



Vlaams
Parlement

stuk **2522** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 3 april 2014 (2013-2014)

Gedachtewisseling

over het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Griet Smaers

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
mevrouw Ulla Werbrouck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

1. Toelichting door de heer Yvan Verbakel, afdelingshoofd Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Departement MOW	4
1.1. Totstandkoming.....	4
1.2. Strategische doelstellingen	5
1.3. Operationele doelstellingen.....	5
2. Toelichting door de heer Frank Van Thillo, secretaris MORA	5
2.1. Opmerkingen over het adviestraject.....	6
2.2. De beleidsuitdagingen.....	6
3. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	18

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 13 maart 2014 het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en het advies daarover van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Op 19 januari 2012 besprak de commissie al het informatief deel van het mobiliteitsplan¹. De bespreking resulteerde in een resolutie².

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd toegelicht door de heer Yvan Verbakel, afdelingshoofd Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en ondervoorzitter van de Gewestelijke Planningscommissie. De heer Frank Van Thillo, secretaris van de MORA gaf uitleg over het advies van zijn strategische adviesraad. Aan de bespreking nam ook mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken deel.

Op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be zijn te raadplegen:

- het ontwerp van mobiliteitsplan;
- het advies van de MORA;
- de adviezen van de Minaraad, SARO, het Agentschap Zorg, de Vlaamse Jeugdraad en de VVSG;
- de verwerking van de reacties van het openbaar onderzoek;
- de presentaties van de heren Verbakel en Van Thillo.

1. Toelichting door de heer Yvan Verbakel, afdelingshoofd Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Departement MOW

1.1. Totstandkoming

De heer *Yvan Verbakel* legt bij het begin van zijn toelichting uit dat de Gewestelijke Planningscommissie die het ontwerp van mobiliteitsplan voorbereidde, was samengesteld uit leidinggevendenden van de verschillende beleidsafdelingen van het Departement MOW, de agentschappen AWW, W&Z, nv De Scheepvaart, De Lijn en MDK, de beleidsdomeinen LNE, RWO en FB, de DAR en twee medewerkers van de minister. Zij werd ondersteund door een consortium onder leiding van het IMOB (met medewerking van het Federaal Planbureau, de VITO, Buck Consultants International, de Radboud Universiteit (Nijmegen) en Significance) en Tritel in samenwerking met Resource Analysis. Hij onderstreept dat alle leden van de Gewestelijke Planningscommissie het eindproduct steunen, dat, in tegenstelling tot het allereerste plan uit 2001, het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een instrument is om toekomstige beleidsbeslissingen te ondersteunen en geen bestellijst van ontbrekende verbindingen. Wat de opvolging betreft, wijst hij op de tweejaarlijkse rapportering, de SMART-formulering van de doelstellingen, de mogelijkheid van bijstelling na vijf jaar, de beoordeling van de kostenefficiëntie, en de afstemming op het lokale niveau.

Daarop schetst hij het verloop van het proces, dat begon op 10 september 2010. In het voorjaar van 2011 was het informatieve deel van het ontwerp klaar en werd het publiek bevraagd over de beleidsuitdagingen en oplossingsrichtingen. Dit werd gevolgd door diverse adviesvragen aan onder andere de MORA in mei-juni 2011, het bezorgen van de teksten aan het Vlaams Parlement in november 2011, een bespreking in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 19 januari 2012 en een resolutie in juni van dat jaar. In het najaar 2012 werd het informatieve deel aangepast aan de resolutie, de adviezen en de resultaten van de publieksbevraging. Het strategisch kader werd uitgewerkt tegen het voorjaar van 2013 en voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering in het najaar, onmiddellijk gevolgd door de organisatie van het openbaar onderzoek en diverse adviesvragen. In maart 2014 bracht de MORA op basis van alle adviezen en bezwaren zelf een

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1500/1.

² Resolutie betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, tekst aangenomen door de plenaire vergadering (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1601/5).

gemotiveerd advies uit, zoals artikel 13 van het Mobiliteitsdecreet voorschrijft. Binnen de 60 dagen na ontvangst van dat advies en van de resultaten van de publieksbevraging, kan het Vlaams Parlement een standpunt formuleren.

1.2. Strategische doelstellingen

De spreker brengt daarop de vijf strategische doelstellingen in herinnering zoals opgelegd door het Mobiliteitsdecreet (bereikbaarheid, natuur en milieu, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid), alsmede de vier operationele doelstellingen tegen 2030 (robuustheid en samenhang, hogere gebruikerskwaliteit netwerken, efficiënt en veilig gebruik transportsysteem, milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie), en de zeven kritische succesfactoren (waarden en normen, mobiliteitsbehoefte, innovaties en technologie, financiële middelen, beleidsafstemming, draagvlak en menselijk kapitaal), die verbonden worden door 20 actielijnen.

Wat bereikbaarheid betreft, zijn de beoogde effecten: aanvaardbare reistijden, betrouwbare reistijden, redelijke kostprijs en verhoogd comfortniveau. Er wordt gemikt op een gemiddelde rijnsnelheid van minimum 75% van de toegestane maximumsnelheid op het hoofdwegennet, en de verbetering van de reistijden met de fiets en het openbaar vervoer ten opzichte van die met de auto in de stedelijke gebieden. De toegankelijkheid moet worden verbeterd ondanks de toename en de veroudering van de bevolking en de duurdere mobiliteit. Voor verkeersveiligheid wordt hoog gemikt op een slachtoffervrijstelsel tegen 2050, maximum 133 verkeersdoden en 1000 zwaargewonden in 2030, specifieke doelstellingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers en 20% minder lichtgewonden dan in 2010. Verkeersleefbaarheid: conformeren aan de strenger wordende EU-wetgeving betekent een betere luchtkwaliteit en minder geluids- en verkeershinder ondanks de toenemende logistieke activiteiten. Ook wat de doelstelling natuur en milieu betreft, wordt het halen van de EU-normen geëist.

1.3. Operationele doelstellingen

De operationele doelstellingen leggen uit hoe de strategische doelstellingen kunnen worden gerealiseerd. Een samenhangend en robuust transportsysteem betekent verbeterde doorstroming, realtime-informatie, end-to-end dienstverlening en verknoping van modale netwerken. Wat gebruikskwaliteit betreft, vermeldt hij de verlaging van het veiligheidsrisico tot 0 doden per miljoen voertuigkilometer, de verhoging van de onderhoudstoestand en het uitrustingsniveau van de modale netwerken, en een verhoging van de capaciteit van de modale netwerken. Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem betekent dat het aandeel van de weg in het woon-werkverkeer echt drastisch naar beneden moet, maar ook in het vrachtvervoer. Daarenboven wil men een halvering van het aantal kortaafstandverplaatsingen met de auto. Om de milieuvriendelijkheid en de energieprestatie van het transportsysteem te verhogen, moeten ook de prestaties van voertuigen verbeteren, doelstellingen die we ook terugvinden bij zowel de EU, de OESO als de VRWI.

Tot slot presenteert de heer Verbakel vier slides met de onderverdeling van de 20 actielijnen in vier actiedomeinen (zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) op www.vlaamsparlement.be), waarvan hij verzekert dat ze stuk voor stuk berekend zijn in samenspraak met het Verkeerscentrum, en begroot.

2. Toelichting door de heer Frank Van Thillo, secretaris MORA

De heer *Frank Van Thillo* onderstreept dat het MORA-advies in consensus is uitgebracht. Hij herinnert eraan dat de inhoud van het plan, de rol van de raad, de timing en de participatie voorgeschreven worden door het Mobiliteitsdecreet.

2.1. *Opmerkingen over het adviestraject*

De heer Van Thillo overloopt de verschillende adviezen die de MORA tijdens de voorbereiding tussen 2010 en 2012 uitbracht aan het Vlaams Parlement. Van strategische keuzes verwacht de MORA dat men op grond van goed becijferde trends en een wensbeeld op lange termijn een budgettair realistisch kader opstelt. Voorts bepleitte de raad een stapsgewijze aanpak met achtereenvolgens 2020, 2030 en 2050 als horizon, benadrukte hij het belang van de politieke gedragenheid, vroeg een duidelijke kalender, een monitoring-systeem met nulmeting en aandacht voor draagvlak en vroegtijdige en continue participatie.

Wat dat laatste betreft, merkt de spreker op dat de keuze van de overheid voor publieksparticipatie in de vorm van een openbaar onderzoek geen representativiteit garandeert, evenmin als een draagvlak. De raad was enigszins teleurgesteld over het aantal reacties, die hij met externe hulp verwerkte en in grote lijnen bespreekt in zijn advies. Vervolgens wordt een filmpje over de Ideeënconferentie geprojecteerd, waaraan 20 uitgenodigde vertegenwoordigers van organisaties actief in de sector mobiliteit deelnamen.

Wat de beleidsafstemming betreft, stelt de raad dat in generieke termen verwezen wordt naar alle bestaande plannen, zonder verdere concretisering. De ruimtelijke invalshoek kreeg bijvoorbeeld geen specifieke mobiliteitsinvulling, wat anderzijds wel de kans biedt om het ontwerp van mobiliteitsplan mee te nemen in het planproces Ruimte. Op het vlak van Ruimte en Milieu liet de MORA zich voornamelijk inspireren door de adviezen van SARO en Minaraad, waarin de sociale partners ook vertegenwoordigd zijn. De Minaraad stelt in zijn advies dat het ontwerp onvoldoende ambitieus de milieudoelstellingen concreteert, met name op het vlak van emissiereductie, waar men van de veronderstelling lijkt uit te gaan dat de verplichtingen alsnog door andere sectoren op zich kunnen genomen worden.

Wat Zorg en Gezondheid betreft, baseerde de MORA zich op het advies van het Vlaams Agentschap Zorg, dat duidelijkheid over de gezondheidsrisico's vraagt en ook meer inspanningen op het vlak van emissies. Ondanks de interactiemogelijkheden vindt de raad geen spoor van het beleidsplan Wonen in het ontwerp. Wat de lokale overheden betreft, pleit de MORA voor de integratie van de verschillende, verspreide verwachtingen in het ontwerp, en wijst hij op de vraag van die overheden naar voldoende financiële middelen voor de taken die hun worden toegewezen. Tot slot in dit verband bepleit de raad de opname van het overleg met de federale overheid en de andere regio's, waarbij hij met name het spoor noemt en verwijst naar artikel 13 van het decreet.

2.2. *De beleidsuitdagingen*

Nadat hij nogmaals de strategische doelstellingen uit het decreet heeft overlopen, bespreekt hij de beleidsuitdagingen. Voor het middenveld staat het Pact 2020 centraal. In dat verband merkt de raad op dat innovatieve trends als e-commerce en 3D-printing onvoldoende meegenomen worden. Logistiek mag, zeker in het perspectief van 2050, niet gereduceerd worden tot goederenvervoer. In het ontwerp wordt de modal shift in het woon-werkverkeer die het pact naar voren schuift, ongemotiveerd verschoven van 2020 naar 2030, al erkent hij tegelijk dat het pact wel zeer ambitieus is op dat punt. De raad vraagt een specifieke aanpak van het goederenvervoer, want in het richtinggevende deel wordt te weinig aangegeven dat het systeem tegen zijn capaciteitsgrenzen aanleunt. Hij wijst erop dat de sector zijn eigen wetmatigheid heeft, die minder te sturen is met prijsmaatregelen dan wordt aangenomen.

Wat de bereikbaarheid van de economische poorten betreft, had de raad onderbouwde prioriteiten verwacht voor de missing links, terwijl er in feite nogal wat tegenstrijdigheden

staan in het ontwerp. In plaats van het Masterplan, de missing links en de TEN-T's naast elkaar te leggen, verwacht de raad een supramodale benadering. Uit vrees voor het uitstellen van investeringen, bepleit de raad een meer operationele aanpak. Voorts merkt de raad dat de maritieme toegang weinig aan bod komt en dat in de plannen beslist en niet-beslist beleid onvoldoende worden onderscheiden. Hij dringt aan op een efficiënter beleidsproces, met het maatschappelijk debat vooraan, transparantie, consequente kosten-batenanalyse en zowel strategische als uitvoerende participatie van het middenveld.

In het openbaar vervoer kan de reiziger centraler staan, terwijl het ontwerp te vaak vertrekt van de aanbiedende overheid. Een inclusief en toegankelijk model vertrekt van de vraag van alle reizigers. Voor de – gevoelige – liberalisering van het openbaar vervoer moet de Vlaamse Regering minstens een strategie uitwerken die Europaproof is. Om de basismobiliteit efficiënter in te vullen moet zij ook meer zoeken naar maatwerkoplossingen, waaraan iedereen – en niet alleen het openbaar vervoer van de overheid zelf – kan deelnemen. De raad pleit voor sectoraal overleg.

Hij pleit verder volop voor de ambitie van het ontwerp op het vlak van verkeersveiligheid en voor de actualisering van het verkeersveiligheidsplan dat erin is opgenomen, aangezien er vragen rijzen over het behalen van die doelstellingen met het huidige plan. De spreker wijst in dit verband op de instrumenten die de zesde staatshervorming biedt, zoals het rijbewijs.

De uitdagingen op het vlak van schade aan milieu en natuur zijn volgens de raad onvoldoende doorgerekend. Hij heeft vragen bij de frase 'onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling'. Hij merkt op dat individuele klimaatbeleidsmaatregelen waarvoor op zich moeilijk maatschappelijke steun te vinden is, in het kader van een ontwerp van mobiliteitsplan in combinatie kunnen naar voren geschoven worden in het kader van een strategie op langere termijn.

Omdat de MORA en de Minaraad de kritische succesfactoren te defensief vinden – men kan er immers niets aan doen – pleiten zij voor een omvorming tot kritische omgevingsfactoren, die men met een proactief beleid kan wijzigen. Hij geeft telewerken als voorbeeld waarin men andere beleidsdomeinen aanspoort. Om te beginnen moet er voor een debat over instrumenten die mobiliteit sturen, voldoende 'sense of urgency' in het ontwerp gestopt worden, terwijl bijvoorbeeld de kosten en baten van prijsinstrumenten thans ontbreken. Tevens bepleit hij de afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, ook bij de inplanting van grootschalige projecten, het doorslaggevende karakter van mobiliteitsconsequenties bij beslissingen en de centrale positie van het principe van de nabijheid in het beleidsplan Ruimte.

De ontwikkeling van de brandstofprijzen en de energieafhankelijkheid van de sector ontbreken. De 'sense of urgency' wordt niet doorgetrokken in het richtinggevende deel. De raad vraagt om een transitieplan. Op het vlak van innovatie worden kansen gemist. De overheid moet de voorwaarden en doelstellingen bepalen terwijl de markt nieuwe mobiliteitssystemen ontwikkelt. De mobiliteitsconvenants zijn voorbeeldige modellen voor de realisatie van stedelijke bereikbaarheid. Er moet overigens niet alleen aandacht zijn voor technologische maar ook voor maatschappelijke innovatie.

Vervolgens pleit de MORA nog een keer voor afstemming met andere beleidsniveaus, waarbij de mobiliteitsconvenants opnieuw een goed voorbeeld van interactie vormen. Tot slot moeten ook de ontwikkelingen in het menselijk kapitaal als een positieve dynamiek gezien worden. Daarvoor is meer nodig dan een imagocampagne. De spreker noemt de sociaaleconomische rol en impact van de sector en de werkbaarheidsgraad.

De heer Van Thillo vat samen dat de raad het informatieve deel sterk vindt, het richtinggevend te open en het beleidskader te impliciet. Uit de participatie kwamen pleidooien voor beleidsafstemming, de prioriteit van de economische poorten en de centrale positie van de reiziger. De verschillende organisaties zijn bereid mee te werken aan doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid. De raad vraagt een concrete uitwerking van de milieumaatregelen en een proactieve aanpak van energieafhankelijkheid, innovatie en werkbaarheid.

3. Bespreking

De heer *Bart Martens* stelt vast dat dit plan niet goed is afgestemd op het beleid inzake milieu en ruimtelijke ordening. Dat probleem had voorkomen kunnen worden door de opmaak van een MER over dit plan, zoals gebeurd is voor het vorige ontwerp van mobiliteitsplan. Het zou ook goed zijn om backcastingscenario's te laten ontwikkelen. Dat betekent dat men dient na te gaan welke implicaties de milieudoelstellingen voor 2020 of 2030 kunnen hebben voor de huidige beleidskeuzes. Dat zou de politici kunnen helpen om een aantal knopen door te hakken.

Het plan gaat uit van een reductie van de CO₂-uitstoot in de transportsector met 16 procent tegen 2030. In het kader van het Europees klimaatbeleid is Vlaanderen tegen 2020 echter al gebonden aan een reductie met 15 procent in de sectoren die niet gevat zijn door de Europese emissiehandel, namelijk transport, gebouwen en landbouw. Ondertussen heeft de Europese Commissie voorgesteld om de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 40 procent te verminderen. De voorgestelde reductie met 16 procent in de transportsector zal dus wellicht onvoldoende zijn om ons aandeel in de Europese doelstelling te realiseren. Dan zullen de gebouwensector en de landbouwsector nog meer inspanningen moeten leveren. Hoe reageert de minister daarop?

Het plan is ook niet goed afgestemd op het beleid inzake de terugdringing van een aantal vervuilende stoffen. De uitstoot van stikstofdioxide is sterk verbonden met het gebruik van dieselmotoren in de transportsector. De koppeling van de belasting op de inverkeerstelling aan de reële uitstoot van stikstofdioxide door dieselmotoren is een kleine stap naar de vergroening van de sector. De vraag is echter of dat zal volstaan om te voldoen aan de verplichtingen van de Europese NEC-richtlijn. Ook voor de concentraties van fijn stof zullen er bijkomende maatregelen nodig zijn. Dat is in het ontwerp onvoldoende uitgewerkt.

Bij de uitstoot van vervuilende stoffen mogen we ook de binnenscheepvaart niet vergeten. De schepen hebben een zeer grote uitstoot van fijn stof en van stikstofdioxide, waardoor het in de havensteden nagenoeg onmogelijk is om de Europese luchtkwaliteitsnormen te halen. In de havens lopen er een aantal goedbedoelde proefprojecten om dit probleem aan te pakken met walstroomlevering. Het blijft echter beperkt tot een aantal projecten die afhangen van de goodwill van de havenbesturen. Hoe kan men de havenbesturen ertoe aanzetten om van walstroomleveringen, en van CNG- en LNG-bevoorradingen van binnenschepen en zeeschepen de algemene regel te maken?

In het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zouden er een aantal scenario's moeten worden onderzocht voor de ruimtelijke ontwikkeling. Het groenboek heeft aanleiding gegeven tot interessante maatschappelijke en parlementaire debatten. Het ziet er echter naar uit dat deze regering er niet meer in zal slagen om het in het regeerakkoord aangekondigde witboek uit te brengen, waarin een aantal keuzes zouden worden gemaakt. De keuzes die we zullen maken in het ruimtelijk beleid zijn echter sterk bepalend voor het mogelijke mobiliteitsbeleid. De manier waarop men de verwachte bevolkingstoename ruimtelijk zal opvangen is bepalend voor de beleidsbeslissingen rond openbaar vervoer.

Ook de realisatie van een milieuvriendelijke modal shift in het goederentransport hangt samen met ruimtelijke keuzes. In dat kader is het belangrijk om de Europese distributiecentra in Vlaanderen te clusteren op kruispunten van spoor en binnenvaart. Activiteiten die personen- en vrachtvervoer genereren zouden nagenoeg verplicht moeten worden om zich te vestigen op kruispunten van spoor en binnenvaart. De omgevingsvergunning, die milieu- en stedenbouwkundige vergunningen in elkaar schuift, kan in dat verband een ideaal instrument zijn. Voor bepaalde types van activiteiten zijn er nu al sectorale milieuvergunningsvoorwaarden. In het kader van de omgevingsvergunning zou men echter ook sectorale locatie- of mobiliteitsvoorwaarden kunnen opleggen voor de inplanting van nieuwe vervoergenererende activiteiten. Is de Vlaamse Regering bereid om daar werk van te maken?

De MORA zegt ook dat het ontwerp van mobiliteitsplan onvoldoende houvast biedt voor het leggen van prioriteiten. Er is een ambitieus toekomstplan voor de binnenvaart, maar de middelen zijn beperkt. Kan men het Schipdonkkanaal niet schrappen en alle beschikbare middelen inzetten op het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal? Dat zou niet alleen de haven van Antwerpen ten goede komen, maar ook die van Zeebrugge, die met de estuaire vaart toegang kan krijgen tot het Albertkanaal. Er moeten ook keuzes worden gemaakt tussen bepaalde modi. Een belangrijke keuze is die tussen de aanleg van nieuwe tramverbindingen en het versterken van het spoornet. In Vlaams-Brabant bleken veel nieuwe tramprojecten gelegen te zijn op assen die al beschikken over een treinverbinding. De maatschappelijke kosten-batenanalyse en de MER's bekijken blijkbaar alleen het scenario van de tramverbinding en onderzoeken niet of de trein geen valabel alternatief kan zijn.

De heer *Björn Rzoska* vraagt zich af waarom men op het einde van de regeerperiode een mobiliteitsplan bespreekt waarover binnen de regering heel wat discussie is.

De opmerkingen van Groen sluiten nauw aan bij die van MORA en van een aantal andere adviesraden. Het informatieve gedeelte is heel interessant. Het plangedeelte biedt echter geen oplossingen voor de beschreven problematieken. Het plan somt heel wat mogelijkheden op, maar de prioritering blijft onduidelijk.

De minister heeft in een plenaire vergadering ooit opgemerkt dat er tot dan toe geen enkele fractie een bezwaarschrift had ingediend op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Groen heeft dat echter wel degelijk gedaan. Hij zal ingaan op enkele van de elf punten in het bezwaarschrift van Groen.

Op dit moment is er geen eensgezindheid over dit plan. De heer de Kort beperkte zich in zijn tussenkomst tot een aantal technische vragen, wellicht in de hoop om het plan toch nog goedgekeurd te krijgen. Groen sluit zich aan bij het advies van de MORA om dit door te schuiven naar een volgende regering die misschien wel een omslag zal kunnen maken naar een veel duurzamer mobiliteit.

Hij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Martens over de afstemming tussen de verschillende plannen van deze regering. Het Klimaatbeleidsplan formuleert de doelstelling dat er tegen 2020 3 percent elektrische voertuigen zouden zijn. Dit ontwerp van mobiliteitsplan streeft naar 15 percent elektrische voertuigen tegen 2030 binnen de wagenparkvloot. Is er overleg geweest om beide plannen op elkaar af te stemmen?

Groen betreurt het gebrek aan ambitie inzake de modal shift. Het richtinggevend gedeelte omschrijft een aantal problematieken. De oplossingen op lange termijn zijn echter onvoldoende onderbouwd. Hoe wil men de modal shift concreet in de hand werken? De volgende Vlaamse Regering zal moeten rechtekken wat op dit ogenblik fout loopt.

Mevrouw *Griet Smaers* brengt in herinnering dat haar fractie zich op dit ogenblik voornamelijk zal beperken tot een aantal technische vragen.

Ze kan akkoord gaan met een aantal opmerkingen in de adviezen. Daarbij denkt ze in de eerste plaats aan de opmerking over de afstemming met de andere beleidsdomeinen. Ze vindt dat een beleidsdomeinoverschrijdende visie idealiter gekoppeld zou moeten zijn aan de concrete doelstellingen van het Pact 2020. Een andere opmerking waarin ze zich kan vinden is dat men een visie zou moeten uitwerken in het kader van de liberalisering van het openbaar vervoer.

Ze betreurt wel dat de adviesraden zelf onvoldoende duidelijke keuzes hebben geformuleerd. Welke prioriteiten kan men leggen in het kader van de verduurzaming van de mobiliteit? Kan de invoering van rekeningrijden voor personenwagens of de liberalisering van het openbaar vervoer een oplossing bieden?

Wat denkt de MORA over het participatieproces dat werd opgezet rond het Mobiliteitsplan Vlaanderen? Hoe reageert de raad op de bedenkingen van de burgers? Zijn daar nieuwe elementen uit voortgekomen? Het openbaar onderzoek stelt dat er moet nagedacht worden over de link tussen wonen en werken. Vindt de MORA dat iedereen dicht bij zijn werkplek zou moeten gaan wonen?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het belangrijk dat er werk wordt gemaakt van een vernieuwend mobiliteitsplan. Ze betreurt wel dat dit plan helemaal op het einde van de regeerperiode wordt besproken. Het is onduidelijk hoe de volgende regering de uitvoering van dit plan zal aanpakken.

Ze stelt zich ernstige vragen bij het participatieproces. Er zijn heel wat oproepen gebeurd via de media, maar de respons was mager. Er waren slechts 458 reacties. Hoeveel heeft de bekendmaking van dit ontwerp van mobiliteitsplan gekost? Misschien heeft de Vlaming geen belangstelling voor een dergelijke globale aanpak en zal hij wel reageren op evoluties in zijn eigen achtertuin.

De heer *Marino Keulen* plaatst vraagtekens bij het ontwerp van mobiliteitsplan. Voka trekt de representativiteit van het participatieproces in twijfel. De sociale partners hebben niet gereageerd omdat het openbaar onderzoek gericht was op de burger. Nu blijkt echter dat de groene sectoren hun leden oproepen hebben om te reageren. Het is juist dat er meer belangstelling is voor mobiliteitsproblemen op lokaal niveau. In dit geval ging het om een minder concrete discussie. Daardoor bleef het bereik beperkt.

Het blijft echter een belangrijke materie. Daarom denkt hij dat deze discussie zal terugkomen bij het begin van de volgende regeerperiode. Het zal ook een belangrijk item zijn in de verkiezingscampagne. In de volgende regeerperiode zal de mobiliteit zeker een topprioriteit zijn. Hij kan zich voorstellen dat de regeringspartners dan van nul zullen herbeginnen.

Mevrouw *Karin Brouwers* beseft dat de timing krap wordt. De voorbereiding van dit ontwerp van mobiliteitsplan is in deze commissie echter geregeld ter sprake gekomen, en dit sinds 2010. Na de publieksbevraging en vóór het uitschrijven van het richtinggevende gedeelte werd er hierover zelfs een resolutie goedgekeurd in het parlement. De wensen van het Vlaams Parlement, onder meer vision zero, de topprioriteit van de resolutie, zijn grotendeels terug te vinden in het richtinggevende gedeelte. Tijdens het openbaar onderzoek over het volledige plan wordt er echter opgemerkt dat dit nog niet ver genoeg gaat. De MORA heeft zijn opmerkingen op een duidelijke manier gebundeld. De topprioriteit van de Vlamingen is in 2014 nog altijd dezelfde als in 2011, namelijk de verkeersveiligheid.

De MORA heeft wel gewezen op een aantal hiaten in het plan, onder meer de onderlinge afstemming tussen de verschillende plannen. Hoe zwaar wegen die hiaten door? Als dit doorgeschoven wordt naar een volgende regering, dan zou ze toch willen voorkomen dat men helemaal opnieuw zou moeten beginnen. Men kan blijven plannen maken. Waarom heeft dit zo lang geduurd? Ziet de administratie het nog zitten om dat binnen de twee maanden in te vullen? Laten de termijnen in het Mobiliteitsdecreet een uitstel met enkele maanden wel toe?

Ook de heer *Steve D'Hulster* vindt het belangrijk dat dit ontwerp van mobiliteitsplan geen gemiste kans wordt. Het informatieve gedeelte van het plan toont aan dat men op het vlak van mobiliteit voor gigantische uitdagingen staat. Tegen 2050 moet het mobiliteitsstelsel er radicaal anders uitzien. Er is echter een discrepantie tussen de toon van het informatieve gedeelte van het plan en die van het richtinggevend gedeelte. Wie heeft dit plan geschreven, de administratie of het kabinet? Het is namelijk een heel administratief document. Werden er ook externen aangetrokken om bepaalde stukken te schrijven? Hoeveel heeft dat gekost?

De gemeente is een belangrijke actor in het mobiliteitsbeleid. Toch zegt het richtinggevend gedeelte van het plan weinig over convenants en samenwerkingsakkoorden. Hoe is dat te verklaren?

De Ideeënconferentie heeft een aantal belangrijke resultaten opgeleverd. Zo kan men wat extra zuurstof geven aan een dergelijk complex debat. Hoe zal men daarmee rekening houden?

De heer *Marino Keulen* merkt op dat dit ontwerp van mobiliteitsplan goedgekeurd is door de Vlaamse Regering waarvan sp.a deel uitmaakt. De heer *Steve D'Hulster* antwoordt dat de parlementsleden de opdracht hebben om kritisch na te denken en om hun mening te formuleren. De heer *Marino Keulen* stelt vast dat de sp.a-ministers blijkbaar minder kritisch hebben nagedacht dan de heer D'Hulster zelf.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de leidinggevende ambtenaren van de Departementen Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Financiën en Begroting deel uitmaken van de Gewestelijke Planningscommissie. De commissie volgt een welomschreven procedure voor het opstellen van haar teksten. De Vlaamse Regering heeft het document van de planningscommissie voorlopig vastgesteld. Dan is er een inspraaktraject geweest. De adviezen moeten nu verwerkt worden. Het Vlaams Parlement krijgt de kans om daarover een resolutie te maken. De heer *Rzoska* had het over bezwaren. Niemand heeft er echter bezwaar ingediend tegen dit plan. Het is een openbaar onderzoek en iedereen krijgt de kans tot inspraak.

De heer *Martens* stelde dat er geen duidelijke keuzes worden gemaakt. Welke duidelijke keuzes zou men dan wel moeten maken? Moet men misschien een duidelijke keuze maken voor rekeningrijden voor personenwagens? Dit document bevat heel veel informatie. Het is nog niet definitief vastgesteld. Zij gaat niet akkoord met de conclusie van sommigen dat de adviesraden vinden dat er slecht werk geleverd is. De adviesraden hebben de omvang van het probleem geschat en hebben een aantal oplossingsrichtingen aangereikt. Het document is inderdaad het werk van een aantal ambtenaren, namelijk die van de Gewestelijke Planningscommissie. Een complex probleem vergt ook een complex antwoord. Wie een wonderoplossing heeft, mag ze haar aanreiken.

De heer *Yvan Verbakel* merkt op dat hij de externen die betrokken waren bij de uitwerking van dit plan, vernoemd heeft in zijn uiteenzetting. Het gaat om Significance, IMOB,

Radboud Universiteit, het Federaal Planbureau, Buck Consultants International, de VITO, Tritel en Resource Analysis. De teksten werden opgesteld door de specialisten die hier vandaag ook aanwezig zijn. Over deze teksten werd niets naar buiten gebracht, zelfs niet naar de regering, vooraleer er daarover een consensus bereikt was binnen de planningscommissie. De enige interventie van de minister betrof het organiseren van een ideeënconferentie.

Ook de leden van de planningscommissie waren verbaasd over het persartikel dat hier ter sprake kwam. Ze zijn wel degelijk bereid om rekening te houden met de bedenkingen en suggesties van de MORA en van de parlementsleden. In haar advies van 25 mei 2013 over het richtinggevende gedeelte zegt de MORA trouwens duidelijk dat er rekening werd gehouden met heel wat aspecten. De planningscommissie kan akkoord gaan met de suggesties van de MORA en van de parlementsleden dat er een afwegingskader zou moeten zijn voor de keuzes op korte termijn. De memorie van toelichting bij het Mobiliteitsdecreet zegt duidelijk dat een mobiliteitsplan voldoende beleidsruimte moet laten. Vandaar dat het niet mag uitgewerkt worden tot op niveau van een maatregelenlijst. Op basis van een mobiliteitsplan kan men ook geen vergunningen afleveren. Vandaar dat er ook geen strategische MER verplicht was.

Er zou een tegenstrijdigheid zijn tussen het ontwerp van mobiliteitsplan dat nu voorligt en de oproep van de MORA voor de uitwerking van het strategisch kader. De planningscommissie is het daar niet mee eens. De realiseerbaarheid van die doelstellingen is uiteraard niet alleen afhankelijk van de beschikbare middelen maar ook van de keuzes op operationeel niveau. Het is positief dat de MORA zich kan vinden in de missie van het ontwerp van mobiliteitsplan. De visietekst is volgens de raad nog niet op een voldoende hoog strategisch niveau. De planningscommissie zal rekening houden met die opmerking. Een realistische uitvoeringstermijn is inderdaad belangrijk, vandaar de focus op 2030. De cijfers met betrekking tot de elektrische voertuigen zijn correct en er is overleg geweest om het Klimaatsbeleidsplan, gericht op 2020 en het ontwerp mobiliteitsplan in overeenstemming met elkaar te brengen, rekening houdend met de verschillende planhorizonten. Men mag niet uitsluitend focussen op de doorkijk 2050. Op die heel lange termijn zijn er namelijk nog heel wat onzekerheden. De huidige problemen zijn al voldoende ernstig om de sense of urgency in te roepen. Daarom hebben we uiteindelijk gefocust op 2030. Het is inderdaad de bedoeling om een groter draagvlak te realiseren. Participatie draagt echter niet alleen bij tot het vergroten van het draagvlak. Toch was het participatieproces in essentie niet gericht op het bekomen van draagvlak voor het plan. Het was vooral de bedoeling dat de burgers hun problemen en wensen duidelijk kunnen ventileren. Dat kan leiden tot een plan dat beter aansluit bij de noden.

Er werd herhaaldelijk opgemerkt dat alle belangrijke accenten wel opgenomen zijn in het plan, maar dat ze onvoldoende uitgewerkt zijn in concrete maatregelen. Dat heeft vooral te maken met de gewenste mate van detaillering van het mobiliteitsplan. De betrokkenheid van het maatschappelijke middenveld werd beperkt tot een aantal mijlpalen. Deze tekst werd ook voorgelegd aan de adviesraden. De publieksconsultatie kan verduidelijken hoe het plan nog kan verbeterd worden. De resultaten van deze consultatie hoeven dus niet representatief te zijn.

Het advies van de MORA is eigenlijk uitgebracht op een ogenblik dat de resultaten van het openbaar onderzoek nog niet volledig geanalyseerd waren. Dat is niet geheel conform het Mobiliteitsdecreet. Het is juist dat slechts een 400-tal burgers aan het onderzoek geparticipeerd heeft. De gevraagde inspanningen waren echter niet gering. Het succes van een dergelijk onderzoek kan trouwens niet afgemeten worden aan het aantal reacties. Er werd ook een website gecreëerd, Mobiliteitsplanvlaanderen.be, die tussen de acht- en de

elfduizend unieke bezoekers telde. Er zijn twintigduizend pageviewers geweest. Men dient ook rekening te houden met de professionele verenigingen. Het systematisch uitvoeren en consequent aanhouden van een langetermijnstrategie kan leiden tot een verduurzaming van de mobiliteit. Dat blijkt uit buitenlandse voorbeelden zoals Freiburg, Zürich en Kopenhagen. Vandaar dat een consensus over een dergelijke langetermijnstrategie zo belangrijk is.

Verschillende sprekers hebben opgemerkt dat de verschillende plannen onvoldoende op elkaar afgestemd zijn. Het ontwerp van mobiliteitsplan kadert in het Pact 2020 en in ViA. De MORA treedt de missie van het ontwerp van mobiliteitsplan bij. Binnen het ontwerp zijn het milieubeleidsplan, het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid op elkaar afgestemd. Er was ook een afstemming met het Europese niveau. Dat betekent niet dat er een hiërarchie bepaald werd tussen de plannen. De decreetgever vraagt ook dat de eigenheid van de verschillende domeinen gerespecteerd wordt.

In het informatieve gedeelte werd bij de uitwerking van de scenario's wel degelijk rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen. Een modelmatige doorrekening is immers niet mogelijk zonder uitspraken te doen over de ruimtelijke constellatie. De teksten zijn op dit punt niet duidelijk en zullen aangepast worden. De onderzoeksvragen van de MORA met betrekking tot de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke organisatie worden voor een deel behandeld in het beleidsplan Ruimte dat in opmaak is.

De planningscommissie verbaast zich over de vraag van SARO en MORA naar een masterplan voor de uitbouw van een wegnnet. Binnen de planningscommissie hebben de vertegenwoordigers van Ruimtelijke Ordening en Woonbeleid immers nooit gevraagd naar een dergelijk masterplan. Daarom gaat het mobiliteitsplan vooral in op het realiseren van de noodzakelijke missing links, op het flexibel inzetten van de bestaande weginfrastructuur, op het gebruik van de ITS-technologie en op het optimaliseren van de verschillende modale netwerken. Het hanteren van prijsmechanismen zoals rekeningrijden kan een belangrijk sturend effect hebben.

Voorts wordt er gevraagd uit te gaan van hiërarchisch verknoopte multimodale netwerken. De memorie van toelichting laat een sterke verweving van het ruimtelijk plan en het mobiliteitsplan eigenlijk niet toe. Een goede ruimtelijke organisatie is uiteraard belangrijk voor een degelijke mobiliteitsontwikkeling. Dat kan vooral op lange termijn een belangrijk effect hebben. De belangrijkste drijver voor mobiliteitsontwikkeling bij personen is nog altijd die demografische evolutie, met onder meer de omvang van huishoudens. Voor de inkomensontwikkeling, het voertuigbezit en het goederenvervoer is er nog altijd een sterke link met de economische groei. Prijsmechanismen worden gezien als een instrument om de mobiliteitsgroei te beheersen en om de vervoersefficiëntie te verhogen.

Voor wat de afstemming van het mobiliteitsplan met het milieubeleidsplan betreft gaat de MORA echter uit van een luchtkwaliteitsplan dat rekening houdt met de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens in 2012. Het ontwerp van mobiliteitsplan gaat uit van de invoering van deze heffing in 2016. Op dit vlak is er inderdaad een verschil tussen beide plannen. Het ontwerp van mobiliteitsplan houdt ook rekening met de Europese normen, die strenger zullen worden, zeker die voor 2030. Dit model anticipeert op deze ontwikkeling. In overleg met het departement LNE is ervoor gekozen om die doelen nu niet te kwantificeren. Dat is dus geen zwakke of ambtelijke aanpak zoals sommigen hebben beweerd.

De langetermijndoelen voor de uitstoot van CO₂ zijn inderdaad overgenomen uit het witboek Transport. Het beperken van de CO₂-uitstoot is alleen mogelijk door tal van

maatregelen, onder meer het verhogen van de vervoersefficiëntie en het vergroenen van de wagenparken. Ook op dat vlak is er in Vlaanderen nog werk aan de winkel.

De heer Verbakel denkt niet dat de link met Zorg en Gezondheid helemaal ontbreekt. Twee van de verkeersleefbaarheidsdoelstellingen werden overgenomen, namelijk het verminderen van de transportgerelateerde luchtverontreiniging en het verminderen van de verkeershinder. Ook het ambitieniveau voor het verbeteren van de verkeersveiligheid ligt heel hoog. Daarbij is er specifieke aandacht voor de jonge bestuurders en de kwetsbare groepen.

De afstemming met het woonbeleid komt aan bod in het in opmaak zijnde plan Ruimte Vlaanderen. Het is de bedoeling om binnen de stedelijke regio's werk te maken van verdichting. Daarom is dat niet apart opgenomen in het mobiliteitsplan.

De lokale besturen kunnen grotendeels akkoord gaan met de doelstellingen in het ontwerp van mobiliteitsplan. In veel gemeenten zijn die doelstellingen, die vastgelegd werden in het Mobiliteitsdecreet, trouwens al geruime tijd opgenomen in de gemeentelijke plannen. De planningscommissie kan dan ook niet akkoord gaan met de conclusie dat het zou gaan om een gemiste kans voor een integrerende aanpak. De integratie daarentegen is door het Mobiliteitsdecreet zelfs opgelegd wanneer het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief wordt goedgekeurd.

De bestaande kanalen zijn momenteel voldoende om tot deze onderlinge afstemming van doelstellingen en taakafspraken te komen. Het Mobiliteitsdecreet zegt dat het mobiliteitsplan indien nodig ook melding dient te maken van de punten van overleg met andere overheden. De memorie van toelichting stelt zelfs dat we rekening moeten houden met de resultaten van dat overleg.

Tot nog toe ontbreekt de monitoring in het ontwerp van mobiliteitsplan. Daaraan zal op een later moment aandacht worden besteed. Bij het opstellen van het plan werd met de noodzaak van een monitoring al rekening gehouden door de beoogde effecten naar 2030 zo SMART mogelijk te beschrijven. Het zou niet goed zijn om daarvoor nu al indicatoren op te nemen omdat er op dat vlak geregeld wijzigingen optreden, op basis van de Europese regelgeving. De planningscommissie zal zeker rekening houden met de suggestie om bij de monitoring aandacht te besteden aan de benchmarkgegevens.

Spreker kan niet akkoord gaan met de opmerking dat de start van het openbaar onderzoek van MORA op een onverwacht moment kwam. De cel communicatie heeft namelijk ruim vóór de vaststelling van het ontwerp door de Vlaamse Regering de MORA gecontacteerd in verband met de organisatie van het openbaar onderzoek. Op basis van het Mobiliteitsdecreet moeten alle reacties overgemaakt worden aan de MORA. De MORA zal dat verwerken in zijn finaal advies.

Bij het bepalen van de doelen, zowel op strategisch als op operationeel niveau, werd rekening gehouden met de impact van innovaties. Men moet echter realistisch blijven. De impact van die innovaties op de mobiliteit in het jaar 2030 mag niet overschat worden. Voor de doelstellingen om Vlaanderen verder uit te bouwen als logistieke regio verwijst hij naar het ontwerp Beleidsplan Ruimte.

In tegenstelling tot de bewering van MORA werd in het ontwerp van mobiliteitsplan wel degelijk rekening gehouden met de samenhang tussen het goederenverkeer en de economische groei en de moeilijkheid om tot een ontkoppeling te komen van de economische groei en het goederenverkeer. Daarom gaan we in de scenario's uit van een sterkere groei

voor het goederenvervoer dan voor het personenvervoer. Ook voor het goederenvervoer is er echter een sterke samenhang met de ontwikkeling van de economie. Voor de verduurzaming van het goederenvervoer zetten we, conform de Europese strategie, in op het aansturen van de keuze voor een vervoerswijze, het verhogen van de vervoersefficiëntie en de vergroening van het voer- en vaartuigenpark. In de personenmobiliteit biedt het inzetten van ICT meer mogelijkheden. Op langere termijn biedt de ruimtelijke organisatie enorme mogelijkheden, zeker als men die richt op nabijheid en het gebruik van spoor en binnenvaart. De inzet van prijsmechanismen, zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer, kan een grote bijdrage leveren tot de vergroening van het voertuigenpark. Bereikbaarheid vereist een heel palet van maatregelen en die zijn ook opgenomen in het ontwerp van mobiliteitsplan.

Inzake de prioritering van de projecten zal rekening worden gehouden met de suggestie van de MORA en van de OESO om gebruik te maken van een kosten-batenanalyse. Het ontwerp van mobiliteitsplan kan, gezien het Mobiliteitsdecreet, geen lijst van projecten bevatten tot en met 2030. Het is eerder een instrument om deze keuzes te ondersteunen, geregeld het beleid te evalueren en bij te sturen. Het gaat wel uit van de realisatie tegen 2030 van de missing links in het kernnetwerk, conform de richtsnoeren van TEN-T. Er is dus geen tegenstrijdigheid tussen de realisatie van de missing links en het focussen op congestiegevoelige regio's. Het ontwerp van mobiliteitsplan onderschrijft ook het belang van een multimodaal transportsysteem met naadloze overgangen tussen de modi. Het beslist beleid werd niet in vraag gesteld. Bepaalde beleidsbeslissingen, die belangrijke financiële consequenties hebben, moeten nog worden uitgevoerd. Daarom werd in de voorbije regeerperiode al ingezet op het project versnellen van investeringsprojecten. Het plan geeft aan waar nog bijkomende inspanningen nodig zijn om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

Het ontwerp van mobiliteitsplan zet in op het verhogen van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Inzake de toegankelijkheid is er geen tegenstelling tussen het ontwerp en het advies van de MORA. Het ontwerp is ingegaan op de vraag van de MORA naar een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarin alle reizigers betrokken worden. In een recente publicatie van het Nederlandse kennisinstituut KIM wordt de bereikbaarheid trouwens niet alleen gedefinieerd in termen van reistijd, maar ook van comfort en prijs.

De MORA suggereert dat er aandacht zou worden besteed aan de liberalisering. Met de opmerkingen van de MORA over een efficiënte invulling van de basismobiliteit zal rekening worden gehouden. Het bereiken van de doelen inzake verkeersveiligheid zal zeker extra beleidsinspanningen vergen. Vandaar dat de actualisatie van het verkeersveiligheidsplan reeds werd gestart.

Inzake het formuleren van de doelstelling inzake het terugdringen van de schade aan natuur en milieu baseert het plan zich op het Mobiliteitsdecreet (onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkelingen). Ook de Europese Commissie gaat uit van een verdere groei van die mobiliteit. Daarom zet het ontwerp van mobiliteitsplan in op het beheersen van de groei en niet op het verminderen van de mobiliteit.

Het ontwerp van mobiliteitsplan is een strategisch plan (lange termijn) dat op korte termijn moet uitgewerkt worden in de actieplannen rond diverse thema's zoals klimaat en luchtkwaliteit. De memorie van toelichting van het Mobiliteitsdecreet waarschuwt voor een te grote uitdetaillering van het ontwerp van mobiliteitsplan. De heer Verbakel kan niet akkoord gaan met de herschikking van de kritische succesfactoren door de Minaraad, die werd overgenomen in het advies van de MORA. De invulling van de maatschappelijke keuzes door de MORA is van een heel andere aard dan die van het ontwerp van mobi-

liteitsplan. De door de MORA aangehaalde thema's lijken wel relevant voor de verdere operationalisering van de actielijnen.

De Minaraad vindt het belangrijk om minder afhankelijk te worden van fossiele brandstoffen. Daarmee zal rekening worden gehouden. De MORA alludeert ook op de impact van de brandstofprijzen op de betaalbaarheid van de mobiliteit. In het verleden werd de stijging van de brandstofprijzen vaak teniet gedaan door de verbeterde energie-efficiëntie van de voertuigen. Daarom werd dit in het verleden niet aangehaald als een kritische factor voor de mobiliteitsontwikkeling. In de toekomst zullen de brandstofprijzen vermoedelijk verder toenemen, maar het is onduidelijk hoe groot die stijging zal zijn. De verminderde vraag op wereldvlak maar ook de exploitatie van schaliegas zou de kostprijs kunnen drukken. De trend naar lichtere voertuigen zal wellicht leiden tot een daling van het energieverbruik. Er zal rekening worden gehouden met de vraag van MORA om meer aandacht te geven aan innovatie.

Het bijstellen van het ontwerp van mobiliteitsplan zal niet alleen gebeuren in overleg met de lokale besturen, maar ook met het Brusselse en het Waalse Gewest en met de federale overheid.

Er zal uiteraard rekening worden gehouden met de opmerking van de MORA over de ontwikkeling van menselijk kapitaal.

De heer Verbakel besluit dat bij de verdere uitwerking van het plan rekening zal worden gehouden met de uitgebrachte adviezen. Hij kan zeker niet akkoord gaan met de kritiek dat er tot nog toe geen rekening gehouden zou zijn met de adviezen. Hij hoopt dat deze Vlaamse Regering of de volgende dit definitieve plan kan aanvaarden en laten attesteren.

De heer *Frank Van Thillo* merkt op dat hij de opdracht heeft om het advies van de MORA voor te stellen. Hij is dus niet goed geplaatst voor het voeren van een tegensprekelijk debat. Hij zal wel kort reageren op de vragen en op de tussenkomst van de minister.

De term ambtelijke afstemming wordt uiteenlopend geïnterpreteerd. Volgens hem is dat meer dan een administratieve afstemming. Zoals minister-president Kris Peeters bepleit, komt het erop aan om een Vlaamse visie op mobiliteit uit te werken. Dat impliceert ook een visie op milieu, op ruimtelijke ordening en op wonen. Dat vinden de leden van MORA onvoldoende terug.

Een tweede misvatting heeft wellicht te maken met de communicatie in de pers. In werkelijkheid heeft MORA gezegd dat dit ontwerp van mobiliteitsplan veel goede elementen bevat. Voor een middenveldorganisatie is het echter moeilijk om eigen voorstellen te formuleren. Binnen de MORA bestaat er bijvoorbeeld geen eensgezindheid over de slimme kilometerheffing. Het formuleren van een eigen voorstel wordt pas mogelijk na een politieke voorzet. Dan kan het middenveld namelijk onderzoeken welke consequenties dat zou hebben voor de achterban. De MORA moet dat op een genuanceerde manier formuleren in zijn advies. Het organiseren van een ideeënconferentie was een goed idee. De ideeën die daaruit kwamen kunnen de openheid van de geesten bevorderen. Op dit ogenblik worden ze echter niet meegenomen in een beleidsproces.

Wetenschappelijke studies hebben aangetoond dat het invullen van de woonuitbreidingsgebieden zal leiden tot een toename van de pendelafstanden. Het advies van de MORA zegt echter dat men inzake wonen opnieuw moet streven naar nabijheid. Dat zal nog veel maatschappelijk debat zal vergen. Daarop moet men zich voorbereiden in de plannen. Het is niet goed als er bovenop het standpunt van de MORA nog een standpunt is van Voka.

Als men wil dat er in het politieke proces voldoende aandacht wordt besteed aan de adviezen, dan moet men streven naar consensusadviezen.

De MORA blijft op het standpunt dat men een dergelijk mobiliteitsplan moet gebruiken om de afstemming met de andere beleidsdomeinen te concretiseren. Dat moet worden opgenomen in een langetermijnplan. De kilometerheffing is daar een goed voorbeeld van. De leden van de MORA die voorstander zijn van een kilometerheffing, willen daarvan de concrete modaliteiten kennen vooraleer ze dit voorleggen aan hun achterban.

De heer Van Thillo is bereid om meer informatie te verstrekken als men daarom vraagt. Een overleg met de heer Verbakel binnen de MORA zou het debat tussen het ambtelijke niveau en het middenveld vooruit kunnen helpen.

Minister *Hilde Crevits* kan leven met de laatste tussenkomst van de heer Van Thillo. De samenstelling van de planningscommissie biedt alle garanties voor een goede afstemming. Dat vereist natuurlijk meer dan de aanwezigheid van een aantal ambtenaren in de commissie. Alle plannen zitten in een evolutief tracé. Men kan dat in elkaar schuiven. Als men tot acties overgaat, zullen er echter nog veel dingen moeten worden geconcretiseerd op het terrein. Het verkeersveiligheidsplan, dat een onderdeel is van het mobiliteitsplan, zal bijvoorbeeld pas worden uitgewerkt op het ogenblik dat Vlaanderen daarvoor bevoegd is. Dat is nu in voorbereiding.

De MORA stelt dat ze pas een discussie over de kilometerheffing voor personenwagens kan organiseren op het ogenblik dat de modaliteiten daarvan bekend zijn. De MORA zou de gelegenheid krijgen om te debatteren over de resultaten van het proefproject. De regering heeft echter niet gewacht op de resultaten van het proefproject om het mobiliteitsplan vast te stellen. De invoering van de kilometerheffing is namelijk ook een politieke keuze die een enorme impact zal hebben.

De Ideeënconferentie heeft plaats gehad na de principiële vaststelling van het ontwerp van mobiliteitsplan. Het kan geen probleem zijn om een aantal van die ideeën te verwerken in de teksten. Men zal wel goed moeten afwegen wat er thuishoort in het mobiliteitsplan en wat er thuishoort in de uitwerking van de diverse plannen. Het decreet zegt duidelijk dat het mobiliteitsplan zelf voldoende ruimte moet laten voor beleid. Men moet vooral de grote principes vastleggen. Gezien de toestand van het globale infrastructuurnetwerk, moet men inzetten op de diverse modi. Men moet op een onderbouwde manier keuzes maken, op basis van maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Dit plan is dus nog niet af. Na deze gedachtewisseling kunnen de diverse fracties een voorstel van resolutie indienen. Eventueel zal de regering een aanvullende opdracht geven aan de planningscommissie.

De heer *Frank Van Thillo* merkt op dat de MORA niet gezegd heeft dat de ideeën van de Ideeënconferentie in het Mobiliteitsplan moeten worden opgenomen. Het is wel belangrijk om te weten hoe men nieuwe concepten kan opnemen in een planningscontext. Dat is belangrijk om een plan maximaal te laten renderen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Griet SMAERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CNG	compressed natural gas
CO ₂	koolstofdioxide
DAR	Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid
EU	Europese Unie
FB	Financiën en Begroting
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
ITS	intelligent transportation system
KIM	Kennisinstituut voor de Mobiliteit
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
LNG	liquefied natural gas
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectrapport
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NEC	national emission ceiling
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed
SMART	specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
ViA	Vlaanderen in Actie
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (Vision on Technology)
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRWI	Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal