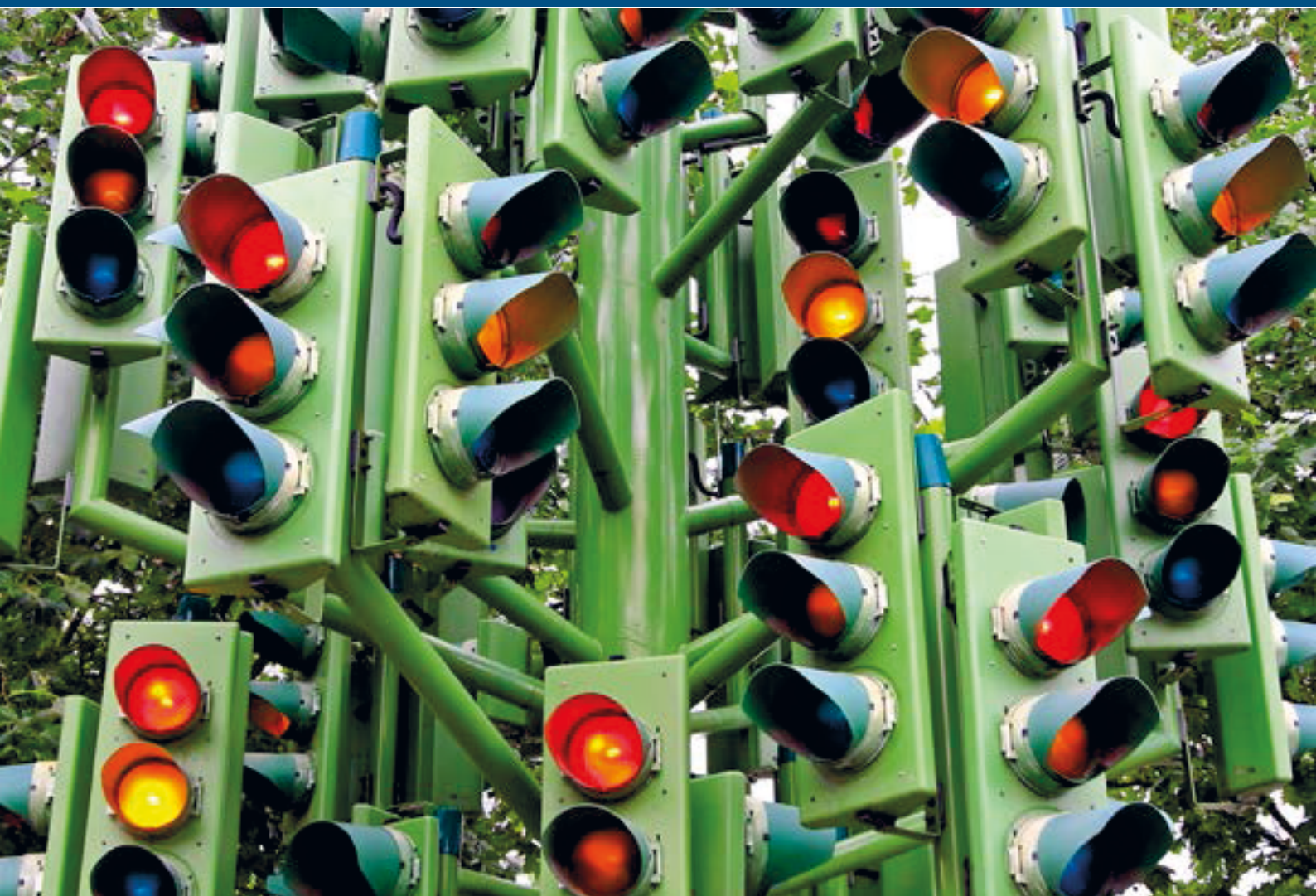
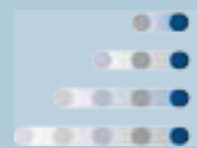


# Jaarverslag 2013

## MORA





## Inhoud

### Deel 1 Werking van de MORA

Hoofdstuk 1 Werkjaar 2013	4
1. Vergaderingen	5
2. Toelichtingen	6
Hoofdstuk 2 Adviezen en studiedag	7
1. Adviezen	7
2. Studiedag	17
Hoofdstuk 3 Commissie Goederenvervoer	18
Hoofdstuk 4 Commissie Personenvervoer	20
Hoofdstuk 5 Mobiliteitsverslag 2013	22
Hoofdstuk 6 Overzicht publicaties	23
1. Adviezen	23
2. Publicaties	23

### Deel 2 Organisatie van de MORA

Hoofdstuk 1 Wetgeving	24
Hoofdstuk 2 Opdracht en werking	25
1. Opdracht	26
2. Werking	26
Hoofdstuk 3 Samenstelling	27
1. Samenstelling MORA	27
2. Samenstelling MORA-commissie Goederenvervoer	30
3. Samenstelling MORA-commissie Personenvervoer	32
Hoofdstuk 4 Medewerkers	33
Afkortingenregister	34



Beste lezer

In dit jaarverslag geven we u een overzicht van de werkzaamheden van de Mobiliteitsraad (MORA) in 2013. Daarnaast leest u meer over de belangrijkste werkzaamheden in de bijzondere MORA-commissies Goederenvervoer en

Personenvervoer. Zij spelen namelijk een belangrijke rol in het adviesproces. De commissies kiezen hun werkthema's ook vaker autonoom, maar integreren hun werkzaamheden naadloos in de adviezen van de MORA of in het Mobiliteitsverslag. De inbreng van de expertise vanuit de commissies leidde zeker tot grotere diepgang van het debat. Ik ben de beide voorzitters dan ook zeer erkentelijk voor hun engagement.

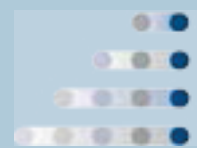
Uit de toelichting van onze adviezen in de commissies van het Vlaams Parlement blijkt dat het Vlaams mobiliteitsmiddenveld in staat is tot een goede onderbouwing en weergave van standpunten over de relevante mobiliteitsthema's. De Mobiliteitsraad slaagt er in om het maatschappelijk draagvlak in kaart te brengen en dit als effectieve bijdrage aan te leveren voor het verdere besluitvormingsproces.

Op het einde van 2013 werd het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen onderworpen aan een openbaar onderzoek. Voor de MORA betekende dit de start van de werkzaamheden en de eerste debatten hierover. De resultaten hiervan werden in 2014 aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering overgemaakt.

Tot slot wil ik alle leden en experts van de Mobiliteitsraad en de commissies bedanken voor hun inzet en bereidheid om het streven naar een goed advies in consensus keer op keer waar te maken.

Veel leesplezier!

Daan Schalck



## Deel 1 Werking van de MORA



## Hoofdstuk 1 Werkjaar 2013

### 1. Vergaderingen

In 2013 vergaderde de plenaire Mobiliteitsraad 8 keer onder het voorzitterschap van Daan Schalck. Het dagelijks bestuur kwam 10 keer bijeen. Naast de formele adviesvragen kwamen ook de thema's Vlaamse spoorstrategie, de zesde staatshervorming, kilometerheffing, telewerken, klimaat en transport, beleidsplan ruimte, verkeersveiligheid, het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Mobiliteitsverslag één of meerdere keren aan bod. Het maatschappelijk debat kon met de nodige diepgang worden gevoerd omdat een grondige en soms meer technische voorbereiding van de thema's had plaats gevonden in de bijzondere MORA-commissie Personenvervoer en de bijzondere MORA-commissie Goederenvervoer.

Tweemaal werden MORA-adviezen toegelicht in het Vlaams Parlement.

1. In de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed van 28 mei 2013 gaf het MORA-secretariaat toelichting bij het advies van 6 maart 2013 over het ontwerp van het Vlaams Klimaatbeleidsplan. De uiteenzetting richtte zich op het proces en de verwachtingen van het middenveld eerder dan op de specifieke maatregelen. Er werd toegelicht dat de stakeholders de 15%-doelstelling onderschrijven en daardoor een ambitieus beleid ter zake noodzakelijk vinden. Tevens werd gevraagd een klimaatbeleid uit te werken op basis van duidelijke doelstellingen. Omdat een set van maatregelen nodig is, moet er een omvattend actieprogramma komen, in synergie met andere beleidsniveaus, waarbij een evenwicht tussen de sectoren en doelgroepen nodig is. Een billijke verdeling is een essentiële randvoorwaarde voor het behoud van het draagvlak bij de diverse maatschappelijke sectoren. Het maatschappelijke debat moet nog worden gevoerd op basis van concrete cijfers, onder meer een concrete emissiereductie per maatregel. Een robuuste en transparante monitor zou een grote positieve invloed hebben op het te voeren maatschappelijk debat. Betrouwbare modellen zijn essentieel om de sociaaleconomische impact te kunnen inschatten en een sectoraal ontwikkelingspad te herkennen.
2. Op 24 oktober 2013 vond in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement een gedachteswisseling plaats met Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Mobiliteitsverslag 2013. Het MORA-secretariaat heeft hierbij nogmaals een lans gebroken voor een grotere beschikbaarheid van kwantitatieve objectieve basisgegevens ter onderbouwing van het mobiliteitsbeleid en het maatschappelijk debat hierover. Verder werd zeer uitgebreid ingegaan op de evaluatie van het Pendelfonds als beleidsinstrument om de doelstellingen uit het Pact 2020 rond verduurzaming van het woon-werkverkeer te bereiken. De zeer concrete aanbevelingen tot bijsturing van het instrument Pendelfonds werden zo grotendeels politiek gevalideerd.



## 2. Toelichtingen

Naast de bespreking en goedkeuring van de in [hoofdstuk 2](#) besproken adviezen stonden in 2013 ook verschillende sprekers op de agenda. Deze bezorgden de raad meer inzicht in onderwerpen waarover de MORA in 2013 een advies formuleerde.

In deze paragraaf geven we een overzicht van deze toelichtingen.

- Op 25 januari 2013 schetste Eddy Klynen, coördinator van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de kansen en bedreigingen bij de nieuwe regionale bevoegdheden op het vlak van mobiliteit en verkeer die in het kader van de zesde staatshervorming naar Vlaanderen overkomen. Deze staatshervorming biedt een aantal opportuniteiten voor een efficiënter verkeersveiligheidsbeleid zoals homogenere bevoegdheidspakketten, de bevoegdheden over regelgeving en handhaving, het verkeersveiligheidsfonds, de rijopleiding, ... De staatshervorming kan zo een impuls zijn voor een actualisering van het verkeersveiligheidsplan.
- De MORA wordt sinds het aantreden van deze regering viermaandelijks op de hoogte gehouden van de stand van zaken binnen het project 'Duurzame Mobiliteit' van de Vlaamse Regering, dat onder meer de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een proefproject voor een kilometerheffing voor lichte voertuigen omvat. Op de raad van 26 april 2013 gaven Per Posma (PMO Duurzame Mobiliteit) en Bart De Wandeleer (kabinet minister-president Peeters) een toelichting over de meest recente gebeurtenissen zoals de lancering van een aanbesteding van een proefproject kilometerheffing voor lichte voertuigen in de GEN-zone die in een latere fase moet leiden tot een visie over de kilometerheffing voor lichte voertuigen. De MORA werd gevraagd om deel te nemen aan de opmaak van de enquêtes die worden afgenomen voor en na de test.
- Op de MORA-raad van 26 april 2013 behandelde Pieter Kerremans, administrateur-generaal van de SERV, de vraag van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken aan de voorzitters van de SERV en de MORA om de werking van de Vlaamse Havencommissie (VHC), de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) te evalueren. Deze evaluatie moet aangeven welke verbeterpunten de SERV-partners en het mobiliteitsmiddenveld zien om op een meer geïntegreerde wijze strategisch advies te kunnen geven, maar daarnaast ook het overleg te kunnen blijven voeren met alle stakeholders rond concretere mobiliteitsthema's. Pieter Kerremans lichtte de door de sociale partners gemaakte evaluatie en verbetervoorstellen toe. Gezien de maatschappelijke context werd besloten tot een proactieve betrokkenheid van de MORA bij deze integratieoefening. Er werd een gemeenschappelijke brief met de stand van zaken bezorgd aan minister Crevits.
- Op 20 september 2013 lichtten Roel Bruyninckx (kabinet minister van Mobiliteit en Openbare Werken Crevits) en Bart De Wandeleer (kabinet minister-president Peeters), de stand van zaken toe m.b.t. het dossier van de kilometerheffing, meer in het bijzonder over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en de uitrol van een proefproject voor kilometerheffing voor lichte voertuigen. Ook de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de oprichting van een interregionaal samenwerkingsverband Viapass werd er besproken. De MORA bracht later op het jaar een advies over het samenwerkingsakkoord uit.

- Op dezelfde raadzitting lichtte Ilse Fannes (campagnecoördinator bij Komimo) de campagne voor 2014 en de verschillende projecten voor de week van de Mobiliteit van het Netwerk Duurzame Mobiliteit toe.

## Hoofdstuk 2 Adviezen en studiedag

In 2013 heeft de MORA 13 adviezen uitgebracht, waarvan 2 op eigen initiatief. De MORA ontving in 2013 13 adviesvragen. Op 2 van deze adviesvragen werd geantwoord in 1 gebundeld advies. De adviesvraag over het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd deels behandeld in 2013, het advies werd geformuleerd in 2014. Voor 2 adviezen werd samengewerkt. Samen met de SARiV formuleerde de MORA een advies over internationaal wegvervoer, daarnaast werd samen met de andere strategische adviesraden een advies geformuleerd naar aanleiding van de conceptnota van de Vlaamse Regering met voorstellen tot hervorming van het bestaande stelsel van strategische adviesraden.

Zoals gebruikelijk werd in juni ook het Mobiliteitsverslag 2013 aan het Vlaams Parlement overgemaakt.

### 1. Adviezen

#### Geconsolideerd investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep

Omdat het plan zo belangrijk is voor de mobiliteit op lange termijn en de maatschappelijke keuzes die er in gemaakt worden, voerde de Mobiliteitsraad een maatschappelijk debat over het voorstel van geconsolideerd investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep. De conclusies van dat debat schreef de MORA neer in een advies om zijn visie te kunnen verspreiden als input voor het debat in het Vlaams Parlement en voor het overleg tussen de gewesten en de federale regering over het investeringsplan. De verwachte groei van het goederen- en reizigersverkeer maakt immers dat de behoeften aan bijkomende capaciteit op het spoorwegnet groot zijn. De budgetten die beschikbaar zijn voor het uitwerken van het investeringsplan staan echter haaks op de behoeften aan meer mobiliteit en capaciteit.



Prioritair wijst het investeringsplan de budgetten toe aan het verhogen van de veiligheid van het spoornetwerk. Het maatschappelijk debat in de MORA heeft uitgewezen dat de raad achter deze politieke beslissing staat. Dit maakt dat de raad akkoord gaat met de consequenties die deze

beslissing heeft voor de andere projecten in het investeringsplan.

Beperkte budgetten maken dat er keuzes moeten worden gemaakt, zowel binnen het verhogen van de veiligheid als bij het bepalen van prioritaire projecten. De lijst met 51 prioritaire projecten die de Vlaamse Regering heeft opgenomen in haar spoorstrategie is binnen deze budgetten niet te realiseren voor 2025.

De MORA pleit voor het slim inzetten van budgetten door de juiste keuzes te maken binnen het investeringsplan en binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Voor de MORA krijgt het afwerken van de reeds gestarte infrastructuurprojecten voorrang. Het bepalen van de andere projecten moet gebeuren op basis van capaciteitsanalyses waarbij de Vlaamse Regering de meest efficiënte wijze zoekt om met een beperkt budget de grootste capaciteitsknelpunten op te lossen. Deze analyses maken een prioriteitstelling van projecten mogelijk.

De MORA raadt de Vlaamse Regering aan om aan te dringen op een grondige

## Woonbeleidsplan



herziening van het investeringsplan in 2015. Als op dat ogenblik de economische conjunctuur is verbeterd, kunnen mogelijk bijkomende budgetten worden voorzien. De Vlaamse Regering kan dan haar prioriteiten inbrengen.

De MORA roept de Vlaamse Regering ook op om maximaal samen te werken met de NMBS-Groep om het beschikbare budget voor de gewesten zo optimaal mogelijk in te zetten.

Daarnaast vraagt de MORA om creatieve oplossingen te zoeken voor het verhogen van de capaciteit. Maatregelen zoals een verbeterd verkeersmanagement gericht op het optimaal gebruiken van de spoorwegcapaciteit, het inzetten van dubbeldekrijtuigen voor reizigersverkeer, het bundelen van ladingen om de beladingsgraad van goederentreinen te verhogen, het samenwerken van havens bij het vervoeren van ladingen naar een gemeenschappelijk hinterland, het inzetten van langere treinen zowel voor goederen- als personenvervoer, het homogeniseren van snelheden op specifieke lijnen, ... kunnen samen voor een substantiële verhoging van de capaciteit zorgen met een relatief beperkt budget.

 [Advies investeringsplan NMBS-Groep 2013-2025](#)

Begin 2013 vroeg Vlaams minister van Wonen, Freya Van den Bossche, aan verschillende adviesraden om inhoudelijk te reflecteren over de visie-nota en doelstellingenkader ter voorbereiding van het Woonbeleidsplan 2050.

In een advies van 22 februari 2013 geeft de MORA aan dat 'nabijheid' een goed vertrekpunt is voor de benadering van mobiliteit. Vanuit het mobiliteitsperspectief is het goed dat gekozen wordt voor inbreiding en vernieuwingsprojecten en dat bijkomende versnippering en lintbebouwing wordt tegengegaan.

De MORA wenst dat de uitdaging van een innovatieve stadsdistributie meegenomen wordt bij de verdere uitwerking van het beleidsplan.

Daarnaast herhaalt de MORA zijn oproep om infrastructuur voor gecombineerde mobiliteit te integreren in de plannen van stedelijke en gemeentelijke ontwikkelingen en in de infrastructuur voor openbaar vervoer (Mobiliteitsverslag van 2012). In het verstedelijkt netwerk Vlaanderen zijn gedeelde mobiliteit met deelparkings, deelauto's en deelfietsen immers een belangrijk aspect om spaarzaam om te springen met de beschikbare ruimte zonder te moeten inboeten aan mobiliteitsmogelijkheden.

De MORA geeft ook aan dat de parkeerproblematiek, zowel aan de woning als aan multimodale knooppunten, bijzondere aandacht verdient.

Ten slotte wil de MORA dat er een afstemming gemaakt wordt tussen het Woonbeleidsplan, het toekomstige Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en Mobiliteitsplan Vlaanderen.

 [Advies Woonbeleidsplan Vlaanderen 2050](#)

## Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020

De MORA gaf op 6 maart 2013 advies over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020. De raad apprecieert dat er voor de voorbereiding van het Klimaatbeleidsplan niet over één nacht ijs is gegaan, maar benadrukt tegelijk dat er nog werk aan de winkel is om te kunnen spreken van een doeltreffend en maatschappelijk gedragen plan. Meer duidelijkheid over onder meer de emissiereductie-impact van de maatregelen, de sociaaleconomische impact, het beleidskader, de reële status van de maatregelen, de gehanteerde parameters, de kostenefficiëntie en de financiering is hiervoor nodig.

Dit advies werd toegelicht in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed van 28 mei 2013.

 [Advies Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020](#)





## Complexe projecten

De Mobiliteitsraad keurde op 28 juni 2013 een advies goed over het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten. Aangezien het verbeteren en versnellen van het beleidsproces voor strategisch belangrijke projecten al geruime tijd een belangrijk aandachtspunt is voor de MORA, besliste de raad om op eigen initiatief een advies te geven. De MORA formuleerde reeds eerder een aanbeveling om te komen tot een beter en sneller beleidsproces voor

infrastructuurinvesteringen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Daarnaast leverde de raad ook input aan het projectteam 'Versnellen van investeringsprojecten over de Routeplanner'.

Het advies complexe projecten beperkt zich tot hoofdlijnen, waarbij de eerdere input voor de routeplanner en de aanbeveling over het verbeteren en versnellen van het beleidsproces het referentiekader zijn.

### **Advies decreet complexe projecten**

## Bescherming van verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met LZV's



In 2009 en 2011 sprak de MORA zich uit voor een beperkt proefproject met Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV) maar koppelde daaraan welbepaalde voorwaarden. Het uitvoeringsbesluit dat nu aan de MORA voor advies werd voorgelegd komt grotendeels tegemoet aan deze voorwaarden. De raad vraagt wel om in de aanloop van het proefproject rekening te houden

met een aantal bekommernissen en doet hiervoor suggesties:

- Maak gebruik van het proefproject om werk te maken van een verruiming van het maatschappelijk draagvlak bij de individuele burger.
- Wijs bij de toekenning van de trajecten op de specifieke eigenschappen van een LZV en de mogelijke opleidingen hierover.
- Betrek zo snel mogelijk de lokale wegbeheerder in het proces wanneer deze voor bepaalde trajectonderdelen bevoegd is.
- Schenk in de projectevaluatie aandacht aan de sociaaleconomische kosten en baten en voorzie in een degelijke nulmeting.

### **Advies bescherming verkeersinfrastructuur**

## Akkoorden over het internationale wegvervoer

Op 6 september 2013 keurde de MORA een advies over diverse akkoorden over het internationale wegvervoer goed. De MORA stelt samen met SARiV vast dat de federale overheid weinig zorgvuldig is omgesprongen met de bevoegdheid tot het sluiten van deze wegvervoersakkoorden. De Vlaamse Regering heeft terecht in 2010 en 2011 aangegeven dat deze akkoorden ook slaan op bevoegdheden van de deelstaten en daarom een Vlaamse instemmingsprocedure vereisen. De SARiV heeft al herhaalde malen vastgesteld dat de federale overheid vaak niet zorgvuldig omspringt met de bevoegdheden bij het sluiten van verdragen. Dit leidt ertoe dat Vlaanderen en de andere deelstaten voor voldongen feiten worden gesteld doordat ze niet betrokken werden bij de onderhandelingen. De instemmingsprocedure van de deelstaten kan vaak pas na een negatief advies van de Raad van State opgestart worden wat leidt tot nodeloze vertraging, omdat de procedures slechts successief in plaats van parallel kunnen verlopen. Bovendien geldt dat verdragen niet meer kunnen worden aangepast zonder daarvoor een omslachtige procedure te moeten volgen. Gezien het sociaaleconomisch belang van de vervoerssector in Vlaanderen vragen de raden dat de representatieve sectororganisaties van het goederen- en het personenvervoer van bij de aanvang van de onderhandelingen betrokken en geïnformeerd worden.

Ervaring leert dat het aandeel van de Belgische operatoren op dit bilateraal verkeer stelselmatig onder druk staat. Het vastleggen en veranderen van de ritcontingenten, wat een taak is van de gemengde commissies, is dan ook een belangrijk onderdeel van deze akkoorden. De raden pleiten voor het systematisch betrekken van de sectororganisaties bij deze commissies om misbruiken te vermijden. Zodoende kunnen de positie van de Belgische operatoren van het wegvervoer en de tewerkstelling maximaal beschermd worden.

Met het oog op de maximale verankering van transport en logistiek in Vlaanderen, dient de Vlaamse overheid mee te waken over de evolutie van deze contingenten. Ook hiervoor is de betrokkenheid van het gewest in de gemengde commissies noodzakelijk.

### **Advies internationaal wegvervoer**



## Programmadecreet 2014



Op 4 oktober 2013 werd de MORA bij hoogdringendheid om advies gevraagd over het voorontwerp van programmadecreet 2014 dat in hoofdstuk 13 wijzigingen aanbrengt m.b.t. de luchthavenontwikkelings- en exploitatiemaatschappijen (LOM's en LEM's). Gezien het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) van 9 juli 2013 aangaande concessies van openbare dienst voor de commerciële uitbating van de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen, werden de leden van de VLC bij deze procedure betrokken.

De MORA sluit zich aan bij de vraag van de VLC aan de Vlaamse Regering, om op korte termijn duidelijkheid te geven over de oplossingsrichting en het tijdsplan voor het uitvoeren van het decreet van juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

Verder merkt de MORA op dat nog niet is ingegaan op de vraag van de VLC om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over de overdracht van de lopende concessieovereenkomsten, de exacte data van inwerkingtreding van de LOM's en de overname van de activiteiten door de LEM.

De overdracht van infrastructuur en de daaraan verbonden goederen, rechten en plichten moet via een marktconforme vergoeding gebeuren. Een transparante en openbare communicatie kan hier zeker toe bijdragen. Bovendien geeft dit meer zekerheid dat geen elementen worden ingebracht die niet tot de Vlaamse overheid, maar aan derden toebehoren.

Verder adviseert de MORA om over de inventaris en het beschrijvend verslag van de infrastructuur, goederen, rechten en plichten voldoende overleg te plegen met de federale overheid, het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en Belgocontrol.

 [Advies Programmadecreet 2014](#)

## Samenwerkingsakkoord kilometerheffing

De MORA vindt het positief dat de drie gewestregeringen een samenwerkingsakkoord afsluiten voor het invoeren van de kilometerheffing voor goederenvervoer over de weg. Hiermee leggen ze een juridische basis voor één systeem in België, een belangrijk aandachtspunt voor de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de maatregel.

Het debat binnen de MORA geeft aan dat de aanvaardbaarheid van de kilometerheffing gekoppeld wordt aan een aantal voorwaarden. Vooral de hoogte van de tarieven, die nu nog niet zijn vastgelegd, zal de gedragenheid van de kilometerheffing bepalen. Daarom blijft het belangrijk hierover met de stakeholders binnen de MORA te overleggen.

De raad vindt de in het samenwerkingsakkoord vastgelegde gezamenlijke tariefmethodologie over de gewesten heen transparant en duidelijk. De tarieven kunnen maar volgens een beperkt aantal parameters variëren, wat de duidelijkheid zeker ten goede komt.

De mogelijke tariefvariëaties binnen, maar ook tussen de gewesten, kunnen tot ongewenste effecten leiden, zowel sociaaleconomisch als vanuit het mobiliteitsoogpunt. De raad vraagt om met de drie gewesten afspraken te maken om de tarieven zo homogeen mogelijk te houden.

De MORA ondersteunt daarnaast het doorrekenen van de externe kosten van goederenvervoer. De invoering van de kilometerheffing moet mee toelaten doelstellingen met betrekking tot emissiereducties van transport te halen, zoals voorzien in het Vlaamse luchtkwaliteits- en klimaatbeleid.

De bezorgdheid over de impact op het concurrentievermogen van de Vlaamse havens en de wegtransportsector blijft. De raad vraagt dan ook om een volledige sociaaleconomische impactstudie uit te voeren.



Ook is er nood aan een participatietraject voor het vastleggen en uitbreiden van het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is.

Andere aandachtspunten zijn:

- De kilometerheffing dient om gebruikers te responsabiliseren. Het aantal vrijgestelde voertuigcategorieën moet dan ook zo beperkt mogelijk blijven.
- De objectieve en de subjectieve pakkans voor overtreders moet zo hoog mogelijk zijn. De dynamiek die voorzien is in het samenwerkingsakkoord door inkomsten te koppelen aan een goede handhaving in het desbetreffende gewest, ziet de MORA als een goede stimulans om deze pakkans te verzekeren.

Ten slotte doet de raad nog volgende aanbevelingen:

- Voorzie *open access* voor data over verkeersstromen.
- Koppel kilometerheffing en verkeersbelasting.
- Besteed blijvend aandacht aan een hoge klantvriendelijkheid van het systeem.

 [Advies samenwerkingsakkoord kilometerheffing voor vrachtwagens](#)



## Toegangsverbod op voertuigen van De Lijn



De MORA is van oordeel dat een effectief bestraffings- en handhavingsbeleid noodzakelijk is om een maximale bescherming te garanderen voor de reiziger en voor het personeel van de VVM De Lijn en van de exploitanten.

De MORA stelt zich vragen bij de mogelijkheid om de naleving van het toegangsverbod te controleren. Systematische en voldoende handha-

## GIPOD-decreet

Op 28 oktober 2013 werd de MORA om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet over de uitwisseling van informatie over het openbaar domein in het Vlaamse Gewest. Met dit decreet wil de Vlaamse Regering het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) verplichten voor bepaalde werken en manifestaties.

ving is immers een voorwaarde tot het succes van de maatregel. De MORA betreurt dat in het voorliggende besluit enkel de lijncontroleurs bevoegd zijn om een toegangsverbod als veiligheidsmaatregel op te leggen en te handhaven. De MORA is van oordeel dat ook de lokale politie mee moet kunnen toezien op het toegangsverbod.

De huidige procedurele regeling tot het vaststellen, uitspreken en in beroep gaan tegen het toegangsverbod is weinig transparant. Om te voorkomen dat de VVM De Lijn wordt beschouwd als rechter en partij, moet duidelijk gemaakt worden dat de VVM De Lijn instaat voor de handhaving van het door de Vlaamse overheid opgelegde toegangsverbod.

Het feit dat er een specifieke regeling op Vlaams niveau wordt uitgewerkt, zou in het vervolgings- en bestraffingsbeleid van de overheid kunnen leiden tot een tweesporenbeleid, op federaal niveau via de parketten en op Vlaams niveau via de toegangsverbodambtenaar. De MORA vraagt om het toegangsverbod in te passen in het vervolgingsbeleid van justitie.

 **Advies uitvoeringsbesluit toegangsverbod VVM**

Op deze manier wordt gezorgd voor een betere informatie-uitwisseling over de inname van het openbaar domein.

De Mobiliteitsraad had geen opmerkingen bij dit ontwerp van decreet.

 **Advies GIPOD-decreet**

## Openbaar onderzoek Mobiliteitsplan Vlaanderen

Op 25 oktober 2013 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van Mobiliteitsplan goedgekeurd. Dit beleidsplan geeft in hoofdlijnen de langetermijnvisie aan op de duurzame mobiliteitsontwikkeling en maakt fundamentele keuzes hierover.

Zoals vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 moet het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen vervolgens aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

Tijdens dit openbaar onderzoek, dat liep van 8 november 2013 tot 12 januari 2014, kon iedereen zijn bezwaren, opmerkingen en/of aanbevelingen op dit ontwerpplan, hetzij schriftelijk, hetzij online, indienen bij de MORA.

De MORA had de opdracht om de inspraakreacties op een inhoudelijk zinvolle wijze te verwerken om zo op een leesbare en bevattelijke wijze inzicht te krijgen in de verschillende reacties van de bevolking.

Uiterlijk 60 dagen na het beëindigen van het openbaar onderzoek moest het eindrapport - samen met het advies van de MORA - overgemaakt worden aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. Voor de verwerking van de resultaten van het openbaar onderzoek heeft de MORA daarom beroep gedaan 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. Het rapport werd op 12 maart 2014 overgemaakt aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering.

## Hervorming strategische adviesraden

De SERV werd om advies gevraagd over de conceptnota van de Vlaamse Regering met voorstellen tot hervorming van het bestaande stelsel van strategische adviesraden. De andere strategische adviesraden, waaronder de MORA, werden niet om advies gevraagd of in kennis gesteld van de conceptnota.

De strategische adviesraden hebben wel een aantal gezamenlijke bekommernissen en voorstellen om het bestaande systeem van overleg en advies structureel te verbeteren. Na enkele overlegmomenten werd op 18 november 2013 een gemeenschappelijk advies aan de Vlaamse Regering overgemaakt.





Hierin werd aandacht gevraagd voor de specifieke rol die de strategische adviesraden opnemen in het participatielandschap. Ze faciliteren het overleg tussen middenveldorganisaties onderling, met academische experts, de regering en met andere stakeholders. De strategische adviesraden zijn en blijven bijgevolg vragende partij voor een goed werkend advies- en overlegmodel, maar hebben zelf een belangrijke verantwoordelijkheid om te werken aan verbetering. Zo zorgt gerichte onderlinge samenwerking tussen adviesraden bij de behandeling van adviesvragen voor een betere benutting van de aanwezige expertise.

De strategische adviesraden willen daarnaast ook bijdragen aan een bredere reflectie over mogelijkheden en manieren om de 'baten' van het bestaande advies- en overlegstelsel te

vergroten en de 'kosten' te verlagen.

Essentieel is dat adviesraden op de juiste manier en op de juiste momenten worden ingezet in het beleidsproces. Er is transparante feedback nodig over het gevolg dat aan adviezen werd gegeven. Dit vergt maatwerk en een reëel politiek *commitment*, waarbij in de onderscheiden beleidsdomeinen en voor de onderscheiden beleidsvraagstukken duidelijkheid wordt verschaft over het tijdstip, de rol en plaats van de verschillende participatiemogelijkheden in de verschillende fases van het beleidsproces.

Daarnaast is clustering van strategische adviesraden een mogelijke piste om synergieën, schaalvoordelen en efficiëntiewinsten te boeken. Bij logistieke clustering moet de autonomie en onafhankelijkheid worden verzekerd.

 [Advies hervorming strategische adviesraden](#)

## Uitzonderlijk vervoer havengebieden



en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen.

Het voorontwerp van decreet maakt het mogelijk dat binnen het havengebied het uitzonderlijk vervoer van havenvoertuigen vrijgesteld wordt van het aanvragen van een vergunning voor elk uitzonderlijk transport. De MORA stelt, na bespreking tijdens de MORA-raad van 13 december 2013, vast dat het voorontwerp van decreet de huidige situatie van het uitzonderlijk vervoer in havengebieden bestendigt en kan hiermee instemmen.

 [Advies uitzonderlijk vervoer havengebieden](#)

Op 13 december 2013 werd de MORA om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet betreffende het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad-

## 2. Studiedag

### Infosessie voor stakeholders 'Europese kansen voor vervoer in Vlaanderen', 21 juni 2013

2013 was voor Europa een druk vervoersjaar. Daarom organiseerde de MORA samen met het Vlaams-Europees verbindingsagentschap (Vleva) een infosessie 'Europese kansen voor vervoer in Vlaanderen'.

Deze infosessie richtte zich tot alle stakeholders die een zicht wilden krijgen op de actuele vervoersdossiers, meer bepaald de gevolgen en kansen ervan voor Vlaanderen.

Naast een algemeen overzicht van de EU-dossiers, werd de raadsbeslissing over de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T) en de impact van deze beslissing op de haven van Antwerpen toegelicht. Naast Vleva konden we nog rekenen op de inbreng van Filip Boelaert (kabinetschef van de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken), Joke Bamps (Vlaamse Vertegenwoordiging binnen de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie), Herald Ruijters (head TEN-T Unit, Europese Commissie) en Chris Coeck (manager Beleid en Strategische Projecten, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen).

## Hoofdstuk 3 Commissie Goederenvervoer

De MORA-commissie Goederenvervoer vergaderde in 2013 zes maal onder het voorzitterschap van Lode Verkinderen. De commissie heeft dit jaar uitgebreid gedebatteerd over het thema 'Vlaanderen, logistieke regio'. De ideeën waarover consensus werd bereikt, hebben daarna hun weg gevonden naar het Mobiliteitsverslag 2013. Daarnaast bereidde de commissie een aantal concrete MORA-adviezen voor, zoals het advies over complexe infrastructuurprojecten, de adviezen over de regelgeving rond LZV's, uitzonderlijk vervoer en internationaal wegvervoer. Ook het investeringsplan van de NMBS-Groep werd uitgebreid bekeken vanuit het perspectief van het goederenvervoer.

### Vlaanderen, logistieke regio

De MORA vroeg aan de commissie Goederenvervoer om het thema 'Vlaanderen, logistieke regio' voor het werkprogramma 2013 verder in te vullen om mogelijke pistes scherper invulling te kunnen geven.

Hierop heeft de commissie overleg gepleegd over volgende thema's:



- flexibilisering van werk- en levertijden;
- transportpreventie;
- samenwerking & bundeling;
- problematiek van de shiftwissel voor goederenbehandeling in de havens;
- problematiek van openingstijden van magazijnen;
- problematiek van flexibilisering en modernisering douane;
- stimuleren van innovatieve concepten o.a. opzetten van het project wisselhub-netwerk stadsdistributie.

Op 5 november 2013 gaf Krista Maes, afdelingshoofd Coördinatie bij Waterwegen en Zeekanaal NV, een toelichting over de visie van de Vlaamse waterwegbeheerders over 'duurzaam investeren in de waterweg'.

Als voorbeeld gelden de belangrijke projecten delfstoffen en distribouw.

### Investeringsplan NMBS-Groep

Op 30 november 2012 heeft de raad van bestuur van de NMBS-Groep het voorstel van investeringsplan 2013-2025 goedgekeurd. Dit document is overgemaakt aan de federale regering die het zal gebruiken om te overleggen met de gewesten. Mede naar aanleiding van een brief van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding Jannie Haek, waarbij hij uitnodigt tot een maatschappelijk debat over het investeringsplan en ter voorbereiding van het MORA-advies, werd dit thema uitgebreid besproken in de commissie Goederenvervoer.



Als introductie voor dit thema schetste Lucia Van Laer (Infrabel) de impact van het investeringsplan op de infrastructuurinvesteringen in Vlaanderen en de drie assen waarop het investeringsplan voor Infrabel is uitgewerkt: veiligheid, stiptheid en capaciteit.

Toon Colpaert, gewestelijk havencommissaris, geeft in de commissie van 18 februari 2013 zijn persoonlijke visie over de link tussen de havenontwikkelingen en het investeringsplan en de noodzakelijk op te lossen capaciteitsknelpunten uit het oogpunt van de goederenstromen. Enkele interessante debatpunten werden overgenomen in het MORA-advies, onder meer een goede afstemming met het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het bepalen van prioritaire projecten en het gebruik maken van capaciteitsanalyses hiervoor kwamen aan bod.

Heel wat kleine maatregelen, maar met een grote impact op de capaciteit, moeten mee opgenomen worden in het investeringsplan, zoals bijvoorbeeld *open access* van vormingsstations en rangeerbundels voor het goederenvervoer. Er moet ook voldoende transparantie hierover zijn naar de Vlaamse Regering toe.

Tot slot moet het spanningsveld tussen goederen- en personenvervoer op bepaalde assen aangegeven worden.



## Hoofdstuk 4 Commissie Personenvervoer

De MORA-commissie Personenvervoer vergaderde in 2013 zes maal onder het voorzitterschap van Mark Keppens. In 2013 werd in de commissievergaderingen het Pendelfonds als beleidsinstrument geëvalueerd en aanbevelingen uitgewerkt die werden opgenomen in het Mobiliteitsverslag 2013. Daarnaast bereidde de commissie een aantal MORA-adviezen voor over het woonbeleidsplan, het toegangsverbod tot voertuigen VVM, het samenwerkingsakkoord kilometerheffing en de oprichting van Viapass en het proefproject kilometerheffing personenvervoer.

### Investeringsplan NMBS-Groep



Ter voorbereiding van het MORA-advies over het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep werd dit thema, met de focus op personenvervoer per spoor, besproken op de commissie Personenvervoer van 5 februari 2013.

Als introductie voor dit thema lichtte Sabin S'heeren, directeur-generaal NMBS Mobility, de impact toe van het investeringsplan op de GEN-projecten en het reizigersvervoer.

Volgende interessante debatpunten werden aangebracht voor het MORA-advies:

- De langetermijnvisie uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet het uitgangspunt zijn voor de Vlaamse Regering om de prioriteiten voor het spoorvervoer te bepalen.
- De commissieleden staan achter het voorziene budget voor veiligheid aangezien de veiligheidsinvesteringen ook impact zullen hebben op capaciteit en comfort. De leden vragen transparantie in de veiligheidsinvesteringen.
- De Vlaamse Regering en de NMBS-Groep moeten vooral inzetten op stationsomgevingen om deze te ontwikkelen tot knooppunten in de mobiliteitsketen. Ook de kleine stations moeten voldoende aandacht krijgen.

### Toelichting voorbereidende werkzaamheden Shuttledecreet

Op de MORA-commissie Personenvervoer van 3 december 2013 gaven Koen De Broeck, afdelingshoofd Mobiliteitsontwikkeling & Marktonderzoek bij De Lijn, en Bert De Brabandere, raadgever kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, een stand van zaken over het Shuttledecreet.

De leden van de commissie Personenvervoer brachten volgende debatpunten naar voor:

- het regelen van veel concrete zaken in de uitvoeringsbesluiten, het decreet gaat enkel over de invulling van de vereniging zonder winstoogmerk van publiek recht;
- de vrees van enkele commissieleden dat de oprichting van een nieuwe vereniging van publiek recht de verplaatsingsketen nog eens zal opdelen en leiden tot desintegratie;
- de looptijd voor de geselecteerde projecten;
- de grens tussen de diensten van het Shuttledecreet en het geregeld vervoer en het Pendelfonds;
- de tarifiering van het gebruik van de shuttlediensten;
- de ingangsvoorwaarden en het statuut van de chauffeurs van de shuttlediensten in vergelijking met de chauffeurs van De Lijn;
- de mogelijke afbouw van de basismobiliteit.

## Hoofdstuk 5 Mobiliteitsverslag 2013

Het Mobiliteitsverslag 2013 werd door de Mobiliteitsraad van Vlaanderen op 28 juni 2013 goedgekeurd en aan minister Crevits overgemaakt.



Het Mobiliteitsverslag 2013 start met de kerncijfers die een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode zou moeten mogelijk maken. De MORA stelt, analoog aan zijn aanbeveling in het Mobiliteitsrapport 2009, vast dat de recente beschikbare cijfers een analyse van het mobiliteitsveld moeilijk maken door een versnippering van de gegevens, door vertraging bij oplevering van cijfers of door het niet meer publiceren van cijfers. In 2013 heeft de Mobiliteitsraad geopteerd om voor een aantal van zijn kerncijfers nieuwe bronnen te gebruiken en bijgevolg gewijzigde cijfers te publiceren, om zo toch een aantal trends te kunnen weergeven.

In het tweede hoofdstuk van het Mobiliteitsverslag wordt ingegaan op één van de belangrijkste afspraken voor het mobiliteitsmiddenveld die in het Pact 2020 werden opgenomen, namelijk het verduurzamen van de woon-werkverplaatsingen en de doelstelling om tegen 2020 40% van de woon-werkverplaatsingen te voet, per fiets of met het collectief vervoer te laten gebeuren. Dit gebeurt aan de hand van een evaluatie van het Pendelfonds, één van de weinige Vlaamse beleidsinstrumenten die ingezet worden om een modale verplaatsing naar duurzame modi te bewerkstelligen in het woon-werkverkeer van bedrijven. Op basis hiervan geeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen gemeenschappelijke aanbevelingen om deze uitdaging verder aan te gaan.

In het derde hoofdstuk geeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen een aanzet om logistiek in Vlaanderen efficiënter te maken en te verduurzamen. Hiermee bouwt de raad voort op de initiële doelstelling van ViA en PACT 2020 om Vlaanderen ook op het vlak van logistiek tot de Europese top te laten behoren. Een meer efficiënte en meer duurzame logistiek vergt een multidisciplinaire langetermijnvisie en -strategie. Vanuit zijn rol als strategische adviesraad focust de MORA op één luik binnen dit spectrum, namelijk slimmer inspelen op het tijdsgebruik in de logistieke ketting. De raad meent dat inzetten op het tijdsgebruik een meerwaarde biedt om logistiek in Vlaanderen efficiënter en duurzamer te maken en tevens de positie van Vlaanderen als logistieke regio te versterken.

Het Mobiliteitsverslag 2013 werd niet in een gedrukte versie verspreid, maar is te raadplegen op de [website](#) van de Mobiliteitsraad.

## Hoofdstuk 6 Overzicht publicaties

### 1. Adviezen

[Advies investeringsplan NMBS-Groep 2013-2025](#) - 22 februari 2013

[Advies Woonbeleidsplan Vlaanderen 2050](#) - 22 februari 2013

[Advies Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020](#) - 06 maart 2013

[Advies decreet complexe projecten](#) - 28 juni 2013

[Advies bescherming verkeersinfrastructuur](#) - 20 september 2013

[Advies LZV proefproject uitvoeringsbesluit 2013](#) - 20 september 2013

[Advies internationaal wegvervoer](#) - 20 september 2013

[Advies samenwerkingsakkoord kilometerheffing voor vrachtwagens](#) - 18 oktober 2013

[Advies uitvoeringsbesluit toegangverbod VVM](#) - 18 oktober 2013

[Advies Programmadecreet 2014](#) - 18 oktober 2013

[Advies GIPOD-decreet](#) - 07 november 2013

[Advies hervorming strategische adviesraden](#) - 13 december 2013

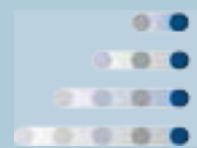
[Advies uitzonderlijk vervoer havengebieden](#) - 20 december 2013

### 2. Publicaties

[Mobiliteitsverslag 2013](#) - 28 juni 2013

[Jaarverslag 2012](#) - 26 april 2013





## Deel 2 Organisatie van de MORA



## 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 worden 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 over de hoofdlijnen van het beleid, over voorontwerpen van decreet en over strategische besluiten over mobiliteit, ook de opdracht om een jaarlijks Mobiliteitsverslag en een vijfjaarlijks Mobiliteitsrapport op te stellen.

Het decreet Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 draagt 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. 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 Komimo, de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging, de Bond voor Trein Tram en Busgebruikers, Touring en VAB.

Naast de lokale overheden vertegenwoordigd door de VVSG en VVP, zetelen de milieuverenigingen vertegenwoordigd in de Minaraad en de vertegenwoordigers van de openbare vervoermaatschappijen De Lijn en de NMBS-groep.

Om de Mobiliteitsraad bij te staan met de nodige academische kennis werden door de Vlaamse Regering ook drie deskundigen aangesteld.

Het MORA-secretariaat bestaat uit 5 medewerkers en werd ondergebracht bij de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).

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

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

## Hoofdstuk 3 Samenstelling

### 1. Samenstelling MORA

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bestaat uit 6 vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, 6 vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties waarin op representatieve wijze de private vervoeraanbieders vertegenwoordigd zijn, 1 vertegenwoordiger van respectievelijk de VVSG, de VVP en 1 vertegenwoordiger uit de milieuverenigingen, zetelend in de Minaraad. Er zijn 8 vertegenwoordigers op voordracht van respectievelijk de openbare vervoeraanbieders en de mobiliteitsverenigingen. Ten slotte worden 3 deskundigen aangewezen op voordracht van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.

#### In memoriam

Op 11 november 2013 is Johan Bullynck, directeur Exploitatie en vertegenwoordiger van De Lijn in de MORA, onverwachts overleden. Johan zetelde 3,5 jaar in de raad en was een gedreven verdediger van de belangen van het openbaar vervoer in het algemeen en van De Lijn in het bijzonder. Zijn inbreng aan de debatten was steeds erg constructief waardoor hij bijdroeg aan een vlot adviesproces en de consensus binnen de raad. De MORA is Johan hiervoor zeer erkentelijk en betreurt zijn overlijden.

De officiële samenstelling van de MORA is deze die verschenen is in het Belgisch Staatsblad. Deze wordt hieronder weergegeven.

#### Dagelijks bestuur

##### Voorzitter

Schalck Daan

##### Secretaris

Van Thillo Frank

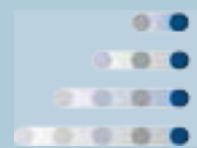
##### Vertegenwoordiger van de werknemers

Repriels Koen, ACV

##### Vertegenwoordiger van de werkgevers

Sannen Goedele, Voka-Vlaams Netwerk van Ondernemingen





## Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

Van Coillie Karel, Touring  
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, Voetgangersbeweging 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

### Vertegenwoordiger van De Lijn

Bullynck Johan, De Lijn (tot 11.11.2013)

### Vertegenwoordiger 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

### Vertegenwoordiger van de VVP

Van Snick Els, Provincie Oost-Vlaanderen

### Vertegenwoordiger van de VVSG

Debruyne Erwin, VVSG

### Deskundigen

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

## Plaatsvervangende leden

### Vertegenwoordigers van de werknemers

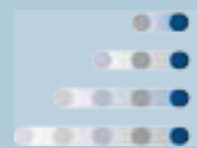
Callaerts Kurt, ACV Transcom  
Moreels Frank, ABVV  
Neyens Bart, Vlaams ABVV  
Piens Luc, ACV Transcom  
Van Hertbruggen Ellen, Vlaams Regionale ACLVB  
Vermorgen Ann, ACV

### 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

### Vertegenwoordiger van De Lijn

Nuytemans Marc, De Lijn



**Vertegenwoordiger van de NMBS**

Dewulf Dirk, NMBS-Holding

**Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen**

Bienstman Mathias, Bond Beter Leefmilieu vzw  
Mollen Frederik, Natuurpunt

**Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen**

Dhollander Karen, Voetgangersbeweging vzw  
Fannes Ilse, Komimo vzw  
Junes Joni, VAB  
Teck Hedwig, Touring  
Van Eenoo Eva, Fietzersbond vzw  
Vanseveren Jan, BTTB vzw

**Vertegenwoordiger van de VVP**

Vanhee Marc, Provincie Antwerpen

**Vertegenwoordiger van de VVSG**

Pira Ingrid, Stad Mortsel

## **2. Samenstelling MORA-commissie Goederenvervoer**

**Voorzitter**

Verkinderen Lode, Transport & Logistiek Vlaanderen

**Vertegenwoordigers van de werknemers**

De Brouwer René, ABVV  
Kwanten Suzanne, ACLVB  
Moreels Frank, ABVV  
Neyens Bart, ABVV  
Opsomer Johan, ACV  
Repriels Koen, ACV

**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 NMBS**

Van Laer Lucia, Infrabel  
Wuyts Bart, NMBS-Holding

**Vertegenwoordiger van De Lijn**

Nuytemans Marc, De Lijn

**Vertegenwoordiger van milieuverenigingen**

Grietens Erik, BBL

**Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen**

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

**Vertegenwoordiger van de VVP**

Van Snick Els, VVP

**Vertegenwoordiger van de VVSG**

Debruyne Erwin, VVSG

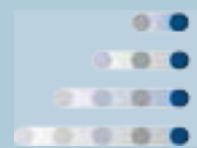
**Deskundigen**

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

**Externe deskundigen**

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





### 3. Samenstelling MORA-commissie Personenvervoer

#### Voorzitter

Keppens Mark, Voetgangersbeweging vzw

#### Vertegenwoordigers van de werknemers

De Brouwer René, ABVV  
Kwanten Suzanne, ACLVB  
Neyens Bart, ABVV  
Repriels Koen, ACV  
Vael Thomas, ACV

#### 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

Bullynck Johan, De Lijn (tot 11.11.2013)  
Nuytemans Marc, De Lijn

#### Vertegenwoordigers van de NMBS

Rombauts Anita, NMBS-Mobility  
Wuyts Bart, NMBS-Holding

#### Vertegenwoordiger van milieuverenigingen

Bienstman Mathias, BBL

#### Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

De Cleen Roel, Fietsersbond vzw  
Junes Joni, VAB  
Peeters Jacques, BTTB vzw  
Popelier Geert, VAB  
Smaghe Danny, Touring  
Van Coillie Karel, Touring

Vanseveren Jan, BTTB vzw  
Vertriest Miguel, Komimo

#### Vertegenwoordiger van de VVP

Vanhee Marc, VVP

#### Vertegenwoordiger van de VVSG

Debruyne Erwin, VVSG

#### Deskundige

Witlox Frank, UGent

#### Externe deskundigen

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

### Hoofdstuk 4 Medewerkers

#### Voorzitter

Schalck Daan

#### Secretaris

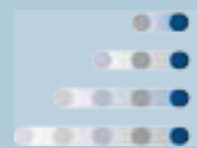
Van Thillo Frank

#### Studiedienst

De Meyer Koen  
Milo Nico  
Wuyts Ann

#### Administratie

Van den Heuvel Lieve



## Afkortingenregister

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
DAEB	Dienst van Algemeen Economisch Belang
DGLV	Directoraat-Generaal Luchtvaart
ETS	Emissions Trading System
GEN	Gewestelijk ExpresNet
GIPOD	Generiek InformatiePlatform Openbaar Domein
LEM	LuchtvaartExploitatieMaatschappij
LOM	LuchtvaartOntwikkelingsMaatschappij
LZV	Langere en Zwaardere Vrachtwagens
MORA	Mobiliteitsraad
PMO	Project Management Office
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
SAR	Strategische Adviesraad
SARiV	Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
TEN-T	Trans-Europese Transportnetwerken
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLC	Vlaamse LuchthavenCommissie
Vleva	Vlaams-Europees verbindingagentschap
VUB	Vrije Universiteit Brussel
VVM	Vlaamse VervoerMaatschappij
VVP	Vereniging Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

Verantwoordelijke uitgever:  
Daan Schalck, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel  
WD/2014/4665/3