Vlaams Parlement

stuk **130** (2014-2015) – Nr. 1
ingediend op 24 oktober 2014 (2014-2015)

Gedachtewisseling

over het Mobiliteitsrapport 2014 van de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Martine Fournier
en de heer Joris Vandenbroucke

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans,
de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort,
mevrouw Martine Fournier;

de heer Mathias De Clercq, mevrouw Mercedes Van Volcem;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout,
Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter,
mevrouw Cindy Franssen;

de heren Marino Keulen, Bart Somers;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

1. Introductie door de MORA 4
2. Bespreking 8
2.1. Vragen en bemerkingen van mevrouw Karin Brouwers 8
2.2. Vragen en bemerkingen van de heer Joris Vandenbroucke 9
2.3. Vragen en bemerkingen van de heer Björn Anseeuw 9
2.4. Vragen en bemerkingen van mevrouw Mercedes Van Volcem 9
2.5. Vragen en bemerkingen van mevrouw Ingrid Pira 10
2.6. Vragen en bemerkingen van de heer Dirk de Kort 10
3. Antwoord van de MORA 11
Gebruikte afkortingen 13
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

Op 9 oktober 2014 organiseerde de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een gedachtewisseling met de MORA omtrent het Mobiliteitsrapport 2014.

De presentatie van de MORA is terug te vinden op de dossierpagina van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

1. Introductie door de MORA

Bij het begin van de legislatuur geeft de heer *Daan Schalck*, voorzitter van de MORA, graag een presentatie omtrent de werking en de samenstelling van de MORA. De MORA werd opgericht in het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid. Per beleidsdomein werd er een strategische adviesraad gecreëerd. De oprichting van de MORA verliep niet gemakkelijk. In 2001 was er het decreet over de organisatie van het personenvervoer over de weg, dat de oprichting van een dergelijke adviesraad inhield. Een bijkomend decreet werd in 2004 goedgekeurd. Beide decreten bleven dode letter. Pas bij het decreet van 7 juli 2006 werd de MORA daadwerkelijk opgericht. De MORA is in het najaar van 2006 gestart. Het langdurige oprichtingsproces was voornamelijk een gevolg van de discussies over de samenstelling en de inbedding van deze raad. De Vlaamse sociale partners hadden al een ruime ervaring met advieswerkzaamheden binnen de SERV. Het mobiliteitsveld had dit niet en had ook geen ervaring met sociaal overleg. Deze twee ambities moesten met elkaar worden verzoend. De MORA is uiteindelijk in de SERV ingebed. De samenstelling werd eveneens gedeeltelijk aangepast aan de tradities en evenwichten binnen de SERV. Als voorzitter neemt de heer Schalck er akte van dat het Vlaamse regeerakkoord denkoefeningen over de verschillende SAR's, inclusief de MORA, aankondigt.

De MORA beschikt binnen de SERV over een eigen secretariaat. Dit is decretaal bepaald. Het dagelijks bestuur regelt de praktische zaken. De raad beslist unaniem over de rapporten en adviezen. De unanimiteit kan er toe leiden dat de adviezen wat verhullend zijn. Een goede lezing maakt wel duidelijk wat de betekenis van die unanimiteit is. De MORA geeft aan over welke zaken binnen het mobiliteitsbeleid er consensus en draagvlak bestaan. Dit is één van de belangrijkste opdrachten van de MORA.

De samenstelling van de raad is zeer divers. Naast de voorzitter zijn er drie experten. Er is een evenwicht tussen de sociale partners en de verenigingen. Zes mobiliteits- en twee milieu- en natuurverenigingen maken deel uit van de raad. De verwachting dat de Minaraad geen adviezen over mobiliteit meer zou uitbrengen, is niet helemaal ingelost. Omgekeerd brengt de MORA soms adviezen uit over milieudossiers. Er is een waaier aan belangenverenigingen vertegenwoordigd in de groep van de mobiliteitsverenigingen. De ervaring om binnen de SERV ingebed te zitten, is positief. Dit heeft het voor de mobiliteitsverenigingen mogelijk gemaakt om snel te kunnen starten. Daarnaast zetelen ook VVSG, VVP, De Lijn en de NMBS in de raad.

De decretale opdracht is breed. Er zijn adviezen uit eigen beweging, die een minderheid uitmaken. Daarnaast dienen de ministers op decretale basis het advies van de MORA in te winnen. Tot slot, is er ook het adviesrecht aan het Vlaams Parlement. Dit werd nog niet uitgeoefend. Voor de MORA is het gemakkelijker om over concrete vragen een advies te formuleren. Over algemene of brede probleemstellingen is moeilijker consensus te vinden. Hoe duidelijker de adviesvraag werd omschreven, hoe gemakkelijker het is om gedragen adviezen uit te brengen.

De kennisdeling onder de leden is belangrijk. Dit kan door het streven naar unanimiteit. De MORA is een goed platform voor ideeën. Het geeft de leden de mogelijkheid om bij hun achterban draagvlak te zoeken.

De MORA moet op decretale basis vijfjaarlijks een rapport neerleggen. Het rapport van 2014 is anders, omdat de MORA volop bezig was met het Mobiliteitsplan. Dit vergt een grote inbreng van de leden. In een verkiezingsperiode een plan of een rapport neerleggen, is niet gemakkelijk omdat de richting van het beleid nog niet gekend is. Het rapport start daarom met een herhaling van de zeven aanbevelingen van 2009. Deze zijn nog altijd actueel.

Een eerste aanbeveling gaat over de monitoring. Een aantal data voor beleidsondersteuning ontbreekt nog altijd. De NMBS beschikt bijvoorbeeld niet over Vlaamse cijfers. Zo zijn er nog een aantal lacunes in het cijfermateriaal dat nodig is om een goed debat en een kwalitatief Vlaams beleid te kunnen voeren.

De tweede aanbeveling betreft een betere afstemming tussen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit in de beleidsplanning en de beleidsvorming.

De derde aanbeveling, over co-modaliteit, stelt dat een goede modal split niet vanzelf komt. Men moet niet focussen op de modi, maar wel op het mobiliteitssysteem zelf. Een optimale afstemming tussen de verschillende modi is belangrijk.

Streef naar een performant investeringsbeleid, is de vierde aanbeveling.

De vijfde aanbeveling legt het accent op het woonwerkverkeer en de toegankelijkheid van bedrijventerreinen.

De zesde aanbeveling gaat over verkeersveiligheid en de effecten van het Veiligheidsplan.

De zevende aanbeveling, over duurzaam transport, belicht de samenhang tussen het klimaat en de mobiliteit. De indruk bestond dat het advies over het Klimaatbeleidsplan niet grondig besproken en becijferd was. Het is één van de zaken waarin de MORA faalde. De MORA heeft maandenlang rond dit thema gewerkt, maar het bleek niet mogelijk om hierover zelfs beperkte aanbevelingen te doen. Het middenveld en de mobiliteitsverenigingen zijn er niet in geslaagd om tot een gedragen visie te komen.

Het voorliggende rapport beschrijft de onderwerpen, die door het middenveld aangereikt werden en waarover de MORA oordeelt dat het beleid hier best de aandacht op vestigt.

De heer *Frank Van Thillo*, secretaris van de MORA, stelt dat het thema infrastructuur op de agenda wordt geplaatst omdat de wegen dichtslibben. In 2009 stelde de MORA al vast dat het duidelijk is waar grote inspanningen nodig zijn, maar dat het beschikbare budget onvoldoende is. Voor de projecten waarvoor er wel voldoende budget is, is het toch steeds een moeizaam, lang en onvoldoende transparant beleidsproces.

Om het maatschappelijke debat te kunnen voeren, is bewustmaking nodig. Het gaat niet over de klassieke keuzes binnen de modi, maar wel over een multimodaal overzicht van de nodige investeringen. Het maatschappelijk debat zou kunnen leiden tot specifieke aandachtspunten zoals het belang van tewerkstelling of economische groei.

De MORA is nog altijd gericht op Vlaanderen als logistiek centrum. Daar is draagvlak voor nodig, en dat is niet meer evident. De pers stelde regelmatig dat MORA zeer kritisch was voor het Mobiliteitsplan. Dit kwam door de zeer hoge verwachtingen. De MORA verwachtte dat het Mobiliteitsplan een kader zou zijn waaraan het debat kon worden getoetst.

De bouwstenen om dit debat te voeren, zijn voorhanden. Het beleid moet aangeven op basis van welke maatschappelijke aspecten investeringsbeslissingen worden genomen na een multimodale afweging tussen investeringsprojecten. Er bestaat al veel transparantie en vroegtijdige betrokkenheid. Een vroegtijdige kijk op de kosten, de baten en de effecten van de investeringen, leidt bij de uitvoering tot snellere resultaten. Het Mobiliteitsrapport dateert van voor het Vlaamse regeerakkoord. De keuze van de thema's moet tot een werkprogramma leiden dat een constructieve aanzet geeft voor het politieke debat. Het werkprogramma kan na de bespreking bijgestuurd worden in functie van de resultaten.

Het Vlaamse regeerakkoord geeft de prioriteiten per modus weer. Het Mobiliteitsrapport probeert de MKBA op zijn waarde in het maatschappelijk middenveld te valideren. Het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten zal worden toegepast en is een belangrijk instrument.

Het debat kan worden georganiseerd door kennisdeling. Over de MKBA bijvoorbeeld is nog veel kennisdeling nodig. Discussie over de kosten en de baten van een project kan zorgen voor consensus en kan het beleid elementen aanreiken om het project bij te sturen of te verdedigen.

De investeringsprogramma's zullen volgens de advies- en overlegfunctie worden beoordeeld. De heer Van Thillo hoopt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen hiervoor een duidelijk kader zal aanreiken.

Voorafgaand aan de verkiezingen van mei 2014, was er veel discussie over het openbaar vervoer. Er was een debat over de kostendekkingsgraad bij De Lijn en over een kostenefficiëntere invulling van de basismobiliteit. Vaak werden de investeringen in weginfrastructuur bijna conflictmatig geplaatst tegenover investeringen in het openbaar vervoer. Er was het debat over prijszettingsinstrumenten voor personenvervoer, wat dan automatisch leidde tot een debat over de kostprijs van het openbaar vervoer.

De evolutie naar een vraaggestuurde en kostenefficiëntere invulling van het recht op basismobiliteit, vormt een uitdaging. De bestaande opdrachten zoals inclusiviteit, bereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid moeten in het debat worden meegenomen.

Wat betreft de tarieven, is het de taak van de MORA om te kijken of er in het tariefbeleid voldoende differentiatie zit en of het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer kan worden behouden op het niveau van de maatschappelijke doelstelling. Er moet een evenwicht zijn tussen vraag en aanbod. De MORA moet nagaan of het tariefbeleid rekening houdt met de impact van nieuwe technologieën.

De uitdaging blijft ook om reizigersgroei na te streven. Het Pact 2020 geeft aan dat bijvoorbeeld het woonwerkverkeer nog substantieel moet stijgen. Daar zit nog veel potentieel in, door de reiziger, en niet enkel de gebruiker van het openbaar vervoer, centraal te stellen. Dit kan alleen door het voeren van een breed mobiliteitsbeleid. In het verslag van 2011 werd een uitgebreide aanbeveling opgenomen om de gedeelde mobiliteit te versterken. Dit betekent dat men

het aanbod van het klassieke openbaar vervoer versterkt met vormen van gedeelde mobiliteit.

Een aantal zaken ontbreekt om het maatschappelijk debat te kunnen voeren. De indicatoren die door de operatoren aangeleverd worden, zijn vaak niet beleidsondersteunend. Om zuivere aanbevelingen te formuleren, moet het debat gevoerd worden op basis van consistent en transparant cijfermateriaal. Er ontstaan ook veel dogma's en verhalen rond de kostprijzen voor de verschillende doelgroepen. De kostendekkingsgraden moeten uniform en consequent worden berekend. Bij de infrastructuurwerken wordt er vaak gegoocheld met de baten van het openbaar vervoer. De vraag stelt zich of men de vermeden maatschappelijke kosten monetair kan omzetten. Wat is de effectieve bijdrage tot het sociaaleconomische aspect en het mobiliteitssysteem? Wat is de impact van het openbaar vervoer op andere maatschappelijke doelstellingen?

Het Vlaamse regeerakkoord kondigt een evaluatie van de basismobiliteit en een evolutie naar basisbereikbaarheid aan. Kaderend binnen de klassieke advies- en overlegfunctie, wil de MORA een bijdrage leveren in het maatschappelijke debat over deze zaken. Dit omvat ook een debat over de financiering en de tarieven van het openbaar vervoer.

In het Mobiliteitsrapport 2014 gebruikt de MORA de term kilometerheffing, en niet beprijzing van het vervoer. Kilometerheffing staat de laatste jaren enorm in de belangstelling. De meeste partijprogramma's besteden er aandacht aan, er is het politieke akkoord tussen de gewesten, de meeste memoranda van de middenveldorganisaties vermelden het, en de sociale partners sloten, over de gewestgrenzen heen, een samenwerkingsakkoord om de effecten na te gaan. Tot slot zijn er de OESO-aanbevelingen en de trends in de buurlanden over bijkomende beprijzing. Het Europees beleidskader evolueert meer en meer in die richting. Het meest recente is de mission letter van de heer Jean-Claude Juncker, voorzitter van de Europese Commissie, aan de toekomstige Europese commissaris bevoegd voor Transport. Daar wordt het principe van de gebruiker betaalt, naar voor geschoven.

Er is een enorme groei van de mobiliteit. Het maatschappelijke middenveld ziet nog geen onmiddellijke noodzaak voor prijsinstrumenten om de druk op de capaciteit op te vangen. Het onderwerp op de beleidsagenda houden, is een belangrijke opdracht. Er is wel een draagvlak voor een kilometerheffing voor het goederenvervoer. De verwachtingen moeten realistisch blijven, om verrassingen bij de verdere uitwerking te vermijden.

De debatten over goederen- en personenvervoer worden binnen de MORA gescheiden gevoerd. Qua technologie zijn ze gelijk, op maatschappelijk vlak zijn ze dat niet. Het draagvlak voor een kilometerheffing voor goederenvervoer werd gevonden door samen met de Vlaamse Regering en de beleidsvoorbereiders afspraken te maken over de randvoorwaarden, zoals het wegennetwerk en de tarifering. Er is zicht op de effecten van te hoge tarieven. Het Vlaamse regeerakkoord zet de kilometerheffing voor goederenvervoer voort. Dit zal veel wijzigingen van de wetgeving vergen. In Frankrijk was er wel een politiek, maar geen maatschappelijk draagvlak over de ecoheffing. Dit zal waarschijnlijk resulteren in het afgelasten van het volledige project. De heer Van Thillo dringt erop aan dat de MORA het klankbord blijft voor de diverse doelgroepen.

Het debat over de kilometerheffing voor personenvervoer kan niet worden gevoerd zonder een voorafgaande visie van de Vlaamse Regering over de nagestreefde doelstellingen en effecten. Prijsinstrumenten worden vaak als concept naar voor geschoven. Als de modaliteiten niet duidelijk zijn, kan er niet worden nagegaan of het instrument maatschappelijk verantwoord is. De

gewenste of ongewenste effecten kunnen evenmin maatschappelijk worden bediscussieerd. Als men een kilometerheffing zou aanvaarden op voorwaarde dat ze budgetneutraal is, dan is dit begrip dermate ruim dat men niet kan stellen welk systeem wel of niet zou werken.

De MORA zal op korte termijn de resultaten van het proefproject bespreken. Waarschijnlijk zal de MORA zich buigen over een strategische visie over de maatschappelijke effecten van prijsinstrumenten. Dit is wel een ruime en afwachtende benadering. Het is een interactief proces met het beleid over de maatschappelijke wenselijkheid van prijsinstrumenten.

2. Bespreking

2.1. Vragen en bemerkingen van mevrouw Karin Brouwers

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt het rapport bijzonder rijk aan informatie. Ze betreurt dat de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, niet aanwezig is om zijn eerste visie op het rapport te geven.

Mevrouw *Lies Jans*, voorzitter, verduidelijkt dat dit aan bod kan komen bij de bespreking van de beleidsnota.

Mevrouw *Karin Brouwers* leest in het rapport dat het mobiliteitsmonitoringsysteem nog altijd niet goed zou zijn uitgewerkt. Voor de MORA zou dit deel van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, prioritair moeten worden uitgevoerd, vooraleer er sprake kan zijn van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Betekent dit dat de monitoring eerst op punt moet zijn, vooraleer men met het Mobiliteitsplan verder kan? Mevrouw Brouwers vraagt hierbij duiding.

De MORA wil de MKBA verdiepen door meer aandacht te schenken aan de baten van een project. Dit is een interessante invalshoek. In het verleden zijn door te grote aandacht voor de nadelen en kosten, de baten van een project soms wat verloren gegaan. Ze vindt dat dit verder moet worden uitgewerkt.

De toegenomen aandacht voor gedeelde mobiliteit komt in het rapport uitdrukkelijk aan bod. Hieraan zal zeker verder worden gewerkt.

Bij de tarieven van De Lijn vraagt mevrouw Brouwers hoe dit moet worden aangepakt. Het Vlaamse regeerakkoord stelt dat de beheersovereenkomst van De Lijn wordt aangepast om de tarieven in grotere vrijheid te bepalen. Dit betekent dus dat men aan De Lijn meer vrijheid geeft om inbreng te hebben bij het bepalen van de tarieven. De MORA geeft geen adviezen aan De Lijn. Er zou moeten worden gekeken hoe de adviezen van de MORA over tarifering bij De Lijn kunnen terechtkomen.

Mevrouw Brouwers vraagt de commissievoorzitter om, zodra het proefproject over kilometerheffing gevalideerd is, dit onderwerp te agenderen. Een deel van dit project is toegewezen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting. Toch is het ook de taak van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken om het dossier over kilometerheffing op een strategisch niveau te behandelen.

Mevrouw *Lies Jans*, voorzitter, heeft begrepen dat de MORA op de evaluatie van het proefproject rekeningrijden wacht om een advies te formuleren. De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken kan aan het advies een grondige discussie wijden.

2.2. Vragen en bemerkingen van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* raadt iedereen aan om het Mobiliteitsrapport 2014 geregeld te raadplegen. Het bundelt immers een heleboel interessante cijfergegevens. De MORA wijst terecht op het soms zelfs stuitende gebrek aan cijfers, bijvoorbeeld over de NMBS, hetgeen objectieve discussies en beleidskeuzes verhindert. Het verhogen van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer, lijkt wel de heilige graal van deze meerderheid. De reiziger zal daarvoor meer moeten betalen, maar naargelang de berekeningswijze varieert de kostendekkingsgraad tussen 16 en 32 percent. Daarenboven zal er een benchmarking gebeuren met buitenlandse vervoersregio's, waarvan evenmin duidelijk is hoe daar de kostendekkingsgraad berekend wordt. Tenzij de berekeningsbasis gelijk is, kunnen de conclusies niet kloppen, desondanks kunnen ze verstrekkende gevolgen hebben. De spreker vraagt de meerderheid dus met aandrang om op basis van duidelijke cijfers en goede definities beslissingen te nemen.

Om enkele hiaten van het Vlaamse regeerakkoord weg te nemen, is het wachten op de beleidsnota. Daarna kan de MORA zijn rol op verschillende manieren spelen. Vooreerst zoals het decreet het voorschrijft: een formeel advies in de verplichte gevallen, dat samen met het ontwerp van decreet aan het Vlaams Parlement bezorgd wordt. Het wordt besproken in deze commissie waarna het Vlaams Parlement zoals verwacht erover stemt. Dat zou jammer zijn aangezien de MORA het Vlaams Parlement nu de mogelijkheid biedt tot een ruimere discussie, met alle betrokken partijen. Het Vlaams Parlement kan bij motie de MORA advies vragen over bepaalde stukken. De heer Vandenbroucke maakt zich geen illusies over wat de meerderheid met moties komende van de oppositie zal doen, maar pleit toch voor geregelde discussies met de MORA, liefst zo vroeg mogelijk in het besluitvormingsproces en minstens over de kwesties die hier aangehaald zijn.

Het lid informeert voorts wanneer de update van de benchmarkstudie van De Lijn klaar zal zijn. Tot slot wil hij weten of het wetenschappelijke rapport over het proefproject rekeningrijden aan de Vlaamse Regering overgemaakt is.

2.3. Vragen en bemerkingen van de heer Björn Anseeuw

De heer *Björn Anseeuw* vindt dat de krachtlijnen van het rapport goed aansluiten bij de mobiliteitsvisie van de N-VA. Voor een performant investeringsbeleid moeten de maatschappelijke kosten en baten goed afwogen worden. Investeringen moeten erop gericht zijn winst te boeken op verschillende facetten, dus bijvoorbeeld niet alleen op het gebied van verkeersveiligheid maar ook op dat van verkeersdoorstroming. Wat is de visie van de MORA hierop?

2.4. Vragen en bemerkingen van mevrouw Mercedes Van Volcem

Mevrouw *Mercedes Van Volcem* ziet twee verkeersdoelstellingen die alle partijen huldigen: dat het vooruit gaat en dat het veilig is. Voorts ontwaart ze nog andere doelstellingen zoals toegankelijk openbaar vervoer. Het advies van de MORA dient politiek neutraal te zijn, maar is gericht op die doelstellingen. Ook de kostenefficiëntie speelt daarbij een rol. Voor een goed mobilteitsbeleid is een plan wezenlijk, dat uiteraard ook andere beleidsaspecten als de ruimtelijke ordening raakt. Om die redenen stelt ze een gezamenlijke commissievergadering voor van de commissies bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Klimaat en Mobiliteit voor een bespreking van het Mobiliteitsplan. Ze vraagt de MORA een duidelijk standpunt en aanbevelingen over dergelijk plan uit te brengen. Ze ziet de unanimiteit waarmee de MORA advies uitbrengt, wel als een mogelijke hinderpaal voor duidelijkheid.

In het advies leest ze weinig over de stedelijke problematiek. Ze vraagt de MORA advies over het verzoenen van aangenaam wonen en werken met de economische activiteit in stedelijke gebieden. Ze verwijst ook naar het vooruitstrevende beleid van andere Europese steden als Stockholm en Londen die kilometerheffingen opleggen en referenda organiseren. Bij maatregelen houden ze rekening met de inwoners, maar ook met wie in de stad werkt. Ze is ook benieuwd naar de resultaten van het proefproject.

Uit elke studie blijkt dat de prijs niet doorslaggevend is bij de afweging om al dan niet de bus te nemen. Dat criterium komt maar op de veertiende of vijftiende plaats. Het verdient onderzoek waarom de kusttram populair is en de bus veel minder. Heeft de MORA aanbevelingen over de vertramming van de steden, die al in het regeerakkoord van 2009 stond, maar waar er geen middelen voor zijn?

Een kilometerheffing is nadelig voor wie buiten de Vlaamse ruit woont en in de stad werkt. Met een kilometerheffing moet het werk dus opnieuw gedecentraliseerd worden. Is die oplossing onderzocht, wat is het maatschappelijke effect ervan? Is er nog ruimte voor? Ook om die reden vraagt ze met aandrang een snel debat en de realisatie van het Mobiliteitsplan.

2.5. Vragen en bemerkingen van mevrouw Ingrid Pira

Mevrouw *Ingrid Pira* vraagt hoezeer de MORA gebonden is door het Vlaamse regeerakkoord. De evolutie op het terrein is soms tegengesteld aan de MORA-adviezen. Sinds de besparingen van 2011 daalt bijvoorbeeld het aantal reizigers van De Lijn. Het aantal inschrijvingen van personenwagens stijgt. Aan de voordelen van bedrijfswagens wordt allicht niet getornd. Kinderen worden vaker met de auto naar school gebracht. Waar laat dat de adviezen van de MORA?

In 2009 zei de MORA bijvoorbeeld dat de verkeersveiligheidsdoelstellingen bij gelijkblijvende inspanningen niet gehaald worden. Nochtans daalde het aantal doden en gewonden in België, maar niet in Vlaanderen. Bij de fietsers stijgt het zelfs. Sinds begin dit jaar stijgt volgens het BIVV het aantal doden opnieuw, vooral bij fietsers, voetgangers en motorrijders. Stelt de MORA zijn aanbevelingen bij als die achterhaald worden door de realiteit?

2.6. Vragen en bemerkingen van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* sluit zich aan bij de adviezen van de MORA, maar ook bij de meningen die de raad uitte in afzonderlijke documenten. Op 5 maart 2014 bracht de MORA al een uitgebreid advies uit over het Mobiliteitsplan. Uit ervaring weet hij dat de MORA ook vaak meewerkt aan een draagvlak voor beslissingen, bijvoorbeeld voor de kilometerheffing voor vrachtwagens. Hij vraagt of de MORA ook kan meewerken aan een draagvlak voor infrastructuurwerken, zoals de Oosterweelverbinding. Uit recente beslissingen van Europa blijkt trouwens dat Vlaanderen andere regels moet opstellen, wil deze regio nog grote infrastructuurwerken realiseren.

De missing links en de zes ViA-projecten van de voorbije periode zijn gefinancierd uit de gewone begroting, voor een bedrag van ongeveer 1,3 miljard euro. Daarnaast is er jaarlijks 170 miljoen euro voor de beschikbaarheidsvergoedingen. Toch wil Vlaanderen andere verbindingen met een tolheffing financieren zoals de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding. De heer de Kort is ervan overtuigd dat die plannen niet haalbaar zijn en stelt voor om na te gaan of de tolheffing in de kilometerheffing kan worden geïntegreerd en zo ook verkeersturend kan werken. Hij vraagt of de MORA ook over andere financieringsmethoden voor grote infrastructuurwerken kan nadenken.

3. Antwoord van de MORA

De heer *Daan Schalck* legt uit dat de monitoring deel uitmaakt van het Mobiliteitsplan dat er nog niet is. De MORA mist vooralsnog strategische indicatoren met een nulmeting waarop de voortgang van het plan kan worden beoordeeld. Zowel de MORA als andere partners hebben de indruk dat de M van de MKBA te weinig aandacht krijgt. De analyse is veelal technisch en in een soort studiebureautaal, waarbij vooral kosten en baten afgewogen worden.

Wat De Lijn betreft, zal de MORA zich niet uitspreken over de prijs van de kaartjes, noch over de individuele buslijnen. De MORA kan wel in spontane of formele adviezen, bijvoorbeeld over het beheerscontract, nagaan of de doelstellingen helder zijn en, als er minder middelen zijn, of de vervoersmaatschappij die efficiënt ingezet heeft voor de doelen waar ze het grootste effect wil bereiken.

De MORA heeft inderdaad gewerkt aan het draagvlak voor een kilometerheffing, maar dat was een moeizaam proces. Pas toen het proefproject startte, werd een consensus bereikt. Toen kwam er een volgend teer punt, namelijk de vaststelling door de MORA dat de kilometerheffing slechts beperkt mobiliteitssturend is en dus dat het beleid om sturend te zijn, verregaander zou moeten zijn. Kortom, de raad vordert traag maar zeker om algemeen aanvaard te krijgen wat voor velen al duidelijk is.

De MORA spreekt zich niet uit over de verstedelijking, de vertramming of het Vlaamse regeerakkoord, maar bepaalde adviezen zijn wel daaraan gerelateerd. Zo is het advies over grote vervoersknooppunten, de grote stations gelegen in steden, indirect een stadsvisie. Dat de partners het over de grote lijnen eens zijn, betekent niet dat de raad zich uitspreekt over individuele infrastructuurprojecten zoals de vertramming in Brugge of Gent. Dergelijke lokale aanpak zou de MORA verhinderen zijn huidige rol te spelen.

De MORA heeft gelezen dat de stadsdistributie in het Vlaamse regeerakkoord opgenomen is en bereidt alvast een advies daarover voor. Zo is het werk van de raad voortdurend in evolutie. De leden van de MORA zijn druk bezette mensen en niet bereid om te debatteren over zaken waar de Vlaamse Regering niet mee bezig is.

De MORA kan aan de alarmbel trekken, maar anderen moeten de wetenschappelijke basis leveren voor nieuwe beleidsmaatregelen. De MORA weerspiegelt het buikgevoel van het middenveld, maar heeft niet de wetenschappelijke expertise van het BIVV of de VSV, hoewel hij uiteraard zijn adviezen op wetenschappelijke bevindingen tracht te funderen. De raad heeft meermaals geconstateerd dat er een kloof is tussen het buikgevoel en de wetenschappelijke bevindingen en het is ook de taak van de MORA die kloof te dichten.

De MORA hoeft niet enkel advies uit te brengen over formele teksten, maar kan het Vlaams Parlement ook op andere manieren raad geven over hangende kwesties of dossiers in voorbereiding. Bij de voorbereiding van het Groenboek over de stedelijke mobiliteit in Europa, is de MORA in dialoog gegaan met twee Vlaamse Europarlementsleden, lid van de Commissie Transport. Dat heeft een dubbel effect gehad: de parlementsleden werden op de hoogte gebracht van wat leefde in het Vlaamse middenveld maar ook de middenveldorganisaties hebben er veel uit geleerd. Een studiedag met alle leden vormde het sluitstuk.

Dergelijk overleg was er ook met de vorige minister bevoegd voor mobiliteit. Nog voor de beleidsbrief klaar was, heeft de minister toelichting gegeven over haar inzichten en hebben de leden van de MORA daarop kunnen reageren. Ook met

het Vlaams Parlement is dergelijke werkwijze mogelijk. Vorig jaar organiseerde de raad bijvoorbeeld een studiedag met het middenveld ter voorbereiding van het Mobiliteitsplan. Deze aanpak is vaak vruchtbaarder dan een formeel advies. Het middenveld wil immers invloed, en hoe eerder in het beleidsproces, hoe gemakkelijker er rekening gehouden wordt met argumenten.

Daarmee heeft de heer Schalck misschien niet in detail geantwoord op alle vragen, maar wel de contouren aangegeven van de rol van de MORA. De raad spreekt zich niet uit over projecten, maar wel over omvattende kwesties als de integratie van tol in een heffingssysteem.

De heer *Frank Van Thillo* legt uit dat de MORA niet gebonden is aan het Vlaamse regeerakkoord. De MORA kan wel nagaan of volgens het maatschappelijke middenveld de keuzes van dat akkoord bijdragen aan het doel. Voor het openbaar vervoer denkt de raad dat niet de operator, maar de gebruiker de sleutel is tot meer succes. Innovatieve oplossingen moeten efficiënter openbaar vervoer mogelijk maken zodat er ook meer reizigers gebruik van maken.

De heer *Daan Schalck* vult aan dat het STOP-principe een uitgangspunt is dat de raad gebruikt bij al zijn adviezen. Het was niet eenvoudig om dat aanvaard te krijgen door het middenveld. Dat is een illustratie van hoe in de loop van de jaren organisaties evolueren en dan de moeilijke taak op zich nemen om hun achterban te overtuigen.

De heer *Frank Van Thillo* vermoedt dat de inbedding bij de SERV, de MORA in staat kan stellen om ook meer begrotingstechnische aspecten te bekijken en het debat over de integratie van tolheffing in kilometerheffing te voeren met andere partners of strategische adviesraden. Het debat handelt immers over een verbreding van de fiscaliteit op dit vlak.

Mevrouw *Lies Jans*, voorzitter, bedankt de sprekers voor hun toelichtingen.

Lies JANS,
voorzitter

Martine FOURNIER
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
SAR	strategische adviesraad
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
STOP-principe	zoveel mogelijk Stappen, Trappen (fiets), het Openbaar en collectief vervoer gebruiken, en daarna pas de Personenwagen inzetten
ViA	Vlaanderen in Actie
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVP	Vereniging van de Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten