

Jaarverslag 2011 van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

In 2011 was het vier jaar geleden dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) werd opgericht en heeft de Vlaamse Regering de mandaten van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen vernieuwd.

In de eerste vier jaar is de raad erin geslaagd om over verschillende relevante mobiliteitsinitiatieven het maatschappelijk draagvlak in kaart te brengen. Dit ondanks de diverse samenstelling en de vaak uiteenlopende belangen die de leden van de raad te verdedigen hebben. De voorbereiding in de bijzondere MORA-commissies Goederenvervoer en Personenvervoer speelde een belangrijk rol in het effenen van de weg naar deze consensus.

Ik ben ook zeer erkentelijk voor de aandacht die de Vlaamse Parlementsleden aan de adviezen en Mobiliteitsverslagen besteedden. Dialoog met de parlementsleden in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken blijft zeer belangrijk voor de evolutie van de werking van de MORA.

Een goed adviesproces leidt tot voldoende elementen die een constructieve bijdrage leveren aan de beleidsvoorbereiding. De ontwikkeling van een degelijk advies vraagt tijd. Een goede regelgevingsagenda is een absolute voorwaarde om proactief op het beleidsproces te kunnen inspelen en de werkzaamheden van de raad te plannen.

Ik wil 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

Voorzitter

Hoofdstuk 1

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

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.

1. Taken

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (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 met betrekking tot 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. Samenstelling

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

De SERV-partners zetelen met twaalf 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 de Komimo, de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging, de Bond voor Trein Tram en Busgebruikers, Touring en de 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 zes medewerkers en werd ondergebracht bij de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).

Op 17 juni 2011 heeft de Vlaamse Regering de mandaten van de leden van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen vernieuwd. Op 13 september kwam de Mobiliteitsraad voor de eerste maal in zijn nieuwe samenstelling bijeen.

Wedersamenstelling Mobiliteitsraad

Op 17 juni 2011 heeft de Vlaamse Regering de mandaten van de leden van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen vernieuwd. De Vlaamse Regering wees ook drie nieuwe deskundigen aan.

Op 13 september kwam de Mobiliteitsraad voor de eerste maal in zijn nieuwe samenstelling bijeen. Minister Crevits woonde deze openingszitting bij en maakte van de gelegenheid gebruik om met de Mobiliteitsraad in dialoog te gaan over het Mobiliteitsverslag en de krachtlijnen van haar beleid.

De Mobiliteitsraad benadrukt het belang van een goede bereikbaarheid en formuleert 7 aanbevelingen voor maatregelen die volgens de raad nodig zijn om werk te maken van de bereikbaarheid. De focus is beperkt tot de bereikbaarheid van de economische poorten voor het goederenvervoer.

Dagelijks bestuur

Voorzitter

Schalck Daan

Secretaris

Van Thillo Frank

Vertegenwoordigers van de werknemers

Roskams Jeroen - ACV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Mariën Katleen - Voka

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

Vertriest Miguel - Komimo

Van Coillie Karel - Touring

Wonen de vergadering bij met raadgevende stem

Voorzitter MORA-commissie Goederenvervoer

Verkinderen Lode - Transport & Logistiek Vlaanderen

Voorzitter MORA-commissie Personenvervoer

Keppens Mark - Voetgangersbeweging

Leden

Voorzitter

Schalck Daan

Leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Copers Caroline , Vlaams ABVV
Stessens Karel, ACOD (ABVV)
Engelen Hugo, Vlaams Regionale (ACLVB) (tot juni 2011)
Suzanne Kwanten, Vlaams Regionale (ACLVB) (vanaf juli 2011)
Coolbrandt Jan, Openbare diensten ACV
Vermorgen Ann, ACV (tot juni 2011)
Roskams Jeroen, ACV (vanaf juli 2011)
Verwimp Katrien, Transcom ACV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Van der Velden Marleen, Boerenbond
Vandorpe Gilles, UNIZO
Verkinderen Lode, Transport & Logistiek Vlaanderen (UNIZO)
De Maegt Isabelle , Febetra (VOKA)
Mariën Katleen, Voka (VOKA)
Vanfraechem Stephan, Alfaport Antwerpen vzw (VOKA)

Vertegenwoordigers van De Lijn

Bullynck Johan , De Lijn

Vertegenwoordigers van de NMBS-groep

Kerckaert Koen, NMBS-Holding

Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen

Grietens Erik, Bond Beter Leefmilieu
Nys Annelore, Natuurpunt

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

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

Vertegenwoordigers van de VVP

Van Snick Els, Provincie Oost-Vlaanderen

Vertegenwoordigers van de VVSG

Debruyne Erwin, VVSG

Deskundigen

Meersman Hilde, Universiteit Antwerpen (tot juni 2011)
Verhetsel Ann, Universiteit Antwerpen (tot juni 2011)
Macharis Cathy, Vrije Universiteit Brussel (vanaf juli 2011)
Sys Christa, Universiteit Antwerpen (vanaf juli 2011)
Witlox Frank, Universiteit Gent (vanaf juli 2011)

Plaatsvervangende leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Moreels Frank, ABVV
Neyens Bart, Vlaams ABVV
Van Hertbruggen Ellen, Vlaams Regionale ACLVB
Francois Jan, Transcom ACV
Piens Luc, Transcom ACV
Roskams Jeroen, ACV (tot juni 2011)
Vermorgen Ann, ACV (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Meulemans Bert, Boerenbond
Bergers Carine, FBAA (UNIZO)
Steenberghen Pierre, GTL-Taxi (UNIZO)
De Belder Joris, Voka (tot juni 2011)
Tytgat Tine, Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde (VOKA) (vanaf juli 2011)
Dekimpe Frederiek, Vlaamse Confederatie Bouw (VOKA) (tot juni 2011)
Degraeve Pieter, Vlaamse Confederatie Bouw (VOKA) (vanaf juli 2011)
Martens Michel, Febiac (VOKA)

Vertegenwoordigers van De Lijn

Weytjens Katrien, De Lijn

Vertegenwoordigers van de NMBS-groep

Van Bladel Kelly, NMBS-Holding (tot augustus 2011)
Dewulf Dirk (vanaf september 2011)

Vertegenwoordigers van de milieuverenigingen

Van Zeebroeck Bruno, Bond Beter Leefmilieu vzw (tot juni 2011)
Vandecasteele Karlien, Bond Beter Leefmilieu vzw (vanaf juli 2011)
Mollen Frederik, Natuurpunt

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

Smagghe Danny, Touring (tot juni 2011)
Teck Hedwig, Touring (vanaf juli 2011)
Gillis Hilde, VAB (tot juni 2011)
Junes Joni, VAB (vanaf juli 2011)
Fannes Ilse, Komimo vzw
DHollander Karen, Voetgangersbeweging vzw
Vanseveren Jan, BTTB vzw
Treunen Jan, Fietsersbond vzw (tot juni 2011)
Van Eenoo Eva, Fietsersbond vzw (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van de VVP

Vanhee Marc, Provincie Antwerpen

Vertegenwoordigers van de VVSG

Vansevenant Peter, Stad Gent (tot juni 2011)
Pira Ingrid, Stad Mortsel (vanaf juli 2011)

Secretaris

Van Thillo Frank

3. Werking

In 2011 vergaderde de plenaire Mobiliteitsraad 10 keer. Het dagelijks bestuur kwam 9 keer bijeen. De bijzondere MORA-commissie Personenvervoer vergaderde 7 keer en de bijzondere MORA-commissie Goederenvervoer 6 keer.

Er waren 6 werkgroepvergaderingen over het mobiliteitsplan, de mobiliteitsconvenants, het wijzigingsdecreet Mobiliteitsbeleid, de hervorming BIV en het luchtkwaliteitsplan.

Studienamiddag Europees Witboek Transport

Op 31 maart 2010 organiseerden de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en het Vlaams - Europees verbindingsagentschap (Vleva) een infomoment over het Europees Witboek Transport. Dit Witboek geeft een belangrijke voorzet voor een strategische langetermijnvisie over transport. De publicatie ervan was het moment om ook de Vlaamse beleidsmakers te informeren en te sensibiliseren. De Mobiliteitsraad wil immers een grote betrokkenheid van het Vlaamse beleid bij de discussie over het Witboek in de Europese Raad en het Europees Parlement.

Sandro Santamato, head of unit Economic analysis van de Europese Commissie, stelde het Witboek voor. Daarna volgde een reflectie vanuit het Europees Parlement door Saïd El Khadraoui en Dirk Sterckx, en door Jos Dings van Transport & Environment.

Iedereen was het erover eens dat het Witboek een goed overzicht biedt van alles wat moet gebeuren om tot een duurzaam Europees transportbeleid te komen.

De sprekers brachten kritische accenten onder meer bij de wel erg lange tijdshorizon voor concrete acties en bij de duurzaamheid van een aantal maatregelen.

Na de toelichting was er tijd voor een gedachtewisseling. Thema's zoals het doorrekenen van externe kosten, de noodzaak van een 'mental shift', comodaliteit en modal shift in het goederenvervoer en de ambitieuze verkeersveiligheidsdoelstellingen zorgden voor een geanimeerd debat.

De voorzitter van de MORA besloot de studiedag door te onderlijnen dat de Mobiliteitsraad een grote betrokkenheid wil van het Vlaamse beleid bij de discussie over het Witboek in de Europese Raad en het Europees Parlement. De MORA wees in het verleden al op het belang van thema's zoals stedelijke mobiliteit, comodaliteit, infrastructuurinvesteringen en kilometerheffing voor het mobiliteitsbeleid.

Planlastendecreet

Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd (Planlastendecreet) - 31/01/2011

Het Planlastendecreet reikt een kader aan om onnodige planlasten te vermijden voor lokale en provinciale besturen. Het streven naar een meer geïntegreerde aanpak en naar een duidelijker meerjarenplanning past volgens de MORA in de visie om te komen tot een betere beleidsdoelmeinoverschrijdende planning. De inbedding van het mobiliteitsplan samen met alle andere sectorale plannen in één geïntegreerd meerjarenplan mag voor de MORA niet ten koste gaan van de kwaliteit van de mobiliteitsplanning, van de transparantie van het beleidsproces en van de principes zoals vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet.

Documenten:

[Advies planlastendecreet](#) [1]

Beheersovereenkomst De Lijn 2011-2015

Aanbeveling Beheersovereenkomst 2011-2015 van De Lijn -
14.02.2011

Op 13 januari 2011 werd in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken de nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn voorgesteld. Hoewel de MORA niet formeel betrokken werd bij de opstelling ervan, heeft de raad omwille van het grote maatschappelijk belang van het openbaar vervoer in Vlaanderen op eigen initiatief enkele aanbevelingen aan de Minister en het Vlaams Parlement overgemaakt. De MORA hoopt met deze suggesties constructief bijgedragen te heb-

ben aan de verdere totstandkoming van de nieuwe beheersovereenkomst, en het politieke debat hierover.

Zo vindt de Mobiliteitsraad het goed dat er wederzijdse afstemming voorzien wordt tussen de beheersovereenkomst met de daarin opgenomen Mobiliteitsvisie 2020 en het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De MORA stelt uitdrukkelijk dat de jaarlijkse stijging van de kostendekkingsgraad met 5% op termijn onvermijdelijk tot keuzes zal leiden met belangrijke maatschappelijke gevolgen. De MORA vraagt dat hierover een duidelijk maatschappelijk debat gevoerd wordt.

De beheersovereenkomst maakt ook een belangrijke stap voorwaarts in de evaluatie van het gevoerde beleid. Het is echter belangrijk om een correcte en gevalideerde nulmeting af te spreken opdat de evaluatie zijn volle democratische waarde zou krijgen.

De Mobiliteitsraad wil dat De Lijn voor de opvolging van Pact 2020 indicatoren ontwikkelt om te rapporteren over de acties voor woon-werkverkeer, zoals:

- het aantal reizigerskilometer,
- het reisgedrag tijdens de spitsuren,
- de overstap van autogebruikers, fietsers of voetgangers naar De Lijn en
- de meting van de efficiëntieverhoging van doorstromingmaatregelen.

De nieuwe beheersovereenkomst vormt een uitgelezen kans om De Lijn een voortrekkersrol te geven om NMBS, MIVB en overheid te laten samenwerken aan de ontwikkeling van multimodale knooppunten met optimale overstapmogelijkheden van de ene vervoersmodus op de andere ((elektrische)fiets, (deel)auto, trein, tram, bus, taxi, collectief personenvervoer ander dan openbaar vervoer).

Voor de Vlaamse openbaar vervoergebruiker in Brussel is het belangrijk dat de beheersovereenkomst De Lijn opdraagt om met de MIVB gemeenschappelijke operationele afspraken te maken voor een optimalisatie van een klantgerichte dienstverlening. Dit moet leiden tot meer grensoverschrijdende verbindingen (bijvoorbeeld een tramverbinding tussen de luchthaven van Zaventem en Brussel) en eenduidige gemeenschappelijke haltes en overstapmogelijkheden.

Documenten:

[Advies nieuwe beheersovereenkomst De Lijn](#) [2]

Hervorming mobiliteitsconvenants

Advies over het ontwerp van decreet tot hervorming van de mobiliteitsconvenants - 15/06/2011

Het voorontwerp van decreet wil komen tot een juridisch kader dat de volledige beleidscyclus voor het mobiliteitsbeleid (planning, uitvoering, monitoring en evaluatie) overspant. Daarvoor integreert het de kernbepalingen van het decreet van 20 april 2001 over de mobiliteitsconvenants in het decreet van 20 maart 2009 over het mobiliteitsbeleid.

Het voorontwerp van decreet behoudt de basisfilosofie van het convenantbeleid, maar brengt accentverschuivingen om het projectproces en de realisatie van de projecten administratief te vereenvoudigen en de doorlooptijden, waar mogelijk, te versnellen.

Het voorontwerp van decreet legt een planplicht op voor gemeentelijke mobiliteitsplannen die bovendien gekoppeld worden aan de gemeentelijke legislatuurperiode.

De MORA onderschrijft de doelstellingen van de Vlaamse Regering voor de hervorming van het convenantbeleid en de uitwerking ervan in een geïntegreerd en geoptimaliseerd kader.

De MORA stelt wel voor om in het decreet een bepaling over de monitoring en evaluatie van het convenantbeleid op te nemen. Verder vindt de raad het belangrijk dat er geëvalueerd wordt hoe de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld verloopt binnen het participatietraject.

De MORA vraagt in zijn advies geconsulteerd te worden over de uitwerking van de subsidieregeling en het provinciaal mobiliteitscharter.

Ten slotte pleit de MORA ervoor dat binnen het convenantbeleid, dossiers van AWV voor structureel onderhoud of rioleringswerken van Aquafin, beter op elkaar afgestemd worden.

De uitvoering van het decreet wordt jaarlijks geëvalueerd en telkens voor 30 juni overgemaakt aan de MORA en het Vlaams Parlement. De MORA pleit in zijn advies over het mobiliteitsdecreet van 2009 voor betere monitoring- en evaluatie-instrumenten. Hieraan is nog niet tegemoet gekomen.

De Minister en het departement wensen dit pas uit te werken na de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Er is sinds het decreet van 2009 ook nog geen jaarlijks verslag overgemaakt.

De Minister heeft in het Vlaams Parlement aangegeven de uitvoeringsbesluiten nog aan de MORA voor te leggen met het oog op het creëren van een draagvlak.

Documenten:

[Advies hervorming mobiliteitsconvenants](#) [3]

Programmadecreet 2011

Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2011 (Programmadecreet) (21/04/2011)

In het advies vraagt de MORA aan de minister om art 27 uit het voorontwerp te schrappen, omdat dit artikel maar één van de voorstellen van de drie rondetafelconferenties over de evaluatie van het Pendelfonds realiseert. De MORA vond het beter pas wijzigingen door te voeren wanneer de evaluatie van het pendelfonds volledig is afgerond.

Documenten:

[Advies programmadecreet](#) [4]

Informatief deel mobiliteitsplan Vlaanderen

Advies over het informatief deel mobiliteitsplan Vlaanderen - 24.06.2011

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is een strategisch beleidsplan dat de hoofdlijnen en strategische keuzes aangeeft waarbinnen het mobiliteitsbeleid vorm krijgt. Het reikt de beleidsmakers een kader aan met strategische prioriteiten als houvast voor een toekomstgericht en sturend mobiliteitsbeleid.

Op 22 april 2011 maakte de Minister de volledige teksten van de informatieve delen van het voorontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen voor advies over aan de MORA.

De MORA geeft in zijn advies aan dat een “sense of urgency” ontbreekt en dat de grote maatschappelijke uitdagingen zoals de schaarste aan ruimte, energiebevoorrading, eindigheid grondstoffen, ... te weinig aan bod komen.

De MORA stelt bovendien nog hiaten vast. Daar waar de beschrijving heel uitgebreid is voor de aspecten die onder de verantwoordelijkheid van het departement MOW vallen, is wat buiten het departement gebeurt of in de aangrenzende beleidsdomeinen minder in kaart gebracht. Ook bij de scenario's, afbreukrisico's en doorbraken alsook de beleidsplannen, beleidsuitdagingen of oplossingsrichtingen plaatst de MORA kanttekeningen.

Gezien de stand van zaken in het proces en de krappe tijdsruimte pleit de MORA om vooral in te zetten op een kwalitatief en toekomstgericht richtinggevend gedeelte. De raad beschouwt het informatief deel als een uitgebreide onderbouwing en belangrijke aanzet tot verder debat. De opmerkingen in het advies zijn bedoeld om dit debat te voeden zodat bij de uitwerking van het richtinggevend deel de maatschappelijke uitdagingen vertaald worden in de beleidsopties.

De voorbereiding van het Mobiliteitsplan Vlaanderen liep in 2011 verder vertraging op ten opzichte van de oorspronkelijke timing.

Documenten:

[Advies informatief deel Mobiliteitsplan Vlaanderen](#) [5]

Proefproject Lange en Zware Vrachtwagens (LZV's)

Advies over Proefproject Lange en Zware Vrachtwagens (LZV's) - 24.06.2011

Op 7 juni 2011 ontving de MORA een tweede adviesvraag over een proefproject voor LZV's, meer bepaald over de werkwijze en de selectie van 6 trajecten die voor het proefproject in aanmerking komen. De raad vindt het positief dat de potentiële trajecten grondig gescreend zijn op het vlak van infrastructuur en verkeersveiligheid en de MORA rekent erop dat de trajecten waar nodig aangepast worden vóór de effectieve inzet van de LZV's. Voorts acht de raad het essentieel dat een reverse modal shift wordt vermeden en dat het proefproject aanvangt op routes die zich van punt tot punt bevinden op Vlaams grondgebied.

Het Vlaams Parlement maakte in zijn discussies rond het proefproject LZV's gebruik van de MORA-aanbevelingen.

Documenten:

[Advies proefproject langere en zwaardere vrachtwagens \(LZV\)](#) [6]

Hervorming belasting op inverkeerstelling (BIV)

Advies over hervorming belasting op inverkeerstelling (BIV) -
13.09.2011

De Vlaamse Overheid wil de belasting op inverkeerstelling (BIV) variabel maken in functie van de euronorm en de CO2-uitstoot. Er komen wel correcties op basis van de leeftijd van de wagen.

De MORA staat achter de vergroening van de verkeersfiscaliteit, maar vraagt in zijn advies een aanpassing van de berekeningswijze van de nieuwe BIV om vergroening en sociale correcties beter te laten samengaan.

Voor de MORA is de hervorming van de BIV slechts een tussenstap in de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit. Omdat de BIV als sturend instrument veel beperkingen kent, vraagt de MORA om de fiscale hervorming verder te zetten in een coherent kader. Hierbij mag het evenwicht tussen klimaat en luchtkwaliteit niet uit het oog verloren worden. Omwille van de technologie-neutraliteit is de raad ook geen voorstander om elektrische en hybride wagens vrij te stellen van BIV.

De sociale gevolgen van een vergroening van de verkeersfiscaliteit zijn nu nog onduidelijk, maar moeten gemonitord en indien nodig gecompenseerd worden. Een maatschappelijk debat over de variabilisering en differentiëring van de heffingen is dringend aan de orde. In zijn advies stelt de MORA ook bestuurlijke tekortkomingen vast. Zo kan de regelgeving transparanter. Om verdere versnippering tegen te gaan wordt gepleit voor meer afstemming tussen de gewesten. Het voorstel is erg complex, een eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie vindt de MORA dringend en noodzakelijk.

Het dossier kreeg ruime media-aandacht en de berekeningswijze van de nieuwe BIV werd meermaals bijgestuurd op twee essentiële aspecten die ook in het advies van de MORA werden bepleit. Deze zorgen voor meer evenwicht tussen klimaat en luchtkwaliteit.

Aan de vraag van de MORA om elektrische en hybride wagens vrij te stellen van BIV is niet tegemoet gekomen.

In het parlementaire debat werden de individuele standpunten van verschillende leden van de MORA (BBL, FEBIAC en VAB) in de verenigde commissies Financiën en Leefmilieu gehoord.

Documenten:

[Advies hervorming BIV als tussenstap naar vergroening verkeersfiscaliteit \[7\]](#)

Rio+20, de VN wereldconferentie over duurzame ontwikkeling

Briefadvies over Rio+20, de VN wereldconferentie over duurzame ontwikkeling - 14.09.2011

Op 5 augustus 2011 heeft de minister-president van de Vlaamse Regering een brief gericht aan alle strategische adviesraden. De adviesraden worden uitgenodigd om aanbevelingen te formuleren voor de Vlaamse positie naar aanleiding van de Europese standpuntbepaling alsook actief deel te nemen aan de voorbereiding voor Rio+20.

De MORA verwijst in zijn briefadvies naar zijn vorige advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling. De MORA zal zijn leden op de hoogte houden van de activiteiten rond RIO 20+, en hen aanmoedigen om deel te nemen aan de voorbereidende werkzaamheden.

Documenten:

[Advies Rio20 \[8\]](#)

Vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren

Briefadvies over het voorontwerp van decreet betreffende vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren - 14.09.2011

Op 18 augustus 2011 heeft de SERV een adviesvraag ontvangen over het voorontwerp van decreet betreffende vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren waarmee twee Europese Richtlijnen (2008/68/EG en 2010/61/EG) gedeeltelijk worden omgezet in Vlaamse regelgeving. De SERV heeft deze adviesvraag doorgegeven aan de MORA.

Aangezien het voorontwerp van decreet geen elementen bevat die rechtstreeks impact hebben op mobiliteit, heeft de MORA tijdens zijn zitting van 13 september beslist om geen opmerkingen te formuleren op het voorontwerp van decreet.

Documenten:

[Advies gevaarlijke goederen](#) [9]

Programmadedcreet 2012

Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2012 - 14.10.2011

De MORA formuleerde geen bemerkingen bij de mobiliteitsaspecten van het voorontwerp van decreet.

Het voorontwerp bevat een hoofdstuk over de verkeersbelastingen, maar de bepalingen zijn louter technisch: harmonisering van procedures, oplossen van inconsistenties en verduidelijking van bepalingen of begrippen.

Documenten:

[Advies Begroting 2012](#) [10]

Verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van verkeersveiligheid van weginfrastructuur en over het ontwerp van ministerieel besluit over de uitvoering van art. 3,5,6 en 8 van het hoger genoemde uitvoeringsbesluit - 28.10.2011

De MORA bracht advies uit over de uitvoeringsbesluiten van het decreet over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Eerder adviseerde de Mobiliteitsraad al over het decreet. Een belangrijke bekommernis blijft de afstemming met bestaande procedures en instrumenten voor verkeersveiligheidsbeoordeling. Belangrijk is dat extra planlast wordt vermeden.

In het decreet delegeert de Vlaamse Regering de bevoegdheid tot uitbreiding van het toepassingsgebied naar zichzelf. De minister heeft in het Parlement echter aangegeven dat dit enkel zal gebeuren na voorafgaandelijk debat in het Vlaams Parlement en betrokkenheid van de Mobiliteitsraad.

Documenten:

[Advies uitvoeringsbesluiten verkeersveiligheid van weginfrastuctuur](#) [11]

Luchtkwaliteit

Advies betreffende het luchtkwaliteitsplan en uitstelaanvraag voor de normen van NO₂ in uitvoering van artikel 22 van de Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa - 28.10.2011

Het ontwerp luchtkwaliteitsplan van de Vlaamse Regering werd samen met de uitstelaanvraag voor normen van NO₂ ingediend bij de Europese Commissie.

De MORA vraagt in zijn advies om zowel bij de uitvoering van het plan als in de toekomst sneller en proactiever in te spelen op de uitdagingen. Ook geeft de MORA enkele procesmatige aandachtspunten. De MORA vraagt een afstemming van het klimaat-, fijn stof- en geluidshinderbeleid op basis van een langetermijnstrategie, een prioritering van maatregelen, een permanente monitoring van de resultaten, transparantie inzake kosten en baten en afstemming tussen de overheden.

Inhoudelijk geeft de MORA aan dat de vergroening van de verkeersfiscaliteit moet vertrekken van een globale visie. De klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen moeten evenwichtig verzoend worden en de sociale verdelingseffecten moeten onderzocht worden. Vergroening van het wagenpark houdt een omslag in richting minder oneigenlijk gebruik van diesel personenwagens. Om hierop in te spelen zullen fiscale instrumenten gekoppeld moeten worden aan tijdige en doelgerichte communicatie.

De MORA wijst verder op het belang van communicatie en draagvlak voor het realiseren van het plan. Momenteel bestaat er geen draagvlak voor een lineaire snelheidsverlaging tot 100 km/u op snelwegen en een variabele kilometerheffing volgens tijd en plaats. De maatregel voor lage emissiezones vereist voorafgaandelijk overleg.

De raad vindt de uitstelaanvraag onvermijdelijk, maar stelt dat het luchtkwaliteitsplan laat komt. Het was al eerder te voorzien dat een grondige bijsturing van het beleid noodzakelijk zou zijn.

Documenten:

[Advies luchtkwaliteitsplan](#) [12]

Beleidsbrief mobiliteit en openbare werken

Advies over de Beleidsbrief mobiliteit en openbare werken. Beleidsprioriteiten 2011-2012 - 15.11.2011

De Beleidsbrief is een operationalisering van de Beleidsnota met bijzondere aandacht voor de cijfermatige en budgettaire onderbouwing die ter bespreking aan het Vlaams Parlement wordt

voorgelegd. De Mobiliteitsraad vindt het belangrijk om voor het parlementaire debat reflecties van het middenveld aan te leveren.

Het is inmiddels ook gebruikelijk geworden om hierover met de minister van gedachten te wisselen. Dit gebeurde op 13 september 2011.

De MORA dringt in dit advies aan op een meer geïntegreerde benadering van de milieu-, ruimtelijke-, en mobiliteitsuitdagingen bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid.

De Mobiliteitsraad is tevreden dat zijn aandachtspunten voor de bereikbaarheid van de economische poorten ook deze van de minister zijn. De MORA benadrukt daarnaast het belang van overleg met de strategische adviesraden en het Vlaams Parlement bij het tot stand komen van de Vlaamse spoorstrategie en de meerjareninvesteringsprogramma's van de NMBS-groep.

Om het maatschappelijk draagvlak te bevorderen vraagt de Mobiliteitsraad dat het Vlaams Parlement en de Mobiliteitsraad regelmatig een stand van zaken over alle prioritaire infrastructuurdossiers en over het onderhoud van infrastructuur krijgen. Daarnaast is er nood aan een duidelijke timing voor het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Om de verkeersdruk op de stedelijke gebieden op te vangen is de ontwikkeling van een hoogwaardig netwerk van (voor)stedelijk collectief vervoer noodzakelijk.

De MORA vindt het positief dat de Minister verkeersveiligheid als een topprioriteit beschouwt en dat het thema een horizontale doorwerking vindt naar andere deeldomeinen zoals verkeersmanagement en infrastructuurbeleid. De MORA dringt daarom aan alle gevaarlijke punten tegen 2013 weg te werken.

In het Pact 2020 staat het engagement om tegen 2020 40% van het woon-werkverkeer duurzaam te laten gebeuren. De MORA verwacht dat op korte termijn een coherent stappenplan wordt opgemaakt dat aangeeft met welke maatregelen deze ambitieuze doelstelling tegen 2020 gerealiseerd kan worden.

Documenten:

[Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken: beleidsprioriteiten 2011-2012](#) [13]

Hoofdstuk 2

Commissie personenvervoer

De bijzondere MORA-commissie Personenvervoer vergaderde zeven maal onder het voorzitterschap van de heer Mark Keppens. In 2011 ging vooral aandacht naar de thema's fiscaliteit en personenmobiliteit, het voorbereiden van het mobiliteitsverslag 2011 en de opvolging van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

1. Samenstelling commissie personenvervoer

Voorzitter

Keppens Mark (Voetgangersbeweging)

Vertegenwoordigers

Vertegenwoordigers van de werknemers

Neyens Bart - ABVV
Coeck Rita - ABVV (tot juni 2011)
Moreels Frank - ABVV (tot juni 2011)
Van Hertbruggen Ellen - ACLVB (tot juni 2011)
Kwanten Suzanne - ACLVB (vanaf juli 2011)
Roskams Jeroen - ACV
Vael Thomas - ACV
Collbrandt Jan (tot juni 2011)

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Mariën Katleen - Voka
Bergers Carine - FBAA
Mannaerts Yves - FBAA
Steenbergen Pierre - GTL
Vandorpe Gilles - Unizo
Vancuyck Stijn - Unizo (tot juni 2011)
Cools Els - Unizo (vanaf juli 2011)
Martens Michel - Febiac
Decrock Philippe - Federauto (tot juni 2011)

Vertegenwoordigers van De Lijn

Weytjens Katrien - De Lijn
Bullynck Johan - De Lijn (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van de NMBS-Groep

Dewulf Dirk - NMBS-Holding (tot juni 2011)
Van Bladel Kelly- NMBS-Holding (tot juni 2011)
Wuyts Bart - NMBS-Holding (vanaf juli 2011)
Rombauts Anita - NMBS Mobility (tot juni 2011)

Vertegenwoordigers van milieuverenigingen

Van Zeebroeck - BBL (tot juni 2011)
Bienstman Mathias - BBL (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

Peeters Jacques - TTB
Van Severen Jan - TTB (vanaf juli 2011)
De Cleen Roel - Fietsersbond
Vertriest Miguel - Komimo
Junes Joni - VAB (vanaf juni 2011)
Popelier Geert – VAB
Smagghe Danny - Touring
Van Coillie Karel - Touring

Vertegenwoordigers van de VVP

Vanhee Marc - VVP

Vertegenwoordigers van de VVSG

Debruyne Erwin - VVSG (vanaf juli 2011)

Deskundigen

Witlox Frank - UGent

Externe deskundigen

Klussendorf Jan - Taxistop
Pans Michèle - CRB
Klynen Eddy - VSV
Willems Joris – Verkeerskunde en mobiliteit HSV
Lauwers Dirk - UGent
Van Mierlo Joeri - VUB
Scherpereel Jan – Vlaamse Ouderenraad
Christiaens Jan - Mobiel 21 (vanaf juli 2011)
Wouters Luc - Gezinsbond (vanaf juli 2011)
Roels Lies - Vlaamse Jeugdraad (vanaf juli 2011)
Van Nieuwenhuijsen Nadia - ICB (vanaf juli 2011)
Hermans Elke - Steunpunt MOW (vanaf juli 2011)
Vermeiren Jos - Federauto (vanaf juli 2011)
Verhetsel Ann - UAntwerpen (tot juni 2011)

2. Fiscaliteit personenmobiliteit

De Vlaamse Regering werkt aan een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit. De basis vormt de nota "kosten voor mobiliteit objectief doorrekenen".

De MORA-commissie Personenvervoer besprak in 2011 meermaals de fiscaliteit van het personenvervoer naar aanleiding van de aanbevelingen Mobiliteitsverslag 2011, het advies hervorming BIV en het advies Luchtkwaliteitsplan. Daaruit bleek de nood aan een grondig debat over de globale aanpak van de verkeersfiscaliteit en samenstelling van het wagenpark.

De commissie is ervan overtuigd dat de MORA proactief een rol kan spelen in het debat. Zo kan de MORA bijvoorbeeld aangeven welke de maatschappelijke aandachtspunten moeten zijn in een proefproject kilometerheffing. Ook bij de invoering van een wegenvignet en de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting kan de commissie duidelijke maatschappelijke randvoorwaarden in kaart brengen.

3. Autobezit en autogebruik

De auto is veruit het belangrijkste vervoermiddel. Maar we moeten slimmer met de auto omgaan omwille van bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieu.

De Vlaamse Regering wil de verkeersfiscaliteit hervormen om een vergroening en een eerlijkere beprijzing te bereiken. De MORA pleit om hierbij een totaalvisie te ontwikkelen op autobezit en autogebruik.

Bij de voorbereiding van het Mobiliteitsverslag 2011 heeft de MORA-commissie Personenvervoer ruim aandacht besteed aan de uitdagingen die met autobezit en autogebruik samen gaan. Onderbouwd met cijfers zet het maatschappelijk middenveld enkele krijtlijnen uit voor het debat rond een hervorming van de autofiscaliteit die passen in een overgang naar duurzame mobiliteit.

Meer informatie vindt u terug in het [Mobiliteitsverslag 2011](#) [14].

4. Mobiliteitsplan Vlaanderen

De bijzondere MORA-commissie Personenvervoer heeft in 2011 regelmatig aandacht besteed aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De Gewestelijke planningscommissie heeft parallel met de publieksconsultatie het informatieve deel ter advies voorgelegd aan de MORA, SARO en Minaraad.

Toen de Planningscommissie met het richtinggevende gedeelte van het Mobiliteitsplan Vlaanderen startte, heeft de MORA een overzicht met zijn adviezen aan de planningscommissie bezorgd.

De Planningscommissie kreeg ook een nota met aandachtspunten uit vroegere adviezen. In deze nota vraagt de MORA duidelijk op te nemen dat alle vijf de doelstellingen van duurzaam mobiliteitsbeleid in het Mobiliteitsplan evenwichtig moeten uitgewerkt worden.

De MORA-commissie Personenvervoer geeft ook suggesties voor de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

- In Vlaanderen is er niet alleen nood aan het monitoren van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan. Daarnaast is een globale strategie nodig voor het verzamelen, het beheer en de analyse van mobiliteit(sbeleid).
- De monitoring van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is belangrijk. Het Vlaams mobiliteitsbeleid geeft de richting aan voor mobiliteitsplannen op gemeentelijk, intergemeentelijk of een tussenliggend niveau.
- Het is belangrijk dat de indicatoren gedragen zijn door het middenveld.
- Het is belangrijk zo snel mogelijk te starten met het werkelijk monitoren van het mobiliteitsbeleid. Een nulmeting van het Mobiliteitsplan moet er zijn.

Hoofdstuk 3

Commissie goederenvervoer

De MORA-commissie Goederenvervoer vergaderde in 2011 zes maal onder het voorzitterschap van de heer Lode Verkinderen. De Commissie besteedde veel aandacht aan de voorbereiding van het Mobiliteitsverslag 2011 waarin de bereikbaarheid van de economische poorten centraal staat, maar besprak ook uitvoerig de publicatie van het nieuwe Europees Witboek Transport.

1. Samenstelling commissie goederenvervoer

Voorzitter

Verkinderen Lode (Transport & Logistiek Vlaanderen)

Vertegenwoordigers

Vertegenwoordigers van de werknemers

Digneffe Jos - ABVV
Moreels Frank - ABVV
Neyens Bart - ABVV
De Clerck Timothy - ACLVB (tot juni 2011)
Kwanten Suzanne - ACLVB (vanaf juli 2011)
Roskams Jeroen - ACV
Verwimp Katrien - ACV

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Mariën Katleen - Voka
Vanfraechem Stephan - Alfaport Antwerpen
Vandorpe Gilles - Unizo
De Maegt Isabelle - Febeta
Cools Els - Unizo (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van de NMBS-Groep

Kerckaert Koen - NMBS-Holding (tot juni 2011)
Wuyts Bart - NMBS-Holding
Muys Niels - B-Cargo (tot juni 2011)
Van Laer Lucia - Infrabel (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van milieuverenigingen

Grietens Erik - BBL

Vertegenwoordigers van de mobiliteitsverenigingen

Larridon Frans - TTB
Vertriest Miguel - Komimo vzw
De Cleen Roel - Fietzersbond (vanaf juli 2011)
Van Coillie Karel - Touring (vanaf juli 2011)
Smagghe Danny - Touring (vanaf juli 2011)
Keppens Mark - Voetgangersbeweging (vanaf juli 2011)

Vertegenwoordigers van de VVP

Van Snick Els - VVP

Vertegenwoordigers van de VVSG

Debruyne Erwin - VVSG (vanaf juli 2011)

Deskundigen

Macharis Cathy - VUB
Meersman Hilde - UA Antwerpen (tot juni 2011)
Sys Christa - UA Antwerpen (vanaf juli 2011)
Witlox Frank - UGent (vanaf juli 2011)

Externe deskundigen

Mouligneau Jacky - Febiac (tot juni 2011)
De Somere Petra - Promotie Binnenvaart Vlaanderen (tot juni 2011)
Allaert Georges - UGent (tot juni 2011)
Coeck Chris - Havenbedrijf Antwerpen
Geysels Liesbeth - VIL
Merckx Jean-Pierre - SERV - Vlaamse Havencommissie (vanaf juli 2011)

2. Bereikbaarheid Economische Poorten

Bereikbaarheid is binnen het mobiliteitsbeleid voor de MORA-commissie Goederenvervoer erg belangrijk. Het verzekeren van de bereikbaarheid is cruciaal, gezien het sociaal-economisch belang van de poorten voor heel Vlaanderen.

Bij de voorbereiding van het Mobiliteitsverslag 2011 wees de Commissie op het belang van de economische poorten, zoals ze zijn gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Op basis van recente studies valt te besluiten dat de bereikbaarheid bedreigd is.

Verscheidende invalshoeken kwamen in de Commissie aan bod. Infrabel en het PPS-kenniscentrum stelden hun visie voor en de Commissie nam deze visies mee in overweging bij het formuleren van haar aanbevelingen.

Meer informatie vindt u terug in het [Mobiliteitsverslag 2011](#) [15].

3. Europees Witboek Transport

De MORA-commissie Goederenvervoer heeft binnen de Mobiliteitsraad het belang van het Witboek onderlijnd. Stedelijke mobiliteit, comodaliteit, infrastructuurinvesteringen en kilometerheffing zijn voor de Mobiliteitsraad belangrijke thema's voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De debatten en werkzaamheden, waaronder een studiedag op 31 maart 2011, hebben niet tot een aanbeveling geleid.

4. Beleidsproces sneller en beter

De Mobiliteitsraad houdt al geruime tijd vinger aan de pols voor het beleidsproces van infrastructuurprojecten. Dit leidt tot aanbevelingen en informatieve documenten. De voorbereiding van deze documenten gebeurt in de MORA-Commissie Goederenvervoer. Zo werkte de Commissie in het voorjaar 2011 aan de MORA-insteek over de Routeplanner. Deze Routeplanner, opgemaakt door het projectteam "Versnellen van investeringsprojecten", werkt een methodiek uit om het besluitvormingsproces voor grote infrastructuurprojecten te optimaliseren.

Hoofdstuk 4

Mobiliteitsverslag 2011

Het opstellen van het jaarlijkse Mobiliteitsverslag is voor de Mobiliteitsraad van Vlaanderen een belangrijke decretale opdracht. Voor de MORA moet het Mobiliteitsverslag niet enkel een overzicht bieden van de stand van zaken van de mobiliteit in Vlaanderen. Het moet vooral objectieve achtergrondinformatie bieden aan de beleidsverantwoordelijken en stakeholders in het mobiliteitsveld om een goed maatschappelijke debat over mobiliteit in Vlaanderen te kunnen voeren en een constructieve bijdrage leveren aan de beleidsvorming.

De Mobiliteitsraad schuift in het [Mobiliteitsverslag 2011](#) ^[16] nadrukkelijk twee thema's naar voren die voor het mobiliteitsmiddenveld van bijzonder belang zijn. Enerzijds de bereikbaarheid van de economische poorten waarvan het belang in de doelstellingen van het Pact 2020 prominent geduid wordt. Anderzijds het autogebruik en autobezit dat bij de aangekondigde fiscale hervorming de onvermijdelijke invalshoek zal vormen voor het maatschappelijk debat.

1. Bereikbaarheid economische poorten

De economische poorten zijn belangrijk voor de Vlaamse economie, de mobiliteit en de logistieke ontwikkelingen. De Mobiliteitsraad besluit dit uit zijn Mobiliteitsverslag 2011 dat zich specifiek richt op de bereikbaarheid van de economische poorten voor het goederenvervoer. Het Mobiliteitsverslag 2011 gaat niet in op het personenvervoer maar de raad is zich ervan bewust dat ook voor het personenvervoer de poorten zeer belangrijk zijn.

De bereikbaarheid van de economische poorten is bedreigd. De recente en verwachte mobiliteitsevoluties geven een belangrijke groei aan van het verkeer en vervoer. Bovendien verliest Vlaanderen zijn logistieke topositie door onder meer de verminderde bereikbaarheid. Dit heeft sociaal-economische gevolgen gezien het belang van logistiek voor de Vlaamse industrie en economie.

Het verzekeren van de bereikbaarheid staat al op de beleidsagenda. Diverse plannen formuleren doelstellingen voor een verbeterde mobiliteit, maar het gemeenschappelijk streefdoel dat de bereikbaarheid van de poorten moet verzekeren ontbreekt. Bovendien is er nog geen daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid vast te stellen.

De Mobiliteitsraad benadrukt het belang van een goede bereikbaarheid en formuleert zeven aanbevelingen voor maatregelen die volgens de raad nodig zijn om werk te maken van de bereikbaarheid. De focus is beperkt tot de bereikbaarheid van de economische poorten voor het goederenvervoer.

2. Autogebruik en autobezit inpassen in multimodale visie

De auto is omwille van zijn flexibiliteit en comfort erg belangrijk in onze maatschappij. De populariteit van de wagen gaat hand in hand met onze mobiele levenswijze. De groeiende vraag naar vervoer door een groeiende bevolking met daaraan gekoppeld de individuele verplaatsingsbehoeften en stijgende vraag naar goederenvervoer maken dat ons verkeerssysteem af te

rekenen heeft met een steeds hogere graad van congestie. Bovendien zal door de stijgende wereldwijde energievraag, de (fossiele) brandstofbevoorrading onder druk komen. Tegelijk zijn inspanningen nodig om de milieu- en gezondheidsimpact van het verkeer nog verder terug te dringen. Deze maatschappelijke uitdagingen vragen bijsturing aan het mobiliteitssysteem. Om de mobiliteitsbehoefte van Vlamingen ook in de toekomst op een voldoende kwalitatief niveau in te vullen zijn maatregelen noodzakelijk.

Er is nood aan een integrale beleidsstrategie die stap voor stap meer mensen een omslag laat maken naar een zuiniger en schoner voertuigenpark en een efficiënter en duurzamer gebruik van de beschikbare vervoersmodi. De overheid kan dit best doen op basis van een langetermijnvisie, die vertrekt vanuit de reële mobiliteitsbehoeften en verplaatsingsnoden van mensen en bedrijven. Er moet daarbij aandacht zijn voor een gericht prijsbeleid, de ontwikkeling van kwalitatieve, multimodale alternatieven en voldoende en consistente informatie.

Hoofdstuk 5

Wetgeving

Het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen [17] (Belgisch Staatsblad 05/09/2006) regelt ondermeer 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 tot regeling van de werking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 24 november 2006. [18]

De rol van de MORA bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt vastgelegd in het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009. [19]

De uitgangspunten voor de realisatie van het mobiliteitsrapport en het jaarlijkse verslag worden vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport en de jaarlijkse verslagen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen 25 september 2009. [20]

Hoofdstuk 6

Adviezen 2011

advies	datum	adviesvrager	adviestermijn	advieshouder
<u>Advies planlastendecreet</u> ^[21]	31.01.2011	minister Bourgeois	30 dagen	<u>Nico Milo</u> ^[23]
<u>Aanbeveling beheersovereenkomst De Lijn</u> ^[24]	14.02.2011			Alain Vandenplas
<u>Advies Programmadecreet</u> ^[25]	21.04.2011	minister Muyters	spoedadvies	<u>Frank Van Thillo</u> ^[26] Alain Vandenplas
<u>Advies hervorming mobiliteitsconvenants</u> ^[29]	15.06.2011	minister Crevits		<u>Hans Tindemans</u> ^[30]
<u>Advies proefproject langere en zwaardere vrachtwagens (LZV)</u> ^[31]	24.06.2011	minister Crevits	geen	<u>Nico Milo</u> ^[23]
<u>Advies informatief deel Mobiliteitsplan Vlaanderen</u> ^[32]	24.06.2011	minister Crevits		<u>Hans Tindemans</u> ^[30]

advies	datum	adviesvrager	adviestermijn	advieshouder
<u>Mobiliteitsverslag 2011</u> [33]	30.06.2011			<u>Frank Van Thillo</u> [26]
<u>Advies hervorming BIV</u> [34]	13.09.2011	minister Schauvliege en minister Muylers		<u>Hans Tindemans</u> [30]
<u>Advies vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren</u> [35]	14.09.2011	minister Crevits	30 dagen	<u>Ann Wuyts</u> [28]
<u>Advies Rio+20</u> [36]	14.09.2011	minister-president Kris Peeters		<u>Hans Tindemans</u> [30]
<u>Advies begroting 2012</u> [37]	14.10.2011	minister Muylers	spoedadvies	<u>Nico Milo</u> [23]
<u>Advies luchtkwaliteitsplan</u> [38]	28.10.2011	minister Schauvliege	30 dagen	<u>Hans Tindemans</u> [30]
<u>Advies uitvoeringsbesluiten verkeersveiligheid van weginfrastructuur</u> [39]	28.10.2011	minister Crevits	30 dagen	<u>Nico Milo</u> [23]
<u>Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken: beleidsprioriteiten 2011-2012</u> [40]	15.11.2011			<u>Frank Van Thillo</u> [26]

Hoofdstuk 7 Medewerkers

Voorzitter

Schalck	Daan	02 209 01 25	daan.schalck@serv.be
---------	------	--------------	----------------------

Secretaris

Van Thillo	Frank	02 209 01 25	fvthillo@serv.be
------------	-------	--------------	------------------

Studiedienst

Milo	Nico	02 209 01 21	nmilo@serv.be
Tindemans	Hans	02 209 01 23	htindemans@serv.be
Vandenplas	Alain	02 209 01 11	avandenplas@serv.be
Wuyts	Ann	02 209 01 22	awuyts@serv.be

Administratieve medewerkers

Van den Heuvel	Lieve	02 209 01 25	lvdheuvel@serv.be
----------------	-------	--------------	-------------------

Bron-URL: <http://www.serv.be/mora/book-6350/jaarverslag-2011-van-de-mobiliteitsraad-van-vlaanderen>

Links:

- [1] <http://www.serv.be/mora/document/advies-planlastendecreet>
- [2] <http://www.serv.be/mora/document/advies-nieuwe-beheersovereenkomst-de-lijn>
- [3] <http://www.serv.be/mora/document/advies-hervorming-mobiliteitsconvenants>
- [4] <http://www.serv.be/mora/document/advies-programmadecreet>
- [5] <http://www.serv.be/mora/document/advies-informatief-deel-mobiliteitsplan-vlaanderen>
- [6] <http://www.serv.be/mora/document/advies-proefproject-langere-en->

zwaardere-vrachtwagens-lzv

[7] <http://www.serv.be/mora/document/advies-hervorming-biv-als-tussenstap-naar-vergroening-verkeersfiscaliteit>

[8] <http://www.serv.be/mora/document/advies-rio20>

[9] <http://www.serv.be/mora/document/advies-gevaarlijke-goederen>

[10] <http://www.serv.be/mora/document/advies-begroting-2012>

[11] <http://www.serv.be/mora/document/advies-uitvoeringsbesluiten-verkeersveiligheid-van-weginfrastuctuur>

[12] <http://www.serv.be/mora/document/advies-luchtkwaliteitsplan>

[13] <http://www.serv.be/mora/document/advies-beleidsbrief-mobiliteit-en-openbare-werken-beleidsprioriteiten-2011-2012>

[14] <http://www.serv.be/mora/book-5112/autobezit-en-autogebruik>

[15] <http://www.serv.be/mora/book-5112/bereikbaarheid-economische-poorten>

[16] <http://www.serv.be/mora/book-5112/mobiliteitsverslag-2011>

[17]

<http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1014920&SkipResult=Yes>

[18]

<http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1015584&SkipResult=Yes>

[19]

<http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1017814&SkipResult=Yes>

[20]

<http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1018470&SkipResult=Yes>

[21] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-planlastendecreet>

[23] <mailto:nmilo@serv.be>

[24] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-beheersovereenkomst-de-lijn>

[25] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-programmadecreet>

[26] <mailto:fvthillo@serv.be>

[28] <mailto:awuyts@serv.be>

[29] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-hervorming-mobiliteitsconvenants>

[30] <mailto:htindemans@serv.be>

[31] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-proefproject-langere-en-zwaardere-vrachtwagens-lzv>

[32] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-informatief-deel-mobiliteitsplan-vlaanderen>

[33] <http://www.serv.be/mora/publicatie/mobiliteitsverslag-2011-0>

[34] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-hervorming-biv>

[35] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-gevaarlijke-goederen>

[36] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-rio20>

[37] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-begroting-2012>

[38] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-luchtkwaliteitsplan>

[39] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-uitvoeringsbesluiten-verkeersveiligheid-van-weginfrastuctuur>

[40] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-beleidsbrief-mobiliteit-en-openbare-werken-beleidsprioriteiten-2011-2012>