

Jaarverslag 2014

MORA



Inhoud

Deel 1 Activiteiten	6
Hoofdstuk 1 Overleg	7
1. Vergaderingen	7
2. Toelichtingen in raad en commissies	7
3. Toelichtingen door de MORA	8
Hoofdstuk 2 Drie grote pijlers	9
1. Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014	9
1.1. Openbaar onderzoek: beperkte respons	9
1.2. Inspirerende ideeënconferentie	10
1.3. Advies Mobiliteitsplan: duidelijke en realistische keuzes nodig	10
1.4. Toelichting advies in het Vlaams Parlement	11
2. Mobiliteitsrapport 2014	12
2.1. Nog belangrijke statistische hiaten	12
2.2. Aanbevelingen uit Mobiliteitsrapport 2009 nog steeds actueel	12
2.3. Belangrijkste uitdagingen	13
2.4. Toelichting Mobiliteitsrapport in het Vlaams Parlement	14
3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019	15
Hoofdstuk 3 Adviezen	16
Hoofdstuk 4 Overzicht adviezen en publicaties	18
1. Adviezen	18
2. Andere publicaties	18
3. Videoverslag	18
Deel 2 Organisatie	19
Hoofdstuk 1 Wetgeving	20
Hoofdstuk 2 Opdracht en werking	21
1. Opdracht	21
2. Werking	21
Hoofdstuk 3 Samenstelling MORA	23
1. Samenstelling MORA (per 31/12/2014)	23
2. Samenstelling MORA-commissie Goederenvervoer (per 31/12/2014)	26
3. Samenstelling MORA-commissie Personenvervoer (per 31/12/2014)	27
Hoofdstuk 4 Medewerkers	29

Voorwoord

Beste lezer



2014 was wegens de verkiezing van een nieuw Vlaams Parlement op 25 mei 2014 en de samenstelling van een nieuwe Vlaamse Regering een bijzonder jaar.

In de eerste helft van 2014 werkte de MORA hard door aan zijn advies over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. We organiseerden een boeiende ideeënconferentie waarbij organisaties, al dan niet vertegenwoordigd in de MORA, de kans kregen hun bemerkingen op het Mobiliteitsplan te formuleren en hun visie op het toekomstig mobiliteitsbeleid kenbaar te maken.

Samen met de resultaten van het openbaar onderzoek werd zo een stevige basis gelegd voor het definitieve MORA-advies over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In juli 2014 presenteerde de nieuwe Vlaamse Regering haar regeerakkoord met de krijtlijnen voor de komende legislatuur en maakten de Vlaamse ministers elk voor hun beleidsdomein de beleidsnota's op. Zoals voorzien in zijn oprichtingsdecreet gaf de MORA in een advies reflecties bij een aantal strategische keuzes uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. Deze reflecties vormden de basis voor het MORA-advies over het nieuwe Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

2014 was ook bijzonder omdat de MORA voor de tweede maal zijn vijfjaarlijks mobiliteitsrapport opleverde, met een analyse van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn. In het Mobiliteitsrapport 2014 schetste de MORA de grote mobiliteitsuitdagingen voor de komende legislatuur en reikte de raad bouwstenen aan om het maatschappelijk debat over deze uitdagingen mogelijk te maken en te stimuleren.

De adviezen gingen niet voorbij aan de aandacht van de leden van het Vlaams Parlement. De Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement nodigde de MORA uit voor toelichtingen over het advies Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en over het Mobiliteitsrapport 2014. De positieve interactie in het parlement naar aanleiding van de MORA-adviezen zijn zeker een stimulans om onze werkzaamheden verder uit te bouwen.

Tot slot wil ik alle leden en experts van de Mobiliteitsraad en de MORA-commissies, alsook de medewerkers van het secretariaat, bedanken voor hun inzet om via constructief overleg en goede adviezen de consensus binnen het mobiliteitsmiddenveld mogelijk te maken.

Veel leesplezier!

Daan Schalck
Voorzitter MORA

Deel 1 Activiteiten



Hoofdstuk 1

Overleg

1. Vergaderingen

In 2014 vergaderde de plenaire Mobiliteitsraad 5 keer. Het dagelijks bestuur kwam 7 keer bijeen. Daan Schalck zit zowel het dagelijks bestuur als de plenaire vergadering voor.

De technische voorbereiding van adviezen, aanbevelingen, verslagen en rapporten gebeurt in de bijzondere MORA-commissies Personenvervoer en Goederenvervoer. De MORA-commissie Personenvervoer kwam 3 keer samen in 2014, de MORA-commissie Goederenvervoer 2 keer.

De vergaderingen van de MORA-commissies werden afhankelijk van het thema aangevuld met verschillende ad hoc werkgroepen. Zo kwam de ad hoc werkgroep voor de voorbereiding van het advies over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014 3 maal samen en de ad hoc werkgroep voor de opmaak van het Mobiliteitsrapport 2014 1 maal.

2. Toelichtingen in raad en commissies

In 2014 ontving de MORA verschillende gasten die de raad meer inzichten bezorgden in specifieke mobiliteitsonderwerpen.

- Op 1 april 2014 nodigde de MORA-commissie Personenvervoer Toon Zijlstra en Thomas Van Ostrive van het departement Transport & Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen uit voor een toelichting van twee nieuwe publicaties van het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer (Mobilo): 'Pendelen naar Poorten' en 'Het woon-werkverkeer in Vlaanderen. Zoektocht naar indicatoren'. Dat de commissie in een zeer vroege fase over de papers van gedachten kon wisselen werd door de commissieleden erg geapprecieerd.
- Op 23 mei 2014 lichtte dr. Christa Sys, verbonden aan het departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen, het 'Indicatorenboek 2012 - Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen' van het Steunpunt Mobilo toe. Het gebrek aan voldoende basisdata op Vlaams niveau was één van de belangrijkste conclusies tijdens het aansluitende debat. De strategische adviesraden kunnen hier een rol spelen door de gebrekkige informatie en dataverwerking aan te kaarten. De MORA gaf eerder al aan welke relevante data nodig zijn voor wetenschappelijk onderzoek en het maatschappelijk debat.
- Op 30 september 2014 nodigde de MORA-commissie Goederenvervoer Johan Schoups, administrateur-generaal van Viapass, uit voor een toelichting en gedachtewisseling over de stand van zaken van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen. In de loop van 2014 werden immers een aantal nieuwe stappen in dit dossier gezet, zoals de officiële start van Viapass, het orgaan dat de kilometerheffing voor vrachtwagens in goede banen moet leiden, en de aanduiding van de zogenaamde Single Service Provider (Satellic) die instaat voor de operationalisering van het systeem. De operationele start van de heffing is gepland begin 2016. In juni 2015 zouden de tarieven gepubliceerd moeten zijn. De MORA-leden benadrukten het belang van de aftoetsing van het draagvlak bij het middenveld in geval van nieuwe stappen in het proces.

Tevens wezen de aanwezigen op het belang van een duidelijk zicht op de socio-economische impact van de invoering van een kilometerheffing.

- Op 7 oktober 2014 lichtte het pas opgerichte Fietsberaad zijn werking toe in de MORA-commissie Personenvervoer.
- Op 25 november 2014 gaf Koen Kerckaert, General Manager Transport bij de NMBS, een toelichting in de MORA-commissie Personenvervoer bij het nieuwe vervoersplan van de NMBS. Op diezelfde bijeenkomst gaf Marc Nuytemans, analist bij De Lijn, een toelichting over de aanpassingen bij het stads- en streekvervoer naar aanleiding van het nieuwe NMBS-vervoersplan.
- Ook op 25 november 2014 gaf Thomas Vanoutrive van de Universiteit Antwerpen in de MORA-commissie Personenvervoer vanuit academische invalshoek een aantal reflecties mee over het concept 'basisbereikbaarheid'. De MORA opteerde voor basisbereikbaarheid als één van de werkthema's in 2014-2015.

3. Toelichtingen door de MORA

- Op 13 maart 2014 lichtte de MORA zijn advies over het Ontwerp Mobiliteitsplan 2014 toe in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Meer informatie hierover vind je in [hoofdstuk 2](#).
- Op 9 oktober 2014 lichtte de MORA zijn Mobiliteitsrapport 2014 toe in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Meer informatie hierover vind je in [hoofdstuk 2](#).

Hoofdstuk 2

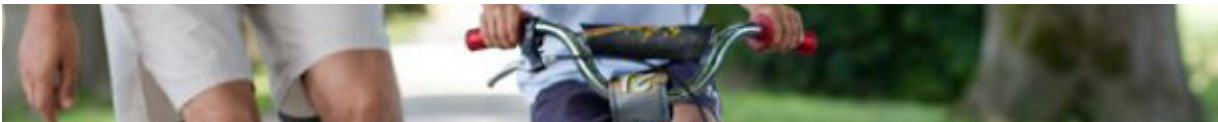
Drie grote pijlers

2014 stond voornamelijk in het teken van de werkzaamheden rond drie grote pijlers:

- het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014;
- het Mobiliteitsrapport 2014;
- de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019.

Daarnaast bracht de MORA nog adviezen uit over complexe projecten, grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoer, de omgevingsvergunning en de regionale luchthavens.

1. Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014



Op 25 oktober 2013 stelde de Vlaamse Regering het nieuwe Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voor. Conform het mobiliteitsdecreet bezorgde de Vlaamse Regering het ontwerp aan de MORA en startte ze het openbaar onderzoek op 8 november 2013.

Het mobiliteitsdecreet bepaalt dat de MORA alle adviezen, opmerkingen en bezwaren uit het openbaar onderzoek bundelt en coördineert en op basis daarvan een gemotiveerd advies uitbrengt. Gedurende een inspraaktermijn van 60 dagen kon iedereen zijn schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

De MORA moest zijn advies binnen een termijn van 60 dagen na de termijn van het openbaar onderzoek - dus voor 13 maart 2014 - bezorgen aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. De raad keurde het advies goed op 28 februari 2014.

1.1. Openbaar onderzoek: beperkte respons

Na de voorlopige vaststelling van het Ontwerp Mobiliteitsplan eind 2013, startte de Vlaamse Regering het openbaar onderzoek op en kon iedereen gedurende de inspraaktermijn van 60 dagen schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

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

De respons op het openbaar onderzoek was zeer beperkt en heeft nauwelijks bijkomende elementen aangereikt naast deze die al verwoord werden door het georganiseerde middenveld.

De MORA concludeerde hieruit dat een openbaar onderzoek niet het aangewezen instrument is om het maatschappelijk draagvlak af te toetsen van een beleidsplan dat enkel strategische hoofdlijnen aangeeft zoals het Mobiliteitsplan.

1.2. Inspirerende ideeënconferentie

Na afloop van het openbaar onderzoek en voorafgaand aan het advies van de MORA wilde de raad een aantal organisaties die niet in de MORA vertegenwoordigd zijn de kans bieden om hun visie over het Mobiliteitsplan en het toekomstig mobiliteitsbeleid aan een ruimer publiek kenbaar te maken. Daarom organiseerde de MORA op 17 januari 2014 een ideeënconferentie waarop 20 sprekers hun visie formuleerden over het toekomstige mobiliteitsbeleid.



Deze erg gesmaakte conferentie bleek een waardevol instrument om de toekomsthorizon van het Mobiliteitsplan te verruimen. Het opentrekken van het debat buiten de MORA leverde immers tal van nieuwe inzichten op om het toekomstige mobiliteitsbeleid vorm te geven.

Meerdere sprekers waren het er over eens dat klassieke oplossingen niet zullen volstaan om de uitdagingen van de toekomstige mobiliteitsbehoefte aan te gaan. Niet enkel is de maximale capaciteit van de huidige modi binnenkort bereikt, het wordt ook moeilijk om de groeiende mobiliteit te verzoenen met meer verkeersveiligheid en een betere luchtkwaliteit.

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

 [videoverslag ideeënconferentie](#)

1.3. Advies Mobiliteitsplan: duidelijke en realistische keuzes nodig

De opmaak van het Mobiliteitsplan kende een erg lange voorbereidingstijd, de verwachtingen bij het mobiliteitsmiddenveld waren dan ook hoog gespannen. De MORA formuleerde in die voorbereidingsperiode 8 adviezen met concrete voorstellen over de procedurele en inhoudelijke aanpak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In zijn advies van 28 februari 2014 concludeert de MORA dat het ambtelijke voorbereidingsproces tot nu toe niet heeft geleid tot een plan met duidelijke en realistische keuzes en een goede afstemming met andere beleidsdomeinen en andere beleidsniveaus. De raad vindt daarom dat een definitieve goedkeuring van dit plan door de Vlaamse Regering nog niet mogelijk is.

De MORA geeft in zijn advies 6 aanbevelingen mee om te kunnen anticiperen op de beleidsuitdagingen:

1. Maak een actieplan voor de bereikbaarheid van de economische poorten.
2. Zet de reiziger centraal in het openbaar vervoer.
3. Neem de instrumenten om Vlaanderen op het vlak van verkeersveiligheid tot de Europese top te laten behoren op in het Mobiliteitsplan.
4. Breng de uitdagingen voor milieu correct in kaart en maak werk van een goed onderbouwd en realistisch stappenplan.
5. Zoek inspiratie in goede buitenlandse voorbeelden om mobiliteitsproblemen aan te pakken.
6. Zet in op kritische omgevingsfactoren.

Maar bovenal is een betere afstemming met de andere beleidsdomeinen en beleidsniveaus nodig om te komen tot een volwaardige Vlaamse mobiliteitsvisie. Zo moet het Mobiliteitsplan onder meer naadloos aansluiten bij het toekomstige Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en voldoende robuust zijn om de Vlaamse uitdagingen uit het Pact 2020 aan te gaan.

NM Magazine, het Nederlandse vakblad voor netwerkmanagement in verkeer en vervoer, berichtte in zijn tweede nummer van 2014 uitvoerig over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook de visie van de MORA komt aan bod. Het artikel, dat verwijst naar het kritische karakter van het MORA-advies, legt uit waarom de Mobiliteitsraad zo kritisch is.

 [advies Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014](#)

1.4. Toelichting advies in het Vlaams Parlement

Het MORA-advies leverde een bijdrage aan het debat in het Vlaams Parlement over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Op 13 maart 2014 organiseerde de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement een gedachtewisseling over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA kreeg de gelegenheid om zijn advies toe te lichten en hierover met de parlementsleden, met het Departement MOW en met de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, van gedachten te wisselen.

Uit het debat bleek dat een meerderheid van de parlementsleden zich konden vinden in één of meer vaststellingen en/of aanbevelingen van het MORA-advies. Vooral de afstemming met de andere beleidsdomeinen bleek een cruciaal element.

De vertegenwoordiger van het Departement MOW gaf aan dat bij de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan rekening zal worden gehouden met de adviezen.

2. Mobiliteitsrapport 2014



De MORA is er decretaal toe gehouden om een vijfjaarlijks rapport op te maken dat een analyse bevat van de mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen op middellange en lange termijn.

In 2014 stelde de MORA voor de tweede maal een mobiliteitsrapport op.

2.1. Nog belangrijke statistische hiaten

Een eerste deel van het rapport bevat een cijfermatige omschrijving van het mobiliteitsgebeuren in Vlaanderen, de zogenaamde kerncijfers die een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode moet mogelijk maken. Hoewel de laatste jaren in Vlaanderen ernstig werk is gemaakt van de verzameling van kwantitatieve gegevens om het beleidsdomein te monitoren, stelt de MORA nog een aantal ernstige hiaten vast. Deze situeren zich vooral bij de federale spooroperator NMBS, die het blijft verzaken om gedifferentieerde en regionale gegevens ter beschikking te stellen. Het gebrek aan data vormt niet enkel een handicap voor de onderbouwing van een regionaal mobiliteitsbeleid, maar verhindert ook een grondig en objectief maatschappelijk mobiliteitsdebat.

2.2. Aanbevelingen uit Mobiliteitsrapport 2009 nog steeds actueel

In het eerste mobiliteitsrapport uit 2009 formuleerde de MORA 7 aanbevelingen voor het toekomstige Vlaamse mobiliteitsbeleid. In het rapport 2014 herneemt de raad deze 7 aanbevelingen en plaatst deze in de context van het actuele maatschappelijk debat.

De blikvangers hierbij zijn:

- de statistische hiaten die een gedegen mobiliteitsmonitoringsysteem blijven belemmeren;
- de nood aan beleidsmatige acties om de verkeersveiligheid te verhogen;
- de oproep om het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen af te stemmen op het nieuwe Beleidsplan Ruimte en het als kader te gebruiken om de milieudoelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit in op te nemen;
- het blijvende belang van een performant investeringsbeleid;
- en de vraag om het Vlaamse mobiliteitsbeleid te focussen op het woon-werkverkeer.

2.3. Belangrijkste uitdagingen

In het derde deel van het rapport schetst de MORA de drie grote uitdagingen die in de Vlaamse regeerperiode 2014-2019 op ons afkomen en waarover het maatschappelijk debat in de komende jaren zal gevoerd (moeten) worden. Deze uitdagingen situeren zich in de domeinen infrastructuur, openbaar vervoer en de invoering van een kilometerheffing.

Voor elk van deze uitdagingen reikt de MORA inhoudelijke bouwstenen aan die het middenveld nodig acht om het maatschappelijk debat te voeren.

2.3.1. Infrastructuurkeuzes vereisen duidelijkheid, transparantie en objectieve afwegingen

De middelen op de reguliere begroting zullen niet volstaan om aan alle infrastructurele noden tegemoet te komen. Er zullen met andere woorden keuzes moeten gemaakt worden. Voor het bepalen van de keuzes en de prioriteiten zijn goed onderbouwde, ruime maatschappelijk-economische afwegingen en een aftoetsing met het middenveld nodig.

Om het debat over de uitdagingen te kunnen aangaan, zijn volgens de MORA volgende bouwstenen nodig:

- transparantie over de kostprijs van gewenste en geplande infrastructuur;
- zicht op de beschikbare middelen, de financieringswijze en de impact ervan;
- zicht op de rechtstreekse en onrechtstreekse maatschappelijke en economische effecten;
- en de toepassing van ruime maatschappelijke kosten-batenanalyses.

2.3.2. Naar een meer kostenefficiënt en vraaggestuurd openbaar vervoer

Volgens de MORA is de belangrijkste uitdaging voor het openbaar vervoer de evolutie naar een meer vraaggestuurde en kostenefficiëntere invulling van het recht op mobiliteit. Cruciaal hierbij is het realiseren van een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer binnen de vooropgestelde budgettaire ruimte. Om het debat over deze uitdagingen te kunnen aangaan, is een duidelijk inzicht in de kostprijs en de maatschappelijke baten van het openbaar vervoer nodig.

Daarnaast zijn transparantie van en consistentie over de monitoring van indicatoren zoals o.a. kostendekkingsgraad en basismobiliteit nodig, evenals inzicht in de effecten van het prijsbeleid op de vraag, op de kostendekkingsgraad en op het verplaatsingsgedrag.

Verder vereist het debat ook een duidelijke kijk op de kostenbesparingen en de milieu-efficiëntiewinsten en verbeteringen van het vervoeraanbod die kunnen gerealiseerd worden door het inzetten van de gepaste voertuigcapaciteit.



2.3.3. Kilometerheffing goederen- en personenvervoer

Kilometerheffing goederenvervoer: aanvaardbare tarieven



De huidige beleidsbeslissingen gaan enkel uit van de invoering van een kilometerheffing voor goederenvervoer. De MORA ziet het vastleggen van aanvaardbare tarieven als één van de grote uitdagingen. De focus van het beleid moet daarom liggen op het bereiken van eenvoudige, transparant samengestelde en competitieve tarieven. Hiervoor is een maatschappelijk debat nodig over de samenstellende elementen van het tarief (betrokken wegennet, externe kostenheffing, enz.), de tariefhoogtes en de besteding van de opbrengsten. Onontbeerlijk hierbij is inzicht in de impact op de concurrentiekracht van havens en de logistieke sector en een benchmark met andere landen.

Kilometerheffing personenvervoer: ruimte nodig voor debat

Wat betreft het personenvervoer leren ervaringen in het buitenland dat het belangrijk is aandacht te geven aan en voldoende tijd uit te trekken voor het opstarten en het voeren van het maatschappelijk debat. Hiervoor is er nood aan objectieve informatie om de gewenste en ongewenste effecten van de maatregelen te kunnen inschatten op verschillende vlakken (mobiliteit, sociaal, economisch, milieu, ruimtelijk, enz.). Als basis voor dat maatschappelijk debat verwacht de MORA een visie van de Vlaamse Regering waarin duidelijk wordt aangegeven wat ze wenst te bereiken met een kilometerheffing en dat ze nagaat of de kilometerheffing dat ook effectief kan realiseren.

Mobiliteitsrapport 2014

Op www.mobiliteitsrapport.be vind je een overzicht van het actuele mobiliteitsdebat. Via de infografiek zie je in een oogopslag de kernboodschap van het Mobiliteitsrapport 2014.

Het vakblad Verkeersspecialist besteedde in zijn nummer van november 2014 ruime aandacht aan het Mobiliteitsrapport van de MORA en gaat dieper in op de drie belangrijke mobiliteitsuitdagingen (infrastructuur, openbaar vervoer en beprijzing) waarvoor maatschappelijk draagvlak noodzakelijk is.

2.4. Toelichting Mobiliteitsrapport in het Vlaams Parlement

De Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement nodigde op 9 oktober 2014 de MORA uit voor een gedachtewisseling over het Mobiliteitsrapport 2014. Vrijwel unaniem gaven de commissieleden te kennen dat het Mobiliteitsrapport een belangrijke en interessante bron van informatie is ter ondersteuning van de mobiliteitsdebatten in ruime zin. Diverse commissieleden kunnen zich ook vinden in de uitdagingen, de bouwstenen en de aanbevelingen die in het rapport aan bod komen.

3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019

In het verlengde van het Vlaams regeerakkoord 2014-2019 maakten de Vlaamse ministers elk voor hun domein een beleidsnota op. Een beleidsnota is een document waarin de ministers aangeven hoe zij het regeerakkoord zullen realiseren in de loop van de legislatuur en bevat dus de grote strategische keuzes per beleidsdomein.

Bij het oprichten van de MORA is aan de raad de opdracht gegeven om reflecties te leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit en openbare werken. Op 21 november 2014 bracht de MORA een advies uit over de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019. In dit advies benadrukt de raad het belang van de beleidsnota voor de nieuwe legislatuur. Beleidsnota's, evenals de jaarlijkse beleidsbrieven, kunnen immers een belangrijke rol spelen in het maatschappelijk debat.

De tijd tussen het bekendmaken van de beleidsnota door de Vlaamse Regering en het afronden van de bespreking ervan in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement was erg beperkt. De MORA besliste daarom louter op basis van de aanbevelingen uit zijn Mobiliteitsrapport 2014 te adviseren. Bijgevolg gaat het advies vooral in op de uitdagingen voor het maatschappelijk debat over infrastructuur, openbaar vervoer en de invoering van een kilometerheffing.

Daarbij roept de MORA in zijn advies op om goed doordachte, onderbouwde keuzes te maken voor infrastructuurprojecten over de modi heen. Binnen het openbaar vervoerbeleid ziet de MORA meerdere thema's met een rol voor het maatschappelijk middenveld, zoals het meedenken over de vormgeving van het concept basisbereikbaarheid. Wat betreft het dossier kilometerheffing, zowel voor goederen- als personenvervoer, is het belangrijk om te werken aan draagvlak en het maatschappelijk debat aan te gaan.

Andere thema's die MORA op de beleidsagenda zet zijn woon-werkverkeer, spoorvervoer, de bereikbaarheid van de economische poorten en goederenvervoer en logistiek.

 [advies beleidsnota MOW 2014-2019](#)

Hoofdstuk 3

Adviezen

De MORA bracht in 2014 6 adviezen uit:

- 4 adviezen op vraag van minister van Openbare Werken en Mobiliteit over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Benelux verdrag inspectiediensten wegvervoer, de regionale luchthavens en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019;
- 1 advies op vraag van minister van Ruimtelijke Ordening over complexe projecten;
- 1 advies op vraag van minister van Omgeving, Natuur en Landbouw over de omgevingsvergunning.

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Meer informatie over dit advies vind je in 1.3. **Advies Mobiliteitsplan: duidelijke en realistische keuzes nodig.**



[advies Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen](#)

Complexe projecten

Aangezien het ontwerpbesluit tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten vooral een procedurebesluit is, besliste de raad om geen uitvoerig advies te formuleren, maar via een brief enkele aandachtspunten mee te geven. De MORA is verheugd dat er snel uitvoering werd gegeven aan het decreet complexe projecten. Een sneller en beter beleidsproces voor infrastructuurprojecten is voor de MORA immers al geruime tijd een prioritair thema. Verder verwijst de raad naar zijn advies van 28 juni 2013 over het decreet complexe projecten waarin vooral een vroegtijdige betrokkenheid van het middenveld wordt benadrukt.



[advies complexe projecten](#)

Omgevingsvergunning

Het advies omgevingsvergunning focust vooral op het beleidsproces en de link met de problematiek van versnelling, transparantie en maatschappelijke onderbouwing. De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering met het decreet en het uitvoeringsbesluit verder bouwt op de filosofie van de aanbevelingen van de Commissies Sauwens en Berx om te komen tot een beter en sneller beleidsproces, maar acht een verdere invulling van het decreet nodig. Het succes ervan zal immers afhangen van de verdere en effectieve doorvertaling van de wetgevende initiatieven op het terrein, onder meer op het vlak van de bestuurlijke organisatie en de ondersteuning van de gemeenten.



[advies omgevingsvergunning](#)

Benelux-verdrag inspectiediensten wegvervoer

De Benelux-landen beslisten om een verdrag op te stellen dat het kader vormt voor een betere afstemming en samenwerking tussen de inspectiediensten inzake wegvervoer. Het verdrag heeft als doel de samenwerking tussen de Benelux-landen te verbeteren op het vlak van de harmonisatie van het toezicht op de naleving en de handhaving van de Europese wetgeving inzake het wegvervoer.

In zijn advies geeft de MORA aan dat een betere afstemming en samenwerking een positieve zaak is en dat het Benelux-initiatief hiervoor ook best uitgebreid zou worden naar de andere EU-lidstaten. Opdat het verdrag zou leiden tot een geharmoniseerde interpretatie, toepassing en sanctionering van de wetgeving is een duidelijk en evenwichtig afsprakenkader tussen de verdragsluitende partijen nodig.

 [advies Benelux-verdrag inspectiediensten](#)

Regionale luchthavens

De MORA gaf advies over het amendement bij het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de tweede aanpassing van de begroting 2014 m.b.t. de regionale luchthavens. Hiermee zette de Vlaamse Regering een nieuwe stap in de uitwerking van haar strategische visie voor de herstructurering van de regionale luchthavens. Het wordt nu decretaal mogelijk om de voorziene investeringen in luchthaveninfrastructuur te verzekeren, de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) de lopende investeringen verder te laten uitvoeren en de luchthavengronden ter beschikking te stellen aan de LOM.



In zijn advies vindt de MORA het positief dat de Vlaamse Regering de controle over het openbaar domein behoudt. De raad vraagt aan de Vlaamse Regering om er op toe te zien dat de investeringsprojecten daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarnaast vraagt de MORA om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de stand van zaken van het dossier van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, aangezien het decreet enkel de situatie op de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge regelt.

 [advies regionale luchthavens](#)

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019

Meer informatie over dit advies vind je in [3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken](#).

 [advies beleidsnota MOW 2014-2019](#)

Hoofdstuk 4

Overzicht adviezen en publicaties

1. Adviezen

Advies Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2014 - 28 februari 2014

Advies complexe projecten - 13 juni 2014

Advies omgevingsvergunning - 26 september 2014

Advies Benelux-verdrag inspectiediensten wegvervoer - 26 september 2014

Advies regionale luchthavens - 17 november 2014

Advies beleidsnota MOW 2014-2019 - 21 november 2014

2. Andere publicaties

Mobiliteitsrapport 2014 - 28 juni 2014

Jaarverslag 2013 - 25 april 2014

3. Videoverslag

Videoverslag ideeënconferentie Mobiliteitsplan - 17 januari 2014

Deel 2 Organisatie



Hoofdstuk 1

Wetgeving

Het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (Belgisch Staatsblad 05/09/2006) regelt onder meer de opdrachten, de samenstelling en de werking van de MORA.

Een verdere concretisering van de samenstelling en werking wordt vastgelegd in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 november 2006 tot regeling van de werking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

De rol van de MORA bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt vastgelegd in het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009.

De uitgangspunten voor de realisatie van het mobiliteitsrapport en het jaarlijkse verslag worden vastgelegd in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 september 2009 betreffende het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport en de jaarlijkse verslagen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Hoofdstuk 2

Opdracht en werking

1. Opdracht

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en adviseert de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement over de hoofdlijnen van het beleid en over strategische decreten en besluiten met betrekking tot mobiliteit.

De MORA heeft naast de adviesopdracht aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement ook de opdracht om een jaarlijks mobiliteitsverslag en een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport op te stellen.

Tot slot draagt het decreet Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 de MORA op om de adviezen, opmerkingen en bezwaren uitgebracht in het kader van het participatietraject voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen te bundelen en hierover gemotiveerd advies uit te brengen.

2. Werking

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) telt 27 leden en een voorzitter.

De SERV-partners zetelen met 12 leden in de Mobiliteitsraad: 6 vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties en 6 vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties. Binnen deze delegatie zetelen naast de vertegenwoordigers van de koepelorganisaties ook vertegenwoordigers van de sectorale organisaties die de private vervoersaanbieders vertegenwoordigen.

Het mobiliteitsmiddenveld wordt vertegenwoordigd door telkens 1 vertegenwoordiger van respectievelijk Komimo, Fietsersbond, Voetgangersbeweging, Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers, Touring en VAB.

Naast de lokale overheden, vertegenwoordigd door 1 vertegenwoordiger van de VVSG en 1 van de VVP, maken ook 2 vertegenwoordigers van de milieuverenigingen vertegenwoordigd in de Minaraad en 2 vertegenwoordigers van de openbare vervoermaatschappijen De Lijn en de NMBS-groep, deel uit van de MORA.

Tot slot worden op voordracht van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken 3 deskundigen aangesteld.

Binnen de MORA zijn 2 vaste commissies opgericht, de commissie Goederenvervoer en de commissie Personenvervoer, die elk bestaan uit leden gespecialiseerd in respectievelijk goederen- en personenvervoer.

Het MORA-secretariaat telt 5 medewerkers en is ondergebracht bij de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).



Voor meer concrete informatie over de samenstelling van de MORA en de commissies verwijzen we naar [Hoofdstuk 3 Samenstelling MORA](#) van dit jaarverslag.

Hoofdstuk 3

Samenstelling MORA

1. Samenstelling MORA (per 31/12/2014)

De officiële samenstelling van de MORA zoals verschenen in het Belgisch Staatsblad wordt hieronder weergegeven.

Dagelijks bestuur

Voorzitter

Schalck Daan

Secretaris

Van Thillo Frank

Vertegenwoordigers van de werknemers

Verhoeven Greg, ABVV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

De Vidts Freekje, UNIZO

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

Popelier Geert, VAB

Vertriest Miguel, Komimo vzw

Wonen de vergadering bij met raadgevende stem

Voorzitter MORA-commissie Goederenvervoer

Verkinderen Lode, Transport & Logistiek Vlaanderen

Voorzitter MORA-commissie Personenvervoer

Keppens Mark, Voetgangsbeweging vzw

Leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Coolbrandt Jan, ACV Openbare diensten

Copers Caroline, Vlaams ABVV

Kwanten Suzanne, Vlaams Regionale ACLVB

Opsomer Johan, ACV Transcom

Repriels Koen, ACV
Stessens Karel, ACOD

Vertegenwoordigers van de werkgevers

De Maegt Isabelle, Febetra
De Vidts Freekje, UNIZO
Sannen Goedele, Voka-Vlaams Netwerk van Ondernemingen
Van Der Velden Marleen, Boerenbond
Vanfraechem Stephan, Alfaport Antwerpen vzw
Verkinderen Lode, Transport & Logistiek Vlaanderen

Vertegenwoordigers van De Lijn

N.N.

Vertegenwoordigers van de NMBS

Kerckaert Koen, NMBS-Holding

Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen

Grietens Erik, Bond Beter Leefmilieu vzw
Nys Annelore, Natuurpunt

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

De Cleen Roel, Fietsersbond vzw
Keppens Mark, Voetgangersbeweging vzw
Peeters Jacques, BTTB vzw
Popelier Geert, VAB
Van Coillie Karel, Touring
Vertriest Miguel, Komimo vzw

Vertegenwoordigers van de VVP

Van Snick Els, Provincie Oost-Vlaanderen

Vertegenwoordigers van de VVSG

Debruyne Erwin, VVSG

Deskundigen

Macharis Cathy, VUB
Sys Christa, UAntwerpen
Witlox Frank, UGent

Plaatsvervangende leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Callaerts Kurt, ACV Transcom
Moreels Frank, ABVV
Piens Luc, ACV Transcom
Van Hertbruggen Ellen, Vlaams Regionale ACLVB
Verhoeven Greg, Vlaams ABVV
Vermorgen Ann, ACV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Bergers Carine, FBAA
Huybrechts Gert, Vlaamse Confederatie Bouw
Martens Michel, Febiac
Meulemans Bert, Boerenbond
Neyt Johanna, Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde
Steenberghen Pierre, GTL-Taxi

Vertegenwoordigers van De Lijn

Nuytemans Marc, De Lijn

Vertegenwoordigers van de NMBS

Dewulf Dirk, NMBS-Holding

Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen

Bienstman Mathias, Bond Beter Leefmilieu vzw
Mollen Frederik, Natuurpunt

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

De Meyst Eva, Komimo vzw
Dhollander Karen, Voetgangersbeweging vzw
Junes Joni, VAB
N.N., Touring
Van Eenoo Eva, Fietzersbond vzw
Vanseveren Jan, BTTB vzw

Vertegenwoordigers van de VVP

Vanhee Marc, Provincie Antwerpen

Vertegenwoordigers van de VVSG

Pira Ingrid, Stad Mortsel

2. Samenstelling MORA-commissie Goederenvervoer (per 31/12/2014)

Voorzitter

Verkinderen Lode, Transport & Logistiek Vlaanderen

Vertegenwoordigers

Vertegenwoordigers van de werknemers

De Brouwer René, ABVV
Kwanten Suzanne, Vlaams Regionale ACLVB
Moreels Frank, ABVV
Opsomer Johan, ACV
Repriels Koen, ACV
Verhoeven Greg, ABVV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Cools Els, UNIZO
De Maegt Isabelle, Febetra
De Vidts Freekje, UNIZO
Sannen Goedele, Voka-Vlaams Netwerk van Ondernemingen
Vanfraechem Stephan, Alfaport Antwerpen

Vertegenwoordigers van De Lijn

Nuytemans Marc, De Lijn

Vertegenwoordigers van de NMBS

Van Laer Lucia, Infrabel
Wuyts Bart, NMBS-Holding

Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen

Grietens Erik, BBL

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

De Cleen Roel, Fietsersbond vzw
Keppens Mark, Voetgangersbeweging vzw
Larridon Frans, BTTB vzw
Smaghe Danny, Touring
Van Coillie Karel, Touring
Vertriest Miguel, Komimo vzw

Vertegenwoordigers van de VVP

Van Snick Els, VVP

Vertegenwoordigers van de VVSG

Debruyne Erwin, VVSG

Deskundigen

Macharis Cathy, VUB
Sys Christa, UAntwerpen
Witlox Frank, UGent

Externe deskundigen

Coeck Chris, Havenbedrijf Antwerpen
Geysels Liesbeth, VIL
Maes Krista, Waterwegen en Zeekanaal NV
Merckx Jean-Pierre, Vlaamse Havencommissie

3. Samenstelling MORA-commissie Personenvervoer (per 31/12/2014)

Voorzitter

Keppens Mark, Voetgangersbeweging vzw

Vertegenwoordigers

Vertegenwoordigers van de werknemers

De Brouwer René, ABVV
Kwanten Suzanne, Vlaams Regionale ACLVB
Repriels Koen, ACV
Vael Thomas, ACV
Verhoeven Greg, ABVV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Bergers Carine, FBAA
Cools Els, UNIZO
De Vidts Freekje, UNIZO
Mannaerts Yves, FBAA
Martens Michel, Febiac
Sannen Goedele, Voka-Vlaams Netwerk van Ondernemingen
Steenbergen Pierre, GTL-Taxi

Vertegenwoordigers van De Lijn

Nuytemans Marc, De Lijn

Vertegenwoordigers van de NMBS

Rombauts Anita, NMBS Mobility
Wuyts Bart, NMBS-Holding

Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen

Bienstman Mathias, BBL

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

De Cleen Roel, Fietsersbond vzw
Junes Joni, VAB
Peeters Jacques, BTTB vzw
Popelier Geert, VAB
Smagghe Danny, Touring
Van Coillie Karel, Touring
Van Severen Jan, BTTB vzw
Vertriest Miguel, Komimo vzw

Vertegenwoordigers van de VVP

Vanhee Marc, VVP

Vertegenwoordigers van de VVSG

Debruyne Erwin, VVSG

Deskundigen

Witlox Frank, UGent

Externe deskundigen

Christiaens Jan, Mobiel 21
Hermans Elke, Steunpunt MOW
Klynen Eddy, VSV
Lannoo Steven, ICB
Lauwers Dirk, UGent
Meuleman Angelo, Taxistop
Pans Michèle, CRB
Scherpereel Jan, Vlaamse Ouderenraad
Van Mierlo Joeri, VUB
Verbruggen Raf, De Ambrassade
Vermeiren Jos, Federauto
Willems Joris, Verkeerskunde en mobiliteit HSV
Wouters Luc, Gezinsbond

Hoofdstuk 4 Medewerkers

Voorzitter

Schalck Daan

Secretaris

Van Thillo Frank

Studiedienst

De Meyer Koen

Milo Nico

Wuyts Ann

Administratie

Van den Heuvel Lieve