denken dat dit vooral een federale materie is, waardoor het ook in de beleidsnota zelf vrij weinig aan bod komt.

Met betrekking tot het rekeningrijden op snelwegen geven wij een nuancering. Na veel uren discussiëren bleek dat er een hemelsbreed verschil bestond tussen diegenen die wilden dat dit voor alle wegen onmiddellijk zou gelden en de anderen voor wie het zo beperkt mogelijk moet blijven. In ons advies zijn wij uitgegaan van de consensus dat het voor de hoofdwegen moet gelden. We vertrekken van de wegen die vandaag al zijn gedefinieerd voor het eurovignet. Dat is iets meer dan alleen de snelwegen. Maar het moet een dynamisch instrument worden: op basis van analyses van het sluipverkeer moet eventueel een uitbreiding kunnen worden voorzien. Er is dus vandaag geen brede consensus om dat, in vergelijking met het eurovignet, heel breed te gaan uitbreiden.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggevers,

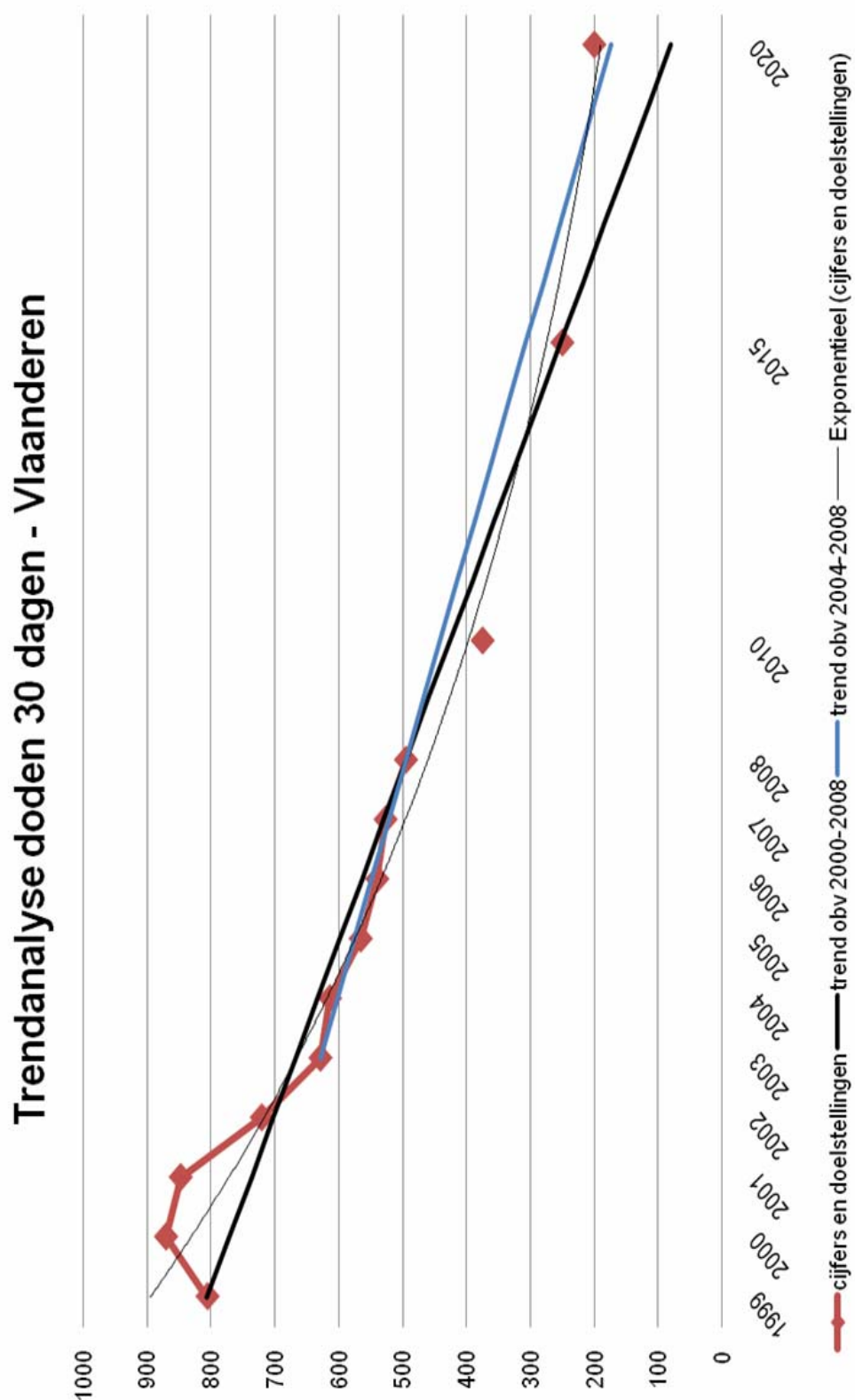
Sas VAN ROUVEROIJ

Bart MARTENS

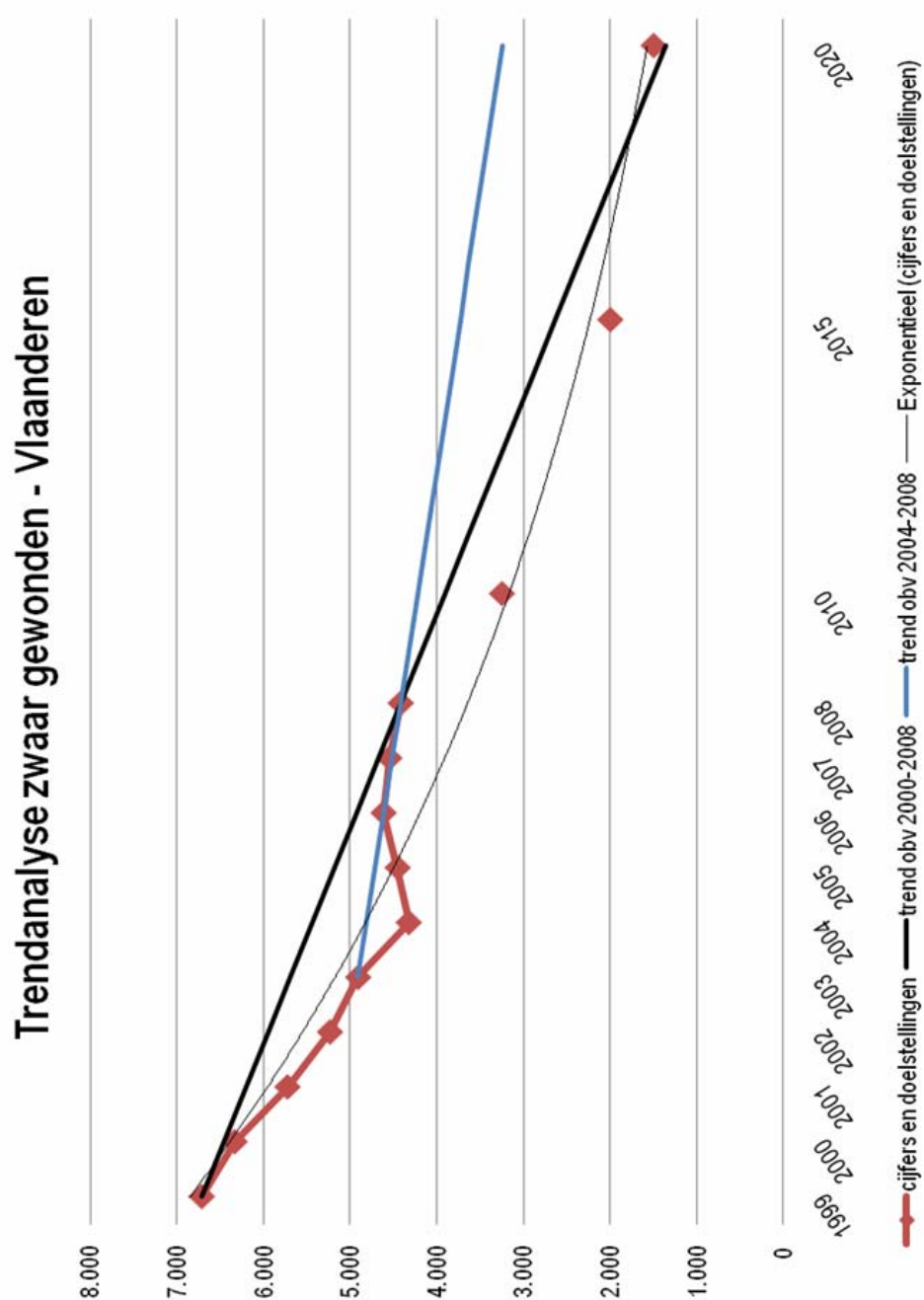
BIJLAGE 1.

Enkele slides van de MORA

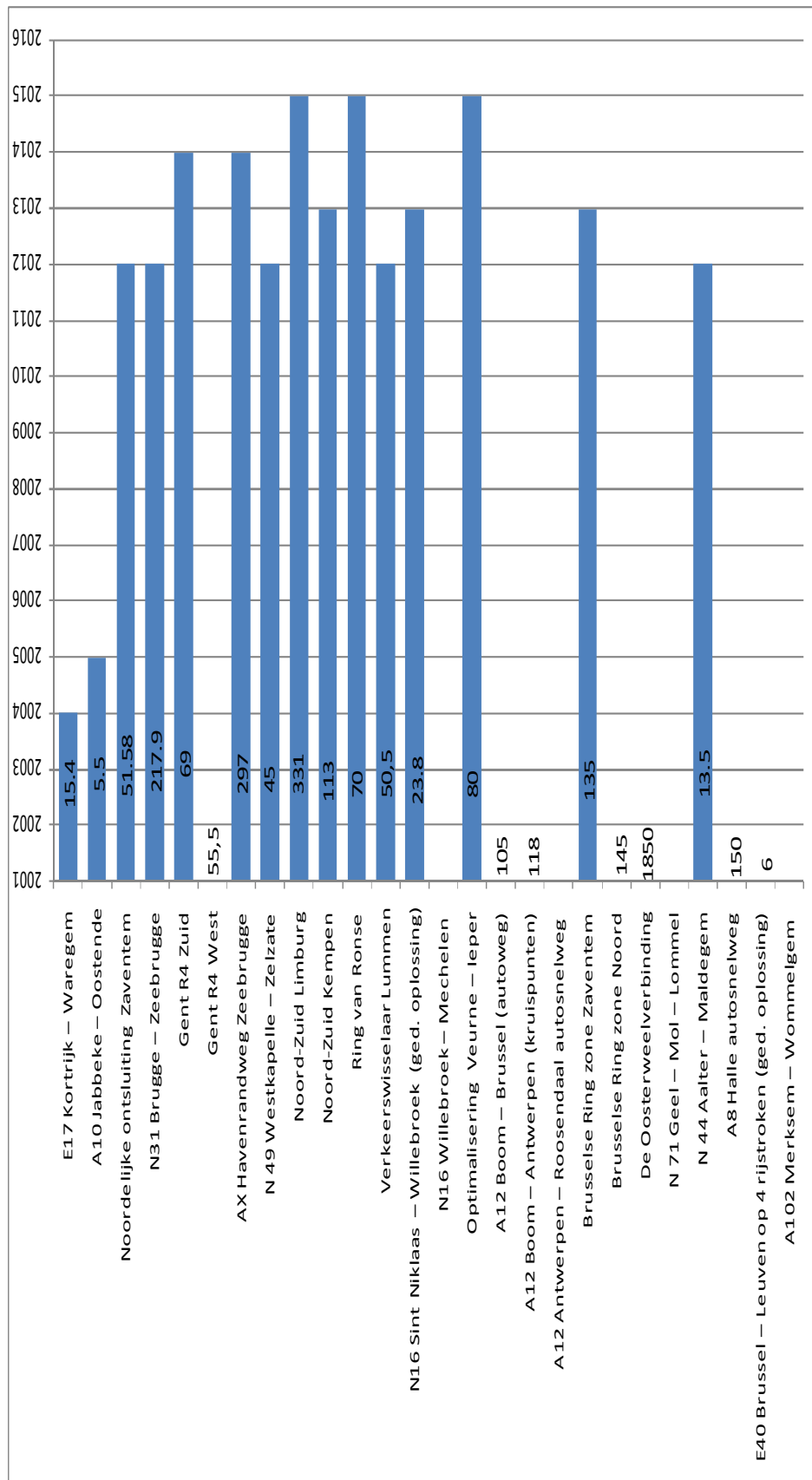
Doelstellingen Pact 2020



Doelstellingen Pact 2020



Lange doorlooptijd infrastructuurprojecten



BIJLAGE 2:
Advies van de MORA

Brussel, 2 december 2009
Advies beleidsnota MOW 2009-2014

MORA/D-09/89

Advies

*Over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken,
Beleidsprioriteiten 2009-2014*

2 december 2009



Inhoud

Krachtlijnen van het advies	33
Advies	36
1. Inleiding	36
2. Algemene beschouwingen	37
2.1. Inhoud van de Beleidsnota	37
2.2. Structuur en uitwerking	37
2.3. Conformiteit met de richtlijnen van de Vlaamse Regering	39
3. Inhoudelijke bespreking	39
3.1. Kwaliteitsvol, volledig (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar vervoeraanbod	39
3.2. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu	40
3.3. De verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen	41
3.4. Het woon-werkverkeer duurzamer maken	42
3.5. Innovatie in logistieke ketens	44
3.6. Mobiliteit tegen de juiste prijs	45
3.7. Een kwalitatief hoogstaand beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen	46
3.8. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen	47
3.9. De bereikbaarheid van de economische poorten	48



Krachtlijnen van het advies

De Beleidsnota bevat veel engagementen en ingrediënten om te komen tot een performanter mobiliteitsbeleid. Volgens de MORA geeft de nota hiermee ook een aanzet voor een meer integrale en planmatige aanpak. Onduidelijkheid over de uitgangspunten en de doelstellingen, het ontbreken van een tijdshorizon en een budgettaire onderbouwing van de voorstellen, maakt het evenwel moeilijk om op basis van deze nota de prioriteiten van het beleid voor de legislatuur 2009-2014 duidelijk af te lijnen. De doelstelling om te komen tot een evenwichtig en geïntegreerd pakket van maatregelen komt volgens de MORA nog onvoldoende tot uiting. De doorvertaling van strategische en operationele doelstellingen naar concrete maatregelen moet voor het personenvervoer gebaseerd zijn op comoditeit ondersteund door een gericht locatiebeleid en het STOP-principe. De MORA zal verheugd zijn als het overleg, zoals door de minister al van bij de aanvang van haar mandaat werd opgestart, op een structurele wijze kan worden verder gezet.

Met het oog op een kwaliteitsvol openbaar vervoerbeleid sluit de Beleidsnota een andere uitvoering van de basismobiliteit niet uit. De MORA pleit in deze voor duidelijk onderbouwde en afgewogen keuzes waarbij ook overleg met de taxisector en de privé-exploitanten noodzakelijk is. Aandacht voor het voor- en natransport en het beter benutten van de complementariteit van de verschillende modi, met een actieve rol van De Lijn in de afstemming tussen de modi, alsook de uitbouw van een sturend parkeerbeleid zijn voor de MORA eveneens noodzakelijk voor een performanter openbaar vervoerbeleid.

De Beleidsnota spreekt zich niet uit over de plannen om de milieuproblematiek aan te pakken. Toch pleit de MORA ervoor om de milieu-uitdagingen en -inspanningen concreet op te nemen en te integreren in de Beleidsnota om te komen tot een gedeelde verantwoordelijkheid van de ministers bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken en Milieu.

Wat de verkeersveiligheid betreft vindt de MORA het positief dat de minister zich engageert om de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en van Pact 2020 te halen. Deze doelstellingen zullen echter alleen met voldoende middelen en gerichte maatregelen kunnen worden bereikt en vereisen een set van beleidsondersteunende prestatie-indicatoren.

De Beleidsnota mist een overkoepelende visie en concrete engagementen inzake woon-werkverkeer. Een grotere inzet van mobiliteitsbeheersing en mobiliteitsmanagement, waarbij ook De Lijn bijkomende inspanningen zal moeten leveren, is volgens de MORA noodzakelijk.



Logistiek moet ontwikkeld worden met duurzaamheid als uitgangspunt. Efficiëntie en comodaliteit zijn hierbij de na te streven principes. De MORA dringt aan op de afstemming met de beleidsdomeinen economie, werk en innovatie. De focus mag niet enkel liggen op het aantrekken van nieuwe logistiek. Het betrekken van de stakeholders bij het uitwerken van deze onderzoeks- en innovatieve projecten kan volgens de MORA de beleidsrelevantie en de efficiëntie van de projecten verzekeren.

Prijsinstrumenten kunnen sturend werken binnen het mobiliteitsbeleid. Eerder dan een bepaald systeem voorop te stellen, pleit de MORA om in het personenvervoer vooraf goed de doelstellingen van de hervorming van de autofiscaliteit te formuleren om vervolgens na te gaan welke vorm van autofiscaliteit het best aan deze doelstellingen tegemoet komt.

Voor het goederenvervoer heeft de MORA een draagvlak kunnen vaststellen voor een kilometerheffing. In het personenvervoer ziet de MORA momenteel echter nog geen draagvlak. In afwachting van een grondige hervorming van de autofiscaliteit is het positief dat nu reeds gestart wordt met een variabilisering van de verkeersbelasting op basis van milieuprestaties van het voertuig.

Ook de MORA heeft reeds uitdrukkelijk gepleit voor een nieuw beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen, ondersteund door een sociaal-economische evaluatie. De overleg- en toetsingsrol van het middenveld werd nog niet verder geconcretiseerd in de Beleidsnota. De MORA engageert zich om hierover voorstellen uit te werken.

Bij de uitwerking van een infrastructuurbeleid is het belangrijk dat duidelijke en onderbouwde keuzes worden gemaakt over de verschillende modi heen. De uitwerking van een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor kan hiertoe een bijdrage leveren.

De MORA kan zich vinden in de idee van een Vlaamse spoorvisie. Ondermeer door overleg met de Federale overheid moet, zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer, gewogen worden op het beslissingsproces van de NMBS-Groep.

Om de bereikbaarheid van onze economische poorten te verzekeren moet het beleid inzetten op comodaliteit. In de Beleidsnota ligt de nadruk eerder op multimodaliteit en modal shift. Deze benadering mag de doelstelling om te komen tot een integrale visie niet uitsluiten. Bundelen en clusteren zijn ook voor de MORA opportuniteiten om te komen tot een concentratie en verhoogde efficiëntie van de logistieke knooppunten in Vlaanderen.



Advies

1. Inleiding

Volgens het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) behoort het tot de opdrachten van de Mobiliteitsraad om reflecties te leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende Beleidsnota's over mobiliteit. De MORA heeft dan ook op 2 december 2009 advies uitgebracht over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014.

Het is de eerste maal dat de MORA bij de aanvang van een nieuwe legislatuur een advies geeft op de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken had zich bij de overhandiging van het Mobiliteitsrapport 2009 geëngageerd om op een constructieve manier samen te werken met haar Strategische Adviesraad (SAR) bij de voorbereiding van dit advies.

De goede communicatie tussen MORA en de minister heeft er toe geleid dat de MORA over voldoende tijd beschikte om de Beleidsnota vanuit verschillende invalshoeken te kunnen bespreken. Op deze wijze werden accenten vanuit de Bijzondere MORA-commissie Goederenvervoer en de Bijzondere MORA-commissie Personenvervoer meegenomen in het advies.

In een open en constructief gesprek heeft de minister op 17 november 2009 toelichting en duiding verstrekt bij de vragen die bij de MORA-leden waren gerezen bij de voorbereiding van het advies. Deze openheid wordt door de MORA-leden zeer geapprecieerd en de elementen uit deze bijeenkomst werden dan ook mee in het advies opgenomen. De MORA hoopt dat dit overleg op een structurele en constructieve wijze kan aangehouden worden bij de verdere totstandkoming van het beleid.

De Mobiliteitsraad houdt vast aan het standpunt dat adviezen een strategische meerwaarde bevatten indien ze in consensus worden uitgebracht. Dit vraagt uiteraard de nodige tijd. De MORA bedankt in deze de minister en de voorzitter van de Commissie Mobiliteit en Openbare werken in het Vlaams Parlement die voor de complexiteit van het adviesproces en de hiervoor benodigde tijd begrip hebben opgebracht.

De MORA toetste de Beleidsnota aan de aanbevelingen die hij op basis van het Mobiliteitsrapport aan de Vlaamse Regering heeft overgemaakt. Door de ondertekening van de Vlaamse regering, het quasi volledige Vlaamse middenveld en de Vlaamse administratie, werd PACT 2020 als formele concretisering van het VIA-proces, ook een belangrijk toetsingskader voor de Beleidsnota. De doelstellingen van PACT 2020 (in het bijzonder



doelstellingen 6 “logistiek en infrastructuur” en 16 “Mobiliteit”) en de resultaten uit de besprekingen van Vlaanderen In Actie (VIA) werden dan ook prominent meegenomen in de beschouwingen van dit advies. Hierbij werd bewust rekening gehouden met het gewijzigde klimaat ten gevolge van de wereldwijde financiële crisis.

2. Algemene beschouwingen

2.1. Inhoud van de Beleidsnota

De MORA stelt met genoeg vast dat in de Beleidsnota veel engagementen en voorstellen zijn opgenomen die de ingrediënten vormen voor een performanter infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Er worden verschillende engagementen genomen om beleid in uitvoering verder te zetten zoals ondermeer blijkt uit het verkeersveiligheidsbeleid.

2.2. Structuur en uitwerking

De MORA was enigszins verward door de schikking van uitgangspunten en doelstellingen. Door deze structuur geeft de Beleidsnota een complexe indruk en is het moeilijk om de visie en de prioriteiten van het beleid duidelijk af te lijnen. Het gesprek tussen minister en MORA was hier echter verhelderend.

De Beleidsnota vertrekt vanuit de 5 beleidsdoelstellingen zoals verankerd in het Decreet Mobiliteitsbeleid. De uitgangspunten efficiëntie, integraliteit en comodaliteit worden naar voor geschoven bij de uitvoering van het beleid.

De 5 doelstellingen van het Decreet Mobiliteitsbeleid vertrekken wat betreft personenvervoer vanuit de mens en zijn/haar beweegredenen en mogelijkheden om de mobiliteitsbehoeften in te vullen. De MORA betreurt dat in de beleidsnota de invalshoek van de mens met zijn/haar behoeften, bekommernissen en gebreken slechts sporadisch wordt belicht. Dit belet niet dat bij de verdere uitwerking van het beleid, naast het voorzien in een toereikend mobiliteitsaanbod, ook ingezet wordt op het beheersen van de mobiliteitsvraag.

Het Vlaams mobiliteitsbeleid heeft dringend nood aan een meer integrale planmatige aanpak waarbij maatregelen op elkaar afgestemd zijn en rekening houden met een draagvlak bij alle actoren. Volgens de MORA zijn dit belangrijke bouwstenen van het mobiliteitsbeleid en in die zin onderschrijft de Raad de doelstellingen en uitgangspunten van de Beleidsnota.



Om invulling te geven aan deze integrale aanpak adviseert de MORA om deze uitgangspunten en de strategische doelstellingen rond Mobiliteit uit het Pact 2020 via het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen als overkoepelend beleidskader op te nemen. Dit betekent dat vanuit de 5 doelstellingen van duurzame mobiliteit zoals verankerd in het Mobiliteitsdecreet en met de doelstellingen van Pact2020 voor ogen duidelijk de krijtlijnen worden uitgezet voor een performant verkeers- en vervoerssysteem.

Om dit te bekomen is het voor de MORA belangrijk te investeren in het voorbereidend planningsproces. Tijdige betrokkenheid van het middenveld en horizontale afstemming met andere beleidsdomeinen en beleidsniveauoverschrijdende verticale afstemming over de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn daarbij onontbeerlijk, zoals ook gesteld werd in het MORA-advies over scenario's Mobiliteitsplan Vlaanderen en het advies over het Decreet Mobiliteitsbeleid.

De Beleidsnota streeft naar een evenwichtig pakket van maatregelen, maar de MORA vindt dat dit nog onvoldoende tot uiting komt bij de uitwerking ervan. Sommige operationele doelstellingen worden zeer concreet uitgewerkt naar maatregelen, op andere punten blijft de nota dan weer heel vaag en ontbreekt een doorvertaling van de uitgangspunten naar concretere engagementen. Volgens de MORA kan dit mede verholpen worden door bij het personenvervoer comodaliteit ondersteund door een gericht locatiebeleid en het STOP-principe als hoeksteen voor een Vlaams mobiliteitsbeleid toe te passen en door te vertalen in de strategische en operationele doelstellingen, zoals ook in het Vlaams Regeerakkoord werd opgenomen.

De Beleidsnota is onderverdeeld in twee afzonderlijke luiken: een infrastructuurluik en een mobiliteitsluik. Dit onderscheid spoort volgens de MORA niet met het uitgangspunt van de integraliteit. Mobiliteit en infrastructuur zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden en binnen het kader van een duurzaam en efficiënt mobiliteitsbeleid is het aangewezen om infrastructuur (de hardware) en mobiliteit (de software) op een geïntegreerde manier te benaderen. De minister wijst er echter op dat de verdere concretisering in de Beleidsbrieven zal gebeuren.

De MORA vindt het goed dat locatiebeleid meermaals in de Beleidsnota wordt aangeduid in verband met logistiek, maar betreurt dat dit niet zo is voor personenvervoer. Meer algemeen kan gesteld worden dat aan de afstemming van mobiliteitsinvesteringen met ruimtelijke ontwikkelingen en milieu-uitdagingen onvoldoende aandacht wordt besteed.

De MORA wijst er op dat de relevante MORA-adviezen zoals ondermeer het advies over het Mobiliteitsdecreet, kilometerheffing of het opzetten van een proefproject met langere en zwaardere vrachtwagens, niet zijn doorgestroomd naar de Beleidsnota. Een transparant en



efficiënt mobiliteitsbeleid geeft ook aan hoe, waar en in welke mate rekening werd gehouden met de adviezen uit het maatschappelijk middenveld.

2.3. Conformiteit met de richtlijnen van de Vlaamse Regering

Cijfermatige en budgettaire onderbouwing van het beleid is voor de MORA één van de cruciale elementen voor de uitbouw van een goed mobiliteitsbeleid. Ook is er nood aan een duidelijke tijdshorizon voor de meeste van de voorgestelde projecten. De MORA verwijst hierbij naar de afspraken van de Vlaamse Regering om de doelstellingen van het vooropgestelde beleid SMART te formuleren. De MORA stelt vast dat dit in de Beleidsnota niet steeds het geval is.

Naast de intentie dat zal worden meegewerkt aan de monitoring van het Vlaamse Regeerakkoord en VIA, stelt de Beleidsnota weinig initiatieven voor om het monitorconcept concreter uit te werken en vorm te geven. Bij de opmaak van zijn Mobiliteitsrapport heeft de MORA vastgesteld dat er een duidelijk gebrek is aan relevante gegevens voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De beleidsnota mocht op het vlak van monitoring ambitieuzer zijn.

De MORA stelt vast dat de link met het Europees beleid duidelijker kon worden gelegd. Bij de regelgevingsagenda is het Europese kader niet meegenomen. Een proactief mobiliteitsbeleid anticipeert op Europese initiatieven die in de pijplijn zitten. Een voorbeeld is het nieuwe Europese Witboek dat momenteel wordt voorbereid en dat op termijn de basis zal vormen voor het Europees transportbeleid.

3. Inhoudelijke bespreking

3.1. Kwaliteitsvol, volledig (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar vervoeraanbod.

In navolging van het regeerakkoord dient de VVM - De Lijn tot een hogere kostendeckingsgraad te komen zonder in te boeten op comfort en kwaliteit van de dienstverlening. In de Beleidsnota worden voor VVM - De Lijn echter geen concrete besparingen opgenomen, maar wordt van het management van De Lijn verwacht besparingen door te voeren door efficiëntieverhogende maatregelen. Volgens de MORA zal het een erg moeilijke evenwichtsoefening zijn om binnen de vooropgestelde vereisten deze besparingen te realiseren.



De minister sluit een andere uitvoering van het principe van basismobiliteit niet uit. De MORA is wel van oordeel dat de uitgangspunten van basismobiliteit behouden moeten blijven, maar verwelkomt de mogelijkheid tot evaluatie van de invulling ervan. De MORA pleit daarbij voor duidelijk onderbouwde keuzes die rekening houden met de afweging tussen economische, sociale en ecologische aspecten. Bij deze afwegingen mag het collectief vervoer via privé-exploitanten en taxi's niet uit het oog worden verloren en is overleg met deze sectoren evenzeer noodzakelijk.

Ook de rol van VVM – De Lijn als vervoersmanager kan volgens de minister van Mobiliteit en Openbare Werken herbekeken worden. De MORA pleit ervoor dat VVM - De Lijn in een overlegmodel maximaal inzet op het afstemmen van de verschillende modi en dat de provinciale aanspreekpunten efficiënt worden ingezet om op een proactieve wijze mobiliteitsmanagement aan te bieden aan bedrijven of groepen van bedrijven. Een evaluatie moet aangeven hoe dit dient te gebeuren.

De MORA wil er ook op wijzen dat bij personenvervoer, en zeker bij collectief vervoer, voor- en natransport een erg belangrijk facet is. De complementariteit van de verschillende modi en vervoersaanbieders moet ook in deze optimaal worden benut. De MORA onderschrijft de beleidsvisie van de minister dat de stations een essentiële rol spelen binnen de vervoersketen en verder moeten uitgebouwd worden als duurzame knooppunten tussen de diverse vervoersmodi. De mogelijkheden van de taxisector, het bijzonder geregeld vervoer en fietsdelen worden in deze totnogtoe onderbenut. Parkeerbeleid en voorstedelijk openbaar vervoer kunnen eveneens een belangrijke sturende impact hebben op het bovenlokale verkeer als invulling van comodaliteit. De MORA pleit om op Vlaams niveau hiervoor ook aandacht te besteden.

3.2. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu

Het verkeer in Vlaanderen draagt in belangrijke mate bij tot vervuilende emissies, broeikasgasemissies en geluidshinder. Vlaanderen staat bijgevolg voor belangrijke uitdagingen wat betreft het reduceren van schadelijke stoffen en broeikasgassen door het verkeer. MIRA-S en de Beleidsnota leefmilieu stellen dan ook duidelijke verwachtingen naar het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. De minister heeft er in de Beleidsnota mobiliteit en openbare werken voor gekozen om zich niet uit te spreken over het klimaatbeleidsplan, NEC-plan en Fijnstofplan en de uitdagingen ervan voor verkeer. De minister geeft aan dat dit de verantwoordelijkheid is voor de minister van leefmilieu, maar dat verkeer niettemin een bijdrage moet leveren.



De MORA pleit er daarentegen voor om de milieu-uitdagingen en -inspanningen concreet op te nemen en te integreren in de Beleidsnota en door te vertalen naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zo denkt de MORA te komen tot een collectieve verantwoordelijkheid en kan op een efficiënte manier invulling gegeven worden aan de vijf doelstellingen van duurzame mobiliteit.

De komende jaren zal Vlaanderen zich verder ontwikkelen als logistieke regio en zal ook de mobiliteitsvraag in het personenvervoer verder groeien. Om deze ontwikkelingen in overeenstemming te brengen met de milieudoelstellingen van Pact 2020 is een transitie en trendbreuk vereist. De maatregelen in de Beleidsnota mobiliteit en openbare werken zullen volgens de MORA wellicht onvoldoende zijn om de doelstellingen van Pact 2020 te halen.

In een dichtbevolkte regio in Vlaanderen zijn extra inspanningen bovenop het Europese milieubeleid noodzakelijk om de Europese doelstellingen inzake omgevingskwaliteit, zeker in stedelijke gebieden, te kunnen halen. Mobiliteit, verkeer en vervoer moeten efficiënter in alle mogelijke betekenissen. Zo zal ingezet moeten worden op ondermeer een hogere beladingsgraad, minder congestie, milieuvriendelijker voertuigen, verplaatsingen of kilometers verminderen.

De Beleidsnota stelt weliswaar een Masterplan Groen Vervoer voorop samen met een verkeersbelasting op basis van milieuprestaties van het voertuig en een kilometerheffing. Bij de concrete uitwerking van het Masterplan Groen Vervoer vraagt de MORA een integrale benadering inzake verkeer en milieu. Voor goederen- en personenvervoer moet vanuit een lange termijnvisie een pakket maatregelen worden uitgewerkt om alle modi te verschonen, zowel bij publieke als private vloten. Ook andere dan vervoerstechnische maatregelen moeten meegenomen worden. De MORA pleit daarbij voor wetenschappelijke onderbouwing en voldoende middelen.

3.3. De verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen

De MORA vindt het positief dat de minister verkeersveiligheid een belangrijke plaats geeft en zich engageert om de doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen tegen 2015 en Pact 2020 tegen 2020 te halen. De MORA schaart zich ook achter de keuze om het Verkeersveiligheidsplan als basis voor het beleid te nemen.

Uit het overleg met de minister begrijpt de MORA dat het beleid kiest voor een heroriëntering van middelen voor verkeersveiligheid waarbij versnipperde initiatieven meer gestroomlijnd zullen worden. Daarbij zal gekozen worden voor specifieke doelgroepen zoals de groeiende



groep van senioren. De beleidsmaatregelen moeten afgestemd zijn op de doelstellingen, trends en evoluties in het verkeer. Dit toont meteen ook het belang aan van monitoring.

De MORA stelt vast dat de verkeersveiligheidscijfers nog steeds een positieve tendens vertonen. De doelstellingen voor 2015 en 2020 blijven dus haalbaar, maar waakzaamheid blijft geboden. De MORA onderschrijft de beleidsintentie om sneller over betere verkeersveiligheidsdata en ongevalanalyse te beschikken en daarbij te zoeken naar afstemming tussen verschillende actoren. De MORA verwacht echter dat daarbij ook afspraken gemaakt worden over beleidsondersteunende prestatie-indicatoren. Een set van beleidsondersteunende prestatie-indicatoren zijn noodzakelijk om de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen te kunnen opvolgen en indien nodig tijdig en gericht bij te sturen. De MORA verwijst daarbij naar zijn advies Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de aanbevelingen in zijn Mobiliteitsrapport 2009.

Wat betreft de aanpak Gevaarlijke punten en Doortochten verwacht de MORA dat de geactualiseerde lijst van projecten een transparant beleidsdocument wordt zodat alle betrokkenen inzicht krijgen in de voortgang van het beleid.

De MORA vindt het positief dat de minister initiatief neemt om educatie en handhaving te verbeteren. Voor de raad zijn deze aspecten, naast infrastructurele maatregelen, cruciaal in het verkeersveiligheidsbeleid.

3.4. Het woon-werkverkeer duurzamer maken

Woon-werkverkeer is voor de MORA, gezien zijn samenstelling, een prioritair aandachtspunt. Tijdens het overleg met de MORA geeft de minister aan dat woon-werkverkeer en het halen van de doelstellingen van Pact 2020 ook voor haar een prioriteit is. In de vorige legislatuur kon het beleid gevolgd worden aan de hand van het Pendelplan. De MORA pleit er voor om jaarlijks rapportering te voorzien van maatregelen en de effecten ervan inzake woon-werkverkeer.

In de Beleidsnota worden maatregelen opgenomen voor een verduurzaming van het woon-werkverkeer. De minister kiest hierbij voor een horizontale implementatie, waardoor de maatregelen verspreid zijn terug te vinden in de verschillende onderdelen van de Beleidsnota. Zo vinden we het stimuleren en ondersteunen van carpoolen, autodelen en bedrijfsvervoersplannen terug onder de rubriek “het openbaar vervoer verder uitbouwen”. De MORA onderstreept het mogelijke belang van deze elementen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Hierdoor kan de minister ondernemingen en werknemers beter informeren en sensibiliseren over duurzame mobiliteit en de nodige middelen aanreiken om huidige of



toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. De MORA begrijpt dat niet alle aspecten van het beleid inzake woon-werkverkeer kunnen worden opgenomen in de Beleidsnota, maar de raad mist een overkoepelende visie alsook concrete engagementen om de doelstelling van Pact 2020 te kunnen halen. Inzake woon-werkverkeer wordt volgens de MORA bovendien onvoldoende ingezet op mobiliteitsbeheersing en mobiliteitsmanagement en moet meer afgestemd worden met de andere overheden.

De MORA stelt vast dat de middelen voor innovatieve projecten wat betreft woon-werkverkeer worden afgebouwd en dat nog onderzocht wordt hoe het Pendelfonds verder kan worden gezet. De MORA wijst er daarbij op dat de begeleidingscommissie van het pendelfonds al een evaluatie heeft gemaakt en pleit voor het verder zetten van het Pendelfonds om de verduurzaming van woon-werk verkeer te ondersteunen.

In het Regeerakkoord staat als prioritaire opdracht voor het openbaar vervoer het aanbieden van een echt alternatief tegen aanvaardbare kosten voor het woon-werkverkeer en schoolverplaatsingen. Met het oog op het halen van de doelstelling van Pact 2020 om 40% van het woon-werkverkeer met alternatieve modi te realiseren zal dit ook van VVM - De Lijn bijkomende inspanningen vereisen. In het nieuw beheerscontract voor VVM - De Lijn moet volgens de MORA woon-werkverkeer bijgevolg als prioriteit worden opgenomen. VVM - De Lijn heeft immers een belangrijke rol te spelen in het Vlaams personenvervoer. De MORA zal aanbevelingen formuleren die als aandachtspunten bij de opmaak van het beheerscontract kunnen meegenomen worden.

De MORA is het met de minister eens dat een vlotte doorstroming een belangrijk aspect is om de kwaliteit en efficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen. De MORA vindt eveneens dat het huidige programma rond doorstroming geëvalueerd moet worden, maar dit mag niet beletten dat verder investeren in een betere doorstroming, zeker op plaatsen die congestiegevoelig zijn, een prioriteit blijft.

Zoals reeds aangegeven in het Mobiliteitsrapport 2009 pleit de MORA inzake woon-werkverkeer voor een gebiedsgerichte aanpak. De knelpuntlocaties en structurele files zijn bekend. Een beleidsmatige focus op de grote tewerkstellingspolen en in het bijzonder Antwerpen en Brussel, is bijgevolg zinvol. Een integrale en gebiedsgerichte benadering voor deze gebieden kan de efficiëntie van het beleid verhogen.



3.5. Innovatie in logistieke ketens

De Beleidsnota, Vlaanderen in Actie (VIA) en het Pact 2020 streven ernaar om logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde aan te trekken. Het faciliteren van het transport is uitgebreid opgenomen in de Beleidsnota. De andere facetten van logistiek worden echter veel minder belicht. VIA benadrukt dat de logistieke activiteiten een maximum aan toegevoegde waarde moeten creëren door in te spelen op de industriële bedrijvigheid en te zorgen voor bijkomende tewerkstelling, ook ICT en innovatie zijn belangrijke ondersteunde factoren. Deze elementen vallen uiteraard ten dele buiten het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De MORA dringt er dan ook op aan af te stemmen met de beleidsdomeinen economie, werk en innovatie om alle facetten van de logistieke ontwikkelingen op de meest efficiënte wijze uit te werken.

Vanuit mobiliteitsoogpunt dringt de MORA aan om ook de logistiek te ontwikkelen met duurzaamheid als uitgangspunt. Efficiëntie en comoditeit zijn na te streven principes, toegevoegde waarde en tewerkstelling binnen de logistieke sector blijven essentieel. De MORA vindt dat de focus sterk ligt op het aantrekken van nieuwe logistiek. In de Beleidsnota ontbreekt hoe het beleid zal omgaan met bestaande logistiek en de daaraan gekoppelde goederenstromen. Hoe de trendbreuk naar de projecten met hoge toegevoegde waarde wordt gerealiseerd, wordt niet verduidelijkt.

De minister voorziet als één van haar actiepunten om de logistieke ketens te versterken, het opstarten van een proefproject met lange en zware vrachtwagens. De MORA is voorstander van het opzetten van een proefproject met LZV's mits voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden¹. Meer in het bijzonder vraagt de MORA een onafhankelijke validering van het proefproject en duidelijkheid over de bestuurlijke context. Op korte en middellange termijn wil de MORA dat het proefproject kennis oplevert die resulteert in een innovatief, meer efficiënt mobiliteitsbeleid. Hoewel de Beleidsnota niet verder ingaat op zijn advies over het opzetten van dit beperkt proefproject heeft de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de MORA aangegeven dat ze rekening houdt met dit advies.

De Beleidsnota hecht veel belang aan onderzoek en innovatie om Vlaanderen uit te bouwen als logistieke draaischijf. Het betrekken van de stakeholders bij het uitwerken van deze onderzoeks- en innovatieve projecten kan volgens de MORA de beleidsrelevantie en de efficiëntie van de projecten verzekeren.

¹ MORA, 2009, Advies over het opzetten van een proefproject met langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's), 30 maart 2009



Om het beleid te ondersteunen bestaan over de beleidsdomeinen heen verschillende steunpunten, innovatieprojecten en competentiepolen. De MORA volgt de minister dat er dringend afstemming en transparantie nodig is tussen al deze verschillende instanties en initiatieven. Het coördineren van deze initiatieven moet er voor de MORA toe leiden dat de maatschappelijke en economische relevantie van deze initiatieven transparant blijft.

3.6. Mobiliteit tegen de juiste prijs

De MORA volgt de minister dat het inzetten van prijsinstrumenten mobiliteitssturend kan werken. De keuze van het juiste prijsinstrument is echter cruciaal. In juni 2007 heeft de SERV in het Vlaams Parlement gevraagd om in het beleidsproces een maatschappelijk gedragen eindbeeld te bepalen dat het gewenste resultaat van de hervorming van de verkeersgerelateerde belastingen moet aangeven. Er moet duidelijk bepaald worden welke doelstellingen bereikt moeten worden alvorens concrete instrumenten te selecteren om deze doelstellingen te bereiken. Een grondig maatschappelijk debat is nodig om te komen tot de juiste prijsinstrumenten. Afhankelijk van het gewenste eindbeeld zal een slimme kilometerheffing een mogelijk instrument kunnen zijn.

Wat betreft het goederenvervoer heeft de MORA de voorbije jaren na intens debat draagvlak kunnen vinden voor een kilometerheffing voor goederenvervoer over de weg. De MORA heeft in zijn advies wel duidelijk enkele randvoorwaarden geformuleerd.² De MORA betreurt echter dat in de Beleidsnota met deze randvoorwaarden geen rekening werd gehouden. De doelstellingen geformuleerd in de Beleidsnota zullen wellicht niet bereikt kunnen worden binnen de randvoorwaarden geformuleerd door de MORA.

Bovendien staan in de Beleidsnota ook een aantal aspecten nog niet vermeld zoals de besteding van de eventuele meerinkomsten en het wegennet onderhevig aan de kilometerheffing. Gezien het belang van een maatschappelijk draagvlak kan de keuze voor deze aspecten best afgetoetst worden in de MORA.

Wat betreft het personenvervoer ziet de MORA momenteel nog geen draagvlak voor een kilometerheffing. In tegenstelling tot goederenvervoer, dat sterk economisch gedreven is, zijn sociale randvoorwaarden voor een kilometerheffing van cruciaal belang in het personenvervoer. Om tot een draagvlak te komen zullen voldoende duidelijkheid en garanties moeten gegeven worden wat betreft de sociale dimensie. De MORA stelt vast dat in het regeerakkoord en de beleidsnota het uitvoeren van een proefproject is opgenomen om te onderzoeken onder welke voorwaarden een kilometerheffing voor personenwagens kan

² MORA, 2009, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009



ingevoerd worden. De MORA vraagt dan ook expliciet om betrokken te worden bij het uitwerken ervan, omdat de resultaten van het proefproject mogelijk kunnen bijdragen tot het noodzakelijk draagvlak.

Eerder dan een bepaald systeem voorop te stellen, pleit de MORA overigens om in het personenvervoer vooraf goed de doelstellingen van de hervorming van de autofiscaliteit te formuleren om vervolgens na te gaan welke vorm van autofiscaliteit het best aan deze doelstellingen tegemoet komt.

In afwachting van een grondige hervorming van de autofiscaliteit vindt de MORA het alvast positief dat nu reeds gestart wordt met een variabilisering van de verkeersbelasting op basis van milieuprestaties van het voertuig.

3.7. Een kwalitatief hoogstaand beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen

De Beleidsnota erkent het belang en de noodzaak van een performanter beleidsproces. Vooral de lange doorlooptijd van grote infrastructuurprojecten wordt als pijnpunt in de Beleidsnota erkend. Er worden concrete initiatieven voorgesteld om het beleidsproces te versnellen en de intentie is opgenomen om de investeringen in het mobiliteitsbeleid maatschappelijk-economisch te onderbouwen.

Ook de MORA heeft reeds uitdrukkelijk gepleit voor een nieuw beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen, ondersteund door een sociaal-economische evaluatie. Maar een performant mobiliteitsbeleid is meer dan het versnellen van de regelgevende procedures. De kwaliteit van het beleidsproces zelf en het draagvlak zijn eveneens cruciaal. Een goede voorbereiding met voldoende maatschappelijk-economische onderbouwing, ruimte voor overleg met de stakeholders, aftoetsing en communicatie is eveneens essentieel om te komen tot een performant en kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid. Daarbij moet niet alleen de kwaliteit van de planning en de voorbereiding gegarandeerd worden, maar ook de uitvoering ervan. Het verbeteren van de kwaliteit van het beleidsproces zal de snelheid van het proces verbeteren en het mobiliteitsbeleid als geheel performanter maken. De overleg- en toetsingsrol van het middenveld is nog niet verder geconcretiseerd in de Beleidsnota. De MORA engageert zich om hierover voorstellen uit te werken.

De MORA onderkent ook ten volle het uitgangspunt van de minister voor een nieuw beleidsproces via een integrale benadering van het investeringsbeleid ten aanzien van de infrastructuur. Het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als overkoepelend beleidsplan en als



toetsingskader voor een lange termijnvisie, moet deze rol kunnen opnemen en het voor de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement mogelijk maken om :

- Geobjectiveerde en onderbouwde keuzes te maken over de in te zetten instrumenten: softwaremaatregelen (beheersmaatregelen) of hardwaremaatregelen (infrastructuur) of de combinatie van beiden.
- Over de vervoersmodi heen transparante keuzes te maken over welke infrastructuurinvesteringen t.a.v. de verschillende transportnetwerken noodzakelijk zijn en hoe deze op elkaar af te stemmen. Hoe kunnen bijvoorbeeld de verschillende netwerken op elkaar worden aangesloten. Hierbij moeten naast economische criteria zoals kostenefficiëntie ook maatschappelijke, ecologische en ruimtelijke factoren in de afweging worden betrokken. De beslissing om in elke provincie een tram- of lightrailproject op te zetten zoals bijv. nu wordt voorgesteld in de Beleidsnota, zou in dat kader gebaseerd moeten zijn op een grondige onderbouwing en afweging (bijv. potentieelberekening).
- Duidelijk af te lijnen hoe de keuzes tot stand komen, waar de keuzes gemaakt worden, hoe de keuzes gecommuniceerd en geëvalueerd of gemonitord worden.
- De randvoorwaarden vanuit de verschillende beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening en mobiliteit te integreren.

De MORA vraagt daarnaast om meer duidelijkheid te verschaffen over:

- de financiering van infrastructuurprojecten. Bijvoorbeeld financiering van de aangekondigde PPS – projecten.
- De manier waarop het maatschappelijk middenveld en het Vlaams Parlement worden betrokken in het proces.

3.8. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen

De Beleidsnota onderschrijft de algemene doelstelling uit de aanbeveling van de MORA en van PACT 2020 om de missing links in het brede transportnetwerk weg te werken. De focus wordt hierbij gelegd op investeringen in capaciteitsuitbreiding en het wegwerken van missing links in de infrastructuurnetwerken, alsook op het onderhoud van deze netwerken en het intensifiëren van dynamisch verkeersmanagement. Zoals toegelicht door de minister zullen de engagementen die werden genomen in uitvoering van reeds beslist beleid, zoals de realisatie van het Masterplan Antwerpen, worden verder gezet. De engagementen die in de Beleidsnota zijn opgenomen gaan echter duidelijk minder ver dan de verwachtingen voor noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen zoals geformuleerd in de aanbeveling van de MORA.



In Beleidsnota kunnen voor het wegennet de realisatie van 6 missing links via PPS en van het noordelijke deel van de Brusselse Ring als speerpunten worden afgeleid. De MORA stelt in zijn aanbeveling voor om 2/3^{de} van de missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen effectief te realiseren tegen 2014. De MORA betreurt dat dit engagement niet is overgenomen.

De MORA sluit zich aan bij het uitgangspunt van de Beleidsnota dat een kwalitatief hoogstaand infrastructuurnetwerk noodzakelijk is om een duurzame mobiliteit en logistiek te kunnen realiseren. Voor de concrete beleidskeuzes op het vlak van infrastructuurinvesteringen verwijst de minister naar de beleidsbrieven en de fysieke infrastructuurprogramma's. Daardoor is het vooralsnog moeilijk om uit te maken welke infrastructuurinvesteringen en missing links al dan niet effectief zullen worden gerealiseerd in deze legislatuur.

De Beleidsnota heeft het gehele Vlaamse Gewest als scope. Deze zal voor alle infrastructuurinvesteringen hoe dan ook gebiedsgericht moeten uitgewerkt worden. Bij de uitwerking ervan is het belangrijk dat duidelijke en onderbouwde keuzes worden gemaakt over de verschillende modi heen. De uitwerking van een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor kan hiertoe een bijdrage leveren.

De MORA ondersteunt in deze het uitgangspunt van de minister m.b.t. de complementariteit van de verschillende modi en het belang van het openbaar vervoer. In de Beleidsnota is in dit verband de intentie ingeschreven om naast de initiatieven ten aanzien van de VVM - De Lijn, het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-Groep zo goed mogelijk te laten afstemmen op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen en om mee te kunnen bepalen welke uitbreidingen van het spoornet prioriteit moeten krijgen. De idee van een Vlaamse spoorstrategie als concrete invulling van het streven naar complementariteit tussen de verschillende modi in het Vlaams mobiliteitsbeleid kan dan ook worden toegejuicht.

Hierbij moet het de bedoeling zijn om te wegen op de beslissingsprocessen van de NMBS-Groep, zowel voor de infrastructuurprojecten die nodig zijn voor de verdere ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer als voor het reizigersvervoersaanbod. Gezien de huidige bevoegdheidsverdeling inzake spoorvervoer zal in overleg met de federale overheid afgesproken moeten worden hoe deze Vlaamse Spoorvisie kan geïmplementeerd worden.

3.9. De bereikbaarheid van de economische poorten

Alle prognoses voorspellen een sterke groei van het verkeer; daardoor komt de bereikbaarheid van de economische poorten in het gedrang. Om deze bereikbaarheid te verzekeren moet het beleid voor de MORA inzetten op comodaliteit. Comodaliteit betekent voor de MORA inzetten



op alle vervoersmodi en vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt steeds de meest optimale vervoersmodus gebruiken. In de Beleidsnota ligt de nadruk sterk op multimodaliteit en modal shift, waarbij de alternatieve modi voorrang krijgen op het wegvervoer bij de moduskeuze. De MORA erkent dat spoor en binnenvaart een belangrijke rol hebben om de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen, maar benadrukt dat comodaliteit inhoudt dat alle modi kansen krijgen op de voor hen meest geschikte markten.

Voor de concrete uitwerking van de comodaliteit zijn in de Beleidsnota vele aanknopingspunten aanwezig. De scheiding tussen de vervoersmodi enerzijds en infrastructuur en vervoersmanagement anderzijds, is echter een gemiste kans om te komen tot een integrale visie. Een integraal mobiliteitsbeleid is veel meer dan een aanbodbeleid van infrastructuur per vervoersmodus. De integrale visie moet voor de MORA bestaan uit verschillende elementen. Naast een performant infrastructuurbeleid over de vervoersmodi heen, moet werk gemaakt worden van een gericht locatiebeleid. Bovendien moet promotie voorzien worden voor de alternatieve modi en moet een flankerend beleid uitgewerkt worden voor het oplossen van modusinterne knelpunten. Zo vraagt de MORA om de mobiliteitsconsequenties van de geplande havenontwikkelingen op een geïntegreerde wijze voor te bereiden binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en dit voor te leggen aan de betrokken strategische adviesraad en om de rol van Brussels Airport als economische poort concreet uit te werken.

De Vlaamse spoorstrategie die de minister voor Mobiliteit en Openbare Werken wil ontwikkelen past in deze integrale visie. De MORA ziet deze strategie dan ook als een positieve ontwikkeling voor het goederenvervoer en vindt dat deze strategie ook moet opengetrokken worden voor personenvervoer.

Bundelen en clusteren, zoals aangehaald in de Beleidsnota, zijn ook voor de MORA mogelijkheden om vervoer efficiënter te maken; het biedt meer mogelijkheden voor binnenvaart en spoor en leidt tot minder mobiliteitsdruk in economische knooppunten. De Beleidsnota kiest voor het uitwerken van het concept van de "extended gateways". De MORA verwacht dat indien vanuit een economisch, ecologisch en maatschappelijk standpunt een goed concept wordt uitgewerkt, er in Vlaanderen maar een draagvlak is voor een beperkt aantal hotspots die de functie van logistiek knooppunt kunnen opnemen. De toepassing van dit concept moet leiden tot een concentratie en verhoogde efficiëntie van de logistieke knooppunten in Vlaanderen. Bij het uitwerken van een strategie om bundelen en clusteren te faciliteren is het onderscheid tussen nieuwe en bestaande locaties belangrijk. Vanuit het streven naar ruimtelijke kwaliteit moet er een consensus en draagvlak zijn over de visies en doelstellingen. Een gericht locatiebeleid en afstemming met het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening is hiervoor cruciaal.