Vlaams Parlement

stuk **736** (2010-2011) – Nr. 5
ingediend op 2 december 2010 (2010-2011)

Beleidsbrief

Mobiliteit en Openbare Werken

2010-2011

Hoorzitting

over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Tine Eerlingen en de heer Dirk Peeters

verzendcode: REG

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:
mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroij;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteeuw.

Stukken in het dossier:
736 (2010-2011) – Nr. 1: Beleidsbrieven
– Nr. 2 t.e.m. 4: Moties van aanbeveling

INHOUD

1. Toelichting door de heer Frank Van Thillo, secretaris van de MORA 4
1.1. Inleiding 4
1.2. Mobiliteitsverslag 2010 4
1.3. Logistiek 5
1.4. Verkeersveiligheid 5
1.5. Infrastructuur 5
1.6. Beheersovereenkomsten 5
1.7. Onderbelichte thema's 5
1.8. Woon-werkverkeer 6
1.9. Bereikbaarheid economische poorten 6
1.10. Accentverschuivingen 6
1.11. Spoorstrategie 6
1.12. Mobiliteit tegen de juiste prijs 6
1.13. Mobiliteitsdecreet 6
1.14. Proefprojecten en studies 6
1.15. Beleidsbrief MOW – conclusie 7
2. Bespreking 7
Gebruikte afkortingen 12
Bijlagen
Bijlage 1: De presentatie van de heer Frank Van Thillo, secretaris van de MORA 13
Bijlage 2: Het advies van de MORA met betrekking tot de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011 29

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 2 december 2010 een hoorzitting met de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over zijn advies van 29 november 2010 met betrekking tot de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011[1]. De commissie hoorde de heer Frank Van Thillo, secretaris van de MORA.

Het advies is aan dit verslag toegevoegd als bijlage[2], alsmede de presentatie waarmee de heer Van Thillo zijn uiteenzetting illustreerde.

De commissie zelf behandelde de beleidsbrief in samenhang met de begroting voor 2011 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 15/5-I).

1. Toelichting door de heer Frank Van Thillo, secretaris van de MORA

1.1. Inleiding

De heer Frank Van Thillo: Gezien de beleidsbrief pas op 25 oktober in het parlement is ingediend, heeft de strategische adviesraad hem te laat gekregen om tijdig zijn advies te formuleren, wat niet wegneemt dat de raad waardeert dat hij het alsnog mag komen toelichten. De beperkte tijd riep binnen de raad de vraag op of men over alle punten van de beleidsbrief een advies zou uitbrengen. Over een aantal onduidelijkheden in de brief is er zeer constructief en nuttig contact geweest met de minister, wat eigenlijk volgens de MORA aanleiding zou moeten geven tot verdere nuancering en verduidelijking van de beleidsbrief. Op grond van die ervaringen en met betrekking tot de beleidsvoorbereidende rol van de beleidsbrief als instrument, vangt de raad zijn advies aan met een aantal voorstellen over de inbreng van adviesraden.

1.2. Mobiliteitsverslag 2010

De advieswerkzaamheden van de Mobiliteitsraad zijn al begonnen op het ogenblik dat de raad zijn jaarlijks mobiliteitsverslag maakte[3], waarin een aantal mobiliteitsgebeurtenissen worden geobjectiveerd. In het besluit van de Vlaamse Regering[4] staat immers heel duidelijk dat het verslag dienstig moet zijn voor de opmaak van de beleidsbrief. De ervaring leert dat het goed is om altijd met actuele blik naar de omgevingsanalyse uit de beleidsnota te kijken. Zo blijkt dat de crisis een spectaculaire daling van de verkoop van personenwagens en minder goederenvervoer tot gevolg heeft. Het Mobiliteitsverslag 2010 probeert trends aan te geven op basis van bestaande gegevens, zoals het nieuwe onderzoek 'Verplaatsingsgedrag'[5].

Wat de structuur van het advies betreft, vraagt het Mobiliteitsdecreet vijf pijlers: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieu. Voor de meeste leden van de raad blijven dat de bouwstenen. In de voorliggende beleidsbrief blijven de laatste twee (verkeersleefbaarheid en milieu) echter onderbelicht als thema's, wat overigens niet hoeft te betekenen dat ze afwezig zijn in het beleid. De MORA beveelt daarom aan in de beleidsbrief duidelijk de finaliteit van alle beleidsmaatregelen en/of -acties mee te geven. De raad zou het ook een winstpunt vinden als de brief regelmatig de interactie aangaf met andere beleidsdomeinen en de plannen die de Vlaams Regering daar heeft, zoals het klimaat- en het fijnstofplan.

---

1 *Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 736./1.
2 Het is ook te vinden op de website www.mobiliteitsraad.be.
3 Zie: < http://www.mobiliteitsraad.be/mora/page/mobiliteitsverslag-2010>.
4 Met het besluit van de Vlaamse Regering van 25 september 2009 wordt de Mobiliteitsraad opgedragen een jaarlijks mobiliteitsverslag op te maken.
5 Zie ook: Gedachtewisseling over het benchmarkrapport met betrekking tot De Lijn en over het onderzoek 'Verplaatsingsgedrag'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Roegiers en Filip Watteeuw, *Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 456/1.

1.3. Logistiek

De MORA blijft uitgaan van Pact 2020 en staat volledig achter zijn doelstellingen. De raad vraagt daarom in de beleidsbrieven aan te geven waar stappen gezet worden naar het bereiken ervan. In voorliggende beleidsbrief ontbreekt het accent dat het Pact legt op duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid[6].

In het advies staat een erg kritische pagina over de weinig transparante structuur van Flanders Logistics, dat van de minister zeer belangrijke taken krijgt toebedeeld. De fora zijn door de Vlaamse Regering gekozen en het verschil tussen voorstellen en beslissingen is onduidelijk. De minister verduidelijkte intussen dat Flanders Logistics voor haar een klankbord is, en dat zij, wanneer het tot beleidsbeslissingen komt, de Havencommissie, de Luchthavencommissie of de MORA raadpleegt. De MORA is overigens bezig met een nota over de structuur van het hele Vlaamse landschap van mobiliteitsorganisaties.

1.4. Verkeersveiligheid

De doelstellingen van de beleidsbrief inzake verkeersveiligheid zijn zeer ambitieus. Uit de cijfers blijkt echter dat zij alleen gehaald worden in 2020 als men een lineaire regressie uitvoert vanaf 2000, maar niet als men in een exponentiële regressie rekening houdt met de kleiner wordende winst. In dat geval schuift het einddoel op in de tijd. De MORA adviseert daarom aan de minister om de vinger aan de pols te houden, al betwist de raad niet dat er veel gebeurt op dit vlak, ook in rubrieken als infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement.

1.5. Infrastructuur

De MORA vraagt de snelle realisatie van veel missing links. De raad is zeer positief over de werkzaamheden en de rapportering in de beleidsbrief, ook al is de MORA ambitieuzer dan de minister in de versnelling van het beleid. De extra inspanningen voor onderhoud zijn positief, maar men kan ze niet echt uit de begroting halen en ze zijn dus moeilijk op te volgen.

Op het vlak van de aanwending van het Dynamisch Verkeersmanagement als mobiliteitsinstrument zit de MORA op dezelfde lijn als de regering. De raad mist wel een verbetering van de kwaliteit en de capaciteit van de vrachtwagenparkeerterreinen in de beleidsbrief en het gebruik van bestaande beleidsplannen. Die laatste staan wel in de beleidsnota.

1.6. Beheersovereenkomsten

In de beleidsbrief is slechts één beheersovereenkomst terug te vinden, namelijk die van De Lijn. De onderhandelingen erover lopen. De raad vraagt om te focussen op woonwerkverkeer, dit als outputvariabele op te nemen, duidelijkheid te scheppen over de rol van mobiliteitsmanagement, en een status te geven aan de Mobiliteitsvisie 2020.

1.7. Onderbelichte thema's

Naast woon-werkverkeer is de bereikbaarheid van de economische poorten een belangrijk thema voor de MORA. Het is verontrustend dat comodaliteit en locatiebeleid nog niet worden geïntegreerd in het mobiliteitsbeleid. Een derde hiaat is de elektrische mobiliteit, hoewel dat volgens de raad een opportuniteit is, die ruimer is dan elektrische auto's en laadpalen. Het gaat ook om elektrische fietsen en een mentaliteitswijziging inzake autogebruik.

---

[6] Verslag van de Vlaamse Regering. Pact 2020: Een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen - 20 doelstellingen, *Parl. St*. Vl. Parl. 2008-09, nr. 2059/1, p. 26.

1.8. Woon-werkverkeer

Nederland zet na het wegvallen van wegbeprijzing volop in op verkeersmanagement, dat daar woon-werkverkeer wordt genoemd. De MORA signaleert, wat het Pendelfonds betreft, veel bezorgdheid over de vijfde oproep. Er heerst ongerustheid bij onder meer het bijzonder geregeld vervoer, De Lijn en de vakbonden. Daarom heeft de raad, die zelf enthousiast is, aan de minister gevraagd het debat over een 'Shuttledecreet' in een vroeg stadium uit te klaren door middel van een conceptnota.

1.9. Bereikbaarheid economische poorten

Wat de bereikbaarheid van de economische poorten betreft, ontbreken in de beleidsbrief gebiedsgerichte prioriteiten. Op het vlak van de binnenvaart willen de MORA-leden de focus leggen op de ontwikkeling van de assen. De Vlaamse visie op mobiliteit moet ingepast worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

1.10. Accentverschuivingen

De MORA merkt in de beleidsbrief drie accentverschuivingen op: de spoorstrategie, de mobiliteit tegen de juiste prijs en het Mobiliteitsdecreet en de mobiliteitsconvenants.

1.11. Spoorstrategie

De MORA vindt het goed dat naast de nadruk die in de beleidsnota[7] voor wat betreft het spoorvervoer lag op goederenvervoer, in de beleidsbrief ook aandacht naar het personenvervoer gaat. Het GEN (Gewestelijk Expresnet**)** moet duidelijk opgenomen worden in het beleid. De minister moet duidelijke prioriteiten aangeven in de investeringen en mag vooral park-and-ride en multimodale knooppunten niet onderbelicht laten.

1.12. Mobiliteit tegen de juiste prijs

De MORA wil weten welke plaats het aangekondigde wegenvignet heeft in het hele debat over de juiste prijs van mobiliteit, gezien de wijziging van de verkeersbelasting en de BIV. De MORA vraagt ook betrokken te blijven worden bij het debat over de kilometerheffing voor vrachtwagens, op de wijze zoals dat tot nu toe het geval was. De studie van de Hogeschool Gent over dit onderwerp[8] kwam al aan de orde in de MORA, maar om te vermijden dat dergelijke studies ver buiten de realiteit staan, vraagt de raad dat hij mee mag praten over de uitgangspunten van de aangekondigde studie.

1.13. Mobiliteitsdecreet

Wat het Mobiliteitsdecreet betreft, is de taak van de provincies inzake mobiliteitsmanagement onduidelijk. De MORA is het eens met de minister dat de optimalisering van de mobiliteitsconvenants nuttig is, met bijzondere aandacht voor de kwaliteitsbewaking en de rol van de auditoren. Over het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft de MORA al drie adviezen geformuleerd maar het blijft wachten op het debat over de inhoud.

1.14. Proefprojecten en studies

In de beleidsbrief worden veel proefprojecten en studies (negen) aangekondigd. De MORA vindt dat op zich niet slecht maar waarschuwt wel dat ze niet mogen gebruikt worden om beleidsbeslissingen uit te stellen of te vervangen. De doorstroming van het

---

7 Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, *Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 217/1-7.

8 C. Smolders & E. Van Dorpe, *Studie van de bedrijfseconomische effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens. Simulatie van de effecten van 24 tariefscenario's op de rentabiliteit en de falingskans van 135 transportbedrijven*, Hogeschool Gent, september 2010, < http://www.steunpuntfb.be/pdf/Addendum_paper%203-%20simulatie%20van%20de%20effecten%20van%2024%20tariefscenario's%20op%20ROA%20en%20Zscore.pdf>

openbaar vervoer is een voorbeeld dat die indruk kan wekken. Een volledige lijst van de projecten en de studies is wenselijk, met hun evaluatiedatum erbij en de wijze waarop het middenveld wordt betrokken.

1.15. Beleidsbrief MOW – conclusie

Ik vraag tot besluit of niet een aantal generieke elementen in de beleidsbrief moeten opgenomen worden, zoals een actuele omgevingsanalyse en de interpretatie van bestaande indicatoren. Het stoort de MORA verder dat zijn adviezen niet zijn opgenomen. Een ander ontbrekend element is de horizontale benadering: welk geheel vormen de plannen van de verschillende ministers? Dit zijn voorzetten, want het is uiteindelijk aan het parlement, in overleg met de Vlaamse Regering, om te bepalen hoe een beleidsbrief er moet uitzien.

2. Bespreking

De voorzitter: Na afloop van de besprekingen wordt het instrument van de beleidsbrieven geëvalueerd. Er was een afspraak met de Vlaamse Regering over de afstemming met de begrotingsdocumenten, om te vermijden dat dezelfde toelichting twee keer wordt gegeven, wat nu het geval is. Daarover is blijkbaar slecht intern gecommuniceerd. De manier waarop intern en extern verzelfstandigde agentschappen zich thans presenteren is te uiteenlopend. De suggesties van de MORA zullen naar de evaluatie meegenomen worden.

De heer Sas van Rouveroij: In beleidsnota's en -brieven moeten inderdaad voldoende effect- en omgevingsindicatoren aanwezig zijn om parlement en georganiseerd middenveld in staat te stellen de beleidseffecten correct in te schatten. Maar van de aangekondigde studie over de slimme kilometerheffing is alleen bekend aan wie ze toevertrouwd wordt, maar niet de timing of enige indicator, in tegenstelling tot wat de MORA aanbeveelt.

Het is wel merkwaardig dat in het advies van de MORA van 24 september 2010 over de kilometerheffing voor vrachtwagens geen enkele verwijzing staat naar de nochtans relevante studie van de Hogeschool Gent over de bedrijfseconomische effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens, over 24 tariefscenario's en 135 Vlaamse transportbedrijven. Blijkbaar heeft de heer Van Thillo bedenkingen over die studie, die de MORA verrassend snel heeft weten te verwerken. Mogelijk vindt hij dat ze te ver van de werkelijkheid staat, maar waarom schreef men dat dan niet in het advies? Op die manier had het parlement veel eerder kennis kunnen nemen van het bestaan van die studie. Zou het niet nuttig zijn mocht de MORA indicatoren suggereren voor de komende studie van het Steunpunt Goederenstromen?

Als oppositielid ben ik geneigd de felle kritiek op Flanders Logistics bij te treden, maar is het anderzijds, gezien de versnippering in het logistieke veld, niet logisch dat de minister een dergelijk coördinerend initiatief neemt? Klopt het dat de MORA Flanders Logistics een nieuwe en overbodige intermediaire structuur vindt omdat de raad zelf die opdrachten aankan?

In het advies van de MORA staat niets over de logistieke consulenten, nochtans een van de vernieuwende elementen in de beleidsbrief. De zorg om de comodaliteit is terecht, maar zouden de consulenten niet de brug kunnen vormen die de modal shift echt realiseert? Of vindt de MORA dit initiatief onbelangrijk? Is het zwijgen met andere woorden goed- of afkeurend?

De heer Dirk de Kort: De MORA pleit ervoor dat het Vlaams Parlement adviezen formuleert waarmee ook rekening wordt gehouden, maar zelf verwijst de raad in zijn advies nergens naar de werkzaamheden van dat parlement, terwijl de minister dat in haar beleidsbrief wel doet. Ik denk dat het goed zou zijn, mocht dat voortaan wel gebeuren.

Heeft de MORA geen kans gemist om input te leveren voor de beheersovereenkomsten van de tweede generatie? Met inzichten als die over de prestatie-indicatoren zal zeker rekening worden gehouden.

Ik ben verbaasd over de advisering ten aanzien van De Lijn. De MORA blijft vertrekken van de basismobiliteit, dus het aanbod, terwijl De Lijn volgens mij in de toekomst eerder vraaggestuurd en kostenefficiënt zal moeten werken, als zij voldoende maatschappelijke steun wil behouden.

De heer Dirk Peeters: In de – op zich behoorlijk goede – toelichting van de minister bij haar beleidsbrief was de band met de begroting weinig concreet. Er werd niet verwezen naar basisallocaties. Verder komt de structuur van de brief niet altijd even goed overeen met die van andere documenten in de sector, die uitgaan van de vijf pijlers.

In de beleidsbrief ontbreekt ook het overleg met de Brusselse regio over infrastructuurwerken zoals die voor de Brusselse ring en het GEN. Over de afwezigheid van die samenwerking rijzen vragen op het terrein, maar de MORA heeft in zijn advies de kans gemist daarop te wijzen.

Mevrouw Griet Smaers: Van welke indicatoren adviseert de MORA de toevoeging aan de bestaande, met het oog op een betere opvolging?

De vraag van het advies om meer ruimte voor duurzaam woon-werkverkeer in de beleidsbrief is terecht en werd ook door de commissie geformuleerd, maar het Shuttledecreet is wel een vernieuwing op dit punt. Welke bedenkingen werden precies gemaakt daarover in de MORA? Welke besprekingen hebben al plaatsgevonden?

In welke mate is de studie over de effecten van de kilometerheffing op de transportsector effectief aan bod gekomen in de MORA? Hoe werd erop gereageerd?

De heer Marino Keulen: Kijkt de MORA zelf buiten zijn koker naar aanverwante sectoren zoals Ruimtelijke Ordening, Stedenbeleid en Economie?

De heer Frank Van Thillo: De studie van de Hogeschool Gent was besteld door het steunpunt Financiën en Begroting, onder meer op vraag van en met medewerking van leden van de MORA. De MORA-werkgroep die het advies aan de Vlaamse Regering voorbereidde, heeft op 18 september 2010 de uitvoerders van de studie uitgenodigd voor een toelichting en een debat. De impact van de verschuiving van de Z-scores bleek echter niet door te wegen in de houding van de MORA-leden tegenover de voorgestelde kilometerheffing, en bracht dan ook geen fundamentele wijziging in het MORA-advies teweeg.

In het kader van de transparantie was het misschien fout om de studie niet te vermelden in de referenties, maar ze was op dat moment nog niet formeel gepubliceerd, want nog niet goedgekeurd door de opdrachtgever. Daar wil ik mij echter niet achter verschuilen. Belangrijker is evenwel dat de opmerkingen van de MORA of zijn werkgroepen, als zij in een vroeg stadium betrokken worden, altijd kwalitatief bijdragen tot studies, meer bepaald hun hypothesen, criteria en uitgangspunten. De studie van de Hogeschool Gent is een uitstekend voorbeeld van die aanpak, want de hele sector was betrokken bij de voorbereiding, wat de MORA ertoe in staat heeft gesteld op een paar uur te oordelen over haar opname in het advies.

De MORA vindt de door de Vlaamse Regering aangekondigde studie wel degelijk zinvol, maar pleit ervoor dat samen met mensen van het wegvervoer, de havens, het spoor en de binnenvaart bepaald wordt wat juist onderzocht moet worden. De studie van de Hogeschool Gent was academisch waarschijnlijk wel correct, maar ze heeft zich gericht op bedrijven met een hoge kans op faillissement, die bovendien exponentieel groeit bij elk

bijkomend bezwarend element. De MORA-werkgroep vindt dat men daar geen beleidsrelevante conclusies kan uit afleiden.

Sommige leden van de MORA voelen zich onterecht uitgesloten van Flanders Logistics. Het project van de logistieke consulenten is wel degelijk aangekaart op de MORA, maar de steun ervoor heeft mogelijk te lijden onder het feit dat niet alle leden evenwaardig betrokken worden. Dat is een deel van de verklaring. De MORA pleit ervoor de taken van Flanders Legistics duidelijk te formuleren en een wettelijk kader te geven. Studies of proefprojecten opzetten ter voorbereiding van de uitwerking van politieke ideeën is nuttiger als men het opzet vooraf toetst bij het middenveld, dat een en ander zal moeten uitvoeren, ook al houdt de politiek het laatste woord.

Wat de heer de Kort over de interactie met het parlement opmerkt is terecht, maar het is niet zeker of dit in het kader van de beleidsbrief moet gebeuren. De resoluties waarnaar verwezen wordt, zijn aangenomen en dus per definitie zinvol in de beleidsvoorbereiding, wat het middenveld er ook over denkt. Ik zie niet meteen wat voor soort advies de MORA daarover kan geven. Anderzijds worden de parlementaire activiteiten van de MORA wel opgenomen in zijn jaarverslag, er is dus zeker geen gebrek aan respect.

Wat beheersovereenkomsten betreft, heeft de MORA getracht zo concreet mogelijk te zijn ten aanzien van De Lijn. Ik weet niet of die discussie nog verder kan gaan. Basismobiliteit is een duidelijk uitgangspunt van de raad, die algemeen aanvaardt dat dit voor De Lijn het basisnet is. Meer vraagafhankelijkheid en efficiëntie staat dat volgens ons niet in de weg. Wij zeggen ook niet dat de basismobiliteit verder moet uitgevoerd worden zoals thans het geval is, integendeel. Meer efficiëntie is mogelijk, zoals ook regeerakkoord en beleidsnota stellen. Maar voor onze leden blijft de door het decreet Basismobiliteit opgelegde fijnmazigheid het uitgangspunt van het openbaarvervoernet.

Het klopt dat het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet in het advies zit, maar naar aanleiding van Iris II heeft de MORA wel staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille ontvangen. Doel was te achterhalen welke prioriteiten het Brusselse Gewest naar voren schuift, waarop moet ingespeeld worden door de Vlaamse Regering. Het GEN is voor de MORA het belangrijkste thema, maar ook de fietspaden zitten erin. Niet onbelangrijk is verder de grote ring (R0).

Ik weet niet of indicatoren een onderdeel vormen van de nieuwe studieopdracht, want wij hebben haar nog niet kunnen inkijken. Of het effect op de havens een indicator moet zijn voor de kilometerheffing, maakt deel uit van het maatschappelijk debat. Wij vragen daarom aan de minister om de discussie over de indicatoren snel op een breder forum te brengen. We hebben natuurlijk wel al een aantal indicatoren. Ik denk dat het secretariaat van de MORA meer moet samenzitten met de mensen die VRIND maken.

Wat de ontbrekende indicatoren betreft, verwijs ik naar de Nederlandse mobiliteitsmonitor, die toont in welke groepen de dodelijke gewonden vallen en wat min of meer de oorzaken zijn. Daardoor kan men het beleid bijsturen op het vlak van snelheid, gordelgebruik of andere. De MORA heeft in het kader van Pact 2020 vergaderd over bereikbaarheid. Voor personenvervoer zijn er op dat punt geen goede indicatoren. Nederland werkt aan een monitor die bereikbaarheid meet aan de hand van comfort, tijd en geld. In België is het probleem vaak dat de indicatoren niet uniform zijn over de tijd, of onvolledig, of alleen maar federaal. De MORA heeft dat al aangegeven.

Het secretariaat van de MORA licht de verschillende beleidsbrieven door op hun mobiliteitsimpact, zoals die van Ruimte, Wonen, Energie en Innovatie. Vandaar bijvoorbeeld de verwijzing naar het RSV in het advies. Die informatie wordt doorgegeven aan de SERV, want het zou ongezond zijn mocht de MORA zelf advies gaan geven aan andere commissies.

De voorzitter: In een brief heeft de parlementsvoorzitter alle leden gewezen op de schat aan gegevens die ze kunnen vinden in VRIND. Met Brussel werd in een aantal wijzigingen aan de beleidsbrief een heel duidelijke band gelegd, bijvoorbeeld het unieke vervoerbewijs en de versterking van de voorstadnetten.

De heer Dirk Peeters: Ik ontken dat niet, ik merk alleen op dat het bestaande overleg fragmentarisch en weinig gestructureerd is.

De heer Sas van Rouveroij: Ik blijf erbij dat de werkgroep de studie in zijn literatuurlijst had moeten opnemen, ook al was zij nog niet formeel goedgekeurd. Men wekt nu immers de indruk dat onaangename conclusies aan het parlement werden onthouden.

Een van die conclusies blijkt nu te zijn dat de 'return on assets' van de transportsector halveert ten opzichte van de toestand zonder rekeningrijden, bij de invoering van een vlaktarief van 10 cent, wat ongeveer overeenkomt met het Duitse tarief Maut. Als deze conclusie onjuist is, wil ik uitgelegd krijgen waarom. Zo niet, waarom is men er dan overheen gestapt?

De heer Van Thillo relativeert de conclusie door te gewagen van bedrijven met een reeds hoge kans op faillissement. Dat klopt niet. De berekening van de Altman Z-score leert dat de groep van bedrijven die in de knipperlichtzone zit, toeneemt van 14 tot 21%.

De heer Jan Roegiers: Afgezien van zijn concrete vragen over de werkwijze van de raad, moet de heer van Rouveroij zijn politieke vragen aan de minister stellen en niet aan de secretaris van de MORA. Ze zijn namelijk erg interessant en verdienen een politieke uitdieping. Dat is meteen mijn verzoek aan de voorzitter.

Mevrouw Griet Smaers: De heer van Rouveroij stelt ook veel vragen die gericht moeten worden aan de instantie die het onderzoek heeft uitgevoerd. Het zou nuttig zijn haar in de commissie uit te nodigen, eventueel in aanwezigheid van de minister voor de politieke vragen. De heer Van Thillo heeft alleen het standpunt van de MORA weergegeven.

De heer Sas van Rouveroij: De minister was niet aanwezig op de vergadering van de werkgroep, waarop over een studie werd gepraat waarover niets in het advies staat. De enige persoon die ons op de hoogte kan brengen hoe het middenveld reageerde op de studie, is de heer Van Thillo. Ik ben het er verder mee eens dat de politieke vragen aan de minister moeten gesteld worden. Die heeft voorgesteld dat de commissie de hogeschool ondervraagt. Laten we dat alvast doen.

De voorzitter: De heer Van Thillo kan akte nemen van de vraag naar de motivering van het niet opnemen van de studie in het advies en haar doorspelen aan de MORA. Het staat de raad wel vrij om te oordelen of zij de commissie een antwoord bezorgt of niet. Maar gezien de waardering die de raad hier geniet, verwacht ik een repliek. De commissie kan natuurlijk wel de minister confronteren.

De heer Sas van Rouveroij: Ik steun dit constructieve voorstel, op voorwaarde dat we over het antwoord van de MORA beschikken voor we de hogeschool ondervragen.

De voorzitter: Ik verneem dat de raad vergadert op 17 december.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Tine EERLINGEN
Dirk PEETERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BIV	belasting op inverkeerstelling
GEN	Gewestelijk Expresnet
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
RVS	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
VRIND	Vlaamse regionale indicatoren

BIJLAGE 1:

De presentatie van de heer Frank Van Thillo,
secretaris van de MORA

MORA Mobiliteitsraad

Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011

Daan Schalck, voorzitter
Frank Van Thillo, secretaris

2 december 2010

Mobiliteitsverslag 2010

2

- Stand van zaken
- Objectivering van het Mobiliteitsdebat
- Dienstig voor Beleidsbrief
- Geen nieuwe aanbevelingen

www.mobiliteitsraad.be

3

Mobiliteitsverslag 2010

- Economische en financiële crisis
  - Terugval van individueel personenenvervoer
  - Sector goederenvervoer zwaar getroffen
- Woon-werkverkeer verdient beleidsprioriteit
  - Modal shift
  - OVG: 22% van de afstand en 26% van het aantal verplaatsingen met duurzame alternatieven ⇔ doelstelling = 40% OV beperkt aandeel
- Milieu en transport
  - Eco-efficiëntie gaat er op vooruit
  - Huidige beleid leidt niet tot reductiedoelstellingen

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 3

4

Duurzaamheid

- Decreet mobiliteitsbeleid
  - Bereikbaarheid
  - Toegankelijkheid
  - Verkeersveiligheid
  - Verkeersleefbaarheid
  - Milieu
- Verkeersleefbaarheid en milieu onderbelicht
- Elke maatregel duidelijke finaliteit

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 4

5

Duurzaamheid

- Geïntegreerde benadering noodzakelijk
- Interactie met andere beleidsdomeinen
  Bv: klimaatplan, fijnstofplan, startnota “Winkelen in Vlaanderen”, decreet ruimtelijke economie, beleidsplan ruimte
- Visie-doelstelling-strategie-maatregelen

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 5

6

Logistiek

Pact 2020

- Om logistieke activiteiten maximaal te valoriseren, trekken we **logistieke spelers** aan die ten volle **toegevoegde waarde** en **werkgelegenheid** creëren.

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 6

7

Logistiek

- Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa
- Beleidsbrief
  - Steunmaatregelen, proefprojecten, promotie, communicatie, multistakeholderoverleg
- Advies MORA
  - Integratie logistieke activiteiten in mobiliteitsbeleid
    - Infrastructuur: wegwerken missing links –ontsluitingsmogelijkheden
    - Bv. Multimodale ontsluiting bij inplanting van logistieke activiteiten bepalen mee duurzaamheid
  - Aandacht aspecten: duurzame, hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 7

8

Flanders Logistics

- Oprichting structuur Flanders Logistics
  - Coördineren
  - Fungeren als aanspreekpunt
- Transparantie over samenstelling en structuur
- Erkende adviesorganen : MORA, VHC en VLC

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 8

9

Verkeersveiligheid

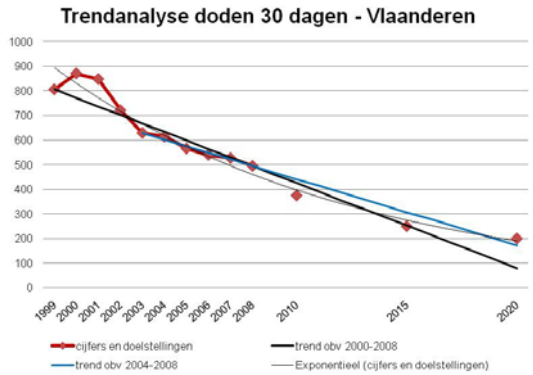
- Pact 2020
  - *Tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio's op het gebied van verkeersveiligheid, zowel uitgedrukt in functie van het aantal doden en zwaar gewonde verkeerslachtoffers als per miljoen afgelegde kilometers en per miljoen inwoners. Ten opzichte van de objectieven in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, te realiseren tegen **2015**, wordt een daling van **20%** op de dodelijke slachtoffers en **25%** op zwaar gewonde slachtoffers gerealiseerd tegen **2020***

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 9

10

Verkeersveiligheid



- Doelstelling 2010 (= max. 375 doden) niet gehaald
- Extra inspanningen wellicht noodzakelijk

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 10

11

Verkeersveiligheid

- Vinger aan de pols
  - Meten
  - Weten
  - Bijsturen
- Structurele opvolging van doelmatigheid van het beleid via monitoringssysteem

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 11

12

Infrastructuur

- PACT 2020: wegwerken missing links, vervoersstromen dynamisch beheren,…
- Infrastructuur belangrijk thema voor de Mobiliteitsraad
- MORA onderschrijft de 4 accenten in Beleidsbrief
  1. Een beter + korter beleidsproces
  2. Wegwerken missing links in de infrastructuurnetwerken (weg, binnenvaart)
  3. Extra inspanningen onderhoud infrastructuur
  4. Extra inspanningen voor dynamisch verkeersmanagement

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 12

Infrastructuur

13

- Beleidsproces
  - Enkele pilootprojecten – betrokkenheid SAR's
- Wegwerken missing links
  - Ambities voor weg, binnenvaart en spoor
- Onderhoud infrastructuur
  - Extra inspanningen positief
  - Aandacht voor koppeling Beleidsbrief - begroting
- Dynamisch verkeersmanagement
  - Inzetten op integrale benadering (afstemming tussen modi, aanduiding alternatieven,..)
- Ook werk maken van
  - Verbeteren kwaliteit en capaciteit vrachtwagenparkings autosnelwegen
  - Gebruik van bestaande beleidsplannen : Masterplan Binnenvaart, Beleidsvisie DVM, …

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 13

Beheersovereenkomsten

14

- Voor Administratie Wegen en Verkeer, Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal
  ➔ 5 doelstellingen duurzame mobiliteit uit Mobiliteitsdecreet in opnemen
- De Lijn
  - Duidelijke focus op woon-werkverkeer om Pact2020 doelstelling te halen
  - Rol van De Lijn binnen mobiliteitsmanagement
  - Uitgangspunten van basismobiliteit behouden
  - Status van de Mobiliteitsvisie 2020 + aangeven hoe het maatschappelijk draagvlak voor openbaar vervoerinvesteringen wordt voorzien

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 14

15

Onderbelichte thema's

Doelstellingen Pact 2020 → meer aandacht voor:

- Woon-werkverkeer
  - Tegen 2020 minstens 40% van de woon-werkverplaatsingen enerzijds te voet of per fiets
  - En anderzijds met collectief vervoer waaronder het openbaar vervoer, te laten gebeuren
- Bereikbaarheid van de economische poorten
  - De bereikbaarheid van de economische poorten via het hinterland verzekeren voor alle modi
  - Comodaliteit, ondersteund door een gericht locatiebeleid (…) als hoeksteen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid
- Elektrische mobiliteit

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 15

16

Woon-Werkverkeer

- Mobiliteitsmanagement als instrument bij het woon-werkverkeer werkt in Nederland ➔ potentie ook in Vlaanderen laten blijken
- Pendelfonds
  - lopende evaluatie is positief
  - nood aan snelle beslissing rond 5° oproep en snel lanceren van 6° oproep
- Shuttledecreet
  - MORA bereid mee te denken over de realisatie ➔ conceptnota

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 16

17

Bereikbaarheid economische poorten

- Bereikbaarheid verzekeren door comodaliteit
  - Hinterlandverbindingen modusoverschrijdend aanpakken
  - Gebiedsgericht prioriteren
  - Link met poorten gebruiken voor bepalen prioriteiten
- Binnenvaart
  - Focus ontwikkelingen op belangrijkste goederenvervoerassen
- Hinterlandterminals
  - Vlaamse Visie → verankeren in Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
  - Afstemmen en samenwerken

MORA Mobiliteitsraad 2 december 2010 17

18

Elektrische Mobiliteit

- Masterplan Groen Vervoer
  Groen openbaar vervoer en oplaadinfrastructuur
- Masterplan Elektrische Mobiliteit
  Transitie naar duurzaam mobiliteitssysteem (systeeminnovatie):
  - Nieuwe mobiliteitsconcepten
  - Samenwerkingsverbanden
  - Integratie individueel en collectief vervoer

MORA Mobiliteitsraad 2 december 2010 18

19

Accentverschuivingen

- Spoorstrategie
- Mobiliteit tegen de juiste prijs
- Mobiliteitsdecreet en -convenants

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 19

20

Spoorstrategie

- Verschuiving van nadruk op goederenvervoer naar personenvervoer.

Verder aandacht nodig voor:

- Het GEN
- Concrete prioriteiten
- Park & Ride

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 20

21

Mobiliteit tegen juiste prijs

- Kilometerheffing voor vrachtvervoer
  - MORA-advies van 24 september 2010
  - Goede samenwerking met Politiek Bestuurscomité en Ambtelijk Coördinatieplatform
- Wegenvignet
  - MORA vraagt gelijkaardige samenwerking dossier kilometerheffing
  - Verhouding met herziening VB en BIV?
- Studie impact kmheffing vrachtwagens op de logistieke sector
  - MORA-advies: vraag studie over impact op Vlaamse economie en concurrentiepositie Vlaamse Havens
  - Vraag om betrokkenheid MORA

MORA Mobiliteitsraad 2 december 2010 21

22

Mobiliteitsdecreet

- Mobiliteitscharter
  - Onduidelijkheid over taakstelling provincies
- Mobiliteitsconvenants
  - Optimalisatie mits behoud van kwaliteitscontrole via audits
  - Evaluatie van projecten na de uitvoering en ingebruikneming
- Mobiliteitsplan Vlaanderen
  - Snel komen tot maatschappelijk debat over strategische uitdagingen en acties

MORA Mobiliteitsraad 2 december 2010 22

23

Proefprojecten en studies

- Volledigheid
- Duidelijkheid
- Betrokkenheid

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 23

24

Beleidsbrief MOW

- Generieke elementen
- Strategische doelstellingen ➔ prioriteit operationele doelstellingen
- Pact 2020
  - Integraliteit VSDO, NEC-plan, Klimaatbeleidplan, geluidsactieplan
- Indicatoren
- Doorwerking adviezen MORA

MORA Mobiliteitsraad

2 december 2010 24


25
Dank voor uw aandacht
Voor verdere informatie:
Mobiliteitsraad van Vlaanderen
Wetstraat 34-36
1040 Brussel
02-209 01 25
www.mobiliteitsraad.be
info@mobiliteitsraad.be
MORA
Mobiliteitsraad
2 december 2010 25

BIJLAGE 2:

Het advies van de MORA
met betrekking tot de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011

MORA
Mobiliteitsraad

Advies

Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011

Brussel, 29 november 2010

Adviesvraag: Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken, Beleidsprioriteiten 2010-2011
Adviesvrager: minster bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag: Decretaal verplicht advies
Adviestermijn: niet van toepassing

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 29 november 2010

Inhoud

Krachtlijnen van het advies 34

Inleiding 36

Structuur van het advies 36

Advies 37

1. Rol van beleidsbrief in het bestuurlijk kader 37

1.1. Generieke elementen 37

1.2. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 38

2. Prioriteiten uit de Beleidsbrief 41

2.1. Duurzaamheid 41

2.2. Logistiek 41

2.3. Verkeersveiligheid 42

2.4. Infrastructuur 43

2.5. Beheersovereenkomsten 44

3. Ontbrekende thema's voor de MORA 47

3.1. Duurzaam woon-werkverkeer 47

3.2. De bereikbaarheid van de economische poorten 47

3.3. Elektrische mobiliteit 48

4. Accentverschuivingen Beleidsnota – Beleidsbrief 48

4.1. Spoorstrategie 49

4.2. Mobiliteit tegen de juiste prijs 49

4.3. Mobiliteitsdecreet en -convenants 50

5. Proefprojecten en studies 52

Krachtlijnen van het advies

In het eerste deel van zijn advies doet de Mobiliteitsraad een aantal voorstellen in het politieke debat die de functionaliteit van de Beleidsnota's en Brieven voor het maatschappelijk debat kunnen verhogen.

Voor de voorliggende beleidsbrief zou dit concreet betekenen dat hij een geactualiseerde omgevingsanalyse zou bevatten, de uitdagingen vanuit andere beleidsdomeinen of actieplannen in kaart zou brengen, en aangeeft hoe de adviezen van de Mobiliteitsraad het voorbije begrotingsjaar hebben doorgewerkt in het beleid.

De Mobiliteitsraad volgt de prioriteiten zoals de minister deze naar voorschuift met name duurzaamheid, hoogwaardige logistiek met hoge toegevoegde waarde, verkeersveiligheid, infrastructuur en de beheersovereenkomsten. De MORA benadrukt dat ook de bereikbaarheid van economische poorten, het thema duurzaam woon-werkverkeer en elektrische mobiliteit absolute aandacht van het beleid verdienen.

De Mobiliteitsraad vraagt om bij de conceptfase van het shuttledecreet betrokken te worden

De MORA maakt hierbij wel enkele kanttekeningen:

- De MORA vraagt het begrip duurzaamheid concreter te gebruiken.
- Er is een trendbreuk nodig naar duurzaamheid. Daarvoor is coördinatie tussen verschillende beleidsdomeinen aangewezen.
- Bij het uitwerken van acties om logistiek activiteiten aan te trekken, meer nadruk te leggen op het aspect hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid zoals ook aangegeven in Pact 2020. En dit te doen met open democratische structuren.
- Er zijn bijkomende inspanningen noodzakelijk om de vooropgestelde doelstellingen i.v.m. verkeersveiligheid te halen. Het is belangrijk dat snel duidelijk wordt of de voorstellen van de minister voldoende effectief zijn om een bijsturing te veroorzaken.

De Mobiliteitsraad vindt vele positieve elementen terug in het luik infrastructuur, zoals de rapportering, de aandacht voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand en de bekommernis voor een sneller en efficiënter beleidsproces. Met betrekking tot dit laatste vraagt de MORA te overwegen om een periodieke toelichting van de voortgang van het investeringsbeleid aan de Mobiliteitsraad te voorzien.

De Mobiliteitsraad formuleert enkele accenten voor de toekomstige beheerscontracten. Zo moet deze van De Lijn een duidelijke focus op het woon-werkverkeer bevatten, deze van AWV aandacht voor het minder hinder beleid, en in het beheerscontract voor de waterwegen moet co-modaliteit centraal staan.

De MORA verwelkomt de aandacht voor het personenvervoer in de uit te werken spoorstrategie, maar vraagt wel om het GEN hierbij op te nemen.

De MORA vraagt om vertragingen in de processen voor de uitvoering van Mobiliteitsdecreet en –convenant weg te werken, voor zover de noodzakelijke werking en kwaliteitsbewaking gewaarborgd blijft.

De MORA vraagt ten slotte om de vele pilootprojecten en studies die inmiddels in de pijplijn van het beleidsdomein zitten te kaderen in de strategische doelstelling van het beleidsdomein.

Inleiding

Decretaal heeft de MORA de opdracht om reflecties te leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende Beleidsnota's en beleidsvoornemens. Op 2 december 2009 heeft de MORA zo advies uitgebracht over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014. De opvolging van de acties uit de Beleidsnota gebeurt via de Beleidsbrieven die de bevoegde minster jaarlijks indient in het Vlaams Parlement. De MORA wenst ook zijn visie te geven over de evoluties van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid en formuleert deze in dit voorliggende advies.

Op 25 oktober 2010 diende de Vlaamse Regering de Beleidsbrieven 2010-2011 in bij het Vlaams Parlement. Op 29 november werd met de minister van Mobiliteit en Openbare Werken van gedachten gewisseld over de inhoud van de beleidsbrief. De MORA is ook dit jaar uitgenodigd om zijn advies over de Beleidsbrief te toe te lichten in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op 2 december 2010. Door de beperkte tijd was het niet meer mogelijk om de elementen aangebracht door de minister ten volle mee te nemen in het ontwerpadvies. De Mobiliteitsraad is van oordeel dat het gesprek tussen de minister en de Mobiliteitsraad in de toekomst de toegevoegde waarde van de werkzaamheden rond de Beleidsbrief kan doen toenemen. Voorliggend advies werd door de MORA goedgekeurd op de bijzondere Mobiliteitsraad van 29 november 2010.

Structuur van het advies

Het advies bevat twee delen. De Mobiliteitsraad formuleert in het eerste deel een aantal elementen die de toegevoegde waarde van een beleidsbrief voor het maatschappelijk debat zouden kunnen verhogen en toetst deze aan de voorliggende Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor de inhoudelijke bespreking van de Beleidsbrief vertrekt de MORA van de prioriteiten die de minister zelf formuleert in de inleiding van de Beleidsbrief. De MORA merkt op dat deze prioriteiten niet helemaal overeen komen met de inhoud van de Beleidsbrief. Naast de prioriteiten van de minister, formuleert de Raad ook zijn eigen prioriteiten, gebaseerd op Pact 2020. Vervolgens gaat de Mobiliteitsraad in op enkele accentverschuivingen tussen de Beleidsnota en de Beleidsbrief en de visie van de MORA hierop.

Advies

1. Rol van beleidsbrief in het bestuurlijk kader

1.1. Generieke elementen

Het reglement van het Vlaams Parlement omschrijft de elementen die de beleidsbrief behoort te bevatten, zoals een overzicht van de uitvoering van de begroting, een prognose over de beleidsinvulling, een overzicht van de wijze waarop de minister gevolg geeft aan het regeerakkoord en de beleidsnota's, resoluties en moties van het Vlaams Parlement en een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar inclusief een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving.

Het is uiteraard aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering om te bepalen wat de ambities zijn van een beleidsnota en welke rol en invulling de beleidsbrief toegemeten krijgt. De Mobiliteitsraad is er echter van overtuigd dat beleidsnota's en -brieven een belangrijke rol kunnen spelen in het maatschappelijk debat, zoals ook al werd aangegeven in het onderzoek van het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen (SBOV)[1] dat de 30 beleidsnota's van de periode 2004-2009 tegen het licht van het comptabiliteitsdecreet en het Kaderdecreet bestuurlijk beleid hield.

Voortbouwend op bovenvermelde studie wil de Mobiliteitsraad hier alvast een aantal algemene elementen aanreiken waarbij een toekomstige beleidsnota en beleidsbrief alvast voor het maatschappelijk debat aan toegevoegde waarde zou toenemen:

- Een beleidsnota wint aan kracht wanneer ze vertrekt van een goede probleemanalyse die leidt tot een goede probleembepaling.
- Deze probleembepaling wordt vervolgens gekoppeld en doorvertaald aan de afspraken in het Vlaams Regeerakkoord en de afspraken gemaakt in het kader van Pact 2020. Deze koppeling vertaalt zich in een rangorde van strategische doelstellingen.
- De beleidsbrief behoort een operationalisering te zijn van de beleidsnota met bijzondere aandacht voor de cijfermatige en budgettaire onderbouwing.
- De beleidsnota en beleidsbrief bevatten voldoende effect- en omgevingsindicatoren om het Vlaams Parlement en het maatschappelijk middenveld in staat te stellen de beleidseffecten objectief in te schatten.
- De beleidsbrief is de aangewezen plaats om de interactie met andere beleidsdomeinen te duiden en aan te geven waar gemeenschappelijke regeringsdoelstellingen worden nagestreefd.
- Naast de resoluties en moties van het Vlaams Parlement is het zinvol om aan te geven hoe de adviezen van de Strategische Adviesraad (SAR) van het betrokken beleidsdomein hun doorwerking in het beleid hebben gekregen.

---

[1] Beleidsnota's versus Beter Bestuurlijk Beleid - Een toetsing van de beleidsnota's aan het Comptabiliteitsdecreet en het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid - 2005

- De kernindicatoren van het beleidsdomein worden jaarlijks geactualiseerd in de beleidsbrief.

1.2. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken

De Beleidsbrief MOW, beleidsprioriteiten 2010-2011 werd conform het reglement van het Vlaams Parlement overgemaakt op 25 oktober 2010.

In zijn advies van 2 december 2009 over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 had de Mobiliteitsraad 2 fundamentele opmerkingen :

- de structuur van de Beleidsnota maakt het moeilijk om prioritaire strategische doelstellingen te koppelen aan de meer operationele doelstellingen.
- de Beleidsnota staat los van de doelstellingen van Pact 2020 en de structuur van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De minister heeft in haar toelichting aan het Vlaams Parlement op 3 en 10 december 2009 meer coherentie aan de Beleidsnota gegeven. Het reglement van het Vlaams Parlement voorziet echter dat de Beleidsbrief verder bouwt op de tekst van de Beleidsnota, zodat diezelfde zwakheden nu ook in de Beleidsbrief voorkomen.

De voorliggende Beleidsbrief MOW voldoet aan de formele voorwaarden, maar zoals in de vorige paragraaf al werd aangeven reiken de ambities van de Mobiliteitsraad voor het werken met het instrument Beleidsbrief verder.

De niet eenduidige structuur en logica in de opbouw van de Beleidsbrief maakt dat enkele prioritaire beleidsthema's versnipperd over de nota worden weergegeven. Verschillende delen kregen een onevenwichtige uitwerking.

De samenvatting van de Beleidsbrief geeft een visie weer over de mobiliteitsontwikkelingen met een aantal prioriteiten en operationele doelstellingen die niet overeenkomt met wat er in de eigenlijke Beleidsbrief staat.

1.2.1 Omgevingsanalyse

In de Beleidsnota 2009-2014 vormde een omgevingsanalyse het kader voor het opstellen van strategische doelstellingen en operationele doelstellingen.

In zijn Mobiliteitsverslag 2010 dat conform het Besluit[2] op 30 juni 2010 aan de minister werd overgemaakt, heeft de Mobiliteitsraad getracht een overzicht te geven van de stand van zaken in het Vlaamse Mobiliteitsveld. Zo werd vastgesteld dat een omgevingsanalyse voor de voorbije periode niet kan voorbijgaan aan de gevolgen van de financieel en economische

[2] Het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 september 2009 betreffende het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport en de jaarlijkse verslagen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen voorziet in artikel 2 4° : Om de beleidsondersteuning optimaal te laten verlopen, wordt het jaarlijkse verslag opgemaakt in een periode voor de opmaak van de jaarlijkse Beleidsbrief van de minister

crisis op het mobiliteitsveld. De MORA vindt het dus zinvol om jaarlijks aan de hand van de Beleidsbrief een actuele blik te werpen op de gemaakte omgevingsanalyse uit de Beleidsnota.

1.2.2 Terugkoppeling van de Beleidsbrief naar het Vlaams Regeerakkoord en Pact 2020

De Beleidsbrief blijft dikwijls vaag over de link tussen enerzijds de doelstellingen en daaraan gekoppelde maatregelen (instrumenten) en middelen en anderzijds regelgevende initiatieven of processen. Indicatief voor deze vaststelling zijn de ontwikkelingen op het vlak van betere en snellere beleidsprocedures voor infrastructuurinvesteringen.

De Mobiliteitsraad mist ook de relatie tussen het gevoerde beleid en de realisaties van doelstellingen 6 en 16 uit Pact 2020. Zo moet de ontwikkeling van Vlaanderen als duurzame logistieke topregio gebeuren door het aantrekken van slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten. De MORA vindt ook geen terugkoppeling naar de ambitieuze doelstellingen zoals de verhoging van de verkeersveiligheid en de verduurzaming van het woon-werkverkeer.

1.2.3 Integraliteit en lange termijn

Het uitblijven van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt dat er alsnog geen langetermijn kader is voor het beleidsdomein. In zijn vorig advies[3] reikte de MORA het Pact 2020 als beleidskader aan. Ook in zijn Mobiliteitsrapport 2009 en Mobiliteitsverslag 2010 heeft de MORA een aantal aandachtspunten aangegeven die als aanbevelingen van het maatschappelijk middenveld aanleiding hadden kunnen geven tot beleidsprioriteiten. De MORA stelt vast dat deze niet volledig werden overgenomen.

De minister heeft in het Vlaams Parlement wel verduidelijkt te vertrekken vanuit de lange termijn strategische doelstellingen uit het Mobiliteitsdecreet. De vijf doelstellingen werden wel op een onevenwichtige wijze uitgewerkt.

Vlaanderen staat voor belangrijke uitdagingen wat betreft het reduceren van de impact van verkeer op milieu en gezondheid. Om deze ontwikkelingen in overeenstemming te brengen met de Europese richtlijnen en de milieudoelstellingen van Pact 2020 is een transitie en trendbreuk vereist.

In de Beleidsbrief staan acties rond verkeerslawaai, lichtpollutie, het 3E-convenant voor de binnenvaart en het masterplan groen vervoer. De mobiliteitsinitiatieven in het kader van het klimaatbeleidsplan, VSDO, NEC-plan en Fijnstofplan zijn echter niet opgenomen. In combinatie met de Beleidsnota milieu en natuur krijgt men nog geen duidelijk overzicht van de prioritaire acties en de consequenties voor mobiliteit. De MORA vraagt een meer geïntegreerde

[3] MORA, advies over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken, Beleidsprioriteiten 2009-2014, 2 december 2009

benadering van de milieu- en mobiliteitsuitdagingen bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid.

Om tot duurzame oplossingen te komen voor de mobiliteitsuitdagingen is samenwerking met andere beleidsdomeinen een noodzaak. De MORA stelt vast dat de interactie van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken met ruimtelijke ordening, economie en stedenbeleid onvoldoende aan bod komt in de Beleidsnota. Zo wordt bijvoorbeeld niet verwezen naar de uitwerking van de startnota 'Winkelen in Vlaanderen', het decreet ruimtelijke economie en het Beleidsplan Ruimte hoewel mobiliteit een essentieel onderdeel vormt van deze beleidsvraagstukken.

1.2.4 Monitoring en indicatoren

De Mobiliteitsraad betreurt dat tot op heden nog geen concrete stappen werden gezet om te komen tot een echt monitoringsysteem zoals voorzien in het Decreet Mobiliteitsbeleid. De Mobiliteitsraad stelt voor om de structuur hiervoor al op te maken en niet te wachten op eigenlijke opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen tegen 2012.

Er is heel veel informatie beschikbaar en de minister verwijst ook in algemene termen naar een reeks bronnen die indicatoren aanreiken voor het Vlaamse Mobiliteitsbeleid. Maar er is duidelijk nog een lacune in de doorvertaling ervan naar het beleid. Het is een gemiste kans dat de bestaande indicatoren niet worden doorvertaald naar de Beleidsbrief en naar de vooropgestelde strategische doelstellingen.

Het Mobiliteitsverslag 2010 geeft hiertoe een bescheiden aanzet. De MORA stelt vast dat nog bijkomende indicatoren noodzakelijk zijn om het mobiliteitsbeleid adequater te kunnen monitoren. Op basis van de set beschikbare indicatoren blijkt alvast dat beleidsmatige bijsturing vereist is met betrekking tot bereikbaarheid, verkeersveiligheid, woon-werkverkeer en infrastructuur.

In die zin willen we de Nederlandse Mobiliteitsbalans 2010[4] onder de aandacht brengen waarin bijvoorbeeld een pertinente verklaring gegeven wordt van de daling van het aantal verkeersdoden, en de uitwerking aankondigt van een nieuwe en bredere benadering van het begrip bereikbaarheid.

1.2.5 Rol van de strategische adviesraad en de doorwerking naar het beleid onduidelijk

In het licht van het Beter Bestuurlijk Beleid reikte de Vlaamse Regering met het kaderdecreet Strategische Adviesraden een kader aan voor de oprichting van één strategische adviesraad per beleidsdomein. Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is de MORA de strategische adviesraad (SAR).

---

[4] Mobiliteitsbalans 2010 - Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid Oktober 2010
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2010/10/26/mobiliteitsbalans-2010.html

In het kader van zijn decretale opdracht maakte de MORA in 2009-2010 onder meer een 5-jaarlijks Mobiliteitsrapport en een jaarlijks Mobiliteitsverslag op en formuleerde hij diverse adviezen en aanbevelingen. We stellen vast dat de doorwerking van MORA-adviezen en aanbevelingen niet in de Beleidsbrief werden opgenomen, zoals bijvoorbeeld het advies over de kilometerheffing, versnelling van infrastructuurprojecten, Mobiliteitsplan Vlaanderen en de visie op dynamisch verkeersmanagement.

2. Prioriteiten uit de Beleidsbrief

2.1. Duurzaamheid

Voor de MORA moet duurzame mobiliteit het uitgangspunt zijn voor het beleid. Dit houdt in dat het beleid de vijf doelstellingen die zijn verankerd in het Mobiliteitsdecreet integraal ter harte neemt: Bereikbaarheid, Toegankelijkheid, Verkeersveiligheid, Verkeersleefbaarheid en Milieu. De MORA stelt vast dat de Beleidsbrief de pijlers verkeersleefbaarheid en milieu onvoldoende uitwerkt. Om duurzame mobiliteit integraal uit te werken moet aan elke pijler aandacht besteed worden. De MORA pleit om voor elke maatregel de concrete finaliteit aan te geven in plaats van te verwijzen naar duurzaamheid.

2.2. Logistiek

Vlaanderen wil inzetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De MORA heeft deze doelstelling onderschreven in het Pact 2020.

De aspecten, slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid komen bij het uitwerken van het beleid niet aan bod in de Beleidsbrief. Het uitwerken van het logistiek beleid steunt op niet-geïntegreerde steunmaatregelen, proefprojecten, promotie, communicatie en multistakeholderoverleg via ronde tafels, events en colloquia.

De Beleidsbrief benadert het thema “logistiek” vanuit een economische hoek, waardoor hij voorbij gaat aan de impact van logistiek op de mobiliteit in Vlaanderen. Het soort logistieke activiteiten zal de grootte van de impact bepalen op vlak van bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu. De MORA vraagt daarom aandacht voor de integratie van het ontwikkelen van deze logistieke activiteiten. Zo moet ondermeer bij het inplanten van logistieke activiteiten de Vlaamse Regering aandacht hebben voor een goede, bij voorkeur multimodale ontsluiting van de locatie. Verder dient een duidelijke prioriteitenlijst te worden opgemaakt voor het wegwerken van de missing links op het vlak van goederenvervoer.

Om de doelstelling van ViA te realiseren heeft de minister de structuur van Flanders Logistics opgezet. Flanders Logistics moet coördineren en als aanspreekpunt fungeren. Daarnaast krijgt Flanders Logistics opdrachten voor communicatie, promotie, uitvoeren van projecten en beleidsvoorbereiding. De MORA stelt vast dat deze structuur niet decretaal is opgericht. Zo zou kunnen verduidelijkt worden wie vertegenwoordigd is in deze structuur en waarom hij deze taken heeft toegewezen gekregen.

De MORA leest in het Groenboek Interne Staatshervorming dat de Vlaamse Regering de verrommeling van tussenstructuren tussen de drie democratisch verkozen bestuursniveau wenst op te lossen. De Vlaamse Regering geeft aan dat ze een probleem heeft met deze structuren omdat er vaak een deficit is aan democratische controle, omdat ze de verkokering van de beleidsdomeinen bevorderen, er weinig transparantie is over de taken van de structuren, ze leiden tot een bestuurlijke en operationele inefficiëntie of omdat er een onduidelijkheid bestaat op het vlak van bevoegdheden en taakverdeling. De structuur Flanders Logistics is volgens de MORA een intermediaire structuur die past in deze beschrijving. Bovendien bestaan op het vlak van overleg reeds een aantal structuren die wettelijk en inhoudelijk geschikt zijn om dit overleg te voeren. De Vlaamse Havencommissie, de Vlaamse Luchthavencommissie en de MORA zijn er daar enkele van.

2.3. Verkeersveiligheid

De MORA gaf reeds in zijn Mobiliteitsrapport 2009 en Mobiliteitsverslag 2010[5] aan dat de laatste 5 jaar de verkeersveiligheidscijfers een minder sterke daling kennen. De verkeersveiligheidsbarometer van juni 2010 geeft voor het voorbije jaar zelfs een stijging van het aantal verkeersdoden. De doelstelling van maximaal 375 doden in 2010 zoals vooropgesteld in het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 wordt niet gehaald. Om de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen tegen 2015 en van Pact 2020 in 2020 te halen zijn overduidelijk bijkomende inspanningen noodzakelijk.

De minister geeft in de Beleidsbrief prioriteit aan het verhogen van de verkeerveiligheid maar in de begroting 2011 komt dit niet expliciet tot uiting, aangezien de kredieten voor de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan verminderden ten opzichte van vorig jaar. De minister geeft aan dat in andere rubrieken zoals het structureel onderhoud van de wegen, het wegwerken van gevaarlijke punten, handhaving, DVM,… aanzienlijk wordt geïnvesteerd op het vlak van verkeersveiligheid. Het komende jaar wil de minister ondermeer inzetten op een verdere uitbouw van de initiatieven rond levenslang leren (o.a. Rijbewijs op School" ook "Slimme Mobiele Scholen" opgestart en wordt de opfriscursus Mobiplus voor 55-plussers verder gezet en mogelijk uitgebreid naar chauffeurs vanaf 40 jaar) en handhaving (extra roodlicht- en snelheidscamera's, weigh-in-motion, trajectcontrole, controle op tussenafstanden en vrachtwagensluis).

De effectiviteit en efficiëntie van deze maatregelen zullen bepalen of Vlaanderen haar doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan en Pact 2020 haalt. Momenteel hebben we geen zicht op de doelmatigheid van die beleidskeuzes. De jaarlijkse voortgangsrapportering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen geeft een goed beeld van de maatregelen die worden genomen, maar geeft geen effectbeoordeling. Een effectbeoordeling van het verkeersveiligheidsbeleid zoals dit o.a. in Nederland gebeurt, is noodzakelijk om tijdig beleidsmatig bij te kunnen sturen[6]. De MORA wenst dat het Steunpunt MOW spoor Verkeersveiligheid spoedig haar voorbereidend werk vertaalt in een operationeel monitoringssyteem.

Voor de aanpak van de gevaarlijke punten is er geen zicht op de timing van concrete realisatie van alle 800 projecten en de MORA blijft van oordeel dat de geactualiseerde projectenlijst

---

[5] Zie MORA-website: www.mobiliteitsraad.be

[6] Zie Monitor verkeersveiligheid 2009 en SWOV-publicaties rond 10 jaar Duurzaam Veilig

een transparant beleidsdocument moet worden zodat alle betrokken stakeholders op een transparantie wijze inzicht krijgen in de voortgang van het beleid ter zake.

2.4. Infrastructuur

Infrastructuur is één van de speerpunten in de Beleidsbrief MOW met de verbetering van het beleidsproces, de realisatie van missing links, het onderhoud van de infrastructuur en het dynamisch verkeersmanagement (DVM) als bijzondere aandachtspunten.

Beleidsproces

Sinds enige tijd zetten diverse instanties een dynamiek in gang om effectief werk te maken van een efficiënter beleidsproces voor infrastructuurprojecten. De MORA juicht deze evolutie toe. De Beleidsbrief doet voorstellen voor de ontwikkeling van een nieuw projectproces via een trechtervormige besluitvorming in 5 stappen. Dit is een goede zaak. Een aantal elementen vragen nog verduidelijking. Zo lijkt de Beleidsbrief alleen pilootprojecten aan te kondigen. De MORA vraagt verduidelijking om welke projecten het gaat, wat de timing is, hoe de aansturing en de evaluatie van het proces zal gebeuren en of de SAR's betrokken worden. De Raad stelt vast dat de Beleidsbrief de aanbevelingen van de MORA niet heeft meegenomen en vraagt zich af waarom de Beleidsbrief geen expliciete koppeling maakt met de Visienota[7] van de Vlaamse Regering.

Missing links

De Beleidsbrief geeft een uitvoerige stand van zaken van de missing links in de infrastructuurnetwerken. De MORA vindt dergelijke rapportering positief, zeker in het licht van een grotere transparantie van het investeringsbeleid. Tevens zijn we van oordeel dat een periodieke toelichting van de voortgang van het investeringsbeleid in de MORA de transparantie en draagvlakvorming nog meer ten goede zal komen. Wat de realisatie van missing links voor het wegennet betreft, lijken de ambities voor 2010-2011 eerder beperkt. Dit ambitieniveau haalt de doelstelling van de MORA, zoals geformuleerd in zijn Mobiliteitsrapport[8], niet.

De MORA veronderstelt dat voor de realisatie van de missing links in het waterwegennet het "Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse Waterwegen Horizon 2014" de leidraad is, maar vraagt zich af waarom de Beleidsbrief zelf niet verwijst naar de uitvoering van het Masterplan. Alleen de samenvatting bevat een algemene verwijzing. De oplijsting van de binnenvaartprojecten maakt geen onderscheid tussen besliste projecten en nog niet besliste projecten, waardoor de indruk ontstaat dat al de projecten reeds verworven zijn. Meer duidelijkheid hierover is noodzakelijk.

Onderhoud van de infrastructuur

De MORA vindt het positief dat de minister verder werk maakt van het wegwerken van de onderhoudsachterstand van de weginfrastructuur en dat de Beleidsbrief een duidelijke timing vooropstelt. Het recente rapport over de toestand van het wegennet[9] wijst op een lichte

[7] Vlaamse regering. Visienota Versnellen van investeringsprojecten. 8 oktober 2010.

[8] Effectieve realisatie van tweederde van de missing links tegen 2014

[9] Toestand van het autosnelwegennet en het wegennet. AWV Afdeling Wegenbouwkunde. 28 oktober 2010.

vooruitgang van de autosnelwegen, maar ook op een globale achteruitgang van de gewestwegen. Extra inspanningen blijven noodzakelijk. Het is moeilijk in te schatten of met de voorziene budgetten de vooropgestelde doelstellingen effectief kunnen worden gerealiseerd. Het is ook onduidelijk wat de exacte inspanningen voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand en het gewoon structureel onderhoud zijn. We verwijzen hiervoor ook naar de bemerkingen van het Rekenhof[10] ter zake, dat stelt dat concrete doelstellingen en projecten uit de Beleidsbrief moeilijk aan begrotingsgegevens kunnen worden gekoppeld. Uit het begrotingsartikel waarin onder meer het structureel onderhoud is opgenomen blijkt niet hoeveel kredieten worden aangewend voor het structureel onderhoud en welke middelen zijn vrijgemaakt om de historische achterstand weg te werken. Daarom herhaalt de MORA zijn pleidooi voor meer transparantie over de exacte behoeften aan structureel onderhoud versus de effectief geplande en ingezette middelen.

Verkeersmanagement

De MORA vindt het positief dat de minister extra inspanningen voorziet voor dynamisch verkeersmanagement (DVM) en voor de vervollediging van het basismeetnet. Maar een integrale benadering ontbreekt. De focus blijft liggen op de plaatsing van signalisatieborden. Voor de MORA is DVM meer dan het installeren en aansturen van dynamische verkeerssignalisatie, zoals bijvoorbeeld de afstemming tussen verschillende modi en netwerken. Hoewel Beleidsnota én Beleidsbrief aangeven dat DVM ook kan ingezet worden voor de aanduiding van vervoersalternatieven, werkt de Beleidsbrief deze piste niet verder uit. De MORA is daarom vragende partij voor de opmaak van een integraal masterplan verkeersmanagement. Integratie van de bestaande beleidsvisie “Uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse Autowegennet” in het masterplan is hierbij een optie.

Infrastructuurdecreet

De MORA stelt vast dat het in de Beleidsnota aangekondigde infrastructuurdecreet niet is opgenomen in de regelgevingstabel. De Beleidsbrief spreekt alleen nog van een wegendecreet. De vraag rijst wat de beleidsimplicaties zijn van deze wijziging en waarom de Beleidsbrief dit niet nader toelicht.

Parkings voor vrachtwagens langs autosnelwegen

De Beleidsbrief voorziet geen concrete maatregelen om de kwaliteit en de capaciteit van de parkings voor het vrachtvervoer langs de autosnelwegen te verbeteren. De problematiek van de parkeervoorzieningen voor vrachtwagens is echter precair. Gerichte investeringen in de capaciteit, de veiligheid en het comfort (o.m. sanitaire installaties) van deze parkings zijn daarom noodzakelijk.

2.5. Beheersovereenkomsten

Sinds de hervorming van de Vlaamse administratie via Beter Bestuurlijk Beleid sluit de bevoegde minister vijfjaarlijks een beheersovereenkomst af met zijn departement en intern en extern verzelfstandigde agentschappen. Deze overeenkomsten leggen de wederzijdse en-

[10] Verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de Vlaamse begroting voor 2011. Stuk 16 (2010-2011) – nr 1. 10 november 2010. Blz 28,29.

gagementen vast tussen de politieke overheid en de ambtelijke beleidsuitvoerders. Eind 2010 starten de nieuwe beheersovereenkomsten die de uitvoering van het beleid regelen voor de periode 2011-2015.

Deze beheersovereenkomsten zijn belangrijk omdat de afspraken die er in opgenomen zijn voor het uitwerken van het beleid maatschappelijk moeten gedragen zijn. De beheersovereenkomsten hebben even zeer een grote rol in het opvolgen van de uitvoering van het beleid via dataverzameling en monitoring van de uitgevoerde acties.

Ondanks het belang van de beheersovereenkomsten voor het Vlaamse beleid formuleert de Beleidsbrief enkel voor De Lijn op te nemen elementen en niet voor de andere entiteiten.

Momenteel is een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen in opmaak dat het strategisch kader zal vormen voor het mobiliteitsbeleid voor de periode 2012-2017. Het vaststellen van dit plan zal formeel gebeuren tegen eind 2012. Momenteel lopen nog heel wat analyses en is het participatietraject nog niet opgestart. In de loop van het planningproces zal het brede maatschappelijk middenveld waarschijnlijk nog elementen aandragen die bij het afsluiten van de beheersovereenkomsten nog niet gekend zijn. De MORA vraagt bijgevolg om bij de nieuwe beheersovereenkomsten ruimte te voorzien voor de inpasbaarheid van mogelijk nieuwe beleidsdoelstellingen en -prioriteiten.

2.5.1 De Lijn

De nieuwe beheersovereenkomst tussen de VVM-De Lijn en het Vlaamse gewest zal de blauwdruk vormen van hoe het bus- en tramvervoer er in Vlaanderen de komende jaren zal uitzien. De overeenkomst legt hiervoor de wederzijdse rechten en verplichtingen van het Gewest en de maatschappij vast.

De minister heeft in de Beleidsbrief verschillende aspecten aangegeven :

- Efficiëntieverhoging
  - Netmanagement: nog meer focussen op vraaggericht karakter van het aanbod met ondermeer een variabilisering van de rijtijden
  - Doorstroming verbeteren door infrastructurele maatregelen, DVM, circulatiewijzigingen,…
  - Klantentevredenheid monitoren
  - Hogere kostendekkingsgraad door doelgroepgerichte campagnes, derdebetalersystemen, verhogen klantenloyauteit
- Tariefvereenvoudiging
- Bijkomende dataverzameling met o.a. stiptheidsindicatoren
- Kosten-batenanalyse van de marketingacties

De Beleidsbrief spreekt niet over de taak van VVM-De Lijn op vlak van mobiliteitsmanagement. Gezien het belang van mobiliteitsmanagement bij het verduurzamen van het woonwerkverkeer in Vlaanderen, is het nodig dat hiervoor de rol en taken duidelijk worden toegewezen aan de daarvoor meest geschikte actor(en). De rol van de VVM-De Lijn dient in de nieuwe beheersovereenkomst te worden afgebakend.

De MORA verwacht dat bij het opstellen van de beheersovereenkomst de uitgangspunten van basismobiliteit behouden blijven. In zijn advies over de Beleidsnota gaf de MORA al aan de mogelijkheid tot evaluatie van de invulling ervan te verwelkomen zolang deze gepaard gaat met duidelijk onderbouwde keuzes die rekening houden met de afweging tussen economische, sociale en ecologische aspecten. Bij deze afwegingen mag het collectief vervoer via privé-exploitanten en taxi's niet uit het oog worden verloren en is overleg met deze sectoren evenzeer noodzakelijk.

Verder vraagt de MORA dat de beheersovereenkomst een duidelijke focus op woon-werkverkeer bevat. De overeenkomst zal aangeven hoe er gewerkt wordt aan de doelstelling uit het Pact 2020 om 40% van de woon-werkverplaatsingen met duurzaam vervoer te laten verlopen.

De MORA vindt het positief dat De Lijn met haar Mobiliteitsvisie 2020 haar toekomstvisie en prioriteiten heeft naar voor geschoven. De MORA vindt het echter belangrijk dat de verdere ontwikkelingen en investeringen van het openbaar vervoer steeds getoetst worden aan een integrale, multimodale visie op de mobiliteit. Een dergelijke analyse en een ruim maatschappelijk debat daarover hebben nog niet plaats gevonden.

Het is voor de MORA niet duidelijk wat de status is van de Mobiliteitsvisie 2020 en in hoeverre deze al dan niet door de Vlaamse Regering wordt onderschreven. De MORA vraagt dringend duidelijkheid te scheppen over de status van de Mobiliteitsvisie 2020 en aan te geven op welke wijze de minister het maatschappelijk draagvlak voor openbaar vervoerinvesteringen wil voorzien.

2.5.2 Administratie Wegen en Verkeer

De beheersovereenkomst moet de minister in staat stellen om het agentschap op hoofdlijnen aan te sturen en op te volgen. Doelstellingen specifiek en meetbaar formuleren, gekoppeld aan een duidelijke timing, is hiervoor noodzakelijk. Essentieel is de opname van geschikte indicatoren en streefwaarden. Voldoende kwantificeerbare gegevens zijn daarom noodzakelijk, o.m. voor de volgende prioriteiten: realisatie van de missing links, het onderhoud van de infrastructuur, realisatie van een integraal DVM en het wegwerken van gevaarlijke punten.

Het is aangewezen dat de beheersovereenkomst ook aangeeft op welke manier het Agentschap Wegen en Verkeer binnen de opdracht als uitvoerder van het infrastructuurbeleid (aanleggen, beheren en onderhouden van het wegenpatrimonium), de vijf doelstellingen uit het Mobiliteitsdecreet (bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieu) meeneemt en realiseert in de werkzaamheden.

De MORA vraagt ook dat de beheersovereenkomst op een structurele wijze aandacht heeft voor het minder hinder beleid.

2.5.3 De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal

Binnen het principe van comodaliteit vraagt de MORA om de binnenvaart in te zetten voor stromen die geschikt zijn voor vervoer via de binnenvaart. Het dynamisch beheren van deze vervoersstromen is eveneens belangrijk voor het verhogen van de efficiëntie van deze modus. De MORA vraagt ook duidelijkheid omtrent de status van het Masterplan Infrastructuur Waterwegen Horizon 2014.

3. Ontbrekende thema's voor de MORA

De Mobiliteitsraad vindt dat de overkoepelende thema's woon-werkverkee, de bereikbaarheid van de economische poorten en elektrische mobiliteit pecifieke aandacht moeten krijgen in het Vlaams Mobiliteitsbeleid.

3.1. Duurzaam woon-werkverkeer

De minister onderschrijft de doelstelling om tegen 2020 minstens 40% van de woon-werkverplaatsingen enerzijds te voet of per fiets en anderzijds met collectief vervoer waaronder het openbaar vervoer, te laten gebeuren. De MORA meent dat de voorgestelde maatregelen niet volstaan om de ambities van Pact 2020 waar te kunnen maken.

Zoals in zijn advies over de Beleidsnota al is aangegeven mist de MORA een geïntegreerde strategie om deze doelstelling te behalen. Dit vergt onder meer push & pull maatregelen en een doordacht capaciteitsbeleid over de verschillende modi heen. Mobiliteitsmanagement en –beheersing moeten eveneens onderdeel uitmaken van de strategie rond duurzaam woon-werkverkeer. Een geactualiseerd pendelplan kan hiervan een invulling zijn.

De Beleidsbrief stelt een optimalisatie van de werking van het Pendelfonds voor. De evaluatie van de procedurele werking van het Pendelfonds die momenteel loopt, moet de basis vormen voor een verbeterde werking voor de volgende projectoproepen binnen het Pendelfonds.

De MORA steunt deze evaluatie en gelooft dat het verbeteren van de werking van het Pendelfonds de effectiviteit ervan nog kan optimaliseren. Om de bestaande dynamiek van het Pendelfonds niet te doorkruisen en te vermijden dat geïnteresseerde bedrijven afhaken, vraagt de MORA om te beslissen over de dossiers van de vijfde oproep en zo snel mogelijk de zesde oproep te lanceren.

Met het voorgestelde shuttledecreet wil de minister een kader creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen openbaar vervoer knooppunten en afgelegen, moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, die niet via het geregeld openbaar vervoer bediend kunnen worden. De MORA onderkent het probleem van moeilijk bereikbare bedrijventerreinen en wil graag meedenken over een gepaste oplossing. De Minister zou hiervoor een conceptnota aan de MORA kunnen voorleggen.

3.2. De bereikbaarheid van de economische poorten

De bereikbaarheid van de economische poorten via het hinterland verzekeren voor alle modi is een doelstelling van Pact 2020. Deze bereikbaarheid verzekeren zal gebeuren door beleidsmatig in te zetten op comodaliteit, waarbij het inzetten van iedere modus op de voor hem meest geschikte goederenstromen het uitgangspunt is.

Het toepassen van comodaliteit houdt intrinsiek het modusoverschrijdend aanpakken van de hinterlandverbindingen in, samen met het gebiedsgericht voeren van een infrastructuurbeleid

en een flankerend beleid. De poorten bereikbaar houden vraagt een prioritering van projecten over de modi met een link naar de poorten. De MORA mist deze aanpak in de Beleidsbrief door het afzonderlijk uitwerken van een beleid voor de verschillende modi. Bovendien omschrijft de Beleidsbrief het begrip comodaliteit als het combineren van afzonderlijke modi. Comodaliteit houdt een goederenvervoerbeleid in over alle modi heen, rekening houdend met de vervoerskenmerken van de modi.

Zo vindt de MORA dat bij de projecten voor de binnenvaart de link met de havens aan bod moet komen. Deze link kan de focus voor de toekomstige ontwikkelingen leggen op de belangrijkste goederenvervoerassen bij ondermeer het uitbreiden van bedieningstijden en de afstandbediening van kunstwerken. De MORA vraagt de laatste twee vermelde projecten te evalueren en enkel verder uit te breiden na een positieve evaluatie.

Voor het verder uitbouwen van multimodale overslagcentra en extended gateways stelt de Beleidsbrief voor om het concept te verankeren in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De MORA vindt het raadzamer om eerst een algemene Vlaamse visie over deze concepten te ontwikkelen vooraleer deze te verankeren. De Mobiliteitsraad vraagt ook hier om bij het uitbouwen van een netwerk van hinterlandterminals de verbinding met de havens zo sterk mogelijk te maken. Daarnaast zijn samenwerking en afstemming tussen terminals en de link met het kaaimurenprogramma van de waterwegbeheerders, aandachtspunten voor de MORA.

3.3. Elektrische mobiliteit

De Beleidsbrief kondigt een masterplan groen vervoer aan. Hierin wordt met name aandacht besteed aan “groen openbaar vervoer in 2015” en de installatie van elektrische oplaadpunten. Het is voor de MORA niet duidelijk of het Masterplan Groen Vervoer hetzelfde is als het Masterplan Elektrisch Rijden waar vanuit andere beleidsdomeinen aan wordt gewerkt.

De MORA heeft in zijn advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling reeds aangegeven dat de uitdagingen inzake elektrische mobiliteit moeten aangegrepen worden om de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem in te kunnen zetten.

De MORA vraagt dat ook het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een prioriteit maakt van elektrische mobiliteit. Dit betekent dat niet enkel aandacht moet gaan naar de voertuigen en de oplaadinfrastructuur, maar een veel ruimere aanpak van systeeminnovatie waarbij ook nieuwe mobiliteitsconcepten, samenwerkingsverbanden, … aan de orde zijn.

4. Accentverschuivingen Beleidsnota – Beleidsbrief

De MORA stelt bij het lezen van de Beleidsbrief bij een aantal doelstellingen en projecten inhoudelijke accentverschuivingen vast. In deze paragraaf neemt de MORA deze punten op die voor de Raad belangrijk zijn.

4.1. Spoorstrategie

De Vlaamse spoorstrategie is een belangrijk instrument om de prioriteiten voor het spoorbeleid in Vlaanderen vast te leggen, zowel qua infrastructuur als qua flankerend beleid, en deze te kunnen voorleggen aan de NMBS-groep bij het opmaken van hun lange termijn investeringsprogramma.

In de Beleidsnota lag de nadruk van de spoorstrategie op goederenvervoer; in de Beleidsbrief is deze nadruk verschoven naar het personenvervoer. De MORA vindt het een positieve ontwikkeling dat de strategie zowel over personen- als goederenvervoer zal gaan.

Voor het personenvervoer vraagt de MORA om het GEN expliciet op te nemen in de spoorstrategie. De Beleidsbrief vermeldt nu het GEN enkel in het kader van de werking van De Lijn. Binnen de mogelijkheden van de Europese context moet de spoorstrategie ook een flankerend beleid voor het goederenvervoer per spoor bevatten.

De Beleidsbrief gaat voor het thema “Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS–groep” minder ver dan de Beleidsnota. De Beleidsbrief heeft het over de intentie om de prioritaire spoorprojecten voor Vlaanderen te inventariseren en deze mee te nemen bij de besprekingen over het langetermijninvesteringsprogramma. De Beleidsnota benoemde wel al een aantal concrete projecten. Het is dan ook moeilijk om op basis van de informatie in de Beleidsbrief de vooruitgang in dit dossier na te gaan. Een motivering waarom de Beleidsbrief in meer generieke termen spreekt dan de Beleidsnota zou meer duidelijkheid scheppen hieromtrent.

De MORA acht het belangrijk dat binnen de spoorstrategie ook een visie over een Park & Ride-aanbod ontwikkeld wordt. Van belang hierbij is dat het een gedifferentieerd en aangepast aanbod wordt dat rekening houdt met de verschillende types stations naargelang deze in de grootstedelijke, regionaal-stedelijke, kleinstedelijke of buitengebieden zijn gelegen.

4.2. Mobiliteit tegen de juiste prijs

De Beleidsbrief geeft de beslissingen weer van de Vlaamse Regering over het invoeren van een kilometerheffing in Vlaanderen. Bij het formuleren van de strategische en technische keuzes houdt de tekst echter geen rekening met het MORA-advies terzake, ook een verwijzing is niet opgenomen. De Beleidsnota wenste met de kilometerheffing voor vrachtvervoer doelstellingen te bereiken als het realiseren van een modale verschuiving en het aanpakken van de congestie. De Beleidsbrief vermeldt deze niet meer, wat in het kader van het MORA-advies een positief punt is.

De MORA wil benadrukken dat er binnen de MORA vandaag enkel draagvlak is voor een eenvoudig systeem van kilometerheffing voor goederenvervoer, op een beperkt wegennet en met beperkte tariefvariaties.

In een volgende fase voorziet de Beleidsnota een mogelijke uitbreiding van de kilometerheffing naar personenwagens; de Vlaamse Regering zal dit onderzoeken in een proefproject. De verwijzing naar een kilometerheffing voor personenvervoer is niet meer opgenomen in de Beleidsbrief.

Een ander project onder de doelstelling “Mobiliteit tegen de juiste prijs” is het hervormen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling. Uit de Beleidsbrief kan de MORA de vooruitgang in deze dossiers niet afleiden.

Na het indienen van de Beleidsbrief in het Vlaams Parlement zijn er binnen dit kader twee nieuwe aspecten bekend geraakt. Zo heeft de Vlaamse minister-president aangekondigd dat het Vlaamse Gewest, samen met de andere gewesten, het invoeren van een wegenvignet voor personenwagens in Vlaanderen zal onderzoeken. De MORA vraagt aan de minister om de Raad, analoog aan de beslissing van de Vlaamse Regering over het objectief doorrekenen van kosten voor mobiliteit van 12 februari 2010, ook te consulteren bij de totstandkoming van dit wegenvignet. De MORA vraagt zich af hoe dit wegenvignet zich zal verhouden tot de reeds voorziene hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling.

Naast het wegenvignet heeft de minister-president eveneens aangekondigd dat hij een studie zal laten uitvoeren over de impact van een kilometerheffing voor vrachtwagens op de logistieke sector in Vlaanderen indien Nederland geen gelijkaardig systeem invoert. Aangezien de MORA in zijn advies een studie had gevraagd over de impact op de Vlaamse economie en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens, vraagt de Raad hem te betrekken bij het totstandkomen van deze studie.

4.3. Mobiliteitsdecreet en -convenants

4.3.1 Mobiliteitscharter

De Beleidsbrief stelt in het kader van de interne staatshervorming een heroriëntatie van taken tussen het gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau voorop. Met de provincies wordt een mobiliteitscharter opgesteld met een bijzondere aandacht voor het provinciaal fietsbeleid, de mobiliteitseducatie, de coördinatie van het gebiedsgerichte mobiliteitsbeleid en bedrijfsvervoermanagement. De MORA vraagt duidelijkheid over de taakverdeling in het kader van mobiliteitsmanagement. De minister heeft ook aangegeven dat de Mobiliteitsraad verder zal betrokken worden bij de hervorming van de mobiliteitsconvenantsprocedure.

4.3.2 Mobiliteitsconvenants

In de Beleidsnota stelt de Minister dat het te lang duurt vooraleer kan gestart worden met de aanleg van nieuwe en verkeersveilige infrastructuur voor convenantgebonden projecten (o.a. fietspaden). Ook is de meerwaarde van afzonderlijke start- en projectaudits niet voor elk project aantoonbaar. Daarom zou de werking van de mobiliteitsconvenants worden geoptimaliseerd.

De Beleidsbrief haalt voor het komende jaar echter alleen het vereenvoudigen van het wettelijke en reglementair kader van de convenantprocedures aan. Deze formele aanpassingen gebeuren om juridische redenen.

Een blijvende evaluatie en eventuele optimalisatie van het convenantbeleid is echter ook nog steeds noodzakelijk. De MORA steunt daarbij het initiële voornemen van de minister om projecten te versnellen. Soms zijn langere doorlooptijden van projectprocedures echter onvermijdelijk het gevolg van een doortastende aanpak van het probleem waarbij met vele actoren afspraken moeten worden gemaakt. Door de GBC-PAC procedure worden problemen juist

door het samenbrengen van alle partners vaak in een vroeg stadium gedetecteerd. Daarom werkt dit in vrijwel alle gevallen pro-actief, en kan dit toekomstige problemen vermijden. Zo kan de GBC-PAC prodecure het uiteindelijke projectproces en de realisatie zelfs versnellen. Dit neemt niet weg dat een optimalisering van deze procedure onderzocht kan worden. De Raad vraagt hierbij doordacht te werk te gaan en de principes van interne en externe kwaliteitsbewaking te behouden. Een grondige analyse van de convenantwerking is daarbij noodzakelijk.

De MORA vraagt tevens bij de vereenvoudiging rekening te houden met de afspraken uit het voorontwerp van decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest aan lokale besturen subsidies worden toegekend en het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 juni 2010 betreffende de beleids- en beheerscyclus van de gemeenten, de provincies en de OCMW's.

Op dit ogenblik is onvoldoende informatie beschikbaar om een integrale en onderbouwde aanbeveling ten aanzien van het gevoerde convenantbeleid te kunnen geven. De MORA stelt vast dat een evaluatie van de projecten na de uitvoering en ingebruikneming tot op heden niet gebeurt. Dergelijke evaluatie-audits worden nochtans voorgeschreven door de Omzendbrief MOW/2009/01 en kunnen zeer waardevolle input geven voor het mobiliteitsbeleid en toekomstige soortgelijke projecten. De Mobiliteitsraad vraagt het departement Mobiliteit en Openbare Werken in de jaarlijks evaluaties ook aandacht te hebben voor het proces van beleidsvorming en aan te geven op welke wijze projecten bijgedragen hebben tot het verwezenlijken van de mobiliteitsdoelstellingen.

4.3.3 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Op 10 september 2010 keurde de Vlaamse Regering het besluit tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de samenstelling van de Gewestelijke Planningscommissie goed. De voorbereidingen van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen werden door het departement MOW al begin 2008 opgestart en in de zomer 2009 werden de eerste resultaten van een scenario-oefening en toekomstverkenning aan de adviesraden voorgelegd. De adviesraden waren erg kritisch op de voorgestelde resultaten en met name het ontbreken van een analyse van het mobiliteitsbeleid en -plan werd daarbij aangekaart. De deadline tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd inmiddels via het programmadecreet met 2 jaar verschoven van december 2010 naar december 2012. De Mobiliteitsraad hoopt dat met het besluit van 10 september de voorbereidingen voor een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen echt op de rails worden gezet. Vlaanderen heeft immers dringend nood aan een gedragen strategisch kader als kompas voor het mobiliteitsbeleid.

In zijn advies Evaluatie Mobiliteitsplan Vlaanderen formuleerde de MORA alvast enkele aanbevelingen voor de Gewestelijke Planningcommissie. De MORA legt daarbij nadruk op een volwaardige betrokkenheid van de verschillende relevante beleidsdomeinen en strategische adviesraden.

De Beleidsbrief geeft aan dat de betrokkenheid van de MORA, SARO en Minaraad wordt gegarandeerd door op verschillende momenten adviesvragen voor te leggen. Een indicatieve planningstabel werd toegevoegd aan het besluit van 10 september. Met het oog op een kwaliteitsvolle inbreng van de strategische adviesraden vraagt de MORA om op korte termijn een plan van aanpak voor bespreking voor te leggen aan de adviesraden. Een plan van aanpak met duiding van de inhoud, doel en timing van de adviesvragen op de verschillende momenten moet de strategische adviesraden toelaten proactief de nodige stappen te zetten.

5. Proefprojecten en studies

De Beleidsbrief bevat veel proefprojecten en studies. Veel van de voorgestelde studies en proefprojecten volgen echter niet op een logische wijze uit de geformuleerde strategische doelstellingen. Daardoor is het onduidelijk op basis van welke criteria de evaluatie als gunstig zal worden beschouwd. De Mobiliteitsraad wijst er op dat zo het gevaar ontstaat dat deze projecten in de plaats treden van concrete beleidsbeslissingen, of dat ze gebruikt worden om beleidsbeslissingen uit te stellen.

De MORA stelt het belang van studies en proefprojecten op zich voor de ondersteuning van het beleid niet in vraag, maar stelt vast dat vaak voorbijgegaan wordt aan bestaande ervaringen of studiewerk dat mits enige creativiteit op een efficiënte wijze zijn intrede zou kunnen doen in het Vlaamse Mobiliteitsbeleid.

Voor domeinen als, verkeersveiligheid, versnelling van infrastructuurinvesteringen, doorstroming en verkeersmanagement is actie geboden, en moeten ook voor de studies en pilootprojecten ter zake duidelijke resultaatsverbintenissen worden vastgelegd.

De MORA beveelt aan om alle voor het beleidsdomein bestelde studies en pilootprojecten op een transparante wijze weer te geven op een wijze waaruit de timing blijkt, de betrokkenheid van het middenveld, en het tijdstip en wijze van evaluatie.