



Vlaams
Parlement

ingediend op **150** (2019-2020) – Nr. 1
14 november 2019 (2019-2020)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier en Marino Keulen

over het Mobiliteitsrapport 2019
van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyssens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Imade Annouri, An Moerenhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door de MORA	4
1.1. Werking en samenstelling van de MORA	4
1.2. Mobiliteitsrapport 2019	5
2. Vragen en opmerkingen van de leden	7
3. Antwoorden van de MORA	8
Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 24 oktober het Mobiliteitsrapport 2019 van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Daan Schalck, voorzitter, en Frank Van Thillo, secretaris van de MORA maakten van de gelegenheid gebruik om de nieuwe samenstelling en werking van de MORA voor te stellen. De powerpointpresentatie is opgenomen op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlament.be) van dit dossier op www.vlaamsparlament.be.

1. Toelichting door de MORA

Daan Schalck herinnert aan de goede samenwerking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen met het Vlaams Parlement en meer specifiek met de toenmalige commissievoorzitters Jan Peumans en Lies Jans. Daaruit vloeiden enkele gezamenlijke events en studiedagen voort. Ook de MORA is trouwens vernieuwd, met een andere samenstelling en werkwijze.

1.1. Werking en samenstelling van de MORA

De werking van de MORA werd oorspronkelijk geregeld door het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van de strategische adviesraden. Dat decreet had nog tot doel om voor ieder beleidsdomein een adviesorgaan op te richten. Met het recentere Bestuursdecreet van 7 december 2018 is de overheid daarvan afgestapt. De MORA heeft bewezen dat niet een eigen rechtspersoonlijkheid maar wel de leden en de inhoud een goede werking bepalen. De raad steunt de ruimere invalshoek van het Bestuursdecreet. Strategisch adviseren vergt immers een bredere blik dan het eigen beleidsdomein. Zo is voor mobiliteit ook het klimaataspect belangrijk. De MORA steunt voorts de nadruk op complementariteit en gezamenlijke werking met andere strategische adviesraden.

De MORA is opgericht in 2007. Daarvoor was er al in twee decreten getracht een mobiliteitsraad op te richten (zie bijlage, slide pag. 4). Die bewezen dat een wettelijke basis alleen niet voldoende is. Vooral een evenwichtige samenstelling, representativiteit en legitimiteit zijn bepalend. Het eerste werkbare decreet dateert van 2006. Tot 2018 was er, althans in theorie, een luchthavencommissie, en een havencommissie. Met het nieuwe decreet zijn beide geïntegreerd in de MORA.

De meeste decretale opdrachten van de MORA vloeien voort uit het Bestuursdecreet. De raad beantwoordt adviesvragen en volgt het mobiliteitsbeleid op de voet. Hij bestudeert thema's ook proactief. Hij verzorgt de communicatie met zijn leden en speelt tussenpersoon tussen beleid en leden. Hij wijst de leden op komende beleidsmaatregelen zodat ze zich daarover kunnen informeren en een standpunt kunnen bepalen.

Het nieuwe decreet vraagt aan de raad een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport en een jaarlijks mobiliteitsverslag. In samenwerking met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken organiseert hij participatietrajecten, zoals over basisbereikbaarheid, het Taxidecreet en over de kilometerheffing. Het laatste traject was minder succesvol dan de andere.

Voortaan telt de MORA één algemene raad en twee commissies, die de inhoudelijke werking grotendeels bepalen. In de commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten, zijnde de luchthavens en de havens, hebben de sociale partners zitting, alsook operatoren, deskundigen, het middenveld (zie slide pag. 7). Nieuw zijn de kennisinstellingen als Multimodaal Vlaanderen en Intelligente Transportsystemen (ITS). Stakeholders zoals operatoren met een overheidsbinding (De Lijn) of het departement zelf zijn uit de raad verdwenen. Met hen worden andere vormen van samenwerking gezocht, die transparant zijn en de onafhankelijkheid niet in het gedrang brengen.

In de commissie Personenmobiliteit hebben minder operatoren maar meer middenveldorganisaties een plaats, naast uiteraard vertegenwoordigers van werkgevers en vakbonden, deskundigen en kennisinstellingen (zie slide pag. 8). Ook in de Algemene Mobiliteitsraad zijn de sociale partners evenwichtig vertegenwoordigd (zie slide pag. 9). Daarnaast hebben ook de lokale besturen er een zitje in, alsook vier organisaties uit het mobiliteitsmiddenveld, een vertegenwoordiger van de vier havens en een expert in innovatie. Ook de voorzitter en de ondervoorzitter van beide commissies zijn lid van de algemene raad. Op 25 oktober 2019 zal de Algemene Mobiliteitsraad voor het eerst adviezen bespreken. Dat de nieuwe raad moet zoeken naar een nieuw evenwicht blijkt uit 22 bladzijden amendementen die ingediend zijn bij de teksten van de commissies. De vorige jaren waren er slechts enkele knelpunten per advies. Het blijft de uitdaging om te komen tot unanieme adviezen, wat de voorbije twaalf jaar steeds het geval was.

De Algemene Mobiliteitsraad is eindverantwoordelijke over het proces en het advies. Hij zorgt voor voldoende wisselwerking en afstemming tussen de twee commissies, wat zeker nodig is voor onderwerpen als klimaat en wegbeprijzing. De raad stuurt het secretariaat aan, zorgt voor een evenwichtig werkprogramma en een goede communicatie met de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, voor voldoende kennisopbouw en kennis- en informatiedeling.

Het streven naar unanimiteit blijft centraal staan aangezien dat belangrijk is om te kunnen wegen op het beleid. Ondertussen heeft de nieuwe raad een huishoudelijk reglement, met opdrachten van de algemene raad, de commissies, de commissievoorzitters en vicevoorzitters. In dat reglement wordt de vertrouwelijkheid opgelegd. In de voorbije jaren is dat één of twee keer geschonden, waardoor een regeringstekst door toedoen van één van de leden prematuur in handen van de pers kwam. Gezien het aantal leden, een zeventigtal, is vertrouwelijkheid moeilijk te garanderen. De MORA heeft ook nog een begeleidingscommissie Pendelfonds, overlegt met andere sociaal-economische raden en deelt kennis met de ledenorganisaties.

Op basis van die goede en volledige informatie aan alle leden, werkt de raad naar een advies in consensus. De raad verleent advies over strategische thema's. De invalshoek is maatschappelijk en niet technisch-wetenschappelijk. De raad buigt zich dus niet over lokale projecten of uitvoeringsdetails. Zelfs in complexe projecten geeft de raad eerder een advies over het proces dan over de inhoud. Uiteraard moet het advies voldoende gedetailleerd zijn om impact te hebben. Zoals de decreetgever het gewild heeft, is de MORA transparant in zijn communicatie. De adviezen zijn gericht aan zowel de Vlaamse Regering als het Vlaams Parlement. Zij krijgen het advies vooraleer het een paar dagen later op de website gepubliceerd wordt.

De evolutie van missing links naar complexe projecten (zie slide pag. 14) toont volgens de spreker aan dat het denken van zowel de MORA, het middenveld als de bewindvoerders evolueert doorheen de tijd. Beslissingsprocessen en het maatschappelijk aanvaardbaar maken van bepaalde beslissingen nemen soms vele jaren in beslag. Dat blijkt ook in de evoluties van het Mobiliteitsplan Vlaanderen (zie slide pag. 15), van het wegvignet naar de kilometerheffing (zie slide pag. 16), van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid (zie slide pag. 17). Het zijn voorbeelden van hoe, in een proces van inspraak en consultatie middenveld, administratie en bewindvoerders convergeren naar een gemeenschappelijke visie.

1.2. Mobiliteitsrapport 2019

Frank Van Thillo licht het Mobiliteitsrapport 2019 toe. Het doel is om op basis van een evaluatie van de werking, de actualiteit en ideeën van het middenveld enkele thema's te distilleren die de raad belangrijk acht voor het beleidsdomein Mobiliteit

en Openbare Werken. Het vijfjaarlijkse mobiliteitsrapport valt samen met het einde en het begin van een regeerperiode. Het rapport wordt in juni aan de minister overgemaakt zodat het nieuwe parlement en de regering ermee aan de slag kunnen. Het is ook aan alle partijvoorzitters bezorgd zodat het als inspiratiebron kan dienen voor een regeerakkoord.

Het rapport is opgedeeld in drie grote onderdelen: kerncijfers, algemene trends en focusthema's.

1.2.1. Kerncijfers

Wat de kerncijfers betreft, kaart de raad al twaalf jaar het gebrek aan Vlaamse data aan. De raad heeft niet de mankracht om zelf onderzoek te doen en cijfers te verzamelen. Van de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) en Infrabel krijgt de MORA om commerciële redenen al een aantal jaren geen Vlaamse cijfers. Statistiek Vlaanderen en het Departement Kanselarij en Bestuur nemen wel enkele initiatieven maar alles verloopt heel traag. De raad vindt dit gebrek een steeds groter obstakel om relevante beleidsuitspraken te doen.

1.2.2. Algemene trends

De raad ontwaart negen algemene trends waar het mobiliteitsbeleid van de toekomst moet op worden afgestemd. Vooreerst de toenemende mobiliteitsvraag ten gevolge van de wijzigende demografie met meer vergrijzing en alleenstaanden. Daarnaast heeft de economische groei van de voorbije jaren een onmiddellijke impact gehad op de mobiliteit. Een positieve trend in het economische systeem is de toenemende deelmobiliteit. Het ruimtebeslag blijft evenwel toenemen, wat zal blijven wegen op het mobiliteitsbeleid. Daarnaast blijven zowel het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het Plan Ruimtelijke Ordening uit. Niet alleen bemoeilijkt dat een duurzaam mobiliteitsbeleid, andere beleidsniveaus, België en Europa, schuiven wel plannen naar voren, die mogelijk in tegenspraak zijn met wat Vlaanderen wil.

Een andere trend zijn de eisen van burgerbewegingen voor rechtvaardigheid, zoals de gele hesjes, of voor het klimaat. Ook dat zal een impact hebben in het beleid. Het bestrijden van congestie was bij het begin van de vorige regeerperiode 2014-2019 al een prioriteit. Desondanks zijn de files alleen maar toegenomen. Voorts zijn er de technologische ontwikkelingen die invloed hebben op doorstroming en veiligheid zoals dynamisch verkeersmanagement en intelligente snelheidssturing.

Mobiliteit heeft een negatieve impact op milieu en leefomgeving, maar in toenemende mate ook op het welzijn, onder meer op het werk. De spreker illustreert dat met een grafiek van de UA met de impact van de pendeltijd op stress op het werk (zie slide pag. 25). Een laatste trend is de toenemende e-commerce (zie slide pag. 26).

1.2.3. Focusthema's

Die trends vormen de basis voor zeven focusthema's waarvan de MORA denkt dat ze dringend de aandacht van de regering moeten krijgen. Vooreerst het klimaat, een transversaal beleidsthema dat bij alle oplossingen voor bereikbaarheid in rekening moet worden gebracht. De MORA pleit dan ook voor een integraal lange-termijnbeleid. Net daarom is een mobiliteitsplan voor Vlaanderen zo belangrijk. De verkiezingen hebben aangetoond dat er voor fundamentele oplossingen te weinig draagvlak is. Daarom zijn participatie en draagkracht een ander focusthema.

De vorige regering heeft dan wel enkele stappen gezet naar een nieuw collectief mobiliteitssysteem, maar de MORA vindt dat er dringend nieuwe maatregelen nodig zijn om van basisbereikbaarheid een succes te maken. Voorts is er snel

duidelijkheid nodig over de regie en de taakverdeling onder meer tussen publieke en private sector. Om dat proces in goede banen te leiden, heeft de MORA geopperd om een manager voor Mobility as a Service of MaaS-regulator aan te duiden. Voor bepaalde oplossingen ontbreekt bovendien de financiering. Nadenken over betere bereikbaarheid en vraagafhankelijk vervoer ontslaat de overheid niet van haar verplichting voldoende middelen beschikbaar te stellen aan de openbaarvervoeraanbieders.

Een ander focusthema is betalen voor mobiliteit. De MORA heeft er altijd voor gepleit om mobiliteitskosten ook door te rekenen aan de gebruiker, hoewel hij beseft dat er nog geen draagvlak voor is/was. Werken aan dat draagvlak vergt echter eerst een principiële beslissing van de Vlaamse Regering. De vorige regering was daaraan begonnen en heeft een heleboel studies besteld. De MORA hoopt dat er over de resultaten daarvan in zijn schoot een publiek debat gevoerd wordt.

Het volgende thema is een efficiënter infrastructuurbeleid als bijdrage voor betere bereikbaarheid. Het regeerakkoord bevat daarvoor enkele positieve maatregelen: bijkomende infrastructuur maar ook een betere benutting van de capaciteit van de bestaande infrastructuur, onder meer met intelligente systemen. De MORA heeft zich de voorbije jaren voornamelijk gebogen over het beslissingsproces van de complexe projecten. Hij kijkt uit naar het geïntegreerd investeringsprogramma, dat parlement en middenveld in staat zal stellen om de prioriteiten beter te begrijpen.

De economische groei in Vlaanderen wordt grotendeels gerealiseerd in de economische poorten, die almaar slechter bereikbaar zijn. Ook hier is zowel een betere infrastructuur nodig als een betere benutting van de bestaande capaciteit door spreiding in tijd en over de modi. De systemen die een model shift mogelijk maken zijn deels in handen van de operatoren, maar verdienen overheidssteun. Operationele quick wins zijn onder meer te vinden in het netwerkbeheer, performantere dataplatformen, lange en zwaardere vrachtwagens.

Uit een onderzoek bij zijn leden in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, leert de MORA dat voor het goederen- en zwaarder vervoer nieuwe aandrijfsystemen niet evident zijn (zie slide pag. 32). De meeste geënquêteerde bedrijven gebruikten een of andere overgangstechnologie. Bij de manieren om die het snelst algemener ingang te laten vinden, is naast ondersteuning ook een betere informatie van de ondernemingen nodig. Niet elke technologie is geschikt voor elke activiteit. Ook daar ziet de MORA een rol voor de Vlaamse Regering.

Het laatste thema is de verkeersveiligheid. In juni 2019 evolueerden de cijfers nog goed, sindsdien iets minder. De MORA raadt een stroomlijning aan van de structuren: het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, een Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Dat een Vlaams initiatief inzake verkeersveiligheid uitblijft, maakt dat het federale niveau opnieuw meer initiatiefruimte inneemt. Positief voor de verkeersveiligheid zijn onder meer de trajectcontroles. Het geïntegreerd investeringsprogramma kan onder andere voor dit parlement het instrument bij uitstek zijn om de aanpak van de zwarte punten op te volgen. Tot slot verwijst de spreker de parlementsleden naar de MORA-website (www.mobiliteitsraad.be) voor cijfers en het rapport.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Lode Ceyssens beaamt dat de parlementsleden al enige tijd wachten op het Vlaams Mobiliteitsplan. Het verkeer over de weg groeit fors, onder meer door de 23%-stijging van het vervoer per bestelwagen. Zijn er cijfers over e-commerceleveringen in landelijk gebied? Hij heeft de indruk dat die in rustige woonstraten relatief

gezien meer extra verkeer veroorzaken dan in steden. De modal shift blijft uit. Het regeerakkoord formuleert daarover enkele ambities. Welke modal split acht de spreker noodzakelijk om de mobiliteitsknoop te ontwarren?

In de ministeriële circulaire over het kaderdecreet Basisbereikbaarheid staat dat naast de klankbordgroep ook de vervoersregio kan beslissen om een stakeholder-manager aan te duiden. Volstaat dat voor de MORA? En wordt die mogelijkheid vandaag voldoende benut?

Wat denkt de raad over de gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens? Heeft hij daar nog bijkomende adviezen over? Wat zijn de oorzaken van het stijgende aantal fietsongevallen? Het regeerakkoord zet in op fietsinfrastructuur en dus ook op fietsveiligheid, zowel qua budget als qua extra maatregelen. Heeft de MORA daarover bijkomende voorstellen?

Martine Fournier informeert waarom De Lijn niet vertegenwoordigd is in de commissie Personenmobiliteit.

Els Robeyns leert uit de cijfers dat de meeste verplaatsingen nog steeds met de wagen gebeuren. Het regeerakkoord poneert de ambitie van 40% van de verplaatsingen met duurzame modi. Is dat realistisch? Wat moet er gebeuren om die doelstelling waar te maken? Voorts vraagt ze wat meer concrete informatie over de aanbeveling om alternatieve financieringsbronnen aan te boren voor De Lijn. Ook zij wil de mening kennen van de raad over de gedifferentieerde tarieven voor vrachtvervoer. Tot slot is haar opgevallen dat de toestand van de autosnelwegen verbeterd is maar die van de gewestwegen verslechterd. Heeft de raad daar een verklaring voor?

Bert Maertens weet dat de Vlaamse en lokale overheden bij grote infrastructuurwerken om mobiliteit en verkeersveiligheid te verbeteren, op heel wat barrières stoten. Een ervan zijn burgers die bezwaar aantekenen en de juridische procedures eindeloos rekken. De regering heeft zichzelf tot doel gesteld de procedures te verkorten en te vereenvoudigen en het zwaartepunt ervan bij de overheid te leggen. Hoe kan ze dat volgens de MORA best aanpakken?

3. Antwoorden van de MORA

Daan Schalck herhaalt dat het ontbreekt aan goede cijfers en meetinstrumenten, onder meer om effecten van e-commerce na te gaan. De overheid zou daarover een detailstudie kunnen bestellen, maar dergelijke studies hebben het nadeel van slechts één keer te meten terwijl zogenaamde key performance indicatoren over een langere periode nodig zijn.

De regering poneert inderdaad ambitieuze en concrete doelstellingen voor de modal split van personenvervoer. Voor goederenvervoer wordt dat grotendeels aan de economische knooppunten zelf overgelaten. De enige passage in het regeerakkoord daarover stelt dat de economische knooppunten met de regering een gezamenlijke strategie zullen ontwikkelen aangaande de hinterlandverbindingen.

Frank Van Thillo zegt dat voor goederenvervoer er niet gesproken wordt over modal shift maar over comodaliteit. Operationele quick wins zijn bijvoorbeeld de bundeling van vracht voor scheepvaart. Eigenlijk komt het erop aan voor een marktmodel te zorgen waarin de modal split zichzelf maximaliseert, dus waarbij het in het belang is van de verlader om de meest duurzame modi te kiezen.

Op het vlak van personenvervoer is het regeerakkoord met een modal shift van 40% uiterst ambitieus maar zonder acties en tijdsplanning zegt dat weinig. Goede

voorbeelden voor modal shift zijn steden als Stockholm. Daar is de leefbaarheid van de stad de maat voor het autoverkeer dat er toegestaan wordt.

Daan Schalck herinnert eraan dat de ambities op vlak van verkeersveiligheid en de metingen ervan tot een alertheid geleid hebben, ook bij het beleid, om bij te sturen zo de doelen niet gehaald worden. De oorzaken van het stijgend aantal fietsslachtoffers zijn divers: er wordt bijvoorbeeld meer gefietst; er is de opkomst van de elektrische fiets en de speedpedelec waaraan de infrastructuur niet altijd aangepast is. De oplossing is een combinatie van maatregelen in onder meer regelgeving en infrastructuur. *Frank Van Thillo* zegt dat de MORA bijkomende ongevalanalyse vraagt, ook over fietsongevallen en de infrastructurele defecten die ertoe leiden. Het federale Vias Institute heeft daar echter een monopolie op. De steunpunten Verkeersveiligheid en Goederen- en Personenvervoer zijn opgedoekt. De vorige regering heeft een onderzoeksagenda beloofd maar die is er nooit gekomen.

Daan Schalck zegt dat de decreetgever ervoor gekozen heeft de administratie en De Lijn, een 100%-dochteronderneming van Vlaanderen, niet aan de commissie Personenmobiliteit van de MORA te laten deelnemen om hen niet over zichzelf te laten adviseren. Dat neemt niet weg dat De Lijn uitgenodigd wordt voor vergaderingen waarop haar inbreng nuttig is. Het kan inderdaad vreemd overkomen dat de federale operator NMBS wel vertegenwoordigd is en de eigen Vlaamse operator niet.

Gedifferentieerde tarieven voor vrachtvervoer ligt heel gevoelig in de MORA. Hij kan daar dus geen standpunt over innemen. Ook inzake rekeningrijden is bewezen dat het debat op zich tot voortschrijdende inzichten kan leiden. Daarom pleit hij ervoor het debat gaande te houden. De vrachtwagensector heeft het rekeningrijden aanvaard omdat hij ervan uitging dat elk voertuig uiteindelijk zou moeten betalen. Als dat nu zou stilvallen, zal de sector allicht de hakken in het zand zetten. Ook de MORA heeft dat altijd gezien als een eerste stap. Als rekeningrijden slechts voor een segment geldt, kan het niet mobiliteitssturend werken. Dat staat in een van de adviezen en is de overtuiging die bij de MORA-leden leeft. De komende jaren zal de MORA en ook het parlement zich dus allicht buigen over verdere stappen en het draagvlak daarvoor. De spreker is ervan overtuigd dat in het andere geval de sector zal pleiten voor het terugdraaien van de huidige maatregel.

Op de vraag van Els Robeyns antwoordt hij dat het onderhoud van de primaire wegen laten primeren op dat van de secundaire wegen, een budgettaire keuze is.

Tot slot gaat Daan Schalck in op de opmerking over de juridische procedures bij grote infrastructuurprojecten. Het gehele mobiliteitsdomein, ook wie dicht aanleunt bij de burgerbewegingen, streeft naar goede procedures die niet ellenlang kunnen worden gerekend. Want die procedures gelden voor harde infrastructuurinvesteringen zoals sluizen, maar ook voor fietssnelwegen. Het is wel zaak om het maatschappelijke debat over complexe projecten voldoende tijd en ruimte te geven en best een deel van de procedure te laten zijn. De meest vergevorderde complexe projecten zijn nu halfweg de procedure. Het middenveld hoopt dat een nieuwe regeling voldoende sluitend is opdat op het einde niet nog een of ander geding voor vertraging zal zorgen.

Frank Van Thillo zegt dat het secretariaat van de MORA, hoewel het niet zijn taak is, zoveel mogelijk stakeholdersvergaderingen over die complexe projecten tracht bij te wonen, net om het proces van nabij te volgen. Één van de voorlopige conclusies waar de raad nog moet over debatteren, is dat de complexe projecten te ambtelijk worden aangepakt terwijl de procedures dat niet strikt vereisen. Zo blijft participatie soms beperkt tot het aanvinken hoeveel uitnodigingen verstuurd zijn en communicatie tot het op een website plaatsen van de informatie. De MORA

denkt daarentegen dat het debat over bereikbaarheid, mobiliteit, bijkomende hinder in een bepaalde fase van het project best open gevoerd wordt. Dat geeft ook inspiratie voor het flankerende beleid.

In de adviezen wordt ook gesproken over innovatieve publiek-private samenwerking (pps). Het zou moeten mogelijk zijn, zoals in Nederland gebeurt, om een complex project samen met het flankerende beleid aan de privésector uit te besteden.

De raad denkt een aantal heel constructieve flexibele voorstellen gedaan te hebben inzake basisbereikbaarheid. Zo leek het hem wijs dat een regiostakeholdermanager plaatselijk bekijkt wie in de vervoersregio zitting heeft. Heel wat middenveldorganisaties die Vlaams of provinciaal gestructureerd zijn, hebben problemen om die vervoersregionale aanpak in hun organisatie te organiseren. De MORA blijft achter het idee staan. Het decreet maakt het mogelijk, maar tot nog toe is het nog niet in praktijk gebracht.

In het vorige mobiliteitsrapport heeft de MORA voorspeld dat de budgettaire verdelingen voor onderhoud over autosnelwegen en gewestwegen tot problemen zou leiden. Met een geïntegreerd investeringsplan zou de wetgever dergelijke verschuivingen en hun gevolgen sneller kunnen detecteren.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER
Marino KEULEN,
verslaggevers