

Advies

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Brussel, 28 februari 2014

Adviesvraag: Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen
Adviesvrager: Minister Crevits – Decretale taak van de MORA
Ontvangst adviesvraag: 13 januari 2014
Adviestermijn: 60 dagen

Goedkeuring raad: 28 februari 2014

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	5
Advies.....	7
1. Inleiding.....	7
2. Het Mobiliteitsplan volgens het Mobiliteitsdecreet	7
3. Historiek	8
4. Bemerkingen over het adviestraject.....	10
4.1. Overzicht MORA-adviezen	10
4.2. Maken van strategische keuzes	11
4.3. Belang van langetermijnplanning	12
4.4. Aandacht voor draagvlak en participatie	13
4.4.1. Publieksparticipatie	13
4.4.2. Openbaar onderzoek	14
4.4.3. Ideeënconferentie	15
4.5. Nood aan politieke gedragenheid	16
4.6. Afstemming tussen beleidsdomeinen en processen	16
4.6.1. Het verwijzen naar plannen	16
4.6.2. Afstemming met het ruimtelijk beleid	17
4.6.3. Afstemming met het Vlaamse Milieubeleid	18
4.6.4. Afstemming met het beleidsdomein Zorg en Gezondheid	19
4.6.5. Afstemming met het Vlaamse Woonbeleid	19
4.7. Afstemming met andere overheden	20
4.7.1. Afstemming met de lokale overheden	20
4.7.2. Afstemming met andere overheden.....	20
4.8. Timing.....	21
4.9. Belang, noodzaak en ontbreken van monitoring en indicatoren	22
5. De beleidsuitdagingen.....	23
5.1. Beleidsuitdagingen in het Mobiliteitsplan	23
5.2. De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten.....	24
5.2.1. Missing links wegwerken.....	24
5.2.2. Een efficiënter beleidsproces	26
5.3. De reiziger centraal.....	27
5.3.1. Toegankelijkheid in het Mobiliteitsplan	27
5.3.2. Integrale benadering vanuit reizigersperspectief	27
5.3.3. Liberalisering openbaar personenvervoer	28
5.3.4. Efficiëntere invulling Basismobiliteit.....	28
5.4. Verkeersveiligheid	29
5.5. Verhogen van de verkeersleefbaarheid	30
5.6. De schade aan milieu en natuur terugdringen.....	30
6. Beleidsuitdagingen buiten het domein Mobiliteit en Openbare Werken.....	31
6.1. Maatschappelijke waarden en normen.....	31
6.2. Ontwikkelingen in ruimtegebruik	32
6.3. Ontwikkelingen in brandstofprijzen	33
6.4. Ontwikkelingen op het vlak van innovatie	33
6.5. Ontwikkelingen inzake beleidsafstemming.....	34
6.6. Ontwikkelingen in verband met menselijk kapitaal	35

Bijlage.....	37
1. Overzicht MORA-adviezen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen	37
2. Ideeënconferentie	38
2.1. Persbericht van 17 januari 2014	38
2.2. Programma.....	39

Krachtlijnen van het advies

Op 25 oktober 2013 werd door de Vlaamse Regering het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voorgesteld. Na het openbaar onderzoek en het hiernavolgend MORA-advies zal het net geen vijf jaar na de goedkeuring van het Mobiliteitsdecreet aan het Vlaams Parlement voorgelegd worden.

De verwachtingen bij het mobiliteitsmiddenveld waren hoog gespannen. De ambities van het Mobiliteitsdecreet waren niet min. Naast een uitgebreide analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand voorzag het dat het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan een beschrijving geeft van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, de operationele doelstellingen en een actieplan met maatregelen middelen en termijnen.

Ook in het Vlaams Parlement werd regelmatig toegelicht hoe, volgens artikel 5 van het Mobiliteitsdecreet, het Mobiliteitsplan Vlaanderen enerzijds de samenhang zou brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over duurzame mobiliteit en anderzijds het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar zou afstemmen.

De MORA heeft in de periode dat het Mobiliteitsplan werd opgesteld niet minder dan acht adviezen met concrete voorstellen geformuleerd over de procedurele en inhoudelijke aanpak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zo stelde de MORA voor dat het plan zich zou uitspreken voor een realistisch langetermijnwensbeeld om vervolgens aan te geven hoe en met welke middelen dit wensbeeld stapsgewijs (2020, 2030, 2050) te bereiken valt. Ook in andere adviezen heeft de MORA het belang van een Mobiliteitsplan aangegeven. In het advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling, vroeg de MORA het Mobiliteitsplan Vlaanderen als beleidskader te laten fungeren voor het noodzakelijke transitieproces naar een duurzame mobiliteit.

De MORA komt tot de vaststelling dat het ambtelijke voorbereidingsproces vooralsnog niet geleid heeft tot een plan met duidelijke en realistische keuzes.

De MORA stelt vast dat het plan behoorlijk slecht is afgestemd met andere beleidsdomeinen en andere beleidsniveaus. De MORA wil benadrukken dat het een Mobiliteitsplan voor Vlaanderen moet zijn en geen nota voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Om te komen tot die Vlaamse Mobiliteitsvisie moet nog een betere afstemming met de andere beleidsdomeinen en beleidsniveaus gemaakt worden. Het Mobiliteitsplan moet naadloos kunnen aansluiten bij het toekomstige Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en voldoende robuust zijn om de Vlaamse uitdagingen uit het PACT 2020 aan te gaan.

De grootste uitdaging voor het Mobiliteitsplan is aan te geven hoe we ons mobiliteitsstelsel kunnen wapenen voor de uitdagingen van de toekomst.

De MORA formuleert volgende aanbevelingen:

- Geef Vlaanderen een actieplan voor de bereikbaarheid van de economische poorten

Om de bereikbaarheid van de economische poorten veilig te stellen moet het plan voorzien in prioritaire projecten waarvan niet enkel de timing wordt vastgelegd, maar waarvoor tevens een proces wordt voorgesteld waarmee de beleidsvoorbereiding van deze projecten sneller verloopt. Het plan moet aangeven wat

hiervoor de benodigde middelen zijn, zonder het belang van een sterke en duurzame logistieke sector uit het oog te verliezen.

■ De reiziger centraal in het openbaar vervoer

De huidige en potentiële reiziger moet centraal staan in het openbaarvervoerbeleid, dit is de beste garantie op een efficiënt en inclusief openbaarvervoerssysteem dat gewapend is tegen de mobiliteitsopdrachten en uitdagingen, ook na 2020.

■ Verkeersveiligheidsdoelstellingen zijn top !

De leden van de MORA willen zich ten volle inzetten om met Vlaanderen een toppositie te bereiken in het Europees peloton op het vlak van verkeersveiligheid! De instrumenten om hiervoor de vinger aan de pols te houden zijn vooralsnog niet opgenomen in het Mobiliteitsplan.

■ Breng de uitdagingen voor Milieu correct in kaart

Stel Vlaanderen in staat haar Europese verplichtingen inzake luchtkwaliteit en klimaat waar te maken, zodat de mobiliteitsdoelstellingen verzoend kunnen worden met milieu- en gezondheidsdoelstellingen. Hiervoor moet het Mobiliteitsplan vertrekken van een goed onderbouwd en realistisch stappenplan. Juist in dit kader moet het plan het beleid in staat stellen die maatregelen naar voor te schuiven met een maximale maatschappelijk toegevoegde waarde.

■ Zet in op kritische omgevingsfactoren

- Geef de werkelijke kosten en baten van vervoer aan om een maatschappelijk debat te kunnen voeren over het sturen van de vervoerswijzekeuze
- Maak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen de hefboom om in het Beleidsplan Ruimte mobiliteit te laten doorwegen in ruimtelijke beslissingen.
- Leg een transitietraject vast waardoor het Vlaamse Mobiliteitssysteem gewapend is tegen de volatiele brandstofprijzen.
- Bepaal de doelstelling en niet de oplossing om de verknoping tussen marktontwikkeling en mobiliteitsbeleid mogelijk te maken op het vlak van innovatie.
- Zet in op het instrumentarium van de mobiliteitsconvenants om een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus na te streven.
- Afspraken tussen alle beleidsniveaus zijn noodzakelijk om een coherent mobiliteitsbeleid te voeren
- Heb aandacht voor de het imago en de werkbaarheid van transport- en logistieke sector

■ Zoek inspiratie in buitenlandse goede voorbeelden om mobiliteitsproblemen aan te pakken.

De MORA vindt dat een definitieve goedkeuring van dit plan door de Vlaamse Regering nu nog niet mogelijk is. Met dit advies heeft de MORA getracht enkele beleidsuitdagingen en de omgevingsfactoren waarin deze best kunnen aangepakt worden die in het ontwerp Mobiliteitsplan werden opengelaten, meer concreet richting te geven. Het is uiteraard aan het Vlaams Parlement om in de lijn met de vorige resoluties verder richting te geven aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA denkt dat een dynamische beleidsafstemming en beperkte technische ondersteuning de nieuwe Vlaamse Regering in staat moet stellen het Mobiliteitsplan vrij snel te finaliseren.

Advies

1. Inleiding

Op 25 oktober 2013 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast. Ze onderwierp dit document vervolgens aan een openbaar onderzoek en vroeg advies aan een aantal strategische adviesraden en organisaties.

Decretaal¹ is bepaald dat de MORA alle adviezen, opmerkingen en bezwaren bundelt en coördineert en op basis daarvan een gemotiveerd advies uitbrengt over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het decreet voorziet dat de MORA dit advies binnen een termijn van zestig dagen na de termijn van het openbaar onderzoek bezorgt aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. De uiterlijke termijn voor het overmaken van het MORA-advies aan het Vlaams Parlement is daardoor 13 maart 2014.

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een informatief deel en een richtinggevend deel. Over het informatieve deel bracht de MORA reeds een advies uit op 24 juni 2011. Onderliggend advies focust daarom vooral op het richtinggevend deel. De MORA-raad keurde dit advies goed tijdens zijn plenaire raadsvergadering van 28 februari 2014.

De MORA beschouwt het voorliggende ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen als een ontwerpbeleidsdocument. Alle verwijzingen in dit advies naar het “Mobiliteitsplan” slaan dus op de voorliggende tekst die als ontwerp Mobiliteitsplan werd voorgelegd.

2. Het Mobiliteitsplan volgens het Mobiliteitsdecreet

Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 11 maart 2009 bepaalt de inhoud van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het voorliggend ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen volgt de structuur die is opgenomen in het decreet.

Volgens het decreet is het Mobiliteitsplan een beleidsplan dat in hoofdlijnen de lange-termijnvisie aangeeft voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat een richtinggevend en een informatief deel. De Vlaamse Regering stelt het plan vast voor een termijn van tien jaar. Het plan heeft een tijdshorizon van twintig jaar en bevat een doorkijkperiode die dertig jaar kan bedragen.

Het informatief deel is louter beschrijvend. Het bevat ten minste:

- een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand;
- een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;

¹ Vlaams Parlement, 2009, Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, stuk 2031 (2008-2009), 11 maart 2009

- een opsomming, analyse en evaluatie van de relevante voorschriften van de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieubeleidsplan, en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten;
- een beschrijving, analyse en evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de relevante beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, naburige staten, de federale staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest, ;
- een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken.

Het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat ten minste :

- een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
- de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;
- een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de federale staat of de gewesten is aangewezen.

Van het richtinggevend deel van het plan kan niet worden afgeweken, tenzij wegens onvoorziene ontwikkelingen van de mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten of om dringende sociale, culturele, economische, budgettaire of ecologische redenen (art. 7 § 2.)

3. Historiek

Het voorliggende Mobiliteitsplan Vlaanderen is het resultaat van een lang proces.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001

Op 4 juli 2001² legde de Vlaamse overheid het eerste ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voor aan het Vlaams Parlement. De resolutie van het Vlaams Parlement van 8 mei 2002³ en adviezen en voorstellen van onder meer de SERV en Minaraad zorgden voor een aangepaste beleidstekst waaraan de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 haar principiële goedkeuring hechtte: het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsvoornemens. Dit beleidsplan werd nooit bekrachtigd door het Vlaams Parlement.

Mobiliteitsdecreet

Door het niet bekrachtigen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 bleef de nood aan een beleidsplan over mobiliteit en de juridische verankering ervan, bestaan. Het Vlaams Parlement heeft daarom op 11 maart 2009 met het decreet Mobiliteitsbeleid⁴

² Mobiliteitscel, 2001, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen – naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, juni 2001

³ Vlaams Parlement, 2002, Resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, stuk nr 1040 - nr 3, 8 mei 2002

⁴ Vlaams Parlement, 2009, Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, stuk 2031 (2008-2009), 11 maart 2009

een juridische grondslag gelegd voor de opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit decreet bepaalt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen vanuit een langetermijnvisie op duurzame mobiliteit de krachtlijnen uitzet voor het te voeren mobiliteitsbeleid op korte termijn.

Het decreet legt de volgende doelstellingen vast:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers
- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit

Het decreet stelt eveneens dat het beleidsplan ook rekening houdt met het STOP-beginsel en het participatiebeginsel. Andere aspecten van het decreet zijn de algemene bepalingen over mobiliteitsplanning, de gewenste inhoud van het informatieve en het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan, de samenstelling van de planningscommissie, het participatietraject, het openbaar onderzoek, het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen, de mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau, provinciaal en tussenliggend niveau en de mobiliteitsmonitoring.

Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat de Vlaamse Regering het Mobiliteitsplan vaststelt voor een termijn van tien jaar. Het plan heeft een tijdshorizon van twintig jaar en bevat een doorkijkperiode die dertig jaar kan bedragen.

Decretale rol van de MORA

Het decreet vermeldt specifiek de rol van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Nadat de Vlaamse Regering het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig heeft vastgesteld, bezorgt ze het Mobiliteitsplan aan de MORA en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek. Gedurende de inspraaktermijn van 60 dagen kan iedereen zijn schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

Bij aanvang van het openbaar onderzoek voorziet het decreet ook dat de Minaraad en de SARO een adviesvraag ontvangen van de Vlaamse Regering met de vraag om hun advies te bezorgen aan de MORA.

De MORA bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen, bezwaren en de resultaten van de publieke bevraging en brengt op basis daarvan een gemotiveerd advies uit.

Timing

Het Mobiliteitsdecreet (art. 28) voorzag een goedgekeurd Mobiliteitsplan Vlaanderen tegen uiterlijk tegen 31 december 2010. Het “decreet houdende bepalingen tot bege-

leiding van de aanpassing van de begroting 2010⁵ verschuift de datum van de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen met 2 jaar naar 31 december 2012.

Op 25 oktober 2013 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast. Vervolgens startte ze het openbaar onderzoek op 8 november 2013, wat liep tot en met 12 januari 2014. Naast de decretaal voorziene adviesvragen vroeg de Vlaamse Regering ook de VVSG, de Vlaamse Jeugdraad, het Vlaams Netwerk tegen Armoede en het Agentschap Zorg en Gezondheid om advies.

De SARO keurde zijn advies goed op 18 december 2013, de Minaraad op 19 december 2013. De MORA moest voor 13 maart 2014, 60 dagen na het einde van het openbaar onderzoek zijn advies uitbrengen. Ook VVSG, de Vlaamse Jeugdraad en het Agentschap Zorg en Gezondheid bezorgden hun advies aan de MORA.

Vlaams Parlement

Het Vlaams Parlement heeft sinds de bekrachtiging van het Decreet op het Mobiliteitsbeleid al meermaals een debat gevoerd over het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit heeft onder meer geleid tot een resolutie⁶ over het Mobiliteitsplan Vlaanderen op 27 juni 2012 die de beleidsrichtingen aangeeft die het Vlaams Parlement in het Mobiliteitsplan Vlaanderen wenst terug te vinden. Uit de debatten bleek dat het Vlaams Parlement het principe ondersteunt om het Mobiliteitsplan als beleidskader te laten fungeren voor beleidsbeslissingen op het gebied van mobiliteit om zo samenhang te brengen in de voorbereiding, vaststellingen en de uitvoering van beslissingen. Een ander aandachtspunt van het Vlaams Parlement is de uitwerking van een monitoringskader voor de opvolging van het Mobiliteitsplan. Dit monitoringskader vraagt een validatie van onder meer de MORA en het Vlaams Parlement.

4. Bemerkingen over het adviestraject

De Mobiliteitsraad formuleerde sinds 2008 al meerdere adviezen over het Mobiliteitsdecreet en ontwerp teksten van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zijn aanbevelingen bevatten die elementen die de MORA cruciaal vindt om te komen tot een kwalitatief, gedragen en strategisch beleidsplan over Mobiliteit. In dit hoofdstuk geeft de MORA aan hoe zijn adviezen zijn verwerkt in het Mobiliteitsplan.

4.1. Overzicht MORA-adviezen

De Mobiliteitsraad heeft acht adviezen geformuleerd over het Mobiliteitsplan Vlaanderen⁷. De eerste twee adviezen handelden over het Mobiliteitsdecreet. De MORA gaf zowel een advies over de Greenpaper Mobiliteitsdecreet als over het ontwerp van de-

⁵ Vlaams Parlement, 2010, decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010, stuk 508 (2009-2010) nr 17, 30 juni 2010

⁶ Vlaams Parlement, 2012, Resolutie betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, stuk 1601 (2011-2012) nr 5, 27 juni 2012

⁷ Zie bijlage. Deze adviezen zijn te raadplegen op de website van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

creet. Over het Mobiliteitsplan Vlaanderen zelf formuleerde de Raad zes adviezen namelijk over volgende onderwerpen: de toekomstscenario's, de aangepaste timing van het Mobiliteitsplan, oprichting van de Gewestelijke Planningscommissie, de evaluatie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003, het informatief deel van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en de missie en visie van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Uit de adviezen zijn zeven hoofdlijnen geselecteerd die de MORA als belangrijk beschouwt en die hij opnieuw onder de aandacht wil brengen:

- Het belang van het maken van strategische keuzes in het beleidsplan
- Het belang van het opnemen van een langetermijnplanning
- Aandacht hebben voor draagvlak en participatie
- Nood aan een politieke gedragenheid van het plan
- De noodzaak om beleidsplannen en –processen op elkaar af te stemmen
- Een transparante en realistische timing voor het beleidsproces
- Het belang van het hebben van een monitoringssysteem om beleid op te volgen

De MORA stelt vast dat zijn adviezen zijn opgesomd in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en dat er per advies een korte inhoud van weergegeven is. De Mobiliteitsraad stelt vast dat met zijn adviezen geen rekening werd gehouden. Bovendien ontbreekt de motivatie waarom dat niet gebeurd is. Hierna geeft de Raad aan wat volgens hem hiervan de gevolgen zijn voor het streven naar een kwalitatief, gedragen en strategisch beleidsplan.

4.2. Maken van strategische keuzes

De MORA benadrukte steeds het belang van het maken van strategische beleidskeuzes. De MORA verwachtte dat vanuit een confrontatie van trends uit het informatief deel en een langetermijnwensbeeld, het plan duidelijk zou maken wat nodig is om de mobiliteit te verduurzamen. Dit langetermijnwensbeeld kan dan het afwegingskader vormen voor het maken van kortetermijnbeleidskeuzes. Dat zou leiden tot het aangeven van welke mobiliteitstrends ombuiging of versterking vereisen en welke specifieke maatregelen of acties hiervoor nodig zijn. Dit brengt coherentie in de maatregelenpakketten en maakt de noodzaak van bepaalde maatregelen duidelijk.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is een omvangrijk document dat vele aspecten van het mobiliteitsbeleid bevat: doelstellingen, actielijnen, maatregelen,... De opgenomen keuzes zijn vaak impliciet, maar niet expliciet benoemd.

De keuzes die er wel in staan missen een verantwoording waarom ze genomen zijn en hoe ze bijdragen tot het realiseren van de strategische en operationele doelstellingen. Ook ontbreken de consequenties van het niet nemen van keuzes binnen bepaalde doelstellingen. Het vermelden of inschatten van de budgettaire ruimte had daarnaast een belangrijke aanvulling voor het plan kunnen zijn.

De MORA riep de Vlaamse Regering ook op om in het plan het juiste evenwicht te vinden tussen ambities en realiteit. De ambities mogen hoog liggen, maar met zin voor realiteit. Onder realiteitszin verstaat de MORA het rekening houden met middelen en instrumenten om het beleid te realiseren en met de beschikbare budgetten. De infor-

matie over middelen, instrumenten en budget is nodig om een maatschappelijk debat te voeren en om keuzes te kunnen maken. Deze informatie ontbreekt in het plan waardoor het middenveld niet kan inschatten wat er nodig is om de ambities te bereiken en of deze realistisch zijn.

De Mobiliteitsraad schat echter in dat de huidige beschikbare budgetten zelfs onvoldoende zijn om de huidige investeringen in mobiliteit op peil te houden. De noodzaak van het aanpakken van de mobiliteitsproblemen maakt dat er extra maatregelen en bijgevolg financiële middelen zullen nodig zijn. Ten aanzien van de huidige verdeling van de inkomsten en de middelen zal een nieuw evenwicht tussen reguliere middelen, inkomsten en fiscaliteit moeten gezocht worden om gepast te kunnen anticiperen op de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst.

De Raad kon zich vinden in de missie van het Mobiliteitsplan. Deze gaf een krachtige beschrijving van de uitgangspunten voor het Vlaamse Mobiliteitsbeleid. Deze missie maakt nog steeds deel uit van het plan.

De visie vond de Raad te veel uitgaan van de operationele kijk van de administratie. De MORA vroeg ook de visietekst zo zuiver mogelijk te houden door duidelijk onderscheid te maken tussen strategische keuzes, operationele aspecten, concrete maatregelen en kritische succesfactoren. De visietekst is hier niet aan aangepast. Het plan volgt de structuur van de entiteiten van het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. Hierdoor mist de tekst een aantal strategische aspecten voor het mobiliteitsbeleid en meer specifiek de invalshoek van de gebruiker.

4.3. Belang van langetermijnplanning

Gekoppeld aan het maken van strategische keuzes vroeg de Raad aandacht voor het belang van de lange termijn bij de beleidsplanning. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft tot doel het beleidskader te vormen voor vijfjaarlijkse actieplannen en zo continuïteit te brengen in beleidsdoelstellingen en –strategie. Dit kan enkel met een langetermijnvisie die ook een groot maatschappelijk draagvlak kent.

Het zoeken naar het juiste detailniveau van de acties en maatregelen in het plan was een ander aandachtspunt. Het voorliggende Mobiliteitsplan worstelt met het juiste detailniveau van maatregelen en acties, sommige zijn zeer concreet anderen zijn zeer algemeen. De MORA erkent dat het niet eenvoudig is om in een beleidsplan het juiste detailniveau te vinden. Op basis van zijn adviezen stelt de Raad dat het steeds hanteleren van 2050 als langetermijnvisie en het aangeven hoe dit te bereiken via een transitiepad, dit had kunnen voorkomen.

De MORA benadrukte in zijn adviezen om bij de visie het langetermijnperspectief van 2050 aan te houden en daarnaast systematisch aan te geven hoe de gewenste situaties stapsgewijs (2020, 2030, 2050) valt te bereiken. Zo kon stapsgewijs gewerkt worden naar een einddoel in 2050, via doelstellingen tegen 2030 die in een concreet actieplan tegen 2020 werden omgezet. Nu is in het plan een mix terug te vinden van korte termijn en lange termijn acties, en van maatregelen en doelstellingen waarvan onvoldoende duidelijk is hoe de kortetermijnacties kunnen leiden tot de realisatie van de langetermijndoelstellingen.

4.4. Aandacht voor draagvlak en participatie

Als er draagvlak bestaat voor de langetermijnvisie is het eenvoudiger om keuzes te maken voor beleidsmaatregelen en die keuzes te verklaren aan de burger en het maatschappelijk middenveld. Het is ook het middenveld en zijn achterban dat de gevolgen zal voelen van de maatregelen en mee zal werken aan het realiseren ervan. Als de stakeholders zich betrokken voelen met het te realiseren project, is er sneller een draagvlak voor te vinden.

De Raad benadrukte regelmatig dat er nood is aan een degelijk participatietraject dat ruimer gaat dan het stellen van adviesvragen aan de strategische adviesraden, het organiseren van een publieksbevraging en het houden van een openbaar onderzoek. Er bestaat een duidelijk verschil tussen een representatief adviesorgaan dat zoekt naar consensus over thema's, en een publieksbevraging eerder losse, individuele standpunten verzamelt.

Duidelijke communicatie en een transparant beleidsproces met bijpassende timing dragen bij tot het creëren van een draagvlak. De MORA heeft in zijn adviezen steeds verwezen naar de conclusies van de commissies Berx⁸ en Sauwens⁹ die een vroegtijdige betrokkenheid en continue feedback van stakeholders als cruciaal beschouwen.

De Vlaamse overheid koos ervoor om de MORA en de andere adviesraden enkel te betrekken bij de opmaak van het Mobiliteitsplan door over afgebakende thema's formele adviesvragen te stellen. De maatschappelijke actoren verloren daardoor affiniteit en betrokkenheid met het proces en de opmaak van het plan. Zo is voor de MORA het enkel vermelden van de adviezen van strategische adviesraden maar hier geen beleidsacties aan koppelen of feedback geven waarom wel of niet rekening is gehouden met de adviezen, niet gunstig voor het draagvlak.

De opmaak van het plan kende een lange doorlooptijd. In verschillende fases werden andere aspecten van het maatschappelijk draagvlak bevraagd. Tijdens de lange doorlooptijd zijn ook standpunten gewijzigd. Hiermee is geen rekening gehouden in het participatietraject. De extra tijd om aan het plan te werken is niet gebruikt om te werken aan het draagvlak van beleidsrichtingen en -maatregelen. De MORA beschouwt dit als een gemiste kans. Maatschappelijk draagvlak is een dynamisch iets, waaraan kan gewerkt worden. Het plan zou aan waarde toenemen als het aangaf waarover nog draagvlakverwerving nodig is.

4.4.1. Publieksparticipatie

Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd voorgelegd aan het Vlaamse publiek via een publieksparticipatie¹⁰. Door deel te nemen aan een mobili-

⁸ Commissie investeringsprojecten, 2010, Naar een snellere en betere besluitvorming over complexe projecten, Verslag van de Commissie Investeringsprojecten, voorzitter Cathy Berx

⁹ Vlaams Parlement, 2010, Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: sneller door beter, stuk 395 (2009-2010) nr 2, 3 maart 2010

¹⁰ Glorieux, I., Sanctobin, S., Van Tienhoven, T.P., Vandeweyer, J., 2011, Resultaten publieksbevraging Mobiliteitsplan Vlaanderen, TOR 2011/28, Vrije Universiteit Brussel, Vakgroep Sociologie, Onderzoeksgroep TOR, Brussel

teitsenquête kon elke Vlaming van 29 maart tot 29 mei 2011 zijn of haar visie geven over hoe de mobiliteit er tegen 2020 en 2030 moet uitzien. Deze enquête werd zowel online als schriftelijk verspreid.

Samen met de online vragenlijst werd een publieksbrochure verspreid met meer toelichting over de vragen. Doel van de bevraging was om te ontdekken welke beleidsuitdagingen en oplossingen de Vlaamse bevolking belangrijk vindt. Iedereen kon zijn mening formuleren over zijn verplaatsingsgedrag en oplossingen aanreiken over hoe we het beste met de verkeersdrukke en andere mobiliteitsuitdagingen omgaan. In totaal werden 13.035 enquêtes ingevuld, waarvan 2.956 papieren versies en 10.079 online versies.

De resultaten van de publieksparticipatie staan opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daarnaast geeft de tekst bij de beleidsuitdagingen en oplossingsrichtingen, daar waar van toepassing, de resultaten van de publieksparticipatie aan als maatschappelijk draagvlak.

De MORA erkent dat de publieksparticipatie een indicatie geeft van hoe de burger denkt over mobiliteit en mogelijke beleidsrichtingen. De resultaten zijn echter niet voldoende representatief om als maatschappelijk draagvlak te worden beschouwd, zoals ook in het eindrapport over de publieksparticipatie is aangegeven. De respondenten waren vooral burgers met een duidelijke mening over mobiliteit.

Zoals eerder vermeld, vraagt de MORA om de resultaten van de publieksparticipatie eerder te gebruiken om duidelijk aan te geven voor welke acties en maatregelen uit het Mobiliteitsplan nog moet gewerkt worden aan draagvlak.

4.4.2. Openbaar onderzoek

Tussen 8 november 2013 en 12 januari 2014 onderwierp de Vlaamse Regering het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aan een openbaar onderzoek. Dit ging gepaard met een campagne in de geschreven media : “Wilt u weten hoe we ons mobiliteitsbeleid concreet vorm geven, en wilt u daar uw zeg in hebben? Dit is uw kans!”

De Vlaamse Regering stelde eveneens een adviesvraag aan de Strategische adviesraad voor ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed (SARO), de Milieu- en Natuurraad (Minaraad), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Vlaams netwerk Armoede, de Vlaamse Jeugdraad en het Agentschap Zorg en Gezondheid.

Het Decreet Mobiliteitsbeleid voorziet dat de MORA alle adviezen bundelt en op basis daarvan een gemotiveerd advies uitbrengt binnen de 60 dagen na het einde van het Openbaar Onderzoek, concreet op 13 maart 2014.

De adviezen van de SARO, Minaraad, VVSG, Vlaamse Jeugdraad en het Agentschap Zorg en Gezondheid werden uitgebreid meegenomen bij de voorbereiding van dit advies, maar worden ook meegenomen in het eindrapport van het Openbaar Onderzoek .

Voor de verwerking van de resultaten van het Openbaar Onderzoek heeft de MORA beroep gedaan op het studieconsortium M.A.S.-Instituut voor Duurzame Mobiliteit. Dankzij de financiële ondersteuning van het departement Mobiliteit en Openbare Werken was het mogelijk om via een algemene offertevraag dit studieconsortium aan te duiden.

Het rapport over de verwerking van de resultaten was echter niet tijdig beschikbaar om een debat hierover in de MORA mogelijk te maken. Het rapport zal worden overgemaakt aan het Vlaams Parlement van zodra het opgeleverd wordt door het studieconsortium. De Raad besliste zijn werkzaamheden verder te zetten op basis van de eerste resultaten die door het studiebureau werden toegelicht op de MORA-commissie van 11 februari 2014.

In totaal werd 458 maal gereageerd op het Ontwerpplan, waarvan 410 via de onlinebevraging en 48 schriftelijk.

De reacties van organisaties zijn voornamelijk afkomstig van overheidsinstanties (steden en gemeenten (26), provincies (3), Resoc (1)) en organisaties binnen de mobiliteits- en aanverwante sectoren (zoals Fietzersbond, TTB, Reizigersbond, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Vlaamse Jeugdraad, VVSG, SARO, het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen, de Colruytgroep, LOGO's (Lokaal GezondheidsOverleg), OTM,...).

Van de 400 individuele online reacties er een 83-tal geïnspireerd door ontwerpstandpunten van de Fietzersbond (64), MKBA tramlijn Zaventem-Haacht (11) en LOGO's (6).

De MORA stelt vast dat de respons op het openbaar onderzoek zeer beperkt is en nauwelijks bijkomende elementen aanreikt dan deze die reeds verwoord worden door het georganiseerde middenveld. Daarom lijkt een openbaar onderzoek niet het aangewezen instrument om het maatschappelijk draagvlak af te toetsen van een beleidsplan zoals het voorliggende Mobiliteitsplan dat enkel de strategische hoofdlijnen aangeeft.

4.4.3. Ideeënconferentie

Via het openbaar onderzoek hebben burgers en middenveld de mogelijkheid gekregen om schriftelijk te reageren op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Om ook organisaties die niet vertegenwoordigd zijn in de MORA een kans te bieden om hun visie aan een ruimer publiek bekend te maken, heeft de Mobiliteitsraad op 17 januari 2014 een Ideeënconferentie¹¹ georganiseerd. De MORA gaf twintig sprekers, elk 6 minuten 40 seconden de tijd om hun visie te formuleren voor en over het toekomstige mobiliteitsbeleid.

Meerdere sprekers waren het er over eens dat klassieke oplossingen niet zullen volstaan om de uitdagingen van de toekomstige mobiliteitsbehoefte aan te gaan. Niet enkel is de maximale capaciteit van de huidige modi binnenkort bereikt, het wordt ook moeilijk om de groeiende mobiliteit te verzoenen met meer verkeersveiligheid en betere luchtkwaliteit. De conferentie maakte duidelijk dat we nu anders moeten gaan denken en doen. Moeten we ons wel verplaatsen? Kunnen we meer vervoermiddelen delen of maken we werk van nieuwe samenwerkingsvormen?

Het debat opentrekken buiten de MORA leverde tal van nieuwe inzichten op om het toekomstige mobiliteitsbeleid vorm te geven. De MORA-leden vonden dit een leerrijke ervaring met een grote meerwaarde. Deze conferentie is een waardevol instrument gebleken om de toekomsthorizon van het Mobiliteitsplan te verruimen.

¹¹ Zie bijlage.

Het programma en een videoverslag van de Ideeënconferentie kan geraadpleegd worden via de MORA-website: www.mobiliteitsraad.be

4.5. Nood aan politieke gedragenheid

Naast draagvlak bij burgers en middenveld is politieke gedragenheid nodig. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 is nooit bekrachtigd door het Vlaams Parlement, waardoor het vaak in vraag werd gesteld. Het Mobiliteitsdecreet heeft gezorgd dat er een juridische basis is gelegd voor het opmaken van een Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA benadrukt nog steeds het belang van het politiek valideren van een kwalitatief, gedragen en strategisch beleidsplan.

De beslissingen uit verschillende beleidsdomeinen hebben consequenties op de mobiliteit. Daarom heeft de Raad ook steeds benadrukt dat het realiseren van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan de verantwoordelijkheid vraagt van de hele Vlaamse Regering en de validatie van het Vlaams Parlement.

4.6. Afstemming tussen beleidsdomeinen en processen

De Mobiliteitsraad stelt vast dat verschillende beleidsdomeinen werken aan eigen beleidsplannen en toekomstscenario's. De MORA wijst op het gevaar van verkokering van het beleid en pleit voor een nieuwe beleidscultuur die zowel op horizontale als verticale integratie gericht is. Voor de MORA houdt dit in dat alle beleidsdomeinen één doel, één visie op Vlaanderen nastreven die alle beleidsdomeinen en beleidsplannen ondersteunen. Om dit te realiseren riep de MORA al meermaals op om beleidsprocessen beter op elkaar af te stemmen en niet enkel na te gaan of de beleidsdocumenten niet met elkaar in tegenspraak zijn. Artikel 7,§3 van het Mobiliteitsdecreet stelt terecht dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet aangeven hoe het plan is afgestemd met het ruimtelijk structuurplan, het milieubeleidsplan en de waterbeheerplannen.

4.6.1. Het verwijzen naar plannen

Zowel het informatief als het richtinggevend deel zijn opgesteld na raadpleging van een veelheid aan plannen. In het informatieve gedeelte heeft dit zeker de meerwaarde dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen een ruim overzicht biedt van de meest diverse beleids- en actieplannen met een impact op de Vlaamse mobiliteit en het Vlaams Mobiliteitsbeleid.

De MORA stelt vast dat al deze plannen zeer verschillend zijn naar beleidsniveau, statuut, tijdshorizon van de doelstellingen,... Plannen van Europa, de Federale Overheid, Vlaanderen, havenbedrijven, vervoersmaatschappijen of andere administraties neemt het Mobiliteitsplan vaak zonder verdere duiding op.

Plannen gevalideerd door de Vlaamse Regering, Vlaams Parlement en van de Europese overheden worden zo op één lijn geplaatst met plannen waarvan niet duidelijk is door wie deze werden opgesteld (cfr. beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme) of

die opgebouwd zijn uit vage beleidsintenties. Soms wordt zelfs verwezen naar niet bestaande plannen zoals de milieuconvenant 2014-2019.

Problematisch wordt het echter wanneer in het richtinggevend deel de gebruikte terminologie niet toelaat om in te schatten hoe met de plannen omgegaan wordt om het toekomstige mobiliteitsbeleid te onderbouwen of te concretiseren. Te vaak gebruikt men uitdrukkingen zoals: 'houden we rekening met...', bouwen we verder op...', binnen het kader van...verwijzen we naar het in opmaak zijnde...', besteden we de nodige aandacht aan...', gebruiken we als raamwerk...

Deze benadering leidt tot onduidelijkheid over welke specifieke maatregelen zullen ingezet worden en wie er de verantwoordelijkheid voor draagt. Zeker gezien het gegeven dat de meeste van de aangehaalde plannen een tijdshorizon hebben gaande van 2015 tot maximaal 2020.

De MORA is ervan overtuigd dat het Mobiliteitsplan haar waarde als beleidsinstrument zal kunnen verhogen wanneer duidelijk zal worden aangegeven hoe al de maatregelen uit deze plannen concreet geïntegreerd zullen worden binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

4.6.2. Afstemming met het ruimtelijk beleid

In zijn advies¹² van 9 september 2009 formuleerde SARO diverse bedenkingen bij de voorliggende scenario's. De SARO wees er onder meer op dat de diverse scenario's een zeer beperkte invulling geven aan het ruimtelijk beleid en dat onder meer geen rekening werd gehouden met het locatiebeleid en vroeg om dit verder uit te werken.

De MORA, die een gelijkaardig advies¹³ verstrekke, is verontrust over de wijze waarop met deze voorstellen werd omgegaan. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen vermeldt immers 'omdat binnen het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Vlaanderen scenario's werden opgesteld er voor geopteerd werd om geen eigen invulling te geven aan de ruimtelijke component maar enkel te verwijzen naar deze scenario-oefening.' Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de daarbijhorende scenario's zijn nog niet gekend. Dit is uiteraard een niet onbelangrijke tekortkoming van de voorgestelde scenario's én van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Concreet betekent dit dat de ruimtelijke component op geen enkele manier werd meegenomen bij de opbouw en uitwerking van de diverse scenario's en er dus in het Mobiliteitsplan geen visie ontwikkeld wordt over de mogelijke impact van de ruimtelijke ontwikkeling op de mobiliteit. Vragen die zich stellen zijn:

- Welke ruimtelijke organisatie draagt bij tot milieuvriendelijke vervoersnetwerken en de rol van knooppunten hierin?
- Wat zijn de gevolgen van actief verkeersmanagement (kilometerheffing, internalisering van externe effecten, telewerk) op de ruimtelijke organisatie van de maatschappij?

¹² SARO, 2009, Advies van 9 september 2009 over de toekomstscenario's voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen

¹³ MORA, 2009, Advies over de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden ten behoeve van een nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen, 23 oktober 2009

- Welke kunnen de ruimtelijke randvoorwaarden zijn aan beleidskeuzen van 'Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa'?
- Hoe kan een ruimtelijk beleid bijdragen aan slimme bundeling en sluiting van logistieke kringlopen?
- Hoe kan het concept van stedelijk netwerk geoperationaliseerd worden?

Samen met de SARO betreurt de MORA tevens dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen geen voorstel tot invulling geeft aan een masterplan voor de uitbouw van het wegen-net. En dat er geen inzichten werden geformuleerd die richtinggevend kunnen zijn voor het nieuwe Beleidsplan Ruimte.

Het zou goed zijn dat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, zoals het nu voorligt, in het Beleidsplan Ruimte wordt meegenomen zodat de denkoefening daar plaatsvindt. Zo kan een dialoog ontstaan tussen de administraties mobiliteit en ruimtelijke ordening die later politiek gevalideerd kan worden wanneer het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief wordt vastgelegd.

4.6.3. Afstemming met het Vlaamse Milieubeleid

Uit het advies van de Minaraad concludeert de MORA dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen onvoldoende is afgestemd op het Vlaamse Milieubeleid.

De doelstellingen en principes van het Vlaamse Milieubeleid zijn duidelijk. Deze doelstellingen worden in hoofdzaak vastgelegd op Europees niveau en zijn vaak bindend. Luchtkwaliteits- en klimaatbeleid worden dus al enige tijd in verschillende beleidsplannen concreet vastgelegd.

Het Mobiliteitsplan geeft aan CO₂-uitstoot door de transportsector met 60% te willen verminderen en wil daarom de CO₂-uitstoot tegen 2030 te verminderen met 16% t.o.v. 2005. Dit zou betekenen dat op basis van de nieuwe klimaatvoorstellen van de Europese Commissie¹⁴ andere niet ETS-sectoren¹⁵ zoals landbouw, gebouwen, niet ETS - industrie, -energie en afval een veel hogere emissiereductie moeten realiseren.

De wijze waarop het Mobiliteitsplan invulling geeft aan de emissiereductie voor de transportsector legt de zwakte van een ambtelijke aanpak bloot: het plan slaagt er niet in een voldoende robuuste onderbouwing te maken voor de emissiereductie in het eigen beleidsdomein en schuift het probleem door naar de andere sectoren. Bovendien wijkt het Mobiliteitsplan af van een aantal doelstellingen en timing die voorzien zijn in het Luchtkwaliteitsplan voor NO₂, dat in 2012 werd goedgekeurd.

Op 18 december 2013 stelde de Europese Commissie een nieuw beleidspakket voor schone lucht voor, onder meer bestaande uit een nieuw programma "Schone lucht voor Europa" met maatregelen om de bestaande doelstellingen op korte termijn te behalen, met nieuwe doelstellingen voor de periode tot 2030 en een voorstel tot herziening van de richtlijn inzake nationale emissieplafonds met striktere nationale emissieplafonds voor SO₂, NO_x, NMVOC, NH₃, PM_{2,5} en CH₄.

¹⁴ Op 22 januari 2014, heeft de Europese Commissie zijn nieuwe klimaatvoorstellen uitgebracht voor 2030. Het voorstel is om de uitstoot van broeikasgassen tegen dan verminderd te hebben met 40% (43% voor ETS, 30% voor niet-ETS), vergeleken met 2005.

¹⁵ Niet ETS-sectoren: sectoren die niet onder het Emission Trading Scheme vallen

De MORA vindt dat het Mobiliteitsplan duidelijker moet aangegeven hoe de doelstellingen voor schone lucht kunnen gehaald worden binnen de actielijnen die worden voorgesteld.

4.6.4. Afstemming met het beleidsdomein Zorg en Gezondheid

Vanuit het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid werden enkele belangrijke hiaten in het Mobiliteitsplan Vlaanderen aangegeven.

In het richtinggevend gedeelte ontbreekt vaak de link met volksgezondheid en werd het terugdringen van ozon niet opgenomen in de streefdoelen.

Bovendien waarschuwt het agentschap dat de Europese luchtkwaliteitsnormen, waar het Mobiliteitsplan naar verwijst, de volksgezondheid onvoldoende beschermen op vlak van fijn stof.

Zo worden de gezondheidseffecten objectief aantoonbaar onderschat en ontbreekt er de belangrijke informatie dat dieseluitstoot en verkeersemissies als bewezen kanker-verwekkend worden beschouwd. Het agentschap verwijst onder meer naar het overzicht van de gezondheidseffecten veroorzaakt door verkeersemissies dat de Hoge Gezondheidsraad heeft opgenomen in haar advies nr. 8603 en de publicaties van de Wereldgezondheidsorganisatie¹⁶ hierover.

4.6.5. Afstemming met het Vlaamse Woonbeleid

In het beleidsplan Wonen, dat niet als dusdanig wordt vermeld, wil men via het ruimtelijk beleid binnen de stedelijke regio's werk maken van het verweven en verdichten van werkplekken en voorzieningen nabij de woonomgeving zodat deze op fiets- of wandelafstand komen te liggen.

In zijn advies¹⁷ van 25 februari 2013 geeft de MORA aan dat 'nabijheid' een goed vertrekpunt is voor de benadering van mobiliteit. Vanuit het mobiliteitsperspectief is het goed dat gekozen wordt voor inbreiding en vernieuwingsprojecten, en dat bijkomende versnippering en lintbebouwing wordt tegengegaan.

Recente studies geven aan dat de verstedelijking wellicht zal opschuiven naar gebieden met grotere pendelafstanden. De gebieden die trendmatig het sterkst dreigen te verstedelijken zijn tevens gebieden die slecht ontsloten zijn en verspreid liggen ten opzichte van de tewerkstellingspolen.¹⁸ Daarom vindt de MORA dat gekozen moet worden om woonomgevingen te creëren daar waar er economische activiteit is of mensen aan te zetten dicht bij het werk te gaan wonen.

¹⁶ <http://www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html>
http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

¹⁷ MORA, 2013, Advies Woonbeleidsplan Vlaanderen 2050, 25 februari 2013

¹⁸ Coppens, T., Allaert, G., Bourdy, L., Celen, G., Gulinck, H., Lauwers, D., (2014), Strategische allianties en territoriale pacts voor een duurzame Vlaamse ruimte: visie van het expertenforum Ruimte Vlaanderen, Academia Press, Gent

Ook de uitdaging om tegen 2030 330.000 bijkomende gezinnen te huisvesten, moet prominenter in het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgenomen.

4.7. Afstemming met andere overheden

Mobiliteit is niet enkel een bevoegdheid van het Vlaamse beleidsniveau. Ook de federale, de provinciale en de gemeentelijke overheden hebben bevoegdheden op het vlak van mobiliteit. De MORA stelt vast dat er nog wat werk voor de boeg is om afstemming te verkrijgen tussen de verschillende beleidsniveaus over de actielijnen opgenomen in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

4.7.1. Afstemming met de lokale overheden

In het Mobiliteitsplan worden veel verwachtingen geformuleerd ten aanzien van de lokale besturen. Deze moeten de nodige informatie aanleveren voor de ontwikkeling van routeplanners of andere tools die een multimodale dienstverlening ondersteunen, de nodige aandacht besteden aan de veiligheid van routes die gebruikt worden voor gevaarlijke transporten, verder werk maken van een goed onderhouden, samenhangend en comfortabel netwerk van voetpaden, fietspaden en trage wegen, het gebruik van de collectieve systemen ondersteunen, werk maken van een milieuvriendelijke inrichting en beheer van hun infrastructuur, het faciliteren van laadinfrastructuur, het autoluw maken van stads- en dorpskernen, coherente snelheidsregimes uitwerken en handhaven,...

De wijze waarop het plan deze verwachtingen ten aanzien van de lokale besturen oplegt, geeft aan dat ook hier een kans gemist werd om integrerend en beleidsafstemmend te werken. Niet enkel zijn bij de in het Mobiliteitsplan voorgestelde overlegstructuren de gemeenten en provincies niet opgenomen, ook het convenantbeleid als beleidsinstrument om die betrokkenheid te waarborgen komt niet ter sprake. Ook het mobiliteitscharter tussen de Vlaamse overheid en de provincies, dat vastlegt hoe de operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden uitgewerkt op provinciaal niveau, wordt enkel in de rand vermeld als het gaat over het plannen van de fietspaden.

Het Mobiliteitsplan zou als beleidsplan aan geloofwaardigheid winnen moesten niet enkel de verwachtingen ten aanzien van steden, gemeenten en provincies duidelijk en expliciet omschreven worden maar tevens een structuur wordt opgenomen waarin doelstellingen en taakafspraken op elkaar kunnen worden afgestemd met inbegrip van de financiële consequenties hiervan.

4.7.2. Afstemming met andere overheden

Mobiliteit is bij uitstek een beleidsdomein dat implicaties heeft op, maar ook beïnvloed wordt door de omliggende regio's en landen. Daarnaast is de federale fiscale regelgeving bepalend voor meer dan één van de in het Mobiliteitsplan voorgestelde oplossingen. Een voorbeeld hiervan is het mobiliteitsbudget. De visie van Vlaanderen op de rol van het spoorvervoer in het mobiliteitsbeleid is vastgelegd in de Vlaamse spoorstrate-

gie¹⁹. Er werd ook samen met de andere gewesten een visie geformuleerd op het objectief doorrekenen van de kosten voor mobiliteit.

Zoals artikel 13 van het Mobiliteitsdecreet aangeeft is het belangrijk om over zulke materies voorafgaand overleg te plegen. Zoals in de memorie van toelichting van het Mobiliteitsdecreet wordt aangegeven, moet er bij de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen rekening gehouden worden met de resultaten van dit overleg.

De MORA betreurt dat dit overleg ofwel niet heeft plaatsgevonden ofwel niet in het Mobiliteitsplan Vlaanderen is opgenomen. Dit is een hinderpaal om het Mobiliteitsplan definitief vast te leggen volgens de regels van het Mobiliteitsdecreet.

4.8. Timing

De MORA heeft vanaf zijn eerste advies aangegeven dat de vooropgestelde timing voor het realiseren van het beleidsplan, een eerste plan voor 31 december 2010, niet realistisch was. In 2010 heeft de Vlaamse Regering de termijn om het Mobiliteitsplan af te werken met twee jaar verlengd tot 31 december 2012. De MORA stemde met zijn advies in met het uitstel als dit de kwaliteit van het plan ten goede kwam. De Raad ondersteunde een realistische timing, maar vroeg om het plan zo snel mogelijk af te werken.

De oorspronkelijke planningstabel uit 2009 met de vooropgestelde timing is nooit in een aangepaste versie overgemaakt aan de Mobiliteitsraad. Hierdoor ontbrak voor de MORA transparantie en het zicht op de stand van zaken in het planningsproces. Dit werkt negatief voor draagvlak en terugkoppeling naar het middenveld.

Het ontbreken van de communicatie over de timing leidde tot een niet-transparant beleidsproces. De MORA heeft sinds de laatste adviesvraag over het Mobiliteitsplan in 2012 geen zicht meer op de inhoudelijke en procesmatige stand van zaken van de opmaak van het Mobiliteitsplan. Nochtans is het blijvend informeren van stakeholders een belangrijk aandachtspunt om te werken aan draagvlak. Het ontbreken van een gecommuniceerde timing maakte zo dat de start van het openbaar onderzoek voor de MORA op een onverwacht moment kwam, ondanks zijn decretale taak op dat vlak.

Sinds de start van het openbaar onderzoek op 8 november 2013 is de timing van de verdere procedure decretaal vastgelegd. Ten laatste 60 dagen na het einde van het openbaar onderzoek, op 13 maart 2014, legt de Mobiliteitsraad zijn advies voor aan het Vlaams Parlement. Daarna heeft het Vlaams Parlement 60 dagen om een standpunt te formuleren over het Mobiliteitsplan. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief vast binnen de 60 dagen na het ontvangen van het standpunt van het Vlaams Parlement. Aangezien er op 25 mei 2014 Vlaamse verkiezingen plaatsvonden en de decretaal voorziene timing voor de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen rond deze periode valt, evenals de vaststelling dat het Vlaams Parlement

¹⁹ Minister Crevits zegt dat het in het Mobiliteitsplan Vlaanderen belangrijk is om de nodige aandacht te besteden aan het spoorvervoer en de Vlaamse strategische visie hierop. - Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over steunmaatregelen voor de binnenvaart en de staking van de Vlaamse schippers, Vlaams Parlement, 20 mei 2010 en Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het protocol voor de kostendekkende binnenscheepvaart, 20 mei 2010

tussen 24 april 2014 en 17 juni 2014 in reces gaat, is het voor de MORA onduidelijk, ondanks de decretale timing, hoe het verdere proces zal verlopen.

4.9. Belang, noodzaak en ontbreken van monitoring en indicatoren

Het ontbreken van data om het Mobiliteitsbeleid te ondersteunen en op te volgen is een vaak terugkerend aandachtspunt van de Mobiliteitsraad. De Raad riep daarom op om werk te maken van een structureel datamanagement en monitoringssysteem om een cyclisch beleidsproces te ondersteunen, net zoals de minister heeft aangegeven in het Vlaams Parlement²⁰.

De monitoring ontbreekt in het voorliggend ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voor de MORA maakt een monitoringssysteem deel uit van het beleidsplan. Door de doelstellingen en kritische succesfactoren van het beleidsplan te kwantificeren en cijfermatig te onderbouwen, vormt het plan de basis voor de monitor. De inhoud van het plan zou dan de nulmeting van het plan zijn. Het niet opnemen van de nulmeting in het plan beschouwt de MORA als een gemiste kans.

De monitoring kan zowel de beleidsinspanningen als de beleidsresultaten opvolgen. Zo kan, met de doelstellingen van het mobiliteitsplan als streefcijfer, men nagaan of de ontwikkelingen de gewenste richting volgen. Een goede opvolging van het beleidsplan maakt het mogelijk om een dynamisch beleidsproces te creëren waarbij de monitoring tijdig kan aangeven of een herziening of bijsturing van het beleid nodig of wenselijk is.

Het is nodig dat dit monitoringssysteem robuust en gedragen is. Het werken met gedragen cijfers en indicatoren maakt een inhoudelijk maatschappelijk debat mogelijk zonder het risico te lopen dat de cijfers in vraag worden gesteld.

Om een kwalitatief monitoringssysteem te kunnen hebben, zijn ook goede cijfergegevens nodig. Enerzijds zijn daar klassieke statistieken voor nodig. Binnen het mobiliteitsveld ontbreken nog een aantal basisgegevens. De MORA heeft deze in vorige adviezen en Mobiliteitsverslagen reeds aangegeven. Waar cijferreeksen ontbreken of voor thema's die moeilijker cijfermatig te beschrijven zijn, kan het monitoringssysteem de resultaten van studies en enquêtes bevatten met betrekking tot de mobiliteitsvraagstukken in Vlaanderen en daarbuiten.

Naast het monitoren van de trends en evoluties in Vlaanderen had het opnemen van een benchmark met het buitenland nuttig kunnen zijn. Mobiliteitstrends in het buitenland en de daaraan gekoppelde beleidsmaatregelen hadden een inspiratiebron kunnen vormen voor het Mobiliteitsplan. Deze benchmark ontbreekt in het plan. Bij het uitwerken van het monitoringssysteem moet eveneens aandacht zijn voor een benchmark. De MORA roept de Vlaamse Regering daarnaast op om inspiratie te putten uit goede voorbeelden uit het buitenland.

²⁰ Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken over het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen – 1761 (2010-2011), Vlaams Parlement, 7 april 2011 en Schriftelijke vraag nr 967 van 2 juli 2010 van Jan Roegiers over het Mobiliteitsbeleid – Monitoringsysteem aan mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams Parlement

5. De beleidsuitdagingen

Dit hoofdstuk gaat in op de beleidsuitdagingen die het Mobiliteitsplan naar voor schuift en geeft aan wat voor de MORA de belangrijkste uitdagingen zijn binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en hoe deze best worden ingevuld.

De Raad ziet de bereikbaarheid van economische knooppunten, de rol van de reiziger, de verkeersveiligheid en het terugdringen van de schade aan het milieu, inclusief leefbaarheid, als de belangrijkste uitdagingen en formuleert hierover in volgende punten aanbevelingen.

5.1. Beleidsuitdagingen in het Mobiliteitsplan

De Vlaamse overheid legde samen met de sociale partners en het georganiseerde middenveld de concrete doelstellingen voor Vlaanderen in Actie vast in het PACT 2020. Volgens het PACT zijn economische en maatschappelijke welvaart en welzijn, en dit binnen een duurzaam kader, de belangrijkste beleidsuitdagingen.

Bij de realisatie van deze uitdagingen heeft het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken volgens de MORA een belangrijke rol te spelen. PACT 2020 formuleert verschillende doelstellingen met impact op het mobiliteit en logistiek²¹.

Rekening houdend met deze doelstellingen uit PACT 2020 vindt de MORA:

- dat het Mobiliteitsplan in de eerste plaats uitgaat van een Business As Usual-scenario (BAU) en daarmee voorbij gaat aan nieuwe en te verwachten uitdagingen die ongetwijfeld een impact zullen hebben op ons mobiliteitssysteem. De MORA verwacht van een Mobiliteitsplan met een tijdshorizon tot 2030-2050 dat het de impact op het mobiliteitssysteem van innovaties op verschillende domeinen meeneemt in de beleidsuitdagingen.
- dat de doelstellingen op het vlak van logistiek zoals opgenomen in ViA en PACT 2020 zich duidelijker moeten vertalen in de beleidsuitdagingen en de actielijnen van het Mobiliteitsplan. Hoewel het de ambitie is van ViA om Vlaanderen tegen 2020 tot de beste Europese regio's op het vlak van slimme en duurzame logistiek te laten behoren, mist het plan een doelgerichte en coherente visie over logistiek en worden geen keuzes gemaakt over hoe de ambitie van ViA zal worden waargemaakt.

De realisatie van de doelstellingen van PACT 2020 zal ongetwijfeld impact hebben op de mobiliteit in de periode na 2020. De tijdshorizon 2050 van het Mobili-

²¹ In 2020 heeft Vlaanderen een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort, comodaliteit door een gericht locatiebeleid en het STOP-principe, voldoen aan de milieudoelstellingen die andere Europese landen ook dienen te bereiken tegen 2020, investeringen in verkeers- en vervoerssystemen in 2020 beleidsmatig ondersteund door een sociaaleconomische evaluatie en een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor, tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio's op het gebied van verkeersveiligheid, het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto wordt drastisch verlaagd, de economische poorten zijn vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi, tegen 2020 missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) wegwerken, de vervoersstromen dynamisch beheren, logistieke spelers aantrekken die toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren.

teitsplan mag dan ook geen vrijgeleide zijn om de realisatie van de doelstellingen van PACT 2020 vooruit te schuiven in de tijd.

- Dat ons mobiliteitssysteem bij ongewijzigd beleid duidelijk tegen zijn grenzen en dus tegen de capaciteit van het systeem aanbotst. Het plan gaat echter voorbij aan het gegeven dat de groei van het goederenvervoer aan een andere dynamiek onderhevig is dan deze van het personenvervoer.
 - Omwille van economische wetmatigheden vraagt het beheersen van de mobiliteitsgroei voor het goederenvervoer een specifieke aanpak om tegen 2050 het goederentransport nog duurzamer te organiseren
 - Het personenvervoer is onderhevig aan andere wetmatigheden. Beheersing van de vraag kan volgens de MORA gerealiseerd worden via een combinatie van verdichting, inzetten op de prijs, ICT en ruimtelijke organisatie.

5.2. De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten

De Raad is er van overtuigd dat een gans pallet van maatregelen, over de modi en beleidsdomeinen heen, noodzakelijk is om de knooppunten en poorten bereikbaar te houden. De MORA legt in het advies de focus op de realisatie van de missing links in het infrastructuurnetwerk en het beleidsproces dat hiermee gepaard gaat.

5.2.1. Missing links wegwerken

Het ontwerp Mobiliteitsplan wil de missing links in de hoofdinfrastructuurnetwerken realiseren. Deze keuze situeert zich op een generiek niveau waarbij het plan vertrekt vanuit een modusgerichte unimodale aanpak²². Meer in het bijzonder verwijst het plan voor de realisatie van de missing links naar de plannen van de afzonderlijke infrastructuurbeheerders, zonder verder in te gaan op de inhoud en de timing ervan.

De MORA verwacht van een Mobiliteitsplan dat het:

- onderbouwde keuzes maakt en duidelijke prioriteiten legt om de vooropgestelde doelstellingen en beleidsaccenten te realiseren;
- een tijdspad uittekent waarbinnen de keuzes en prioriteiten zullen worden gerealiseerd;
- een budgettair kader bevat om de keuzes te kunnen maken;
- werk maakt van een efficiënt, gedragen en daardoor sneller beleidsproces.

Onderbouwde keuzes en prioriteiten noodzakelijk

De OESO pleit in zijn rapport “Economic Surveys: Belgium” (mei 2013) voor een integrale infrastructuurplanning voor de verschillende modi en geeft aan hoe tot keuzes

²² Het Vlaams Parlement gaf deze bemerking ook mee in het kader van de bespreking van het informatieve gedeelte van het Mobiliteitsplan (19 januari 2012) en de voorbereiding van de resolutie betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan d.d. 27 juni 2012.

moet worden gekomen, namelijk op basis van kosten-baten analyse als standaardmethode voor de prioritering van projecten. De MORA is van oordeel dat het Mobiliteitsplan hiervoor het geschikte kader kan zijn.

De MORA verwacht van het Mobiliteitsplan dat het duidelijk aangeeft welke acties prioritair nodig zijn om de vooropgestelde beleidsdoelstellingen en -accenten te realiseren zoals het aanpakken van missing links in de congestiegevoelige regio's en de invulling van het TEN-T netwerk²³.

Momenteel wordt hoofdzakelijk gewerkt vanuit een unimodale ambtelijke benadering voor de realisatie van de infrastructuurprojecten met daarnaast het primaat van de politiek. Deze benadering laat weinig ruimte voor een geïntegreerde multimodale aanpak van de capaciteitsknelpunten. Wat de wegen betreft werkt het Agentschap Wegen en Verkeer verder aan de realisatie van de 27 missing links zoals vermeld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het eerste Mobiliteitsplan. Hierbij geeft het agentschap aan prioriteit te geven aan werkzaamheden waarvoor de voorbereidingen reeds het verst gevorderd zijn.

Een groot deel van de voorgestelde missing links voor de weg zou volgens de vooropgestelde ramingen binnen de 5 à 10 jaar aangepakt moeten zijn. De tijdshorizon van het Mobiliteitsplan, 2030 met doorkijk naar 2050, mag geen vrijgeleide zijn om de realisatie van de missing links zonder verdere onderbouwing in de tijd te verschuiven.

De MORA vraagt zich af of en in hoeverre de intentie voor de realisatie van de 25 oorspronkelijke missing links sporen met de doelstelling van het Mobiliteitsplan om de focus te leggen op congestiegevoelige regio's en met de doelstellingen van het Witboek Transport om tegen 2030 een volledig functioneel multimodaal TEN-T netwerk te realiseren.

De Raad merkt op dat het richtinggevend deel van het Ontwerp Mobiliteitsplan voorbijgaat aan het belang van de maritieme toegang tot de havens. Nochtans is deze van groot belang voor de verdere havenontwikkeling en een essentiële schakel voor de bereikbaarheid van de haven.

Eveneens van belang voor de bereikbaarheid van economische knooppunten is de uitbouw van een robuust spoor- en binnenvaartnetwerk als onderdeel van een Europees netwerk van vervoerscorridors.

De MORA is ervan overtuigd dat onder meer omwille van de huidige economische en budgettaire toestand²⁴ en maatschappelijk-ecologische bekommernissen, infrastructuurele keuzes en het vastleggen van prioriteiten over de modi heen nodig zullen zijn. In zijn. De Raad verwacht van een Mobiliteitsplan dat het afstapt van een unimodale benadering van het infrastructuurbeleid en dat bij de selectie van infrastructuurprojecten of missing links uitgegaan wordt vanuit een multimodale visie op infrastructuur. Mobili-

²³ In antwoord op een parlementaire vraag van de h. Dirk De Kort van 2 februari 2012 geeft de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken aan dat het Europese plan voor de uitbouw van het TEN-T netwerk de leidraad zal vormen voor het nieuwe Mobiliteitsplan. Tot 2030 ligt het accent op de uitbouw van het kernnetwerk. Tegen 2050 moeten ook de andere wegen behorende tot het TEN-T netwerk, conform de richtsnoeren zijn ingericht.

²⁴ Het jaarlijks benodigde budget voor het uitvoeren van actielijn 8 van het Mobiliteitsplan (missing links en bottlenecks wegwerken) wordt geraamd op bijna 900 miljoen euro tussen 2014 en 2019. Voor de periode 2019-2024 bedraagt de raming 630 miljoen euro per jaar.

teitsverslag van 2012 gaf hij een aanzet om de afweging van keuzes beter maatschappelijk te onderbouwen en hierdoor bij te dragen tot meer gedragen infrastructuurprojecten.

Daarnaast verwacht de MORA dat het plan duidelijk een onderscheid maakt tussen beslist en niet beslist beleid. Momenteel is dit niet het geval, waardoor het plan weinig houvast biedt voor een robuuste infrastructuurplanning op termijn en de realisatie van de doelstellingen onzeker is. Het plan verwijst ook meermaals naar de resultaten van het federale overleg voor de realisatie van de missing links in het spoorwegnet. De resultaten van dit overleg zijn nog niet gekend.

5.2.2. Een efficiënter beleidsproces

Het ontwerp Mobiliteitsplan geeft aan dat om tijdig te kunnen anticiperen op de mobiliteitsontwikkelingen, een versnelling van zowel publieke als private investeringsprojecten nodig is. Deze moeten volgens het plan binnen een redelijke termijn kunnen uitgevoerd worden. Het kader waarbinnen dit moet gebeuren wordt niet in het plan opgenomen²⁵.

In de praktijk blijkt het proces vaak te vertragen door een gebrek aan voldoende draagvlak. Dit is grotendeels te wijten aan onvoldoende transparantie en onvoldoende betrokkenheid van stakeholders bij de voorbereiding en in de aanvangsfase van het project. In veel gevallen wordt het maatschappelijk debat veel te laat opgestart. Dit leidt tot onnodige vertragingen bij de verdere uitrol van het project.

De OESO stelt dat een goed beleidsproces onder meer stoelt op een doorgedreven coördinatie tussen de stakeholders en een consequente toepassing van kosten-baten analyses.

De MORA formuleerde hierover reeds diverse aanbevelingen, voortbouwend op de aanbevelingen en de resolutie van het Vlaams Parlement over een sneller en beter beleidsproces.

De Raad pleit ervoor om voor grote infrastructuurprojecten een duidelijk participatietraject op te zetten en het maatschappelijk debat op te starten helemaal vooraan in het proces. Het kan geenszins de bedoeling zijn dat de stakeholders pas effectief worden geraadpleegd in het kader van de mer-procedures.

Participatie vergt een dynamische benadering. De MORA ziet immers verschillende participatieprocessen, namelijk participatie op eerder strategisch niveau en participatie op het niveau van de uitvoering. De MORA stelt voor om de lokale besturen te betrekken in beide participatietrajecten in een zo vroeg mogelijk stadium. De realisatie van infrastructuurprojecten moet het resultaat zijn van co-creatie tussen alle stakeholders.

²⁵ Wél keurde de Vlaamse Regering op 25 oktober 2013 het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten principieel goed en wordt momenteel gewerkt aan de uitvoeringsbesluiten. De nieuwe procesaanpak gaat uit van vier fases en drie beslissingsmomenten volgens een convergerend en onomkeerbaar traject.

5.3. De reiziger centraal

De uitdagingen van het PACT 2020 zijn niet min. Bij de verduurzaming van het woon-werkverkeer zal een belangrijke rol zijn weggelegd voor het openbaar vervoer. Voor de Raad moet het openbaar vervoer bovenal aantrekkelijk zijn waarbij het aanbod tegemoet komt aan de vraag en waarbij wordt ingezet om de capaciteit en de kwaliteit van het systeem te verbeteren.

De Raad is ervan overtuigd dat door elke reiziger centraal te stellen een inclusief en toegankelijk mobiliteitsmodel kan gegarandeerd worden.

5.3.1. Toegankelijkheid in het Mobiliteitsplan

De tweede strategische doelstelling van het Mobiliteitsplan bouwt verder op de missie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen die de toegang tot mobiliteit als basisbehoefte van individuen en de maatschappij wil garanderen.

Om sociale uitsluiting als gevolg van de wijze waarop het transportsysteem is uitgebouwd en wordt geprijsd te voorkomen, focust de tweede strategische doelstelling op een verbetering van de mobiliteit voor zowel mensen met functiebeperkingen, waaronder vaak ouderen en mensen met een handicap, als inkomenszwakkere groepen, waartoe vaak ouderen, mensen met een handicap, jongeren, eenoudergezinnen enz. behoren. Onder 'verbeterde mobiliteit' wordt het wegwerken van fysieke, juridische, mentale, financiële en sociale problemen verstaan die deze 'kwetsbare groepen' in de samenleving ondervinden bij het verplaatsen. Daarnaast wordt een verhoogde vervoersautonomie nagestreefd voor mensen die voor hun verplaatsingen vaak afhankelijk zijn van derden, vooral kinderen, jongeren, ouderen en mensen met een functiebeperking.

De toegankelijkheidsproblematiek van het mobiliteitssysteem wordt in het Mobiliteitsplan vaak herleid tot de mate waarin het publiek domein en vooral collectieve systemen al dan niet kunnen gebruikt worden door 'kwetsbare groepen' in de samenleving.

Voor de MORA kan een inclusief en toegankelijk mobiliteitsmodel een model zijn dat vertrekt vanuit het perspectief en de vraag van alle reizigers.

5.3.2. Integrale benadering vanuit reizigersperspectief

De MORA onderschrijft de doelstelling om tot een inclusief mobiliteitsmodel te komen dat de fysieke, juridische, mentale, financiële en sociale barrières voor maatschappelijke participatie actief bestrijdt. De MORA vraagt een integrale benadering van het mobiliteitssysteem vanuit het perspectief van alle reizigers.

De MORA volgt de resolutie ²⁶van het Vlaams Parlement waarin de Vlaamse Regering wordt gevraagd om bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer een beleid te voeren dat is gebaseerd op kwaliteit en een vraaggerichte uitbreiding bovenop een adequaat basisaanbod. In de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem is een basis-

²⁶ Vlaams Parlement, 2012, Resolutie betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, stuk 1601 (2011-2012) nr 5, 27 juni 2012

aanbod van openbaar vervoer nodig dat tegemoet komt aan de bestaande mobiliteitsvraag en een flink deel van de verdere mobiliteitsgroei kan opvangen.

Een vraaggerichte uitbreiding bovenop een adequaat basisaanbod plaatst de Vlaming, als regisseur van zijn eigen verplaatsingen, centraal. Dit betekent dat de gebruiker vlot toegang heeft tot een multimodaal vervoersaanbod, multimodale vervoersinformatie en vereenvoudigde toegangsbewijzen en betalingsmogelijkheden. Om de betrouwbaarheid en de kostenefficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen, is een vlotte doorstroming een belangrijke voorwaarde.

Voor de MORA is het essentieel dat een openbaar vervoersbeleid vertrekt vanuit het perspectief van de mobiliteitsbehoefte van alle gebruikers en dat de vraagzijde constant geconsulteerd wordt door gebruik te maken van crowd sourcing en door nauw samen te werken met alle stakeholders.

In het mobiliteitssysteem moet iedere gebruiker zijn recht op volwaardige toegang tot mobiliteit kunnen doen gelden, waarbij specifiek aandacht is voor gebruikers die fysieke, juridische, mentale, financiële en sociale barrières ervaren.

5.3.3. Liberalisering openbaar personenvervoer

Ten gevolge van de EU-regelgeving, met name Europese verordening 1370/2007 betreffende een meer gecontroleerde mededinging, zal de organisatie van het openbaar vervoer mogelijk ernstig beïnvloed worden. De MORA stelt vast dat het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen onvoldoende ingaat op deze thematiek en vraagt de Vlaamse Regering een regeling uit te werken die de EU-toets kan doorstaan.

5.3.4. Efficiëntere invulling Basismobiliteit

Het decreet op de Basismobiliteit bepaalt vandaag het basisaanbod aan geregeld openbaar vervoer in Vlaanderen. De invulling ervan wordt bepaald in functie van de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte, het aantal ritten per uur en de maximale wachttijd. Deze normen verschillen volgens de ligging (grootstedelijk, stedelijk, rand- en kleinstedelijk gebied, buitengebied) en het tijdstip (spits- en daluren).

De MORA onderschrijft het garanderen van ieders recht op mobiliteit maar stelt vast dat de huidige invulling ervan vandaag belangrijke consequenties heeft voor de kostprijs, de organisatie en de efficiëntie van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De MORA vraagt het recht op mobiliteit te consolideren maar is voorstander van een efficiëntere invulling van basismobiliteit. Er dient nagedacht te worden of er geen betere manieren bestaan om iedereen een verplaatsing te garanderen.

Het Mobiliteitsplan stelt²⁷ dat “in het kader van het verzekeren van de basismobiliteit, we voor gebieden met lagere verplaatsingspotentiëlen zoeken naar maatwerkoplossingen voor reizigers die op een kostefficiënte manier kunnen aangeboden worden”.

²⁷ 6.1.2.1. Actielijn 6: Fijnmazigheid van de netwerken verhogen, p. 322.

De MORA is voorstander om, in het kader van het verzekeren van de basismobiliteit, voor gebieden met lagere verplaatsingspotentiëlen naar de meest geschikte maatwerkoplossing voor de reiziger te zoeken.

De MORA vraagt om het mobiliteitssysteem te benaderen als een complex netwerk waarin vele vervoermiddelen en diensten door verschillende vervoersaanbieders worden aangeboden die voor een efficiëntere invulling van basismobiliteit kunnen zorgen. Het klassieke openbaar vervoer, met een vaste dienstregeling en haltes, is slechts één facet binnen dit geheel.

Een nieuwe visie op de invulling van basismobiliteit kan een kader bieden waarin zowel publieke als private mobiliteitsactoren een rol kunnen spelen om vervoersarmoede te bestrijden. Dit heeft enkel kans op slagen met de nauwe betrokkenheid van de stakeholders uit het sectoraal sociaal overleg. De MORA vraagt om betrokken te worden in het maatschappelijk debat.

5.4. Verkeersveiligheid

De MORA ondersteunt de ambitieuze doelstelling die beoogt de verkeersonveiligheid terug te dringen en de wijze waarop die is ingevuld.

Tegen 2030 zal het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot maximaal 133 beperkt worden om tegen 2050 tot nul verkeersslachtoffers te komen. Vlaanderen wil hiermee behoren tot één van de beste regio's van Europa.

Met deze ambitie wordt invulling gegeven aan een resolutie van het Vlaams Parlement. De MORA wil deze doelstelling mee realiseren en het verwachte engagement aangaan om binnen de eigen organisaties verder werk maken van de ontwikkeling van een verkeersveiligheidscultuur en een duurzame mobiliteitscultuur.

In het jaarrapport 2011 Verkeersveiligheid Vlaanderen van het BIVV werd aangetoond dat bij gelijkblijvende inspanningen op vlak van verkeersveiligheid er tegen 2020, 257 verkeersdoden zullen vallen in Vlaanderen. Dus ruim boven de vooropgestelde VIA-doelstelling van maximaal 200 verkeersdoden in Vlaanderen. De VRIND-indicatoren geven bovendien aan dat het Vlaams Gewest met 68 verkeersdoden per miljoen inwoners nog duidelijk boven het Europese gemiddelde van 60 verkeersdoden per miljoen inwoners ligt en dat de beste regio's zelfs 30 of minder verkeersdoden per miljoen inwoners tellen. Tegen 2020 zullen bijgevolg veel bijkomende inspanningen nodig zijn.

Toch wordt in het Mobiliteitsplan enkel verwezen naar het bestaande Verkeersveiligheidsplan om de verhoogde doelstellingen te realiseren. De MORA denkt dat de Vlaamse Regering dringend in een hogere versnelling moet schakelen, mede omdat de 6^{de} staatshervorming het Vlaamse mobiliteitsbeleid enkele extra instrumenten aanreikt om het verkeersveiligheidsbeleid uit te voeren.

Reeds in 2007 wees de MORA er op dat het Verkeersveiligheidsplan aan actualisatie toe was en enkele belangrijke beperkingen bevatte die de slaagkans ervan op termijn hypothekeerden. De doelstellingen van het plan werden opgebouwd op basis van indicatoren die onvoldoende nuance bevatten om tot een evenwichtig maatregelenpakket te komen. Inmiddels zou het steunpunt Verkeersveiligheid haar voorbereidende werkzaamheden m.b.t. de ontwikkeling van meer verfijnde verkeersveiligheidsindicatoren

moeten afgerond hebben. De MORA hoopt dat dit betere analysekader snel aanleiding kan geven tot een proces waarbij sneller rekening wordt gehouden met concrete ongevallenomstandigheden en ongevallenomstandigheden, zodat het beleid kan inspelen op de juiste uitdagingen en doelgroepen en doelgebieden krachtiger benaderd kunnen worden.

5.5. Verhogen van de verkeersleefbaarheid

De MORA merkt op dat in de actielijnen bij het verhogen van de verkeersleefbaarheid voornamelijk ingezet wordt op het verhogen van de milieukwaliteit. De MORA benadrukt dat het verhogen van de verkeersleefbaarheid een veel ruimere doelstelling omvat. De ervaring van de omgevingskwaliteit door de verschillende maatschappelijke groepen moet bij de invulling van deze strategische doelstelling centraal staan.

5.6. De schade aan milieu en natuur terugdringen

De vijfde strategische doelstelling is er op gericht om de milieu- en natuurschade terug te dringen en dit onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling. Hoewel dit laatste een fundamentele optie is die in het Mobiliteitsplan Vlaanderen genomen wordt, stelt de MORA zich de vraag of er wel voldoende onderbouwd wordt wat die 'onafhankelijke mobiliteitsontwikkeling' als consequentie heeft voor het Vlaamse Milieubeleid. De MORA vreest, net zoals de Minaraad, dat het Mobiliteitsplan onvoldoende actielijnen bevat om de vastgelegde lange termijn klimaat- en luchtbeleidsdoelstellingen te behalen. Recent drukte de Europese Commissie haar bezorgdheid uit over het feit dat België de bevolking niet afdoende beschermt tegen vervuiling door fijn stof (PM₁₀). De Commissie is van oordeel dat België de sinds 2005 vereiste maatregelen om de volksgezondheid te beschermen niet heeft genomen. De Commissie vraagt daarom "voorzichtig, snel en doeltreffend te handelen om de periode van niet-naleving zo kort mogelijk te houden"²⁸.

In zijn advies van 24 april 2012 over het Klimaatbeleidsplan geeft de MORA aan dat er nauwelijks individuele maatregelen zijn met een groot reductiepotentieel en met een breed draagvlak. Slechts door in te zetten op een groot aantal maatregelen, en deze met de focus op deze doelstelling met elkaar te verbinden, kunnen de emissies van de transportsector drastisch gereduceerd worden.

Een Mobiliteitsplan zou het instrument bij uitstek moeten zijn om voor de maatregelen te concretiseren, op elkaar af te stemmen en te onderbouwen met de sociaaleconomische impact. Dit zou voeding kunnen geven aan het noodzakelijk maatschappelijk debat dat aan dergelijke ingrijpende voorstellen moet voorafgaan.

²⁸ European Commission - MEMO/14/116 - 20/02/2014

6. Beleidsuitdagingen buiten het domein Mobiliteit en Openbare Werken

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden zeven kritische succesfactoren geïntroduceerd. De MORA vreest dat de wijze waarop het mobiliteitsplan omspringt met deze factoren kan geïnterpreteerd worden als het zoeken naar een alibi voor gebrek aan ambitie op bepaalde deeldomeinen. Enkel het gegeven dat deze niet rechtstreeks door het mobiliteitsbeleid kunnen worden aangestuurd kan geen argument zijn om ze niet in een beleidsplan als beleidsuitdagingen te formuleren.

Daarom stelt de MORA voor om, in navolging van het Minaraad-advies, deze “kritische succesfactoren” te beschouwen als “kritische omgevingsfactoren” of beleidsuitdagingen die buiten het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken liggen.

De MORA vindt de opdeling van de Minaraad in zes kritische omgevingsfactoren logischer en coherenter: (1) ontwikkelingen in waarden en normen, (2) ontwikkelingen in ruimtegebruik en bouwen, (3) ontwikkelingen in brandstofprijzen, (4) ontwikkelingen op het vlak van innovatie, (5) ontwikkelingen inzake beleidsafstemming en (6) ontwikkelingen in verband met menselijk kapitaal. Wat de ontwikkeling in waarden en normen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan, betreft, is de MORA van oordeel dat het hier eerder gaat over maatschappelijke keuzes.

6.1. Maatschappelijke keuzes

De MORA vindt dat een maatschappelijk debat over het sturen van de vervoerswijze-keuze via prijsinstrumenten een goede aanvulling kan zijn op het Mobiliteitsplan. De Raad heeft vastgesteld dat er ruimte is voor een debat over het variabiliseren en vergroenen van de bestaande voertuigfiscaliteit wanneer deze zowel economisch als sociaal rechtvaardig is.

Het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is echter nog geen hefboom om het maatschappelijk debat gedegen te kunnen voeren daarvoor is een duidelijker zicht nodig op de krijtlijnen van een mogelijke beleidskeuze en de effecten ervan op de mobiliteit, het milieu en de maatschappij.

Het uitblijven van een kwantificering van de maatregelenpistes in het Mobiliteitsplan maakt het onmogelijk om de consequenties van de maatregelen voor de verschillende doelgroepen/gebruikers in te schatten, de breuklijnen aan te geven en naar consensus te zoeken met het maatschappelijk middenveld.

Het aanreiken van duidelijke, onderbouwde informatie over de werkelijke kosten en baten van het vervoer en over wie de kosten al dan niet moet dragen is bijgevolg cruciaal.

In zijn economisch rapport over België doet de OESO diverse vaststellingen met betrekking tot het prijszettingsbeleid in België:

- Naast onder meer demografische en maatschappelijk-economische ontwikkelingen zijn de subsidies voor de verschillende vormen van vervoer, dus zowel van het privévervoer als van het openbaar vervoer, mee verantwoordelijk voor de stij-

ging van het verkeer en het vervoer. Deze subsidiëring maakt de werkelijke kosten en bestaande prijsmechanismen onzichtbaar, zodat de gebruikers niet worden aanzet om hun verplaatsingspatronen en de woonplaatskeuze aan te passen.

- Een doorgedreven gesubsidieerd openbaar vervoer en een lage belasting van het wegvervoer resulteren in vervoerskosten die lager liggen dan de externe kosten.
- De huidige subsidiëring van transport laat weinig ruimte tot variabilisering, bijvoorbeeld tussen spitsverkeer en daluurverkeer.
- De kostprijs van de publieke dienstverlening en de infrastructuur is momenteel onvoldoende transparant, waardoor de gebruikers onvoldoende worden geresponsabiliseerd.

De MORA neemt akte van deze analyse maar voegt eraan toe dat de OESO uitgaat van een selectieve, economische benadering. De mogelijke baten van het huidige systeem in België – bijvoorbeeld op het vlak van tewerkstelling in de vervoersector, toegankelijkheid van het openbaar vervoer, het level playing field, enz, worden niet meegenomen in de redenering.

Om een volwaardig maatschappelijk debat over sturing van de vraag via prijsinstrumenten te kunnen voeren is het volgens de MORA noodzakelijk dat eerst alle economische en maatschappelijke kosten én baten van de verschillende prijszettinginstrumenten duidelijk in kaart worden gebracht.

6.2. Ontwikkelingen in ruimtegebruik

Twee beleidsdomeinen die zeer sterk aan elkaar gelinkt zijn, zijn ruimtelijke ordening en mobiliteit. De inertie van een ruimtelijke ordening maakt dat keuzes binnen dit beleidsdomein voor langere tijd implicaties hebben op de mobiliteit en de mobiliteitsontwikkelingen. Ruimtelijke nabijheid is een goed vertrekpunt bij het benaderen van mobiliteit.

De MORA stelt vast dat door de huidige verkokering van het beleid er te weinig afstemming is tussen de beleidsdomeinen, waardoor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken curatief moet reageren op beslissingen binnen het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO).

De Raad vraagt om afstemming niet alleen op het niveau van beleidsprocessen en beleidsdocumenten te laten gebeuren. Ook bij de inplanting van nieuwe grootschalige voorzieningen, zoals kantoorcomplexen, shoppingcentra, ziekenhuizen,..., en bij het plannen van nieuwe woongebieden, moeten de mobiliteitsconsequenties doorwegen bij de beleidsbeslissing.

De Mobiliteitsraad ervaart een nood aan een beleidsaanpak die afstemming ondersteunt en aan instrumenten om mobiliteit en ruimtelijke ordening gezamenlijker en integraler aan te pakken. De Raad vraagt daarom om minstens bij het uitwerken van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de inhoud van het Mobiliteitsplan Vlaanderen mee te nemen en het principe van “ruimtelijke nabijheid” als basis te nemen.

6.3. Ontwikkelingen in brandstofprijzen

Momenteel bestaat 96,5% van het energieverbruik in de Vlaamse transportsector uit aardolie. De hoge mate van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen maakt deze sector erg kwetsbaar voor ontwikkelingen op de oliemarkten.

Bij een onveranderd beleid zal tegen 2050 nog ongeveer 85% van de energiebehoefte voor transport ingevuld worden door klassieke brandstoffen en biobrandstoffen. De energiebehoefte voor transport wordt bijna uitsluitend gedekt door fossiele brandstoffen. Elektriciteit maakt slechts 1,5% uit van het energiegebruik door transport, biobrandstoffen 3,7%²⁹. Deze energieafhankelijkheid wordt door Europa als de grootste bedreiging gezien voor het transportsysteem³⁰.

In de meeste scenario's wordt aangegeven dat de aardolieprijzen de komende decennia minstens gelijk zullen blijven, maar hoogstwaarschijnlijk blijvend zullen stijgen.

De uitdaging om ons te wapenen tegen deze energieafhankelijkheid ligt verschillend in het personenvervoer en het goederenvervoer. Op middellange termijn is het mogelijk om een duurzaam systeem van personenvervoer te ontwikkelen met een gevoelig lager energiegebruik. Anders dan bij personenauto's is de omschakeling naar andere energiebronnen voor vrachtvervoer minder evident en heeft de verbrandingsmotor bij vrachtwagens de maximaal haalbare energie-efficiëntie bereikt.

De MORA vindt, samen de Minaraad, het daarom belangrijk om de ontwikkeling van petroleumrijzen als kritische omgevingsfactor mee op te nemen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De MORA betreurt dat de goede analyse in het informatief deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen er niet leidt tot een accurate vertaling in het richtinggevende deel. Het ontbreken van deze sense of urgency plaatst de maatregelen m.b.t. het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen in een ander perspectief. Een perspectief dat immers noodzakelijk is om het maatschappelijk debat te voeren over de te verwachten technische en financiële mogelijkheden om aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften te voldoen.

6.4. Ontwikkelingen op het vlak van innovatie

Het Ontwerp Mobiliteitsplan geeft aan dat technologische innovaties mogelijkheden inhouden om de mobiliteit te verduurzamen, maar dat tegelijk nog belangrijke stappen moeten worden gezet. Draagvlakverwerving en de integratie van de verschillende technologieën zijn volgens het plan de grootste uitdagingen.

De MORA verwacht van een Mobiliteitsplan met een tijdshorizon naar 2050 dat het de mogelijkheden en kansen op het vlak van innovatie en duurzame technologieën meeneemt in de beleidsdoelstellingen en daaraan gekoppelde actielijnen. De Raad stelt vast dat het plan meermaals verwijst naar het potentieel van innovatieve technologie-

²⁹ Argusrapport, Energie voor morgen, 2014, blz.101

³⁰ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen blz.251

en, wat op zich een goede zaak is, maar mist de inbedding ervan in een duidelijke doelstelling.

Volgens de raad mag de impact van innovatie en technologische ontwikkelingen op de verkeersvraag en het verkeersaanbod niet onderschat worden. Om de potentialiteiten van innovatie en technologie beter te kunnen valoriseren binnen het mobiliteitsdomein formuleert de raad volgende voorstellen:

- Maak werk van het ondersteunen en stimuleren van de marktontwikkelingen en bepaal een kader met randvoorwaarden voor deze marktontwikkelingen vanuit het mobiliteitsbeleid. Dit leidt tot een betere verknoping van de markt met de initiatieven die vanuit de overheid worden geïnitieerd.
- Ondersteun projecten van innovatieve concepten die de stedelijke bereikbaarheid en de stedelijke distributie kunnen bevorderen, bijvoorbeeld op het vlak van tram-busbanen. In diverse Europese landen zoals Nederland, Denemarken en de UK lopen succesvolle proefprojecten die inzetten op stedelijke bereikbaarheid en samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus (en private actoren).
- Vat technologische innovaties in het mobiliteitsveld ruimer op dan dynamisch verkeersmanagement op basis van informatieverstrekking/waarschuwing en spitsstroken. Technologische innovatie in mobiliteit bestrijkt een veel ruimer pallet van mogelijkheden zoals coöperatieve systemen tussen infrastructuur en de voertuigen, in-car technologieën, toepassingen op het onderliggend wegennet, e-commerce³¹, enz.

De MORA is van oordeel dat consultatie en uitwisseling van vernieuwende ideeën met verschillende actoren uit het ruime mobiliteitsveld zoals mobiliteitsexperten en middenveldorganisaties, als onderdeel van het proces voor de opmaak van het Mobiliteitsplan, een toegevoegde waarde zou geweest zijn om de rol van innovatie en technologie vanuit een breder perspectief te kunnen valoriseren in het Mobiliteitsplan³².

Tenslotte wenst de Raad er op te wijzen dat innovatie niet alleen gaat over technologische innovatie zoals het plan suggereert. Ook inzetten op maatschappelijke innovatie is essentieel. De Raad denkt hierbij onder meer aan de mogelijkheden van gedeeld consumeren in al zijn varianten. Daartoe behoort ook gedeelde mobiliteit. De MORA formuleerde hierover aanbevelingen in zijn Mobiliteitsverslag 2012³³.

6.5. Ontwikkelingen inzake beleidsafstemming

Zoals reeds aangegeven onder 4.7 worden er in het Mobiliteitsplan Vlaanderen veel verwachtingen geformuleerd ten aanzien van lokale besturen. De MORA betreurt dat

³¹ In antwoord op de parlementaire vraag van de h. Johan Sauwens van 4 april 2013 over de impact e-commerce en de opname ervan in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, gaf de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken aan dat er momenteel geen inschatting mogelijk is van de impact van e-commerce op de mobiliteit, waardoor ook geen inschatting kan gemaakt worden van eventuele beleidsmaatregelen die moeten anticiperen op de evolutie van e-commerce.

³² Een voorbeeld van dergelijke ideeënuitswisseling is de Ideeënconferentie die de MORA organiseerde op 17 januari 2014. Diverse sprekers brachten vernieuwende ideeën aan over mobiliteit en de organisatie van het mobiliteitssysteem.

³³ Mobiliteitsverslag 2012. MORA, Brussel, 29 juni 2012

het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen niet concreet aangeeft hoe de mobiliteitsplanning verder vorm te geven in interactie tussen lokaal en regionaal beleidsniveau.

De beleidsaanpak van de mobiliteitsplanning en de mobiliteitsconvenants is nu onderbelicht en moet als structuur volgens de MORA een volwaardige plaats krijgen in het Mobiliteitsplan.

De MORA raadt ook aan om inspiratie te zoeken in de mededeling van de Europese Commissie: 'Samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem'³⁴ De Commissie beveelt hier een reeks concrete maatregelen aan voor verschillende niveaus en thema's, zoals stedelijke logistiek, stedelijk toegangsbeheer, de invoering van ITS-oplossingen in de stad en verkeersveiligheid. De in deze mededeling genoemde acties moeten leiden tot een verdere samenwerking voor een concurrentieel en zuinig stedelijk mobiliteit.

Nauwe samenwerking en dialoog tussen de verschillende bestuursniveaus is eerder een probleem van organisatiecultuur dan van organisatiestructuur. Het wordingsproces van het Mobiliteitsplan zelf geeft aan dat hier nog ruimte voor verbetering is.

Het Mobiliteitsplan moet niet enkel een plan zijn dat afgestemd worden binnen Vlaanderen of met de andere beleidsniveaus. Het plan moet ook, conform het Mobiliteitsdecreet, aangeven hoe een en ander geïmplementeerd wordt. Dit betekent dat in het plan wordt aangegeven hoe er best ingezet wordt op strategische allianties en structurele samenwerkingsverbanden. Het is immers essentieel wil men tot een meer gebiedsgerichte aanpak komen of wil men een verknoping van verschillende vervoersmodi bereiken, dat men hiervoor de visie van de zeer diverse actoren en stakeholders op één lijn krijgt.

Ook de afstemming met de andere beleidsniveaus moet in het Mobiliteitsplan worden opgenomen. Zoals er het politiek akkoord met federale en regionale regeringen over de hervorming van de verkeersbelastingen uitzicht geeft op de vergroening van de verkeersbelasting, moet het Mobiliteitsplan opnemen hoe de Vlaamse Mobiliteitsbehoeften kunnen worden afgestemd met de Federale, Waalse en Brusselse Regering.

Met betrekking tot de vastgestelde spoorbehoeften, die grotendeels buiten de bevoegdheden van de Vlaamse Regering vallen, heeft de MORA in zijn advies over de Vlaamse Spoorstrategie³⁵ duidelijk aangegeven welke stappen verwacht werden van de Vlaamse Regering t.a.v. de federale overheid. De MORA betreurt dat er van dit overleg met de Federale overheid en de NMBS-Groep niets werd opgenomen in het Mobiliteitsplan.

6.6. Ontwikkelingen in verband met menselijk kapitaal

De sociaaleconomische rol en de impact van het vervoer, zowel goederen- als personenvervoer, is volgens de MORA een belangrijk aandachtspunt. De sector verkeer en

³⁴ Com(2013) 913 final 17 december 2013

³⁵ Advies met betrekking tot de conceptnota Vlaams strategisch spoorbeleid van 27 januari 2012

vervoer heeft immers een aanzienlijk aandeel in de Vlaamse tewerkstelling en de toegevoegde waarde en levert als dusdanig een belangrijke bijdrage in onze economie.

In het Mobiliteitsplan wordt de factor “menselijk kapitaal” gereduceerd tot de problematiek van de instroom van gekwalificeerde arbeidskrachten en van het imagoprobleem van de transportsector. De transportsector kampt inderdaad met een tekort aan goede arbeidskrachten, wat in de toekomst door de vergrijzing nog zal versterkt worden. Maar een sectoraal arbeidsmarktbeleid gaat veel verder dan de aanpak van het imagoprobleem van de sector.

Met het PACT 2020 streven we na dat vervoer en logistiek speerpuntsectoren worden voor de toekomst van Vlaanderen. Gelet op het belang en de noodzaak van een meer duurzaam georganiseerde mobiliteit en duurzamer goederenvervoer, en tegen de achtergrond van de bereikbaarheids- en congestieproblematiek, zal hierbij voldoende aandacht nodig zijn voor de kwaliteit van de logistieke activiteiten. Hiervoor moeten er niet enkel voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten beschikbaar zijn, maar is ook de werkbaarheid van de sector belangrijk.

Voor de MORA is het aangewezen dat het Mobiliteitsplan ook deze elementen meeneemt als onderdeel van de omgevingsfactor “menselijk kapitaal”.

Bijlage

1. Overzicht MORA-adviezen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen

- Advies Greenpaper Mobiliteitsdecreet – 30 maart 2008
<http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-greenpaper-mobiliteitsdecreet>
- Advies over het ontwerp van Mobiliteitsdecreet – 24 oktober 2008
<http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-over-het-ontwerp-mobiliteitsdecreet>
- Advies over de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden ten behoeve van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen – 23 oktober 2009
<http://www.mobiliteitsraad.be/node/2623>
- Advies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010 – 28 april 2010
<http://www.mobiliteitsraad.be/node/4156>
- Advies over het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de Gewestelijke Planningscommissie – 25 juni 2010
<http://www.mobiliteitsraad.be/node/3122>
- Advies over de evaluatie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen – 22 oktober 2010
<http://www.mobiliteitsraad.be/node/3897>
- Advies over het informatief deel Mobiliteitsplan Vlaanderen – 24 juni 2011
<http://www.mobiliteitsraad.be/node/4970>
- Advies over missie en visie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen – 25 mei 2012
<http://www.mobiliteitsraad.be/node/6640>

2. Ideeënconferentie

Op 17 januari 2014 organiseerde de MORA een Ideeënconferentie waarop een aantal organisaties, niet vertegenwoordigd in de MORA, hun visie over mobiliteitsontwikkelingen en het toekomstig mobiliteitsbeleid aan een groter publiek konden meedelen.

2.1. Persbericht van 17 januari 2014

Mobiliteitsraad verzamelt kritische en creatieve ideeën rond mobiliteit

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan een ontwerp in december 2013 door de Vlaamse Regering aan de bevolking werd voorgelegd, stelt fundamentele keuzes voor over onze toekomst. Via het openbaar onderzoek, dat vorige week is afgelopen, hebben burgers en middenveld de mogelijkheid gekregen om schriftelijk te reageren op dit ontwerp. Met de ideeënconferentie die vandaag plaatshad, wil de MORA een kans geven aan een aantal organisaties, niet vertegenwoordigd in de MORA, om aansluitend op het openbaar onderzoek hun visie te geven. Om het debat kernachtig te houden kreeg elke deelnemer slechts een spreektijd van 6minuten 40seconden!

Daan Schalck, voorzitter MORA: "De MORA peilt op deze conferentie naar een vernieuwende kijk op een duurzame mobiliteit en gaat na of en hoe we deze kunnen inpassen in het toekomstplan dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet worden."

Minister Crevits sprak haar hoop uit dat de ideeën uit de conferentie de discussie over het Mobiliteitsplan Vlaanderen extra boeiend maakt.

Een creatief en geëngageerd debat

De twintig tussenkomsten leidden tot boeiende inzichten over het toekomstige Vlaamse mobiliteitsbeleid. Vele sprekers waren het er over eens dat klassieke oplossingen niet zullen volstaan om de uitdagingen van de toekomstige mobiliteitsbehoefte aan te gaan. Niet enkel is de maximale capaciteit van de huidige modi binnenkort bereikt, het wordt ook moeilijk om de groeiende mobiliteit te verzoenen met meer verkeersveiligheid en betere luchtkwaliteit.

Op de conferentie werd meerdere malen ingegaan op de impact die technologische ontwikkelingen hebben op het mobiliteitsbeleid. Hoewel deze soms leiden tot meer mobiliteit, zijn ze toch vaak een potentiële oplossing voor de huidige mobiliteitsproblemen.

De conferentie maakte duidelijk dat we nu anders moeten gaan denken en doen. Moeten we ons wel verplaatsen? Kunnen we meer vervoermiddelen delen of maken we werk van nieuwe samenwerkingsvormen? Een erg kritische benadering kwam uit de sociale hoek die opriep om keuzes te maken. Zo moet er in het Mobiliteitsplan meer aandacht zijn voor kinderen en jongeren; we moeten deze generatie de kansen geven

om zich veilig, gezond en autonoom te kunnen verplaatsen. Zo werd duidelijk dat inzetten op duurzame mobiliteit een sociale keuze is die durf vraagt.

Niet iedereen vond dat het voorliggende ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen ons ver genoeg zou brengen op het vlak van verkeersveiligheid, klimaatsverbetering en luchtkwaliteit en dat het plan op deze vlakken ambitieuzer mocht zijn. Tot slot werd het economisch belang voor Vlaanderen van de logistieke en vervoerssectoren onderlijnd.

Op weg naar duurzame mobiliteit

De conferentie maakte alleszins duidelijk dat er nog een weg te gaan is wil het Mobiliteitsplan leiden naar duurzame mobiliteit. Op korte termijn zullen op de breuklijnen van de domeinen technologie, ruimtelijke ordening en economie duidelijke keuzes gemaakt moeten worden.

Tijdens de conferentie werden de reacties weergegeven op Twitter: #Mobiliteitsplan. Deze reacties worden, samen met de reacties uit het Openbaar Onderzoek en de adviezen van andere raden zoals onder meer de SARO en Minaraad, meegenomen in het formele adviesproces over het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat de MORA nu opstart. Half maart 2014 wordt dit advies overgemaakt aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering.

2.2. Programma

- **9u:** Opening van de Ideeënconferentie door de heer Daan Schalck, voorzitter van de MORA
- **9u10:** Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken
- **9u30:** Deel 1 Pecha Kucha-presentaties
 - *Frank Witlox, UGent - Het Mobiliteitsplan in Pecha Kucha*
 - *Griet De Ceuster, Transport&Mobility Leuven - Grenzen aan de mobiliteitsgroei*
 - *Steven Logghe, BeMobile - Wat zijn we van plan met technologie en mobiliteit?*
 - *Peter Van der Perre, ITS Belgium - Kansen voor ITS bij verduurzaming van mobiliteit*
 - *Vincent Meerschaert, Traject - Fietsweg, busbaan of tramlijn?*
- **10u30:** Koffiepauze
- **11u00:** Deel 2 Pecha Kucha-presentaties
 - *Koen Valgaeren, VIM - Innovatie in mobiliteit: tussen vraag & aanbod*
 - *Ivo Cré, POLIS - Bericht uit Brussel, Europa*
 - *Luc Wouters, Gezinsbond - Sterkere kindgerichte keuzes gevraagd!*
 - *Frederic Vanhauwaert, Netwerk Tegen Armoede - Duurzaam mobiel ook voor mensen in armoede*
 - *Michel Debruyne, ACW - Sociaal zijn is durven kiezen*
 - *Joeri Thijs, Greenpeace - Business as usual: niet langer een optie*
 - *Dirk Avonts, UGent - Hoe gezondheidsschade door verkeer voorkomen?*

- **12u30:** Lunchpauze
- **13u30:** Deel 3 Pecha Kucha-presentaties
 - *Eddy Klynen, VSV - Goede voornemens*
 - *Angelo Meuleman, Taxistop - De toekomst is gedeeld*
 - *Raf Verbruggen, Ambrassade - Mobiliteit voor kinderen en jongeren*
 - *Liesbeth Geysels, VIL - Onbekend maakt onbemind*
 - *Hilde Bollen, PBV - De kortste weg naar duurzaam transport*
 - *Peter Vermeulen, VRP - Optimale mobiliteit door ruimtelijke kwaliteit*
 - *Johan Van Reeth, BUUR - Hoogwaardig regionaal openbaar vervoer als hefboom voor een duurzame ruimtelijke ordening*
- **15u00:** Slotwoord door Frank Van Thillo, secretaris MORA
- **15u15:** Einde