MORA
Mobiliteitsraad

De heer Ben Weyts
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarsplein 7
1000 Brussel

contactpersoon
Hans Bonnarens
hbonnarens@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20171114_beleidsbriefMOW

Brussel
14 november 2017

Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2017-2018

Mijnheer de minister

Op 27 oktober ontving de Mobiliteitsraad de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) 2017-2018. Het debat over deze beleidsbrief in de parlementscommissie MOW was reeds gepland op 16 november. Hierdoor werd het voor de MORA moeilijk om een tegensprekelijk debat te voeren binnen de Raad en tijdig een goed uitgebalanceerd advies uit te brengen over de beleidsbrief.

De Raad vermeldde in vorige adviezen dat hij het nuttig acht om vóór de bespreking in het Vlaams Parlement een advies over de beleidsbrief uit te brengen dat weergeeft wat het mobiliteitsmiddenveld in Vlaanderen belangrijk vindt. Andere jaren werd ook rechtstreeks in dialoog gegaan met de voogdijminister, waardoor de MORA-leden op open wijze hun standpunten konden meedelen. Dit jaar was dit spijtig genoeg niet mogelijk.

In onderstaande brief vindt u een aantal elementen aan die voor de MORA opvallen, ontbreken of prioritair zijn voor het komende werkjaar van het beleidsdomein MOW.

Investeringen

De Mobiliteitsraad vindt het goed dat investeringen een prominente plaats krijgen in de beleidsbrief. Ook de opmaak van een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) voor het volledige beleidsdomein is een stap voorwaarts. De MORA vertrouwt erop dat het GIP een duidelijk multimodaal karakter zal hebben, en dat het toegenomen investeringsbudget waarvan sprake in de beleidsbrief zal blijken uit de toekomstige begrotingstabellen.

De MORA vraagt dat het volledige investeringsbeleid voor het domein MOW gepaard gaat met een gedetailleerde weergave van de benutte middelen. De driejareninvesteringsprogramma's voor de wegen van AWV geven bijvoorbeeld een goed overzicht van de geplande projecten en overeenkomstige budgetten. De MORA meent immers dat een goede evaluatie gebaat is bij een duidelijk overzicht van gerealiseerde projecten en gebruikte budgetten. Op basis hiervan is een maatschappelijke discussie mogelijk over de besteding van budget aan maatregelen in de beleidsbrief.

Ook voor de Werkvennootschap vraagt de MORA zicht op een duidelijke investeringsagenda. De beleidsbrief vermeldt Oosterweel en de R0, maar de rol (en stand van zaken) van de andere missing links (R4 Gent, Noord-Zuid Limburg), worden zo goed als niet weergegeven.

De beleidsbrief omvat een luik duurzame en innovatieve aanbestedingstechnieken en duurzaamheidcriteria in bestekken. In navolging van de Dialoog tussen Vlaamse en Nederlandse PPS-beoefenaars en academici op 22 november 2016, benadrukt de MORA het belang van samenwerking en betrokkenheid van stakeholders in het traject naar onderbouwde en gedragen PPS-projecten.

Kilometerheffing personenvervoer

De beleidsbrief bevat een generiek engagement over het diepgaand onderzoek naar de mogelijkheden en modaliteiten van een wegenheffing voor lichte voertuigen. De leden van de Mobiliteitsraad vinden het echter belangrijk om deze maatregel te concretiseren, inclusief hoe het middenveld betrokken wordt en het maatschappelijk debat gevoerd zal worden, zodat de resultaten beschikbaar zijn vóór de verkiezingen van 2019. Vervolgens kan deze input meegenomen worden bij het opstellen van een nieuw regeerakkoord aan het begin van de volgende legislatuur.

Mobiliteitsplan Vlaanderen

De beleidsbrief geeft aan dat de ontwerpteksten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV) verder worden afgewerkt. De MORA is tevreden dat de beleidsbrief expliciet vermeldt dat er aandacht zal zijn voor de samenhang tussen het MPV, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Vlaams Klimaatplan. De MORA verwacht dat in het geschetste proces ruimte wordt voorbehouden voor een formele adviesvraag aan de Mobiliteitsraad.

Klimaatbeleid

De MORA is tevreden met de uitgebreide aandacht in de beleidsbrief voor de integratie tussen het Vlaamse mobiliteits-, klimaat- en energiebeleid. De extra aandacht voor de uitrol van publieke laadpalen is een welgekomen toevoeging, maar de MORA wil graag een technologieneutrale aanpak zoals aangegeven in het advies op de conceptnota Clean Power for Transport.

Stadsdistributie

Naast voldoende aandacht voor schonere energie kunnen maatregelen inzake stadsdistributie een belangrijke bijdrage leveren aan een verbetering van de leefbaarheid en emissies in steden. Het is belangrijk om een juist evenwicht te vinden tussen modi, brandstoffen, tonnagebeperkingen, venstertijden, enz. In het luik over stadsdistributie mist de MORA de ambitie om zaken te harmoniseren tussen steden.

Lange Zware Vrachtwagens

De beleidsbrief voorziet in een tweede proefproject rond Lange Zware Vrachtwagens (LZV's), hoewel dit plan niet onder de benaming 'proefproject' vermeld wordt in de beleidsbrief. Voor dit proefproject geldt ook wat de Mobiliteitsraad over proefprojecten heeft gezegd in het advies op de conceptnota basisbereikbaarheid.

Proefprojecten geven de verschillende stakeholders een uitgelezen kans om actief mee te denken aan de uitwerking van een concept. Het werken met proefprojecten vraagt naast een goede wettelijke onderbouw tevens een doordachte methodologie zodat de leerresultaten kunnen opgeschaald en ruimer toegepast worden. Een aanzienlijke duurtijd, een geleidelijke en doordachte opstart en voldoende budget dragen volgens de MORA eveneens bij aan geslaagde proefprojecten.

Woon-werkverkeer

De MORA is tevreden dat de beleidsbrief melding maakt van investeringen in multimodaliteit die kunnen bijdragen aan de verduurzaming van woon-werkverkeer. De verduurzaming van het woon-werkverkeer vraagt volgens de MORA naast infrastructurele maatregelen ook om een structurele lange-termijnaanpak die inzet op een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers. De beleidsbrief haalt het Pendelfonds en de recente fietscampagne aan als voorbeelden. Voor de MORA zijn bedrijfsvervoerplannen en het mobiliteitsbudget echter ook belangrijke schakels in het realiseren van een blijvende mental shift.

Basisbereikbaarheid

De beleidsbrief vermeldt duidelijk de intenties en toekomstige plannen inzake basisbereikbaarheid, maar gaat voorbij aan de cruciale link met ruimtelijk beleid. De Mobiliteitsraad vindt dit een gemiste kans. De MORA vraagt daarom om de link naar ruimtelijk beleid zeker op te nemen in de evaluatie van de proefprojecten basisbereikbaarheid.

Voor de MORA moet de reiziger centraal staan bij de operationalisering van basisbereikbaarheid, en dus ook bij de opdeling in vervoerregio's. Deze opdeling moet goed onderbouwd worden en mag niet leiden tot een versnippering van het vervoersaanbod of verplaatsingen tussen vervoerregio's bemoeilijken. De MORA meent dat de regisseur van basisbereikbaarheid in deze een belangrijke taak heeft om een optimale afstemming tussen ruimtelijke ordening en de organisatie van openbaar vervoer te garanderen.

Openbaar vervoer

De MORA neemt kennis van de vooruitgang die wordt geboekt op vlak van openbaar vervoer met de brede uitrol van MOBIB-kaarten en de introductie van de City Pass. Om tot een echte modal shift ten voordele van duurzame modi en meer specifiek openbaar vervoer te komen, is het volgens de Mobiliteitsraad belangrijk om onder meer tot een goede coördinatie tussen NMBS en De Lijn te komen op vlak van dienstregelingen. Het is positief dat de beleidsbrief hiervoor pleit, maar voor de Raad moeten de exploitatie en bijhorende budgetten overeenstemmen met deze beter gecoördineerde dienstregelingen. De MORA stelt hierbij de vraag of de ambities die de NMBS heeft, voldoende zijn om aan te sluiten op het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het is niet duidelijk voor de Raad waar, en op welke basis, dit werd afgetoetst.

De MORA wil eveneens benadrukken dat de in de beleidsbrief vermelde stijging van het aantal betalende reizigers weinig zegt indien een inschatting van het totaal aantal reizigers ontbreekt. De MORA meent dat deze cijfers belangrijk zijn voor het voeren van een objectief debat over het Vlaams openbaar vervoer.

Ten slotte vindt de Mobiliteitsraad het positief dat de beleidsbrief maatregelen bevat voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Om beter te kunnen concurreren met individueel

autovervoer is het volgens de Raad echter belangrijk dat deze maatregelen eveneens toegepast worden op duurzame vormen van collectief vervoer.

Havenbeleid

De uitbreiding van de Haven van Antwerpen wordt volgens de MORA terecht op de agenda gehouden. De Mobiliteitsraad meent dat in dit dossier een daadkrachtig optreden vereist is. De verkeersproblematiek in en rond het havengebied, de ontsluiting van de haven en de bereikbaarheid op korte en middellange termijn zijn belangrijke aandachtspunten voor de werking en ontwikkeling van de voornaamste economische motor van Vlaanderen.

In het kader van de fusie tussen de haven van Gent en Zeeland Seaports is de sociaal-economische impact van de grensoverschrijdende samenwerking niet te onderschatten aangezien deze een stimulans kan vormen voor het verder ontwikkelen van de regio's. De Raad vraagt aan de Vlaamse regering om een proces te ontwikkelen dat een goed overleg en informatie-uitwisseling tussen de holding en het Vlaamse beleidsniveau waarborgt.

Ten slotte blijft ook de nieuwe sluis voor de haven van Zeebrugge een belangrijk dossier voor de Mobiliteitsraad.

Luchthavens

De Mobiliteitsraad meent dat de hertekening van het Vlaams luchthavenbeleid, en de aandacht voor de verhouding tot Brussels Airport, kan zorgen voor meer activiteit op de luchthavens in Vlaanderen. Het is volgens de MORA noodzakelijk om te komen tot een volwaardige afdeling luchthavenbeleid die een echte visie kan ontwikkelen en dragen vanuit de Vlaamse overheid. Gezien de grote economische rol die luchthavens spelen, is het voor de Mobiliteitsraad ook belangrijk dat het geplande overleg met de sector structureel en maatschappelijk ingebed wordt, onder meer door het maatschappelijke middenveld te betrekken.

Aangezien de regionale luchthavens en de luchthaven van Zaventem enkel staan opgenomen onder de operationele doelstelling "Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid", wil de Raad benadrukken dat er ook voldoende aandacht moet gaan naar het reizigersvervoer van en naar de luchthavens.

Onderzoek

Op verschillende plaatsen maakt de beleidsbrief melding van uitgevoerde of nog uit te voeren onderzoeken en studies. De MORA is voorstander van een wetenschappelijk onderbouwd mobiliteitsbeleid dat getoetst wordt aan het maatschappelijk debat.

Voor de MORA is het belangrijk dat de beleidsbrief een volledige onderzoeksagenda en –kalender voor het beleidsdomein bevat, en dat hierover een maatschappelijk debat gevoerd wordt. Dit maatschappelijk debat moet ook zorgen voor betere, meer gerichte onderzoeksvragen.

Hervorming Mobiliteitsraad van Vlaanderen

De MORA wil ten volle zijn medewerking aanbieden om te komen tot een succesvolle hervorming van de strategische adviesraden actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De MORA wil ook in de toekomst een flexibele en slagkrachtige speler in het Vlaamse mobiliteitsveld zijn, met aandacht voor een integrale benadering van verschillende modi en domeinen.

De MORA stipt aan dat de aan te passen decreten voor deze hervorming niet vermeld worden in het overzicht van geplande regelgeving voor het werkjaar 2017-2018.

Als bijlage bij dit briefadvies voegt de MORA ten slotte een overzicht toe van de uitgebrachte adviezen tijdens het werkjaar 2016-2017.

Hoogachtend



Daan Schalck

voorzitter