

Jaarverslag 2010 van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen



2010 was een druk werkjaar voor de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Dat zal u merken bij het doornemen van ons derde jaarverslag.

In 2010 zijn we erin geslaagd om over enkele maatschappelijk relevante regeringsinitiatieven adviezen op te stellen die kunnen rekenen op een volledige consensus binnen de Mobiliteitsraad, ondanks de diverse samenstelling en de vaak zeer uiteenlopende belangen die de lidorganisaties er verdedigen. De actieve rol die de bijzondere MORA-commissies Goederenvervoer en Personenvervoer bij de voorbereiding hiervan gespeeld hebben, effende voor een belangrijk deel de weg naar deze consensus. Ik wil alle leden van de Mobiliteitsraad en de commissies dan ook bedanken voor hun inzet en bereidheid om dit streven naar consensus keer op keer waar te maken.

Met de adviezen over de invoering van een kilometerheffing voor Vlaanderen en de denkoefening die we samen met Vlaamse Regering en Vlaams Parlement deden over mogelijkheden om het beleidsproces rond investeringen te versnellen, leverden we in 2010 een betekenisvolle bijdrage aan de beleidsvoorbereiding. Bovendien put de Mobiliteitsraad uit deze ontmoetingen met de minister en het Vlaams Parlement motivatie en inspiratie voor de verdere werkzaamheden.

De samenwerking met de SERV heeft ook dit jaar een belangrijke meerwaarde opgeleverd. Zo is naar aanleiding van het verschijnen van het eerste Mobiliteitsverslag een nieuw logo voor de MORA gelanceerd. Sinds midden 2010 beschikken we ook over een volledig vernieuwde website en presenteren we u het jaarverslag voor het eerst als een autonome webtoepassing. Zo kan u sneller en efficiënter alle informatie over het werkjaar 2010 doornemen.

Veel leesplezier!

Daan Schalck
Voorzitter

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.

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 29 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.

Samenstelling



De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) telt 28 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 en van de mobiliteitsverenigingen De Lijn en NMBS.

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).

Leden

Voorzitter ■ ■ ■ ■ ■

Schalck Daan

Leden ■ ■ ■ ■ ■

Vertegenwoordigers van de werknemers

Algemeen Belgisch Vakverbond - ABVV

Copers Caroline, algemeen secretaris Vlaams ABVV
Stessens Karel, voorzitter ACOD

Algemeen Christelijk Vakverbond van België - ACV

Coolbrandt Jan, nationaal secretaris sector vervoer ACV Openbare diensten
Vermorgen Ann, nationaal secretaris ACV
Verwimp Katrien, algemeen sectorverantwoordelijke vervoer over de weg, ACV-Transcom

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België - ACLVB

Engelen Hugo, Vlaams gewestsecretaris Vlaamse Regionale ACLVB

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Boerenbond - BB

Van Der Velden Marleen, stafmedewerker GIS Boerenbond

Unie van Zelfstandige Ondernemers - UNIZO

Vandorpe Gilles, economisch adviseur studiedienst UNIZO
Verkinderen Lode, secretaris-generaal Transport & Logistiek Vlaanderen

Voka - Vlaams Netwerk van Ondernemingen

Mariën Katleen, adviseur kenniscentrum Voka - Vlaams Netwerk van Ondernemingen
De Maegt Isabelle, hoofd externe relaties FEBETRA
Vanfraechem Stephan, research consultant Alfaport Antwerpen vzw

Vertegenwoordiger van de VVSG

Debruyne Erwin, stafmedewerker mobiliteit en wegbeheer VVSG

Vertegenwoordiger van de VVP

Van Snick Els, verkeers- en vervoersdeskundige Provinciebestuur Oost-Vlaanderen

Vertegenwoordiger van de milieuverenigingen

Grietens Erik, beleidsmedewerker Bond Beter Leefmilieu
Nijs Annelore, beleidsmedewerker Natuurpunt

Vertegenwoordiger van de openbare vervoeraanbieders

Bullynck Johan, directeur exploitatie De Lijn
Kerckaert Koen, wnd. dienstchef NMBS Groep

Vertegenwoordiger van de mobiliteitsverenigingen

Van Coillie Karel, adjunct-directeur Touring
Vertriest Miguel, beleidsmedewerker Komimo vzw
Keppens Mark, bestuurslid Voetgangersbeweging vzw
Popelier Geert, manager VAB
Peeters Jacques, BTTB vzw
Treunen Jan, algemeen directeur Fietsersbond vzw

Deskundigen

Meersman Hilde, professor Departement TPR Universiteit Antwerpen
Verhetsel Ann, professor Departement Transport en Ruimtelijke Economie Universiteit Antwerpen
Willems Joris, docent verkeerskunde en mobiliteit HSV

Plaatsvervangende leden ■ ■ ■ ■ ■

Vertegenwoordigers van de werknemers

Algemeen Belgisch Vakverbond - ABVV

Moreels Frank, federaal secretaris BTB
Neyens Bart, adviseur studiedienst Vlaams ABVV

Algemeen Christelijk Vakverbond van België - ACV

François Jan, algemeen sectorverantwoordelijke mobiliteit ACV -Transcom
Piens Luc, algemeen sectorverantwoordelijke spoorwegen ACV - Transcom
Roskams Jeroen, adviseur studiedienst ACV

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België - ACLVB

Van Hertbruggen Ellen , stafmedewerker studienst Vlaamse Regionale ACLVB

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Boerenbond - BB

Meulemans Bert, adviseur Gezins- en Welzijnsbeleid studiedienst Boerenbond

Unie van Zelfstandige Ondernemers - UNIZO

Steenbergen Pierre, secretaris GTL-Taxi
Bergers Carine, juridisch adviseur FBAA

Voka - Vlaams Netwerk van Ondernemingen

De Belder Joris, adviseur belangenbehartiging, ruimtelijke ordening en mobiliteit Voka - Vlaams Netwerk van Ondernemingen
De Kimpe Frederiek, attaché Vlaamse Confederatie Bouw
Van Severen Peter, directeur Gentse Havengemeenschap

Vertegenwoordiger van de VVSG

Vansevenant Peter, directeur mobiliteit stad Gent

Vertegenwoordiger van de VVP

Vanhee Marc, industrieel ingenieur-verkeerskundige Provincie Antwerpen

Vertegenwoordiger van de milieuverenigingen

Gysels Jos, hoofd dienst beleid Natuurpunt
Van Zeebroeck Bruno, beleidsmedewerker transport en mobiliteit Bond Beter Leefmilieu vzw

Vertegenwoordiger van de openbare vervoeraanbieders

Van Badel Kelly, specialist mobiliteit NMBS-holding
Meynaerts Anneliese, analist directie onderzoek De Lijn-Centrale diensten

Vertegenwoordiger van de mobiliteitsverenigingen

Vanseveren Jan, adviesmedewerker BTTB vzw
Dhollander Karen, wetenschappelijk onderzoeker Voetgangersbeweging vzw
Fannes Ilse, projectcoördinator Komimo vzw
Smagghe Danny, verantwoordelijke communicatie Touring
Gillis Hilde, medewerkster externe relaties VAB
De Coster Anuschka, educatief medewerkster Fietsersbond vzw

Dagelijks Bestuur ■ ■ ■ ■ ■

Vertegenwoordigers van de werknemers

Neyens Bart, ABVV

Vertegenwoordigers van de wergevers

Vandorpe Gilles, UNIZO

Voor de mobiliteitsverenigingen en de openbare vervoeraanbieders

Vertriest Miguel, Komimo vzw
Populier Geert, VAB

Wonen de vergadering bij met raadgevende stem

Verkinderen Lode, Transport & Logistiek Vlaanderen Voorzitter MORA-commissie Goederenvervoer
Keppens Mark, Voetgangersbeweging Voorzitter MORA-commissie Personenvervoer

Secretaris

Van Thillo Frank

Werking



In 2010 vergaderde de Mobiliteitsraad van Vlaanderen elf maal onder het voorzitterschap van de heer Daan Schalck. De decretaal voorziene MORA-commissies personenvervoer en goederenvervoer werkten ook in 2010 onder het respectievelijke voorzitterschap van Mark Keppens (Voetgangersbeweging) en Lode Verkinderen (Transport & Logistiek Vlaanderen), zij vergaderden elk zeven maal in 2010. Voor de voorbereiding van diverse thema's zoals het mobiliteitsverslag, het programmadecreet, het mobiliteitsplan of de kilometerheffing werd bovendien zeven maal een

werkgroep ad hoc bijeengeroepen.

In het werkprogramma dat op de raad van januari werd voorgelegd, is verder getracht om naast de decretale opdracht verder te werken aan kennisopbouw in de expertisevelden, mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid, door de deelname aan workshops of stuurgroepen of door samenwerking met andere instanties zoals de steunpunten.

Informatieprotocol

In uitvoering van het kaderdecreet Strategische Adviesraden van 9 juli 2003 werd in samenwerking met alle [SAR](#) [1]'s een voorstel van standaard-protocol uitgewerkt. Op 4 maart 2010 heeft de [SERV](#) [2] in naam van de adviesraden dit voorstel van protocol overgemaakt aan de minister-president. In dezelfde maand heeft de [MORA](#) [3] dit voorstel aangepast met beleidsdomein specifieke bepalingen aan de voogdijminister overgemaakt.

Nieuw strategisch adviesstelsel: verbeteringsgerichte procesevaluatie



Het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen (SBOV) heeft in 2009 een studie uitgevoerd over het nieuwe strategische adviesstelsel in Vlaanderen. Om ten volle te kunnen inspelen op de aanbevelingen die in het rapport vervat waren werden de medewerkers van SBOV uitgenodigd het eindrapport voor te stellen.

Aanbevelingen die volgens de onderzoekers leiden tot een verbeterd adviesproces zijn:

- uitbreiding van de adviestertermijn
- beperking aantal vergadermomenten
- blijvende aandacht voor consensusstreven en de rol van facilitatoren in het adviesproces
- versterken van de nazorg en communicatie naar het maatschappelijk veld
- aandacht voor terugkoppeling naar de achterban
- gemotiveerde feedback van het beleid over de doorwerking van de uitgebrachte adviezen

De MORA-leden waren zeer te spreken over de reflectie en evaluatie van de werking van de adviesraden en besluiten de aanbevelingen onder ogen te houden bij de verdere werking van de Mobiliteitsraad.

[Het nieuwe strategische adviesstelsel: een verbeteringsgerichte procesevaluatie \(2009\)](#) [4]

Toelichting Brussels Mobiliteitsplan



Brussels Staatssecretaris voor Mobiliteit, Bruno De Lille licht op 22 oktober 2010 het strategisch mobiliteitsplan of Iris-II plan toe dat in september 2010 door de Brusselse Regering werd goedgekeurd.

De Staatssecretaris en zijn medewerker hebben aan de leden van de raad de belangrijkste krijtlijnen voorgesteld waarbij ze dieper ingingen op de linken in het plan met Vlaanderen in het algemeen en de invloed op de mobiliteit van en naar Brussel in het bijzonder.

De discussie maakte duidelijk dat er heel wat onderwerpen zijn waarvoor overleg met Vlaanderen en de stakeholders in de Mobiliteitsraad wenselijk is. Deze ontmoeting vormde hiervoor een eerste vruchtbare aanzet.

Mobiliteitsraad in het Benelux Parlement



Op 1 oktober 2010, dus onmiddellijk na het bekendmaken dat de Nederlandse Regering de kilometerheffing wou verlaten en koos voor accijnsverhogingen, werd in het Benelux Parlement een gemeenschappelijke commissie georganiseerd over de ontwikkelingen voor wegbeprizing in de Benelux. Het MORA-secretariaat heeft hierop toelichting gegeven over de inhoud van het MORA-advies en de aspecten van maatschappelijke participatie in het debat van de wegbeprizing.

Op 19 november 2010 werd in hetzelfde Benelux Parlement een conferentie gehouden ter onderbouwing van de aanbeveling van het betrokken parlement over wegbeprizing. In een panelgesprek werd zowel door Ferry Smith van de ANWB als Frank Van Thillo van de Mobiliteitsraad gepleit om lessen te trekken uit het Nederlandse voorbeeld. De betrokken regeringen moet transparant zijn over de doelstellingen van het gekozen systeem van wegbeprizing en moeten het overleg met het mobiliteitsmiddenveld op ernstig voeren.

Beide bijeenkomsten leidden tot de vraag van het Benelux Parlement om bij het opzetten van een eigen beleid rond wegbeprizing, voldoende informatie uit te wisselen en een open systeemarchitectuur aan te houden. Dit moet het mogelijk maken dat andere Benelux partners of andere Europese partners later instappen in het gekozen model. Samenhang moet worden nagestreefd, onder meer omwille van de schaalvoordelen, maar dit mag niet verhinderen dat een overheid nu al in actie schiet.

Ondertekening inter-institutioneel akkoord

Naar analogie met Europa werd tijdens de vorige legislatuur het Inter-institutioneel Akkoord (IIA) over de gemeenschappelijke aanpak van de reguleringsimpactanalyse (RIA) tussen de Vlaamse Regering, het Vlaams Parlement en de strategische adviesraden afgesloten. Het akkoord bevat naast de algemene beginselen over de

RIA, specifieke uitgangspunten in verband met de adviesverlening door de SERV en de strategische adviesraden en enkele praktische afspraken over de inter-institutionele samenwerking.

De minister voor Bestuurszaken heeft in zijn beleidsnota 2009-2014 aangegeven te streven naar een tijdige participatie van het middenveld en doelgroepen aan de beleidsvoorbereiding en wil daarbij niet alleen het gebruik van conceptnota's, witboeken en groenboeken stimuleren maar ook het Inter-institutioneel akkoord verder laten uitvoeren. Daarnaast zal worden onderzocht of dit akkoord kan worden uitgebreid tot andere aspecten van betere regelgeving en beter beleid zoals administratieve vereenvoudiging.

De voorzitter van de Mobiliteitsraad en de voorzitters van de andere strategische adviesraden hebben het IIA formeel ondertekend op woensdag 7 juli 2010 in het Vlaams Parlement.

Samenwerking SERV



De Vlaamse Regering heeft het secretariaat van de Mobiliteitsraad ondergebracht bij de SERV. In 2010 werd samen met de SERV gewerkt aan een vernieuwde huisstijl en website. Naast deze duidelijke organisatorische voordelen werd dit jaar ook inhoudelijk samengewerkt.

Zo werd het advies Eurovignetverdrag gemeenschappelijk voorbereid.

Zowel met de SERV en de Vlaamse Havencommissie werd samengewerkt rond de versnelling van infrastructuurinvesteringen, wat onder andere geleid heeft tot de gemeenschappelijke organisatie van een studiedag op 3 november 2010.

De Vlaamse Havencommissie leverde een belangrijke bijdrage in de werkzaamheden over het in kaart brengen van de Hinterlandstromen van en naar de Vlaamse Zeehavens.

Gecoördineerde aanpak adviesverstrekking bij instemmingsdecreten met internationale verdragen en overeenkomsten

De minister-president heeft in 2010 aangekondigd om de SAR's nauwer te betrekken bij het afsluiten van internationale akkoorden.

De SAR's zijn onderling overeengekomen dat de SARiV voortaan een coördinerende rol zal opnemen voor de adviesverlening over internationale overeenkomsten of verdragen. Hierbij wordt vooral het accent gelegd op procedurele en formele aspecten van de adviesprocedure. Uiteraard blijft de Mobiliteitsraad als onafhankelijke adviesraad volledig verantwoordelijk voor zijn eigen inbreng.

Klachtenbehandeling

De Mobiliteitsraad ontving in de loop van 2010 geen klachten.

Samenwerking Instituut Samenleving en Technologie



Het Instituut Samenleving en Technologie (IST) is een onafhankelijke en autonome instelling verbonden aan het Vlaams Parlement. Het instituut onderzoekt de maatschappelijke aspecten van wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Op 26 februari 2010 heeft de MORA actief geparticipeerd aan het draagvlakonderzoek dat IST opzette over intelligente transportsystemen in Vlaanderen.

Volgende acties werden besproken:

- voorzien van real-time verkeers- en reisinformatiediensten
- data en procedures voor de voorziening van een gratis minimum universele verkeersinformatiedienst
- gratis minimale universele service (op gebied van veiligheid)
- informatiesysteem voor vrachtwagenparkings
- reservatiesysteem voor vrachtwagenparkings
- geharmoniseerde introductie van eCall

Internationale Benchmarkstudie Openbaar Vervoer



Op 31 maart 2010 werd de studie Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer aan de Mobiliteitsraad toegelicht door Mevrouw Inge Cools en de heer Floris Ampe van PricewaterhouseCoopers. De studie gaat na of de investeringen van de Vlaamse overheid en de bereikte resultaten de best haalbare zijn in vergelijking met de buurlanden.

De Mobiliteitsraad is van oordeel dat de benchmark waardevolle cijfergegevens aanlevert, die van belang zijn voor de toekomstige adviezen van de raad.

Adviesopdracht



De belangrijkste taken van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zijn uiteraard de rechtstreekse adviesvragen van de Vlaamse Regering of Vlaams Parlement. Deze hebben betrekking op de strategische beleidsvraagstukken, het begrotingsbeleid over mobiliteit of de voorontwerpen van decreet of besluit.

In 2010 werd de Mobiliteitsraad negen maal om advies gevraagd en werd een maal een aanbeveling gegeven op eigen initiatief.

Aanpassing begroting 2010

Advies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010 - 28/04/2010

Op 21 april ontving de MORA een verzoek tot advies over het Programmadecreet budgetcontrole 2010. In dit verzameldecreet werd een artikel opgenomen waarin de definitieve goedkeuring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen met twee jaar wordt verschoven tot 31 december 2012. De MORA heeft geen zicht op de stand van zaken bij de voorbereidingen en heeft zich niet kunnen uitspreken of de twee jaar uitstel noodzakelijk is. De MORA vraagt de extra tijd te gebruiken om de kwaliteit te verhogen. 2012 moet de limiet zijn om tot een goed onderbouwd en gedragen plan te komen, maar liefst sneller als het kan. Een doordachte procesaanpak en vroege betrokkenheid van stakeholders is nodig om snel tot een kwaliteitsvol en gedragen richtinggevend kader voor het mobiliteitsbeleid te komen. Concreet vraagt de MORA vroege consultatie bij de voorbereidende werkzaamheden, betrokkenheid in de planningscommissie en betere afstemming met planningsprocessen in andere beleidsdomeinen en niveaus.

Documenten:

[Advies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010](#) [5]

Versnellen en verbeteren beleidsproces infrastructuurinvesteringen



Aanbeveling Versnellen en verbeteren beleidsproces infrastructuurinvestering beleidsdomein mobiliteit en openbare werken - 30/04/2010

Met deze aanbeveling bouwt de Mobiliteitsraad (MORA) voort op de conclusies van het Mobiliteitsrapport 2009 en geeft hij op een constructieve manier verdere invulling aan de voorstellen van de Commissies Berx en Sauwens om de kwaliteit en de snelheid van het beleidsproces te verbeteren. De MORA pleit binnen het principe van een getrechterde besluitvorming prominent voor een betere procesvoorbereiding, met bijzondere aandacht voor de procesplanning, een betere onderbouwing via een integrale maatschappelijke en economische evaluatie, een grotere transparantie en de rol van de SAR's in het proces. Binnen dat kader is het essentieel dat strategische infrastructuurprojecten duidelijk kunnen worden afgebakend. Daarnaast is een terugkoppeling en evaluatie van het infrastructuurbeleid op hoog kwalitatief onontbeerlijk.

Documenten:

[Aanbeveling Versnellen en verbeteren van het beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken](#) [6]

Opmaak Mobiliteitsplan Vlaanderen

Advies tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de Gewestelijke Planningscommissie - 25/06/2010



Met het voor advies voorgelegde Besluit zet de Vlaamse Regering een stap naar de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het uitblijven van andere uitvoeringsbesluiten m.b.t. de sneltoets en de beleidsmonitoring en het ontbreken van een concrete timing maakt de Mobiliteitsraad echter ongerust. De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering om bij de definitieve goedkeuring van het besluit een planningstabel bij te voegen met een realistisch inschatting van de timing van het verdere verloop van de opstelling van het Mobiliteitsplan.

De Mobiliteitsraad is tevreden dat de nota aan de Vlaamse Regering aangeeft dat de MORA, SARO en Minaraad op geregelde tijdstippen om tussentijds advies gevraagd zullen worden.

De Mobiliteitsraad vraagt echter transparantie over de voortgang van het planningsproces en wenst de informatieverstrekking hierover te formaliseren in het Informatieprotocol tussen Strategische Adviesraad en Beleidsraad.

De multidisciplinaire samenstelling van de gewestelijke planningscommissie is een goede aanzet voor de afstemming met andere beleidsdomeinen. De Mobiliteitsraad wenst echter dat de afstemming tussen de verschillende planningsprocessen als expliciete opdracht aan de gewestelijke planningscommissie wordt meegegeven.

Voor het Openbaar Onderzoek worden er naast het tijdspad en de communicatie geen andere modaliteiten uitgewerkt. De Mobiliteitsraad gaat er van uit dat hierover met de Vlaamse Regering voorafgaandelijk afspraken worden gemaakt.

Documenten:

[Advies Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de Gewestelijke Planningscommissie.](#)^[7]

Vlaamse strategie duurzame ontwikkeling

Advies Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling - 24/09/2010

Het decreet van 18 juli 2008 ter bevordering van duurzame ontwikkeling geeft het kader voor het Vlaamse beleid duurzame ontwikkeling en de VSDO. Zo moet de VSDO elke legislatuur geëvalueerd en geactualiseerd worden door middel van een coherent en beleidsdomein overschrijdend strategienota.

De Mobiliteitsraad ziet het ontwikkelen van een visie en een planmatige aanpak op lange termijn als noodzakelijke instrumenten voor het beleid. De VSDO overlapt echter met een hele reeks andere beleidsdocumenten, -plannen en -programma's. Dat creëert coördinatieproblemen en verwarring over welk plan of document op welk moment de bovenhand krijgt. Het is niet duidelijk hoe de VSDO zich hiërarchisch verhoudt tot het Pact 2020 en Vlaanderen in Actie (ViA).

De Mobiliteitsraad Vlaanderen schaaft zich volledig achter het principe van transitie management maar stelt vast dat de VSDO een gemiste kans is om een beleidsoverschrijdend aanpak voor te stellen. De weerhouden acties dragen onvoldoende bij tot het opzetten van de nodige transitie systemen opdat de doelstellingen van Pact 2020 op een duurzame manier verwezenlijkt worden.

Zeker voor het beleidsdomein mobiliteit vindt de Mobiliteitsraad Vlaanderen dat de VSDO belangrijke hiaten vertoont. Er werden geen vernieuwende transitie systemen rond mobiliteit voorgesteld.

Zo wordt de voorgestelde transitie naar meer milieuvriendelijke mobiliteit via het opstellen en uitvoeren van een masterplan elektrisch rijden niet terdege uitgewerkt en ontbreken transitiesystemen voor logistiek en goederenvervoer volledig.

Documenten:
[Advies VSDO](#) [8]

Kilometerheffing vrachtvervoer

Advies Kilometerheffing voor vrachtvervoer -24/09/2010



Op 24 september 2010 keurde de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zijn tweede advies over de kilometerheffing voor vrachtvervoer goed. In dit advies geeft de MORA aan onder welke voorwaarden er draagvlak bestaat voor het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen.

De sleutelementen voor het draagvlak zijn voor de Mobiliteitsraad eenvoudig en goede handhaving. Deze vereisten uiteten zich in een technisch eenvoudig systeem dat betrouwbaar is en klantvriendelijk, van toepassing is op een beperkt wegennet en slechts beperkte tariefvariaties kent. Dit systeem wijkt af van het voorstel van de Vlaamse Regering die onder meer een toepassing van de kilometerheffing voorziet op alle wegen.

De door het mobiliteitsmiddenveld geformuleerde voorwaarden maken dat de kilometerheffing niet mobiliteitssturend zal zijn, net zoals het systeem dat de Vlaamse Regering voorstelt. De MORA steunt het invoeren van de kilometerheffing toch omdat het alle vrachtvervoer over het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk meer zal aanzetten om na te denken over hun gebruik en eerlijker zal beprijzen aangezien ook buitenlandse vrachtwagens dezelfde tarieven moeten betalen als de Vlaamse. De MORA-leden voorzien dat op termijn er wel mogelijkheden zijn om het instrument kilometerheffing mee in te zetten in het Mobiliteitsbeleid, passend in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi.

Andere belangrijke draagvlakbepalende elementen zijn de besteding van de inkomsten en de samenwerking binnen de Benelux omwille van de schaalvoordelen. De MORA vraagt om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investering in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. De MORA dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken. Om praktische redenen pleit de MORA voor één tarief en één toepasbaar wegennet in heel België. De MORA vraagt de Vlaamse Regering bovendien om de afstemming tussen het Vlaamse en Nederlandse systeem zo maximaal mogelijk te maken.

Documenten:
[Advies kilometerheffing voor vrachtvervoer](#) [9]

Verkeersveiligheid weginfrastructuur

Advies voorontwerp van decreet beheer verkeersveiligheid van weginfrastructuur - 30/08/2010

Het decreet beoogt de gedeeltelijke omzetting van de Europese richtlijn 2008/96/EG. De richtlijn voorziet in de opmaak van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling in de planningsfase van een infrastructuurproject, een verkeersveiligheidsaudit, periodieke inspecties de wegen, richtsnoeren en classificatie van het wegennet op basis van verkeersveiligheid. Het voorontwerp van decreet reikt de juridische basis aan voor deze procedures op Vlaams niveau.

De Mobiliteitsraad wijst er op dat de resterende tijd voor de omzetting tegen 19 december 2010 en voor het opstellen van de uitvoeringsbesluiten tegen 19 december 2011 erg kort is.

De belangrijke beleidskeuzes rond de uitbreiding van het toepassingsgebied, de verkeersveiligheidsaudits en de nodige budgettaire middelen moeten aanbod komen op een parlementair debat en kunnen dus niet zomaar aan de Vlaamse Regering gedelegeerd worden, maar dienen via een decreet geregeld te worden.

De opmaak van een ongevallenverslag alsook de berekening van de gemiddelde maatschappelijke kosten van dodelijke en zware ongevallen, zijn niet opgenomen in het voorontwerp van decreet met de argumentatie dat dit tot de bevoegdheid van de Belgische Staat behoort.

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering naar duidelijkheid over de oprichting van een Vlaams verkeersongevallenanalysecentrum en wijst op het belang van kwaliteitsvolle informatie- en kennisuitwisseling. De Mobiliteitsraad heeft via een brief de Vlaamse Regering naar een stand van zaken van het BART-project gevraagd.

Documenten:

[Advies voorontwerp van decreet beheer verkeersveiligheid van weginfrastructuur](#) [10]

Evaluatie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Advies evaluatie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen - 22/10/2010



In afwachting van de eerste voorbereidende analyses van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen formuleert de MORA op basis van een eigen Sterkte-Zwakte analyse van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003 enkele aanbevelingen voor de gewestelijke planningscommissie. Het nieuw Mobiliteitsplan zal uiterlijk in december 2012 definitief door de Vlaamse regering moeten worden goedgekeurd. De aanbevelingen van de MORA zijn:

Maak een gezamenlijke toekomstverkenning voor mobiliteit, milieu, economie en ruimtelijke ordening als basis voor een beleidsdomeinoverschrijdende aanpak en engagement.

Leg dringend een plan van aanpak ter bespreking voor aan de adviesraden met het oog op maximale betrokkenheid van het middenveld.

Bewaak van het strategisch karakter van het mobiliteitsplan Vlaanderen door te kiezen voor een selectie van strategische projecten.

Installeer een monitoringsysteem om snelle en gerichte bijsturing van het mobiliteitsbeleid mogelijk te maken.

Documenten:

[Advies evaluatie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen](#) [11]

Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare werken

Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare werken 2010-2011 - 29/10/2010

In het eerste deel van dit advies doet de Mobiliteitsraad een aantal voorstellen in het politieke debat die de functionaliteit van de Beleidsnota's en Brieven voor het maatschappelijk debat kunnen verhogen.

Voor de voorliggende beleidsbrief zou dit concreet betekenen dat hij een geactualiseerde omgevingsanalyse zou bevatten, de uitdagingen vanuit andere beleidsdomeinen of actieplannen in kaart zou brengen, en aangeeft hoe de adviezen van de Mobiliteitsraad het voorbije begrotingsjaar hebben doorgewerkt in het beleid.

De Mobiliteitsraad volgt de prioriteiten zoals de minister deze naar voorschijft met name duurzaamheid, hoogwaardige logistiek met hoge toegevoegde waarde, verkeersveiligheid, infrastructuur en de

beheersovereenkomsten. De MORA benadrukt dat ook de bereikbaarheid van economische poorten, het thema duurzaam woon-werkverkeer en elektrische mobiliteit absolute aandacht van het beleid verdienen.

De Mobiliteitsraad vraagt om bij de conceptfase van het shuttledecreet betrokken te worden

De MORA vraagt ook het begrip duurzaamheid concreter te gebruiken. Er is een trendbreuk nodig naar duurzaamheid. Daarvoor is coördinatie tussen verschillende beleidsdomeinen aangewezen. Bij het uitwerken van acties om logistiek activiteiten aan te trekken, meer nadruk te leggen op het aspect hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid zoals ook aangegeven in Pact 2020.

De MORA wijst in zijn advies ook op het feit dat bijkomende inspanningen noodzakelijk zijn om de vooropgestelde doelstellingen i.v.m. verkeersveiligheid te halen.

Documenten:

[Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare werken 2010-2011](#) [12]

Eurovignetverdrag

Advies wijziging van het Eurovignetverdrag - 02/12/2010

Samen met de SERV en de SAR Internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht de MORA een gezamenlijk advies uit over het voorontwerp van decreet houdende instemming met het protocol tot wijziging van het Eurovignetverdrag. Met dit protocol passen de landen waarin een Eurovignet voor vrachtwagens verplicht is, het Verdrag aan recente wijzigingen aan zoals de Eurovignetrichtlijn uit 2006 en het invoeren van de kilometerheffing in Duitsland. De MORA keurde dit advies goed tijdens zijn vergadering van 26 november 2010.

De Raden focussen hun advies aan de Vlaamse Regering op het verhogen van de efficiëntie van procedurele stappen, de mogelijkheid om met het vignet te sturen naar externe effecten van mobiliteit en de indexering van de tarieven.

Specifiek naar mobiliteit vinden de Raden het een gemiste kans dat ze niet in een vroegere fase zijn betrokken bij het voorbereiden van het protocol. De Mobiliteitsraad Vlaanderen had deze wijziging kunnen meenemen in zijn werking over het dossier kilometerheffing en kunnen aangeven hoe het mobiliteitsmiddenveld de mogelijkheden zag om met het Eurovignet toch te sturen op de externe effecten van mobiliteit zoals de samenstelling van het voertuigpark.

Documenten:

[Advies wijziging van het Eurovignetverdrag](#) [13]

Vlaams Jeugdbeleidsplan

Briefadvies Vlaams Jeugdbeleidsplan - 24/12/2010

Documenten:

[Briefadvies Vlaams jeugdbeleidsplan](#) [14]

Communicatie

Mobiliteitsverslag 2010

De Mobiliteitsraad besloot om de publicatie van het Mobiliteitsverslag 2010 enkel in elektronische vorm te verspreiden. Naar aanleiding hiervan werd in juni het nieuwe logo en de volledig nieuwe website in gebruik genomen. De website kreeg onder impuls van de SERV een volledige nieuwe look and feel en tal van nieuwe gebruiksvriendelijke mogelijkheden. Je kunt net als vroeger zoeken in de adviezen en publicaties maar met veel meer mogelijkheden. Surf je liever op thema dan krijg je naast algemene informatie ook actuele nieuwsberichten en relevante publicaties te zien.

Studie- en debatnamiddag versnelling van investeringsprojecten



Voor de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is versnelling van investeringsprojecten belangrijk. Daarom werd beslist uit eigen beweging een advies uit te brengen over de voorstellen van de Commissie Investeringsprojecten (Commissie Berx) en de commissie ad hoc Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten (Commissie Sauwens).

Op 3 november 2010 maakten SERV en MORA op een studie- en debatnamiddag een tussentijdse balans op van de voorstellen en initiatieven tot versnelling van investeringsprojecten met ruimte voor vraagstelling en discussie.

Met deze studie- en debatnamiddag hadden sociale partners en andere maatschappelijke stakeholders, politici, ambtenaren en deskundigen een boeiend debat, interactie en informatie-uitwisseling.

Vlaams Parlement

De Mobiliteitsraad heeft in 2010 twee maal de gelegenheid gekregen om de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement toelichting te geven bij zijn werkzaamheden en adviezen.

Dit waren keer op keer constructieve momenten, waar niet enkel verduidelijking en nuancering kon worden gegeven bij de uitgebrachte adviezen, maar waar ook een tegensprekelijk debat ontstond over de verwachtingen van de Vlaamse Parlementsleden ten aanzien van de strategische adviesraad.

Toelichting advies kilometerheffing (21 oktober 2010)

De inhoud van dit advies werd sterk bepaald door het feit dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in zijn adviezen vasthoudt aan consensus onder de leden.

Uit het vorige debat met de commissie heeft de MORA kunnen leren dat het streven naar consensus de duidelijkheid van de standpunten niet in de weg mag staan. Standpunten moeten duidelijk geformuleerd worden om voor de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement een rol van betekenis te spelen in het beleidsproces. De raad heeft in zijn tweede advies over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, meer gemotiveerd welke consensus er tussen de lijnen van het advies te lezen valt.

Bij het georganiseerde middenveld is er draagvlak voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtvervoer, maar dit draagvlak is precair en wordt door de verschillende partijen met verschillende motieven onderbouwd.

De Mobiliteitsraad is in zijn advies erg kritisch over de manier waarop de Vlaamse Regering weliswaar technische vooruitgang geboekt heeft, maar weinig politieke beslissingen genomen heeft om antwoorden te

formuleren op de bedenkingen die in het MORA-advies geformuleerd waren. Daarom worden ook in het tweede advies een aantal oorspronkelijke voorwaarden herhaald.

De MORA adviseert de Vlaamse Regering de doelstelling van responsabilisering voorop te plaatsen en de kilometerheffing slechts in te voeren op een beperkt wegennetwerk. De raad is tegen het opnemen van een congestieheffing omdat ze in dit voorstel de congestie niet zal wegnemen. De opbrengsten van de kilometerheffing moeten worden aangewend voor mobiliteit en infrastructuur. De raad vraagt de Vlaamse Regering ook om het systeem zo maximaal mogelijk af te stemmen binnen de Benelux-landen.

Bij de Vlaamse Parlementsleden waren kritische bemerkingen te horen over het onvoldoende langetermijnperspectief in het advies en het verschil in visie met de Vlaamse Regering over het vermijdingsgedrag.

Toelichting advies beleidsbrief MOW 2010-2011 (2 december 2010)

De commissie voor Mobiliteit en Openbare werken hield op 2 december 2010 een hoorzitting met de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over zijn advies met betrekking tot de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011.

Op deze bijeenkomst heeft de MORA voorgesteld om na te denken of er niet een aantal generieke elementen in een beleidsbrief opgenomen kunnen worden, zoals een actuele omgevingsanalyse en de interpretatie van indicatoren, hoe er in het voorbije jaar met de adviezen van de SAR werd omgesprongen, een meer horizontale benadering waaruit blijkt hoe de beleidsvoornemens een geheel vormen met de plannen van de andere ministers of beleidsdomeinen. De Mobiliteitsraad heeft gevraagd deze voorstellen mee te nemen wanneer het Vlaams Parlement in overleg treedt met de Vlaamse Regering, over de bepalingen omtrent de beleidsbrief.

Na toelichting en debat over het advies was de Mobiliteitsraad verheugd vast te stellen dat veel elementen door de Parlementsleden werden meegenomen in de Motie van aanbeveling die op 23 december werd goedgekeurd.

Ontmoeting minister Crevits



Op 29 november ontving de Mobiliteitsraad minister Crevits, om met haar in gesprek te gaan over haar beleidsbrief 2010-2011. Net zoals vorig jaar, in de ontmoeting over de beleidsnota, was deze bespreking een erg waardevolle bijdrage aan het debat dat voorafging aan het MORA-advies over de beleidsbrief 2010-2011. De beperkte tijd die Vlaamse Regering en Parlement voorzien voor de bespreking van beleidsbrieven maakte het onmogelijk om de elementen aangebracht door de minister ten volle mee te nemen in het ontwerpadvies. De Mobiliteitsraad is van oordeel dat de toegevoegde waarde van beleidsnota en beleidsbrief enorm kunnen toenemen indien men naast het opnemen van

kwalitatieve elementen (omgevingsanalyse en indicatoren), ook voldoende tijd voorziet in de procedure voor het maatschappelijk debat.

De Mobiliteitsraad volgt de prioriteiten zoals de minister deze naar voren schuift:

- duurzaamheid,
- hoogwaardige logistiek met hoge toegevoegde waarde,
- verkeersveiligheid,
- infrastructuur en
- de beheersovereenkomsten.

De Mobiliteitsraad benadrukt dat ook de bereikbaarheid van economische poorten, duurzaam woon-werkverkeer en elektrisch rijden absolute aandacht van het beleid verdienen.

Het open gesprek was in de eerste plaats een zoektocht om de ideeën van het beleid en mobiliteitsmiddenveld constructief en efficiënt met elkaar te kunnen verbinden.

MORA-commissie Personenvervoer



De bijzondere MORA-commissie Personenvervoer vergaderde zeven maal onder het voorzitterschap van de heer Mark Keppens. In 2010 werd vooral aandacht besteed aan de thema's duurzaam woon-werkverkeer, het voorbereiden van het mobiliteitsverslag 2010, de onderzoeken verplaatsingsgedrag en mobiliteitsmonitoring in Vlaanderen.

Duurzaam woon-werkverkeer



Voor de leden van de MORA blijft duurzaam woon-werkverkeer een prioritair thema. Het halen van de doelstellingen zoals geformuleerd in het Pact 2020 staat daarbij voorop.

In opvolging van de werkzaamheden in 2009 heeft de commissie getracht een aanbeveling op te stellen die verder gaat dan het opsommen van mogelijke maatregelen met de focus op het wegwerken van gekende hinderpalen voor de introductie van duurzaam woon-werkverkeer.

Op 9 maart 2010 werden de Provinciale Mobiliteitspunten uitgenodigd voor een toelichting over hun werking. Provinciale Mobiliteitspunten hebben onder meer de taak bedrijven te ondersteunen bij de verduurzaming van woon-werkverkeer en vormen op het terrein een centrale schakel tussen verschillende actoren.

Op 20 april 2010 gaf Yuri Alders, commercieel adviseur van NMBS-Mobility een overzicht van de werkzaamheden van de key-account managers en de producten zoals Rail-lease die de NMBS aan bedrijven aanbiedt.

KOMIMO: campagnes en acties in 2011

Het besluit van 27 maart 2009 van de Vlaamse Regering over de subsidiëring van mobiliteitsprojecten voorziet dat de MORA een inhoudelijke toelichting krijgt over de voorstellen tot campagnes. Dit vond plaats in de commissie Personenvervoer van 17 december 2010.



Onderzoek verplaatsingsgedrag

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) geldt als een van de belangrijkste cijferbronnen voor personenvervoer in Vlaanderen. Voor de onderbouwing en evaluatie van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen wordt immers vaak vertrouwd op de resultaten van deze enquête.

Op 25 maart 2010 werd dan een eerste toelichting georganiseerd van het departement MOW. Bij deze bespreking werd onder meer aangehaald dat deze studie verder inzichten zou kunnen leveren voor de discussie over de toenemende verdieselijking van het wagenpark.

De commissie vindt ook dat er verder onderzoek moet gebeuren op basis van de cijfers van OVG3 om tot meer beleidsmatige conclusies te kunnen komen.

Bij de toelichting over OVG 4.1 op 5 oktober 2010 blijkt dat het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag is significant gedaald tussen OVG 3 (3,14) en OVG 4.1 (2,84). De onderzoekers stellen dat de crisis een mogelijke verklaring is. In het crisisjaar 2008 stelt men bovendien vast dat essentiële taken zoals werk, school relatief in belang toenemen en de minder essentiële vrijetijdsverplaatsingen in belang dalen. Deze resultaten ondersteunen de eerder vastgestelde conclusies die VAB trok uit evoluties in onder meer de pechverhelping, waarbij voornamelijk de vrijetijdsverplaatsingen en horecabezoeken een terugval bleken te kennen.

Verder stelt de commissie vast dat modal shift vanuit de auto naar duurzamere modi tot op heden nog niet lukt.

Het secretariaat heeft de belangrijkste conclusies van OVG4.1 op de website van de MORA gepubliceerd.

De commissieleden geven bij de bespreking van OVG 4.1 aan, dat kan vastgesteld worden dat de mobiliteitsmonitoring momenteel niet goed verloopt. Er is heel veel informatie beschikbaar, maar de doorvertaling ervan naar het beleid gebeurt voorlopig niet of op zijn minst beperkt. Het is daarom belangrijk dat ingezet wordt op de ontwikkeling van een monitoringstelsel dat het hiaat tussen dataverzameling en beleidsmatige interpretatie en opvolging opvult.

Hierbij moeten goede afspraken gemaakt worden over wie wat verzameld. Dit vereist een doordachte taakverdeling tussen het departement MOW, de steunpunten, onderzoeksinstituten en de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid.

De sleutelwoorden voor de commissie zijn daarbij coördinatie, efficiëntie en transparantie.

MORA-commissie Goederenvervoer



De MORA-commissie Goederenvervoer vergaderde in 2010 7 maal onder het voorzitterschap van de heer Lode Verkinderen. Veel aandacht werd besteed aan de aan de voorbereiding van het advies m.b.t. versnelling van infrastructuurprojecten, maar ook het infrastructuurbeleid, de bereikbaarheid van de economische poorten waren belangrijke thema's van het lopende werkjaar. Uiteraard wordt In de MORA-Commissie Goederenvervoer ook de ontwikkeling van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens boven de 3,5 MMT op de voet gevolgd.

Versnelling van infrastructuurprojecten

In de MORA-commissie Goederenvervoer werden de vorderingen van de werkzaamheden van de commissie Investeringsprojecten (commissie Berx) en de commissie ad hoc Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten (commissie Sauwens) op de voet gevolgd en werd besloten om in de commissie voorstellen uit te werken voor een betere betrokkenheid van het middenveld in dit beleidsproces.

De werkzaamheden dienen als voorbereiding op een eventuele conceptnota voor het infrastructuurdecreet dat de minister had aangekondigd.

Op 27 april heeft de commissie haar werkzaamheden afgerond en een ontwerpaanbeveling aan de Mobiliteitsraad overgemaakt. De raad heeft deze aanbeveling unaniem aanvaard op 30 april 2010.

Infrastructuurbeleid



Op 27 april 2010 hebben de administrateurs van de Vlaamse Waterwegbeheerders, de heren Leo Clinckers en Erik Portugaels, het Infrastructuurmasterplan Binnenvaart toegelicht.

Daarna vond een gedachtenwisseling plaats over de ontwikkelingsvisie van de waterwegbeheerders en de leden van de MORA-commissie Goederenvervoer.

Verschillende deelthema's kwamen aan bod zoals de samenstelling van de vloot, de veiligheid, de relatie met het spoorvervoer, de modal shift en de aanbevelingen uit de commissies Sauwens en Berx.

Hinterlandstromen Vlaamse zeehavens



Naar aanleiding van het debat in de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over de oplevering van het Strategisch Plan voor de haven van Antwerpen werd aan de bevoegde minister gevraagd om de consequenties van de geplande havenontwikkelingen geïntegreerd voor te bereiden binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Bovendien is bij de werkzaamheden van de MORA gebleken dat het zeer moeilijk is om cijfers te vinden over de hinterlandstromen van de havens en om het belang en impact van de ontwikkeling van de Vlaamse havens op de Vlaamse mobiliteit te schatten.

Op 28 september gaf Chris Coeck van het Havenbedrijf Antwerpen een presentatie over de verwachte en gewenste evoluties van de mobiliteit van de haven van Antwerpen.

Samen met Jean-Pierre Merckx, secretaris van de Vlaamse Havencommissie werd verder ingegaan op de problematiek van de dataverzameling in en voor de Vlaamse zeehavens.

In het werkprogramma van de MORA werd opgenomen dat er verder een visie zal worden ontwikkeld over het hinterlandtransport in de havens.

Startnota Winkelen in Vlaanderen

Op 14 december 2010 werd de Startnota Winkelen in Vlaanderen toegelicht door Stefaan Piens van het Agentschap Ondernemen. De leden van de commissie Goederenvervoer waren het erover eens dat mobiliteit voor personen zowel als voor goederen onvoldoende aan bod kwam in de Startnota en hebben deze zorg schriftelijk aan de minister-president overgemaakt.

Mobiliteitsverslag 2010



Met het Mobiliteitsverslag 2010 geeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) niet enkel een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Vlaanderen. Maar biedt het vooral objectieve achtergrondinformatie voor de beleidsverantwoordelijken en stakeholders in het Vlaamse mobiliteitsveld. Dit verslag moet immers niet alleen een bijdrage leveren aan de beleidsvorming maar ook en vooral aan het maatschappelijke debat over mobiliteit in Vlaanderen.

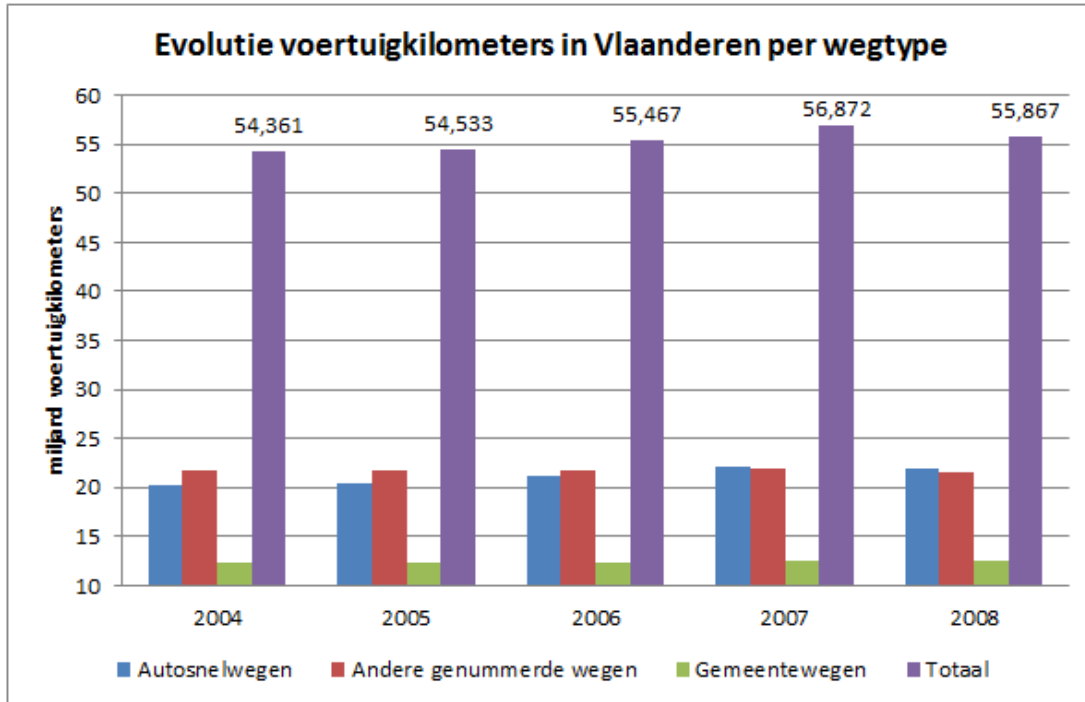
Het Mobiliteitsverslag 2010 besteedt in een afzonderlijk hoofdstuk aandacht aan de financieel en economische crisis die ook Vlaanderen trof en de gevolgen ervan op het mobiliteitsveld. Verder wordt ingegaan op de thema's:

- infrastructuur,
- economische poorten,
- verkeersveiligheid,
- comodaliteit,
- mobiliteitsplanning en –monitoring,
- milieu en transport en
- woon-werkverkeer.

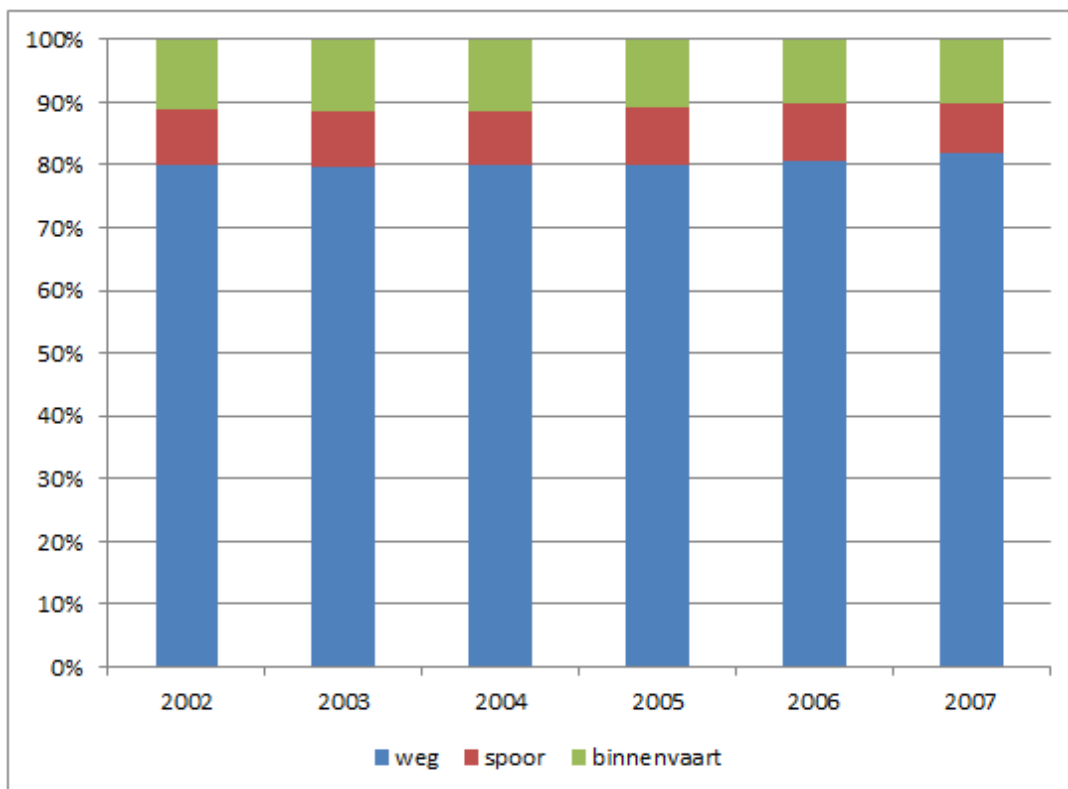
Het Mobiliteitsverslag 2010 bevat geen nieuwe aanbevelingen van de Mobiliteitsraad omdat er kort voordien aanbevelingen werden opgenomen in het Mobiliteitsrapport en het advies op de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken.

De Mobiliteitsraad heeft getracht om voor Vlaanderen relevante cijfers voor het mobiliteitsbeleid samen te brengen maar heeft naar aanleiding van het Mobiliteitsverslag nogmaals gewezen op het uitblijven van relevante gegevens over het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Dit is een hinderpaal voor de objectivering van het

mobiliteitsdebat.



Evolutie vervoermodi



§ 1. In dit huishoudelijk reglement wordt bedoeld met "het decreet" het decreet van de Vlaamse Regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van d.d. 7 juli 2006 (Belgisch Staatsblad 5 september 2006), hierna "MORA" genoemd.

§ 2. In dit huishoudelijk reglement worden bedoeld:

met "de vertegenwoordigers van de SERV" de leden aangeduid op grond van art. 9 § 1 2de van het decreet;

met "de mobiliteitsverenigingen en openbare vervoersaanbieders" de leden aangeduid op grond van art. 9 § 1 6de van het decreet;

met "de lokale besturen" de leden aangeduid op grond van art. 9 § 1 3de en 4de van het decreet;

met "de milieu en natuurverenigingen" de leden aangeduid op grond van art. 9 § 1 5de van het decreet;

met "de deskundigen" de leden aangeduid op grond van art. 9 § 1 7de van het decreet.

§ 3. Goedkeuring of wijziging van dit huishoudelijk reglement vergt een 2/3de meerderheid van de aanwezige leden van de MORA.

§ 4. De MORA is gevestigd in de zetel van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel. Alle briefwisseling met betrekking tot de MORA dient gericht aan dit adres.

§ 5. Het werkjaar van de MORA loopt van 1 januari tot 31 december. Het eerste werkjaar vangt aan op 18 september 2007 en loopt tot 31 december 2007.

Artikel 2. Dagelijks bestuur ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

§ 1. Het dagelijks bestuur van de raad is samengesteld uit 2 leden of plaatsverangende leden van de raad behorende tot de vertegenwoordigers van de SERV en 2 leden of plaatsverangende leden van de raad behorende tot de groep van mobiliteitsverenigingen en openbare vervoersaanbieders.

De voorzitter van de MORA maakt ambtshalve deel uit van het dagelijks bestuur, en is er tevens voorzitter van.

De secretaris van de MORA maakt ambtshalve deel uit van het dagelijks bestuur, hij is niet stemgerechtigd.

§ 2. Het dagelijks bestuur wordt voor de duur van 2 werkjaren aangeduid door de MORA. De eerste aanduiding van het dagelijks bestuur gebeurt onmiddellijk na de goedkeuring van het huishoudelijk reglement.

§ 3. De kandidaturen voor het lidmaatschap van het dagelijks bestuur namens de vertegenwoordigers van de SERV en namens de groep van mobiliteitsverenigingen en openbare vervoersaanbieders, worden schriftelijk ingediend bij de voorzitter ten laatste 10 dagen voor de laatste bijeenkomst van iedere periode.

§ 4. Het dagelijks bestuur wordt bijeengeroepen door de voorzitter. Het dagelijks bestuur regelt de wijze van bijeenroeping.

§ 5. Het dagelijks bestuur bereidt de vergadering van de MORA voor, stelt de agenda samen en legt de door de leden van de MORA voorgestelde agendapunten ter overweging aan de raad voor. Het dagelijks bestuur kan uitzonderlijke raadsvergaderingen beleggen. Het gelast de voorzitter tot het bijeenroepen van de raad.

§ 6. Bij de aanvang van ieder jaar wordt onder de leden van het dagelijks bestuur een lid aangeduid dat de voorzitter vervangt bij diens afwezigheid.

§ 7. Het dagelijks bestuur stelt de voorzitters voor aan de MORA van de op te richten Mora-commissies.

§ 8. Het dagelijks bestuur beslist steeds met eenparigheid van stemmen van de aanwezige leden. Indien geen eenparigheid wordt bereikt, wordt het betreffende probleem naar de MORA verwezen.

Artikel 3. Bevoegdheden van de voorzitter ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

§ 1. De voorzitter roept de vergaderingen van raad en dagelijks bestuur bijeen. Hij leidt de debatten van de MORA en dagelijks bestuur, verleent het woord en ontnemt het. Als lid van het dagelijks bestuur is de voorzitter stemgerechtigd.

§ 2. De voorzitter vertegenwoordigt de MORA in alle externe aangelegenheden, hij kan zich hiervoor laten vervangen door de secretaris. De voorzitter verzoekt, in opdracht van de MORA, de functioneel bevoegde Minister om de medewerking van de diensten van de Vlaamse Regering.

§ 3. De voorzitter onderhoudt alle nodige contacten met het dagelijks bestuur en de leidende ambtenaren van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen met het oog op de uitvoering van het decreet.

§ 4. Conform artikel 9§1 van het decreet heeft de voorzitter in de MORA enkel stemrecht in het geval van staking van stemming. Als de staking van stemmen gepaard gaat met een unaniem standpunt van de twaalf vertegenwoordigers van de SERV, voert hij voorafgaand aan de stemming een bemiddelingsopdracht uit.

§ 5. Bij afwezigheid wordt de voorzitter vervangen door het hiervoor in artikel 2§6 aangeduide lid van het dagelijks bestuur. In voorkomend geval is §4 van toepassing.

Artikel 4. Wijze van bijeenroeping van de MORA ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■



§ 1. De MORA wordt bijeengeroepen door de voorzitter, die daartoe gelast wordt door het dagelijks bestuur.

§ 2. De MORA komt minstens vier maal per jaar bijeen. De raad komt verder bijeen telkens de voorzitter, in opdracht van het dagelijks bestuur, de raad daartoe uitnodigt.

§ 3. De leden van de MORA worden per E-mail uitgenodigd en ontvangen de agenda en de stukken die erop betrekking hebben elektronisch, minstens 5 werkdagen voor de bijeenkomsten van de MORA. In dringende gevallen kunnen de stukken ter vergadering overhandigd worden.

§ 4. Elk der leden van de MORA kan voorstellen van agendapunten indienen. Deze dienen schriftelijk (per E-mail) en gemotiveerd te gebeuren bij de voorzitter of de secretaris, ten minste 10 werkdagen voor de geplande MORA-vergadering.

§ 5. Bij hoogdringendheid kan elk van de leden van de MORA ter vergadering verzoeken een punt aan de agenda toe te voegen. De MORA beraadslaagt over dit punt indien er een meerderheid is overeenkomstig artikel 7 § 2 van dit huishoudelijk reglement.

§ 6. De plaatsvervangers kunnen deelnemen aan de bijeenkomsten van de MORA. Zij ontvangen te dien einde alle documenten die aan de leden van de MORA worden overgemaakt. De plaatsvervangers hebben geen stemrecht, behalve wanneer zij een effectief lid vertegenwoordigen.

§ 7. De personeelsleden van de SERV kunnen door de voorzitter uitgenodigd worden tot de bijeenkomsten en werkzaamheden van de raad.

Artikel 5. Bevoegdheden van de raad ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

§ 1. De raad heeft volheid van bevoegdheid onder voorbehoud van de delegatie die door dit reglement van orde aan het dagelijks bestuur wordt gegeven of van delegatie van bevoegdheden die door de raad aan het dagelijks bestuur worden verleend. De raad kan steeds tot de intrekking van deze delegatie beslissen.

§ 2. De raad heeft een algemeen advies-, studie- en aanbevelingsbevoegdheid zoals omschreven in art. 4 en 5 van het decreet houdende de oprichting van de MORA.

§ 3. Elk van de leden kan aan de voorzitter voorstellen om ten behoeve van de MORA-werkzaamheden te voorzien in de medewerking van de diensten van de Vlaamse Regering. De voorzitter legt dit voor aan het dagelijks bestuur, dat hierover beslist.

§ 4. De leidende ambtenaren van de SERV en de secretaris van de MORA wonen de vergaderingen van de MORA bij met raadgevende stem.

§ 5. Van iedere vergadering van de MORA worden notulen gemaakt. Deze notulen bevatten een samenvatting van de tussenkomsten van de verschillende leden en de besluiten van de MORA voor de verschillende agendapunten. De notulen zijn pas definitief na goedkeuring, desgevallend aanpassing op de eerstvolgende vergadering.

Artikel 6. Werkcommissies

§ 1. De MORA kan conform artikel 12 van het decreet, voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken permanente of tijdelijke werkcommissies oprichten. In ieder geval worden er twee permanente werkcommissies opgericht, respectievelijk voor het personenvervoer en voor het goederenvervoer. Deze werkcommissies worden verder MORA-commissies genoemd.

§ 2. De MORA beslist met een 2/3de meerderheid van de aanwezige leden over de oprichting en de samenstelling van permanente of tijdelijke MORA-commissies.

§ 3. De leden van de MORA-commissies worden voorgesteld door de samenstellende organisaties van de MORA aan het dagelijks bestuur. Er kunnen niet meer kandidaten worden voorgedragen dan 2/3de van het aantal effectieve mandaten die deze organisaties hebben binnen de MORA.

Het voorstel aan het dagelijks bestuur weerspiegelt de representativiteit van de organisatie binnen de MORA en is conform met de decretale bepalingen over de evenredige vertegenwoordiging. Het dagelijks bestuur formuleert een voorstel van samenstelling aan de MORA.

§ 4. Het dagelijks bestuur kan aan de MORA voorstellen andere kandidaten dan deze aangeduid door de samenstellende organisaties aan de samenstelling van de bijzondere MORA-commissie toe te voegen, dit om de deskundigheid of het maatschappelijk draagvlak van de bijzondere MORA-commissie te verhogen.

§ 5. De permanente of tijdelijke MORA-commissies werken onder het toezicht en controle van de MORA. Zij kunnen nooit zelf naar buiten treden met adviezen, publicaties of verklaringen.

§ 6. Op voorstel van het dagelijks bestuur duidt de MORA een voorzitter aan onder de leden van de MORA-commissie.

§ 7. De secretaris van de MORA duidt een lid van het secretariaat van de MORA aan dat het secretariaat van de MORA-commissie op zich neemt.

Artikel 7. Stemprocedure van de MORA

§ 1. De adviezen, aanbevelingen en conclusies worden ter vergadering goedgekeurd. De MORA streeft naar consensus in haar besluitvorming. Indien geen consensus kan bereikt worden, gebeurt de goedkeuring bij gewone meerderheid van de aanwezige effectieve leden. Als er geen consensus wordt bereikt wordt dit in de inleiding van het betrokken advies, aanbeveling of conclusie gemeld.

§ 2. Onverminderd de andere bepalingen van dit reglement beslist de raad bij eenvoudige meerderheid der aanwezige leden of stemgerechtigde plaatsvervangende leden.

Artikel 8. Bekendmaking der handelingen en verbodsbepalingen ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

§ 1. De adviezen, studies en aanbevelingen van de MORA worden na goedkeuring, door de voorzitter overgemaakt zoals bepaald is in het decreet.

§ 2. Uitgebrachte adviezen zijn openbaar. De MORA beslist op welke wijze de openbaarmaking zal gebeuren.

§ 3. Het is de leden van de MORA en alle deelnemers aan de werkzaamheden van de MORA of haar MORA-commissies verboden om stukken publiek bekend te maken, andere dan deze goedgekeurd door de MORA.

Artikel 9. Het secretariaat en de werkingskosten ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

■ ■ ■

Jaarlijks zal de voorzitter van de MORA - na bespreking in het dagelijks bestuur - voorstellen doen aan de leidend ambtenaar van de SERV over de te begroten werkingskosten voor het eerstvolgende werkjaar, alsmede voor de uitgaven bedoeld in artikel 16 van het decreet. De leidend ambtenaar van de SERV zal de termijn bepalen voor het neerleggen van deze voorstellen.

Binnen de perken van de dotatie toegekend aan de MORA ter uitvoering van artikel 16 2de van het decreet, kan de voorzitter –na bespreking in het dagelijks bestuur- de leidend ambtenaar van de SERV vragen om namens en voor de Raad contracten af te sluiten en financiële verbintenissen aan te gaan voor alle prestaties die nodig zijn voor de werkzaamheden van het jaarlijks mobiliteitsverslag en het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport.

Artikel 10. Slotbepaling ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Dit huishoudelijk reglement is een aanpassing en treedt in werking vanaf 20 februari 2009

Adviezen 2010

[20]

advies	datum	adviesvrager	adviestermijn	advieshouder
Advies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010 [21]	28.04.2010	minister Muylers	spoedadvies	Nico Milo [22]
Aanbeveling Versnellen en verbeteren beleidsproces infrastructuurinvestering beleidsdomein mobiliteit en openbare werken [23]	30.04.2010	eigen initiatief	nvt	Nico Milo [22]
Advies tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de Gewestelijke Planningscommissie [24]	25.06.2010	minister Crevits	ontvangst 15/06/2010 30 dagen	Hans Tindemans [25]
Mobiliteitsverslag 2010 met bijlagen [26]	30.06.2010	decretale opdracht	nvt	
Advies voorontwerp van decreet beheer verkeersveiligheid van weginfrastructuur [27]	30.08.2010	minister Crevits	ontvangst: 20/07/2010 - termijn: 01/09/2010	Nico Milo [22]
Advies Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling [20]	24.09.2010	minister-president Peeters	60 dagen	Alain Vandenplas [28]
Advies Kilometerheffing voor vrachtvervoer [29]	24.09.2010	minister Crevits en minister Muylers	ontvangst: 04/08/2010 - termijn: 25/09/2010	Ann Wuyts [30]
Advies evaluatie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen [31]	22.10.2010	minister Crevits	ontvangst: 06/07/2010 - termijn: 30/10/2010	Hans Tindemans [25]
Advies Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare werken 2010-2011 [32]	29.11.2010	minister Crevits	nvt	
Advies wijziging van het Eurovignetverdrag [33]	2.12.2010	minister Crevits	30 dagen	Ann Wuyts [30]
Briefadvies Vlaams Jeugdbeleidsplan [34]	24.12.2010	minister Smet	ontvangst: 21/12/2010 - termijn: 11/01/2011	Frank Van Thillo [35]

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

Bron-URL: <http://www.serv.be/mora/book/jaarverslag-2010-van-de-mobiliteitsraad-van-vlaanderen>

Links:

- [1] <http://www.serv.be/glossary/11#term844>
- [2] <http://www.serv.be/glossary/11#term856>
- [3] <http://www.serv.be/glossary/11#term714>
- [4] <http://soc.kuleuven.be/sbov/ned/onderzoek/B200901.htm>
- [5] <http://www.serv.be/mora/document/advies-over-het-voorontwerp-van-decreet-houdende-bepalingen-tot-begeleiding-van-de-aan>
- [6] <http://www.serv.be/mora/document/aanbeveling-versnellen-en-verbeteren-van-het-beleidsproces-voor-infrastructuurinvestering>
- [7] <http://www.serv.be/document/advies-voorontwerp-van-besluit-van-de-vlaamse-regering-tot-opmaak-van-het-mobiliteitsplan-v>
- [8] <http://www.serv.be/mora/document/advies-vsdo>
- [9] <http://www.serv.be/mora/document/advies-kilometerheffing-voor-vrachtervervoer>
- [10] <http://www.serv.be/mora/document/advies-voorontwerp-van-decreet-beheer-verkeersveiligheid-van-weginfrastructuur>
- [11] <http://www.serv.be/mora/document/advies-evaluatie-ontwerp-mobiliteitsplan-vlaanderen>
- [12] <http://www.serv.be/mora/document/advies-beleidsbrief-mobiliteit-en-openbare-werken-2010-2011>
- [13] <http://www.serv.be/mora/document/advies-wijziging-van-het-eurovignetverdrag>
- [14] <http://www.serv.be/mora/document/briefadvies-vlaams-jeugdbeleidsplan>

- [15] <http://www.serv.be/mora/document/mobiliteitsverslag-2010-met-bijlagen>
- [16] <http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1014920&SkipResult=Yes>
- [17] <http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1015584&SkipResult=Yes>
- [18] <http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1017814&SkipResult=Yes>
- [19] <http://codex.vlaanderen.be/ALLESNL/wet/zoekexec.vwp?wetid=1018470&SkipResult=Yes>
- [20] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-vlaamse-strategie-duurzame-ontwikkeling>
- [21] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-over-het-voorontwerp-van-decreet-houdende-bepalingen-tot-begeleiding-van-de-a>
- [22] <mailto:nmilo@serv.be>
- [23] <http://www.serv.be/mora/publicatie/aanbeveling-versnellen-en-verbeteren-beleidsproces-infrastructuurinvestering-beleids>
- [24] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-tot-opmaak-van-het-mobiliteitsplan-vlaanderen-en-de-gewestelijke-planningscom>
- [25] <mailto:htindemans@serv.be>
- [26] <http://www.serv.be/mora/publicatie/mobiliteitsverslag-2010-met-bijlagen>
- [27] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-voorontwerp-van-decreet-beheer-verkeersveiligheid-van-weginfrastructuur>
- [28] <mailto:avandeplas@serv.be>
- [29] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-kilometerheffing-voor-vrachtervervoer>
- [30] <mailto:awuyts@serv.be>
- [31] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-evaluatie-ontwerp-mobiliteitsplan-vlaanderen>
- [32] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-beleidsbrief-mobiliteit-en-openbare-werken-2010-2011>
- [33] <http://www.serv.be/mora/publicatie/advies-wijziging-van-het-eurovignetverdrag>
- [34] <http://www.serv.be/mora/publicatie/briefadvies-vlaams-jeugdbeleidsplan>
- [35] <mailto:fvthillo@serv.be>