



Advies

*Over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken,
Beleidsprioriteiten 2009-2014*



Inhoud

Krachtlijnen van het advies	3
Advies	5
1. Inleiding.....	5
2. Algemene beschouwingen	6
2.1. Inhoud van de Beleidsnota	6
2.2. Structuur en uitwerking	6
2.3. Conformiteit met de richtlijnen van de Vlaamse Regering.....	8
3. Inhoudelijke bespreking	8
3.1. Kwaliteitsvol, volledig (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar vervoeraanbod.	8
3.2. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu	9
3.3. De verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen	10
3.4. Het woon-werkverkeer duurzamer maken	11
3.5. Innovatie in logistieke ketens	13
3.6. Mobiliteit tegen de juiste prijs	14
3.7. Een kwalitatief hoogstaand beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen.....	15
3.8. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen	16
3.9. De bereikbaarheid van de economische poorten.....	17

Krachtlijnen van het advies

De Beleidsnota bevat veel engagementen en ingrediënten om te komen tot een performanter mobiliteitsbeleid. Volgens de MORA geeft de nota hiermee ook een aanzet voor een meer integrale en planmatige aanpak. Onduidelijkheid over de uitgangspunten en de doelstellingen, het ontbreken van een tijdshorizon en een budgettaire onderbouwing van de voorstellen, maakt het evenwel moeilijk om op basis van deze nota de prioriteiten van het beleid voor de legislatuur 2009-2014 duidelijk af te lijnen. De doelstelling om te komen tot een evenwichtig en geïntegreerd pakket van maatregelen komt volgens de MORA nog onvoldoende tot uiting. De doorvertaling van strategische en operationele doelstellingen naar concrete maatregelen moet voor het personenvervoer gebaseerd zijn op comodaliteit ondersteund door een gericht locatiebeleid en het STOP-principe. De MORA zal verheugd zijn als het overleg, zoals door de minister al van bij de aanvang van haar mandaat werd opgestart, op een structurele wijze kan worden verder gezet.

Met het oog op een kwaliteitsvol openbaar vervoerbeleid sluit de Beleidsnota een andere uitvoering van de basismobiliteit niet uit. De MORA pleit in deze voor duidelijk onderbouwde en afgewogen keuzes waarbij ook overleg met de taxisector en de privé-exploitanten noodzakelijk is. Aandacht voor het voor- en natransport en het beter benutten van de complementariteit van de verschillende modi, met een actieve rol van De Lijn in de afstemming tussen de modi, alsook de uitbouw van een sturend parkeerbeleid zijn voor de MORA eveneens noodzakelijk voor een performanter openbaar vervoerbeleid.

De Beleidsnota spreekt zich niet uit over de plannen om de milieuproblematiek aan te pakken. Toch pleit de MORA ervoor om de milieu-uitdagingen en -inspanningen concreet op te nemen en te integreren in de Beleidsnota om te komen tot een gedeelde verantwoordelijkheid van de ministers bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken en Milieu.

Wat de verkeersveiligheid betreft vindt de MORA het positief dat de minister zich engageert om de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en van Pact 2020 te halen. Deze doelstellingen zullen echter alleen met voldoende middelen en gerichte maatregelen kunnen worden bereikt en vereisen een set van beleidsondersteunende prestatie-indicatoren.

De Beleidsnota mist een overkoepelende visie en concrete engagementen inzake woon-werkverkeer. Een grotere inzet van mobiliteitsbeheersing en mobiliteitsmanagement, waarbij ook De Lijn bijkomende inspanningen zal moeten leveren, is volgens de MORA noodzakelijk.

Logistiek moet ontwikkeld worden met duurzaamheid als uitgangspunt. Efficiëntie en comodaliteit zijn hierbij de na te streven principes. De MORA dringt aan op de afstemming met de beleidsdomeinen economie, werk en innovatie. De focus mag niet enkel liggen op het aantrekken van nieuwe logistiek. Het betrekken van de stakeholders bij het uitwerken van deze onderzoeks- en innovatieve projecten kan volgens de MORA de beleidsrelevantie en de efficiëntie van de projecten verzekeren.

Prijsinstrumenten kunnen sturend werken binnen het mobiliteitsbeleid. Eerder dan een bepaald systeem voorop te stellen, pleit de MORA om in het personenvervoer vooraf goed de doelstellingen van de hervorming van de autofiscaliteit te formuleren om vervolgens na te gaan welke vorm van autofiscaliteit het best aan deze doelstellingen tegemoet komt.

Voor het goederenvervoer heeft de MORA een draagvlak kunnen vaststellen voor een kilometerheffing. In het personenvervoer ziet de MORA momenteel echter nog geen draagvlak. In afwachting van een grondige hervorming van de autofiscaliteit is het positief dat nu reeds gestart wordt met een variabilisering van de verkeersbelasting op basis van milieuprestaties van het voertuig.

Ook de MORA heeft reeds uitdrukkelijk gepleit voor een nieuw beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen, ondersteund door een sociaal-economische evaluatie. De overleg- en toetsingsrol van het middenveld werd nog niet verder geconcretiseerd in de Beleidsnota. De MORA engageert zich om hierover voorstellen uit te werken.

Bij de uitwerking van een infrastructuurbeleid is het belangrijk dat duidelijke en onderbouwde keuzes worden gemaakt over de verschillende modi heen. De uitwerking van een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor kan hiertoe een bijdrage leveren.

De MORA kan zich vinden in de idee van een Vlaamse spoorvisie. Ondermeer door overleg met de Federale overheid moet, zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer, gewogen worden op het beslissingsproces van de NMBS-Groep.

Om de bereikbaarheid van onze economische poorten te verzekeren moet het beleid inzetten op comodaliteit. In de Beleidsnota ligt de nadruk eerder op multimodaliteit en modal shift. Deze benadering mag de doelstelling om te komen tot een integrale visie niet uitsluiten. Bundelen en clusteren zijn ook voor de MORA opportuniteiten om te komen tot een concentratie en verhoogde efficiëntie van de logistieke knooppunten in Vlaanderen.

Advies

1. Inleiding

Volgens het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) behoort het tot de opdrachten van de Mobiliteitsraad om reflecties te leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende Beleidsnota's over mobiliteit. De MORA heeft dan ook op 2 december 2009 advies uitgebracht over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014.

Het is de eerste maal dat de MORA bij de aanvang van een nieuwe legislatuur een advies geeft op de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken had zich bij de overhandiging van het Mobiliteitsrapport 2009 geëngageerd om op een constructieve manier samen te werken met haar Strategische Adviesraad (SAR) bij de voorbereiding van dit advies.

De goede communicatie tussen MORA en de minister heeft er toe geleid dat de MORA over voldoende tijd beschikte om de Beleidsnota vanuit verschillende invalshoeken te kunnen bespreken. Op deze wijze werden accenten vanuit de Bijzondere MORA-commissie Goederenvervoer en de Bijzondere MORA-commissie Personenvervoer meegenomen in het advies.

In een open en constructief gesprek heeft de minister op 17 november 2009 toelichting en duiding verstrekt bij de vragen die bij de MORA-leden waren gerezen bij de voorbereiding van het advies. Deze openheid wordt door de MORA-leden zeer geapprecieerd en de elementen uit deze bijeenkomst werden dan ook mee in het advies opgenomen. De MORA hoopt dat dit overleg op een structurele en constructieve wijze kan aangehouden worden bij de verdere totstandkoming van het beleid.

De Mobiliteitsraad houdt vast aan het standpunt dat adviezen een strategische meerwaarde bevatten indien ze in consensus worden uitgebracht. Dit vraagt uiteraard de nodige tijd. De MORA bedankt in deze de minister en de voorzitter van de Commissie Mobiliteit en Openbare werken in het Vlaams Parlement die voor de complexiteit van het adviesproces en de hiervoor benodigde tijd begrip hebben opgebracht.

De MORA toetste de Beleidsnota aan de aanbevelingen die hij op basis van het Mobiliteitsrapport aan de Vlaamse Regering heeft overgemaakt. Door de ondertekening van de Vlaamse regering, het quasi volledige Vlaamse middenveld en de Vlaamse administratie, werd PACT 2020 als formele concretisering van het VIA-proces, ook een belangrijk toetsingskader voor de Beleidsnota. De doelstellingen van PACT 2020 (in het bijzonder



doelstellingen 6 "logistiek en infrastructuur" en 16 "Mobiliteit") en de resultaten uit de besprekingen van Vlaanderen In Actie (VIA) werden dan ook prominent meegenomen in de beschouwingen van dit advies. Hierbij werd bewust rekening gehouden met het gewijzigde klimaat ten gevolge van de wereldwijde financiële crisis.

2. Algemene beschouwingen

2.1. Inhoud van de Beleidsnota

De MORA stelt met genoeg vast dat in de Beleidsnota veel engagementen en voorstellen zijn opgenomen die de ingrediënten vormen voor een performanter infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Er worden verschillende engagementen genomen om beleid in uitvoering verder te zetten zoals ondermeer blijkt uit het verkeersveiligheidsbeleid.

2.2. Structuur en uitwerking

De MORA was enigszins verward door de schikking van uitgangspunten en doelstellingen. Door deze structuur geeft de Beleidsnota een complexe indruk en is het moeilijk om de visie en de prioriteiten van het beleid duidelijk af te lijnen. Het gesprek tussen minister en MORA was hier echter verhelderend.

De Beleidsnota vertrekt vanuit de 5 beleidsdoelstellingen zoals verankerd in het Decreet Mobiliteitsbeleid. De uitgangspunten efficiëntie, integraliteit en comodaliteit worden naar voor geschoven bij de uitvoering van het beleid.

De 5 doelstellingen van het Decreet Mobiliteitsbeleid vertrekken wat betreft personenvervoer vanuit de mens en zijn/haar beweegredenen en mogelijkheden om de mobiliteitsbehoeften in te vullen. De MORA betreurt dat in de beleidsnota de invalshoek van de mens met zijn/haar behoeften, bekommernissen en gebreken slechts sporadisch wordt belicht. Dit belet niet dat bij de verdere uitwerking van het beleid, naast het voorzien in een toereikend mobiliteitsaanbod, ook ingezet wordt op het beheersen van de mobiliteitsvraag.

Het Vlaams mobiliteitsbeleid heeft dringend nood aan een meer integrale planmatige aanpak waarbij maatregelen op elkaar afgestemd zijn en rekening houden met een draagvlak bij alle actoren. Volgens de MORA zijn dit belangrijke bouwstenen van het mobiliteitsbeleid en in die zin onderschrijft de Raad de doelstellingen en uitgangspunten van de Beleidsnota.

Om invulling te geven aan deze integrale aanpak adviseert de MORA om deze uitgangspunten en de strategische doelstellingen rond Mobiliteit uit het Pact 2020 via het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen als overkoepelend beleidskader op te nemen. Dit betekent dat vanuit de 5 doelstellingen van duurzame mobiliteit zoals verankerd in het Mobiliteitsdecreet en met de doelstellingen van Pact2020 voor ogen duidelijk de krijtlijnen worden uitgezet voor een performant verkeers- en vervoerssysteem.

Om dit te bekomen is het voor de MORA belangrijk te investeren in het voorbereidend planningsproces. Tijdige betrokkenheid van het middenveld en horizontale afstemming met andere beleidsdomeinen en beleidsniveauoverschrijdende verticale afstemming over de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn daarbij onontbeerlijk, zoals ook gesteld werd in het MORA-advies over scenario's Mobiliteitsplan Vlaanderen en het advies over het Decreet Mobiliteitsbeleid.

De Beleidsnota streeft naar een evenwichtig pakket van maatregelen, maar de MORA vindt dat dit nog onvoldoende tot uiting komt bij de uitwerking ervan. Sommige operationele doelstellingen worden zeer concreet uitgewerkt naar maatregelen, op andere punten blijft de nota dan weer heel vaag en ontbreekt een doorvertaling van de uitgangspunten naar concretere engagementen. Volgens de MORA kan dit mede verholpen worden door bij het personenvervoer comodaliteit ondersteund door een gericht locatiebeleid en het STOP-principe als hoeksteen voor een Vlaams mobiliteitsbeleid toe te passen en door te vertalen in de strategische en operationele doelstellingen, zoals ook in het Vlaams Regeerakkoord werd opgenomen.

De Beleidsnota is onderverdeeld in twee afzonderlijke luiken: een infrastructuurlijk en een mobiliteitsluik. Dit onderscheid spoort volgens de MORA niet met het uitgangspunt van de integraliteit. Mobiliteit en infrastructuur zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden en binnen het kader van een duurzaam en efficiënt mobiliteitsbeleid is het aangewezen om infrastructuur (de hardware) en mobiliteit (de software) op een geïntegreerde manier te benaderen. De minister wijst er echter op dat de verdere concretisering in de Beleidsbrieven zal gebeuren.

De MORA vindt het goed dat locatiebeleid meermaals in de Beleidsnota wordt aangeduid in verband met logistiek, maar betreurt dat dit niet zo is voor personenvervoer. Meer algemeen kan gesteld worden dat aan de afstemming van mobiliteitsinvesteringen met ruimtelijke ontwikkelingen en milieu-uitdagingen onvoldoende aandacht wordt besteed.

De MORA wijst er op dat de relevante MORA-adviezen zoals ondermeer het advies over het Mobiliteitsdecreet, kilometerheffing of het opzetten van een proefproject met langere en zwaardere vrachtwagens, niet zijn doorgestroomd naar de Beleidsnota. Een transparant en



efficiënt mobiliteitsbeleid geeft ook aan hoe, waar en in welke mate rekening werd gehouden met de adviezen uit het maatschappelijk middenveld.

2.3. Conformiteit met de richtlijnen van de Vlaamse Regering

Cijfermatige en budgettaire onderbouwing van het beleid is voor de MORA één van de cruciale elementen voor de uitbouw van een goed mobiliteitsbeleid. Ook is er nood aan een duidelijke tijdshorizon voor de meeste van de voorgestelde projecten. De MORA verwijst hierbij naar de afspraken van de Vlaamse Regering om de doelstellingen van het vooropgestelde beleid SMART te formuleren. De MORA stelt vast dat dit in de Beleidsnota niet steeds het geval is.

Naast de intentie dat zal worden meegewerkt aan de monitoring van het Vlaamse Regeerakkoord en VIA, stelt de Beleidsnota weinig initiatieven voor om het monitorconcept concreter uit te werken en vorm te geven. Bij de opmaak van zijn Mobiliteitsrapport heeft de MORA vastgesteld dat er een duidelijk gebrek is aan relevante gegevens voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De beleidsnota mocht op het vlak van monitoring ambitieuzer zijn.

De MORA stelt vast dat de link met het Europees beleid duidelijker kon worden gelegd. Bij de regelgevingsagenda is het Europese kader niet meegenomen. Een proactief mobiliteitsbeleid anticipeert op Europese initiatieven die in de pijplijn zitten. Een voorbeeld is het nieuwe Europese Witboek dat momenteel wordt voorbereid en dat op termijn de basis zal vormen voor het Europees transportbeleid.

3. Inhoudelijke bespreking

3.1. Kwaliteitsvol, volledig (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar vervoeraanbod.

In navolging van het regeerakkoord dient de VVM - De Lijn tot een hogere kostendekkingsgraad te komen zonder in te boeten op comfort en kwaliteit van de dienstverlening. In de Beleidsnota worden voor VVM - De Lijn echter geen concrete besparingen opgenomen, maar wordt van het management van De Lijn verwacht besparingen door te voeren door efficiëntieverhogende maatregelen. Volgens de MORA zal het een erg moeilijke evenwichtsoefening zijn om binnen de vooropgestelde vereisten deze besparingen te realiseren.

De minister sluit een andere uitvoering van het principe van basismobiliteit niet uit. De MORA is wel van oordeel dat de uitgangspunten van basismobiliteit behouden moeten blijven, maar verwelkomt de mogelijkheid tot evaluatie van de invulling ervan. De MORA pleit daarbij voor 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.

Ook de rol van VVM – De Lijn als vervoersmanager kan volgens de minister van Mobiliteit en Openbare Werken herbekeken worden. De MORA pleit ervoor dat VVM - De Lijn in een overlegmodel maximaal inzet op het afstemmen van de verschillende modi en dat de provinciale aanspreekpunten efficiënt worden ingezet om op een proactieve wijze mobiliteitsmanagement aan te bieden aan bedrijven of groepen van bedrijven. Een evaluatie moet aangeven hoe dit dient te gebeuren.

De MORA wil er ook op wijzen dat bij personenvervoer, en zeker bij collectief vervoer, voor- en natransport een erg belangrijk facet is. De complementariteit van de verschillende modi en vervoersaanbieders moet ook in deze optimaal worden benut. De MORA onderschrijft de beleidsvisie van de minister dat de stations een essentiële rol spelen binnen de vervoersketen en verder moeten uitgebouwd worden als duurzame knooppunten tussen de diverse vervoersmodi. De mogelijkheden van de taxisector, het bijzonder geregeld vervoer en fietsdelen worden in deze totnogtoe onderbenut. Parkeerbeleid en voorstedelijk openbaar vervoer kunnen eveneens een belangrijke sturende impact hebben op het bovenlokale verkeer als invulling van comodaliteit. De MORA pleit om op Vlaams niveau hiervoor ook aandacht te besteden.

3.2. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu

Het verkeer in Vlaanderen draagt in belangrijke mate bij tot vervuulende emissies, broeikasgasemissies en geluidshinder. Vlaanderen staat bijgevolg voor belangrijke uitdagingen wat betreft het reduceren van schadelijke stoffen en broeikasgassen door het verkeer. MIRA-S en de Beleidsnota leefmilieu stellen dan ook duidelijke verwachtingen naar het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. De minister heeft er in de Beleidsnota mobiliteit en openbare werken voor gekozen om zich niet uit te spreken over het klimaatbeleidsplan, NEC-plan en Fijnstofplan en de uitdagingen ervan voor verkeer. De minister geeft aan dat dit de verantwoordelijkheid is voor de minister van leefmilieu, maar dat verkeer niettemin een bijdrage moet leveren.



De MORA pleit er daarentegen voor om de milieu-uitdagingen en -inspanningen concreet op te nemen en te integreren in de Beleidsnota en door te vertalen naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zo denkt de MORA te komen tot een collectieve verantwoordelijkheid en kan op een efficiënte manier invulling gegeven worden aan de vijf doelstellingen van duurzame mobiliteit.

De komende jaren zal Vlaanderen zich verder ontwikkelen als logistieke regio en zal ook de mobiliteitsvraag in het personenvervoer verder groeien. Om deze ontwikkelingen in overeenstemming te brengen met de milieudoelstellingen van Pact 2020 is een transitie en trendbreuk vereist. De maatregelen in de Beleidsnota mobiliteit en openbare werken zullen volgens de MORA wellicht onvoldoende zijn om de doelstellingen van Pact 2020 te halen.

In een dichtbevolkte regio in Vlaanderen zijn extra inspanningen bovenop het Europese milieubeleid noodzakelijk om de Europese doelstellingen inzake omgevingskwaliteit, zeker in stedelijke gebieden, te kunnen halen. Mobiliteit, verkeer en vervoer moeten efficiënter in alle mogelijke betekenissen. Zo zal ingezet moeten worden op ondermeer een hogere beladingsgraad, minder congestie, milieuvriendelijker voertuigen, verplaatsingen of kilometers verminderen.

De Beleidsnota stelt weliswaar een Masterplan Groen Vervoer voorop samen met een verkeersbelasting op basis van milieuprestaties van het voertuig en een kilometerheffing. Bij de concrete uitwerking van het Masterplan Groen Vervoer vraagt de MORA een integrale benadering inzake verkeer en milieu. Voor goederen- en personenvervoer moet vanuit een lange termijnvisie een pakket maatregelen worden uitgewerkt om alle modi te verschonen, zowel bij publieke als private vloten. Ook andere dan vervoerstechnische maatregelen moeten meegenomen worden. De MORA pleit daarbij voor wetenschappelijke onderbouwing en voldoende middelen.

3.3. De verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen

De MORA vindt het positief dat de minister verkeersveiligheid een belangrijke plaats geeft en zich engageert om de doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen tegen 2015 en Pact 2020 tegen 2020 te halen. De MORA schaart zich ook achter de keuze om het Verkeersveiligheidsplan als basis voor het beleid te nemen.

Uit het overleg met de minister begrijpt de MORA dat het beleid kiest voor een heroriëntering van middelen voor verkeersveiligheid waarbij versnipperde initiatieven meer gestroomlijnd zullen worden. Daarbij zal gekozen worden voor specifieke doelgroepen zoals de groeiende

groep van senioren. De beleidsmaatregelen moeten afgestemd zijn op de doelstellingen, trends en evoluties in het verkeer. Dit toont meteen ook het belang aan van monitoring.

De MORA stelt vast dat de verkeersveiligheidscijfers nog steeds een positieve tendens vertonen. De doelstellingen voor 2015 en 2020 blijven dus haalbaar, maar waakzaamheid blijft geboden. De MORA onderschrijft de beleidsintentie om sneller over betere verkeersveiligheidsdata en ongevallenanalyse te beschikken en daarbij te zoeken naar afstemming tussen verschillende actoren. De MORA verwacht echter dat daarbij ook afspraken gemaakt worden over beleidsondersteunende prestatie-indicatoren. Een set van beleidsondersteunende prestatie-indicatoren zijn noodzakelijk om de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen te kunnen opvolgen en indien nodig tijdig en gericht bij te sturen. De MORA verwijst daarbij naar zijn advies Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de aanbevelingen in zijn Mobiliteitsrapport 2009.

Wat betreft de aanpak Gevaarlijke punten en Doortochten verwacht de MORA dat de geactualiseerde lijst van projecten een transparant beleidsdocument wordt zodat alle betrokkenen inzicht krijgen in de voortgang van het beleid.

De MORA vindt het positief dat de minister initiatief neemt om educatie en handhaving te verbeteren. Voor de raad zijn deze aspecten, naast infrastructurele maatregelen, cruciaal in het verkeersveiligheidsbeleid.

3.4. Het woon-werkverkeer duurzamer maken

Woon-werkverkeer is voor de MORA, gezien zijn samenstelling, een prioritair aandachtspunt. Tijdens het overleg met de MORA geeft de minister aan dat woon-werkverkeer en het halen van de doelstellingen van Pact 2020 ook voor haar een prioriteit is. In de vorige legislatuur kon het beleid gevolgd worden aan de hand van het Pendelplan. De MORA pleit er voor om jaarlijks rapportering te voorzien van maatregelen en de effecten ervan inzake woon-werkverkeer.

In de Beleidsnota worden maatregelen opgenomen voor een verduurzaming van het woon-werkverkeer. De minister kiest hierbij voor een horizontale implementatie, waardoor de maatregelen verspreid zijn terug te vinden in de verschillende onderdelen van de Beleidsnota. Zo vinden we het stimuleren en ondersteunen van carpoolen, autodelen en bedrijfsvervoersplannen terug onder de rubriek "het openbaar vervoer verder uitbouwen". De MORA onderstreept het mogelijke belang van deze elementen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Hierdoor kan de minister ondernemingen en werknemers beter informeren en sensibiliseren over duurzame mobiliteit en de nodige middelen aanreiken om huidige of

toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. De MORA begrijpt dat niet alle aspecten van het beleid inzake woon-werkverkeer kunnen worden opgenomen in de Beleidsnota, maar de raad mist een overkoepelende visie alsook concrete engagementen om de doelstelling van Pact 2020 te kunnen halen. Inzake woon-werkverkeer wordt volgens de MORA bovendien onvoldoende ingezet op mobiliteitsbeheersing en mobiliteitsmanagement en moet meer afgestemd worden met de andere overheden.

De MORA stelt vast dat de middelen voor innovatieve projecten wat betreft woon-werkverkeer worden afgebouwd en dat nog onderzocht wordt hoe het Pendelfonds verder kan worden gezet. De MORA wijst er daarbij op dat de begeleidingscommissie van het pendelfonds al een evaluatie heeft gemaakt en pleit voor het verder zetten van het Pendelfonds om de verduurzaming van woon-werk verkeer te ondersteunen.

In het Regeerakkoord staat als prioritaire opdracht voor het openbaar vervoer het aanbieden van een echt alternatief tegen aanvaardbare kosten voor het woon-werkverkeer en schoolverplaatsingen. Met het oog op het halen van de doelstelling van Pact 2020 om 40% van het woon-werkverkeer met alternatieve modi te realiseren zal dit ook van VVM - De Lijn bijkomende inspanningen vereisen. In het nieuw beheerscontract voor VVM - De Lijn moet volgens de MORA woon-werkverkeer bijgevolg als prioriteit worden opgenomen. VVM - De Lijn heeft immers een belangrijke rol te spelen in het Vlaams personenvervoer. De MORA zal aanbevelingen formuleren die als aandachtspunten bij de opmaak van het beheerscontract kunnen meegenomen worden.

De MORA is het met de minister eens dat een vlotte doorstroming een belangrijk aspect is om de kwaliteit en efficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen. De MORA vindt eveneens dat het huidige programma rond doorstroming geëvalueerd moet worden, maar dit mag niet beletten dat verder investeren in een betere doorstroming, zeker op plaatsen die congestiegevoelig zijn, een prioriteit blijft.

Zoals reeds aangegeven in het Mobiliteitsrapport 2009 pleit de MORA inzake woon-werkverkeer voor een gebiedsgerichte aanpak. De knelpuntlocaties en structurele files zijn bekend. Een beleidsmatige focus op de grote tewerkstellingspolen en in het bijzonder Antwerpen en Brussel, is bijgevolg zinvol. Een integrale en gebiedsgerichte benadering voor deze gebieden kan de efficiëntie van het beleid verhogen.

3.5. Innovatie in logistieke ketens

De Beleidsnota, Vlaanderen in Actie (VIA) en het Pact 2020 streven ernaar om logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde aan te trekken. Het faciliteren van het transport is uitgebreid opgenomen in de Beleidsnota. De andere facetten van logistiek worden echter veel minder belicht. VIA benadrukt dat de logistieke activiteiten een maximum aan toegevoegde waarde moeten creëren door in te spelen op de industriële bedrijvigheid en te zorgen voor bijkomende tewerkstelling, ook ICT en innovatie zijn belangrijke ondersteunde factoren. Deze elementen vallen uiteraard ten dele buiten het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De MORA dringt er dan ook op aan af te stemmen met de beleidsdomeinen economie, werk en innovatie om alle facetten van de logistieke ontwikkelingen op de meest efficiënte wijze uit te werken.

Vanuit mobiliteitsoogpunt dringt de MORA aan om ook de logistiek te ontwikkelen met duurzaamheid als uitgangspunt. Efficiëntie en comodaliteit zijn na te streven principes, toegevoegde waarde en tewerkstelling binnen de logistieke sector blijven essentieel. De MORA vindt dat de focus sterk ligt op het aantrekken van nieuwe logistiek. In de Beleidsnota ontbreekt hoe het beleid zal omgaan met bestaande logistiek en de daaraan gekoppelde goederenstromen. Hoe de trendbreuk naar de projecten met hoge toegevoegde waarde wordt gerealiseerd, wordt niet verduidelijkt.

De minister voorziet als één van haar actiepunten om de logistieke ketens te versterken, het opstarten van een proefproject met lange en zware vrachtwagens. De MORA is voorstander van het opzetten van een proefproject met LZV's mits voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden¹. Meer in het bijzonder vraagt de MORA een onafhankelijke validering van het proefproject en duidelijkheid over de bestuurlijke context. Op korte en middellange termijn wil de MORA dat het proefproject kennis oplevert die resulteert in een innovatief, meer efficiënt mobiliteitsbeleid. Hoewel de Beleidsnota niet verder ingaat op zijn advies over het opzetten van dit beperkt proefproject heeft de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de MORA aangegeven dat ze rekening houdt met dit advies.

De Beleidsnota hecht veel belang aan onderzoek en innovatie om Vlaanderen uit te bouwen als logistieke draaischijf. Het betrekken van de stakeholders bij het uitwerken van deze onderzoeks- en innovatieve projecten kan volgens de MORA de beleidsrelevantie en de efficiëntie van de projecten verzekeren.

¹ MORA, 2009, Advies over het opzetten van een proefproject met langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's), 30 maart 2009

Om het beleid te ondersteunen bestaan over de beleidsdomeinen heen verschillende steunpunten, innovatieprojecten en competentiepolen. De MORA volgt de minister dat er dringend afstemming en transparantie nodig is tussen al deze verschillende instanties en initiatieven. Het coördineren van deze initiatieven moet er voor de MORA toe leiden dat de maatschappelijke en economische relevantie van deze initiatieven transparant blijft.

3.6. Mobiliteit tegen de juiste prijs

De MORA volgt de minister dat het inzetten van prijsinstrumenten mobiliteitssturend kan werken. De keuze van het juiste prijsinstrument is echter cruciaal. In juni 2007 heeft de SERV in het Vlaams Parlement gevraagd om in het beleidsproces een maatschappelijk gedragen eindbeeld te bepalen dat het gewenste resultaat van de hervorming van de verkeersgerelateerde belastingen moet aangeven. Er moet duidelijk bepaald worden welke doelstellingen bereikt moeten worden alvorens concrete instrumenten te selecteren om deze doelstellingen te bereiken. Een grondig maatschappelijk debat is nodig om te komen tot de juiste prijsinstrumenten. Afhankelijk van het gewenste eindbeeld zal een slimme kilometerheffing een mogelijk instrument kunnen zijn.

Wat betreft het goederenvervoer heeft de MORA de voorbije jaren na intens debat draagvlak kunnen vinden voor een kilometerheffing voor goederenvervoer over de weg. De MORA heeft in zijn advies wel duidelijk enkele randvoorwaarden geformuleerd.² De MORA betreurt echter dat in de Beleidsnota met deze randvoorwaarden geen rekening werd gehouden. De doelstellingen geformuleerd in de Beleidsnota zullen wellicht niet bereikt kunnen worden binnen de randvoorwaarden geformuleerd door de MORA.

Bovendien staan in de Beleidsnota ook een aantal aspecten nog niet vermeld zoals de besteding van de eventuele meerinkomsten en het wegnemen onderhevig aan de kilometerheffing. Gezien het belang van een maatschappelijk draagvlak kan de keuze voor deze aspecten best afgetoetst worden in de MORA.

Wat betreft het personenvervoer ziet de MORA momenteel nog geen draagvlak voor een kilometerheffing. In tegenstelling tot goederenvervoer, dat sterk economisch gedreven is, zijn sociale randvoorwaarden voor een kilometerheffing van cruciaal belang in het personenvervoer. Om tot een draagvlak te komen zullen voldoende duidelijkheid en garanties moeten gegeven worden wat betreft de sociale dimensie. De MORA stelt vast dat in het regeerakkoord en de beleidsnota het uitvoeren van een proefproject is opgenomen om te onderzoeken onder welke voorwaarden een kilometerheffing voor personenwagens kan

² MORA, 2009, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009

ingevoerd worden. De MORA vraagt dan ook expliciet om betrokken te worden bij het uitwerken ervan, omdat de resultaten van het proefproject mogelijk kunnen bijdragen tot het noodzakelijk draagvlak.

Eerder dan een bepaald systeem voorop te stellen, pleit de MORA overigens om in het personenvervoer vooraf goed de doelstellingen van de hervorming van de autofiscaliteit te formuleren om vervolgens na te gaan welke vorm van autofiscaliteit het best aan deze doelstellingen tegemoet komt.

In afwachting van een grondige hervorming van de autofiscaliteit vindt de MORA het alvast positief dan nu reeds gestart wordt met een variabelisering van de verkeersbelasting op basis van milieuprestaties van het voertuig.

3.7. Een kwalitatief hoogstaand beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen

De Beleidsnota erkent het belang en de noodzaak van een performanter beleidsproces. Vooral de lange doorlooptijd van grote infrastructuurprojecten wordt als pijnpunt in de Beleidsnota erkend. Er worden concrete initiatieven voorgesteld om het beleidsproces te versnellen en de intentie is opgenomen om de investeringen in het mobiliteitsbeleid maatschappelijk-economisch te onderbouwen.

Ook de MORA heeft reeds uitdrukkelijk gepleit voor een nieuw beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen, ondersteund door een sociaal-economische evaluatie. Maar een performant mobiliteitsbeleid is meer dan het versnellen van de regelgevende procedures. De kwaliteit van het beleidsproces zélf en het draagvlak zijn eveneens cruciaal. Een goede voorbereiding met voldoende maatschappelijk-economische onderbouwing, ruimte voor overleg met de stakeholders, aftoetsing en communicatie is eveneens essentieel om te komen tot een performant en kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid. Daarbij moet niet alleen de kwaliteit van de planning en de voorbereiding gegarandeerd worden, maar ook de uitvoering ervan. Het verbeteren van de kwaliteit van het beleidsproces zal de snelheid van het proces verbeteren en het mobiliteitsbeleid als geheel performanter maken. De overleg- en toetsingsrol van het middenveld is nog niet verder geconcretiseerd in de Beleidsnota. De MORA engageert zich om hierover voorstellen uit te werken.

De MORA onderkent ook ten volle het uitgangspunt van de minister voor een nieuw beleidsproces via een integrale benadering van het investeringsbeleid ten aanzien van de infrastructuur. Het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als overkoepelend beleidsplan en als



toetsingskader voor een lange termijnvisie, moet deze rol kunnen opnemen en het voor de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement mogelijk maken om :

- Geobjectiveerde en onderbouwde keuzes te maken over de in te zetten instrumenten: softwaremaatregelen (beheersmaatregelen) of hardwaremaatregelen (infrastructuur) of de combinatie van beiden.
- Over de vervoersmodi heen transparante keuzes te maken over welke infrastructuurinvesteringen t.a.v. de verschillende transportnetwerken noodzakelijk zijn en hoe deze op elkaar af te stemmen. Hoe kunnen bijvoorbeeld de verschillende netwerken op elkaar worden aangesloten. Hierbij moeten naast economische criteria zoals kostenefficiëntie ook maatschappelijke, ecologische en ruimtelijke factoren in de afweging worden betrokken. De beslissing om in elke provincie een tram- of lightrailproject op te zetten zoals bijv. nu wordt voorgesteld in de Beleidsnota, zou in dat kader gebaseerd moeten zijn op een grondige onderbouwing en afweging (bijv. potentieelberekening).
- Duidelijk af te lijnen hoe de keuzes tot stand komen, waar de keuzes gemaakt worden, hoe de keuzes gecommuniceerd en geëvalueerd of gemonitord worden.
- De randvoorwaarden vanuit de verschillende beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening en mobiliteit te integreren.

De MORA vraagt daarnaast om meer duidelijkheid te verschaffen over:

- de financiering van infrastructuurprojecten. Bijvoorbeeld financiering van de aangekondigde PPS – projecten.
- De manier waarop het maatschappelijk middenveld en het Vlaams Parlement worden betrokken in het proces.

3.8. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen

De Beleidsnota onderschrijft de algemene doelstelling uit de aanbeveling van de MORA en van PACT 2020 om de missing links in het brede transportnetwerk weg te werken. De focus wordt hierbij gelegd op investeringen in capaciteitsuitbreiding en het wegwerken van missing links in de infrastructuurnetwerken, alsook op het onderhoud van deze netwerken en het intensifiëren van dynamisch verkeersmanagement. Zoals toegelicht door de minister zullen de engagementen die werden genomen in uitvoering van reeds beslist beleid, zoals de realisatie van het Masterplan Antwerpen, worden verder gezet. De engagementen die in de Beleidsnota zijn opgenomen gaan echter duidelijk minder ver dan de verwachtingen voor noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen zoals geformuleerd in de aanbeveling van de MORA.



In Beleidsnota kunnen voor het wegennet de realisatie van 6 missing links via PPS en van het noordelijke deel van de Brusselse Ring als speerpunten worden afgeleid. De MORA stelt in zijn aanbeveling voor om 2/3^{de} van de missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen effectief te realiseren tegen 2014. De MORA betreurt dat dit engagement niet is overgenomen.

De MORA sluit zich aan bij het uitgangspunt van de Beleidsnota dat een kwalitatief hoogstaand infrastructuurnetwerk noodzakelijk is om een duurzame mobiliteit en logistiek te kunnen realiseren. Voor de concrete beleidskeuzes op het vlak van infrastructuurinvesteringen verwijst de minister naar de beleidsbrieven en de fysieke infrastructuurprogramma's. Daardoor is het vooralsnog moeilijk om uit te maken welke infrastructuurinvesteringen en missing links al dan niet effectief zullen worden gerealiseerd in deze legislatuur.

De Beleidsnota heeft het gehele Vlaamse Gewest als scope. Deze zal voor alle infrastructuurinvesteringen hoe dan ook gebiedsgericht moeten uitgewerkt worden. Bij de uitwerking ervan is het belangrijk dat duidelijke en onderbouwde keuzes worden gemaakt over de verschillende modi heen. De uitwerking van een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor kan hiertoe een bijdrage leveren.

De MORA ondersteunt in deze het uitgangspunt van de minister m.b.t. de complementariteit van de verschillende modi en het belang van het openbaar vervoer. In de Beleidsnota is in dit verband de intentie ingeschreven om naast de initiatieven ten aanzien van de VVM - De Lijn, het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-Groep zo goed mogelijk te laten afstemmen op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen en om mee te kunnen bepalen welke uitbreidingen van het spoornet prioriteit moeten krijgen. De idee van een Vlaamse spoorstrategie als concrete invulling van het streven naar complementariteit tussen de verschillende modi in het Vlaams mobiliteitsbeleid kan dan ook worden toegejuicht.

Hierbij moet het de bedoeling zijn om te wegen op de beslissingsprocessen van de NMBS-Groep, zowel voor de infrastructuurprojecten die nodig zijn voor de verdere ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer als voor het reizigersvervoersaanbod. Gezien de huidige bevoegdheidsverdeling inzake spoorvervoer zal in overleg met de federale overheid afgesproken moeten worden hoe deze Vlaamse Spoorvisie kan geïmplementeerd worden.

3.9. De bereikbaarheid van de economische poorten

Alle prognoses voorspellen een sterke groei van het verkeer; daardoor komt de bereikbaarheid van de economische poorten in het gedrang. Om deze bereikbaarheid te verzekeren moet het beleid voor de MORA inzetten op comodaliteit. Comodaliteit betekent voor de MORA inzetten



op alle vervoersmodi en vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt steeds de meest optimale vervoersmodus gebruiken. In de Beleidsnota ligt de nadruk sterk op multimodaliteit en modal shift, waarbij de alternatieve modi voorrang krijgen op het wegvervoer bij de moduskeuze. De MORA erkent dat spoor en binnenvaart een belangrijke rol hebben om de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen, maar benadrukt dat comodaliteit inhoudt dat alle modi kansen krijgen op de voor hen meest geschikte markten.

Voor de concrete uitwerking van de comodaliteit zijn in de Beleidsnota vele aanknopingspunten aanwezig. De scheiding tussen de vervoersmodi enerzijds en infrastructuur en vervoersmanagement anderzijds, is echter een gemiste kans om te komen tot een integrale visie. Een integraal mobiliteitsbeleid is veel meer dan een aanbodbeleid van infrastructuur per vervoersmodus. De integrale visie moet voor de MORA bestaan uit verschillende elementen. Naast een performant infrastructuurbeleid over de vervoersmodi heen, moet werk gemaakt worden van een gericht locatiebeleid. Bovendien moet promotie voorzien worden voor de alternatieve modi en moet een flankerend beleid uitgewerkt worden voor het oplossen van modusinterne knelpunten. Zo vraagt de MORA om de mobiliteitsconsequenties van de geplande havenontwikkelingen op een geïntegreerde wijze voor te bereiden binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en dit voor te leggen aan de betrokken strategische adviesraad en om de rol van Brussels Airport als economische poort concreet uit te werken.

De Vlaamse spoorstrategie die de minister voor Mobiliteit en Openbare Werken wil ontwikkelen past in deze integrale visie. De MORA ziet deze strategie dan ook als een positieve ontwikkeling voor het goederenvervoer en vindt dat deze strategie ook moet opengetrokken worden voor personenvervoer.

Bundelen en clusteren, zoals aangehaald in de Beleidsnota, zijn ook voor de MORA mogelijkheden om vervoer efficiënter te maken; het biedt meer mogelijkheden voor binnenvaart en spoor en leidt tot minder mobiliteitsdruk in economische knooppunten. De Beleidsnota kiest voor het uitwerken van het concept van de "extended gateways". De MORA verwacht dat indien vanuit een economisch, ecologisch en maatschappelijk standpunt een goed concept wordt uitgewerkt, er in Vlaanderen maar een draagvlak is voor een beperkt aantal hotspots die de functie van logistiek knooppunt kunnen opnemen. De toepassing van dit concept moet leiden tot een concentratie en verhoogde efficiëntie van de logistieke knooppunten in Vlaanderen. Bij het uitwerken van een strategie om bundelen en clusteren te faciliteren is het onderscheid tussen nieuwe en bestaande locaties belangrijk. Vanuit het streven naar ruimtelijke kwaliteit moet er een consensus en draagvlak zijn over de visies en doelstellingen. Een gericht locatiebeleid en afstemming met het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening is hiervoor cruciaal.