



Advies

Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016

Brussel, 20 november 2015

Adviesvraag: Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken – Beleidsprioriteiten 2015-2016

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: decretale opdracht

Adviestermijn: geen

Goedkeuring raad: 20 november 2015 – via schriftelijke procedure

Bekrachtiging raad: 30 november 2015

Inhoud

Krachtlijnen	4
Advies	6
1 Inleiding.....	6
2 Algemene opmerkingen	8
3 Strategische doelstelling 1 We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoopt.....	9
3.1 Woon-werkverkeer.....	9
3.2 Kilometerheffing.....	11
4 Strategische doelstelling 2 Vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing.....	12
4.1 Basisbereikbaarheid	12
4.2 Investerings in mobiliteitsinfrastructuur verzekeren.....	14
4.3 Wegwerken van de onderhoudsachterstand op autosnelwegen, gewestwegen en fietspaden	14
4.4 Aandacht voor een realistische inschatting van grote infrastructuurprojecten	16
4.5 Spoorvervoer vanuit mobiliteitsoverwegingen aansturen	17
5 Strategische doelstelling 3 Bouwen aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid.....	17
5.1 Nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan	17
5.2 Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid	18
6 Strategische doelstelling 4 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen	18
6.1 Nood aan milieu- en klimaatcijfers in omgevingsanalyse	19
6.2 Milieuvriendelijke brandstoffen voor goederen- en personenvervoer	20
7 Strategische doelstelling 5 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid	20
8 Strategische doelstelling 6 Een planmatige aanpak	21

Krachtlijnen

De Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016 maakt een aantal duidelijke beleidskeuzes. De minister heeft aangegeven om op 30 november 2015 met de MORA in dialoog te gaan over de keuzes in zijn beleidsbrief. In de Commissie Mobiliteit en Openbare werken staat de bespreking van de beleidsbrief geagendeerd tijdens de vergadering van 26 november 2015.

De MORA heeft zijn advies opgebouwd als voorbereiding van het overleg met de minister. De Raad wil in dit advies een aantal aandachtspunten van het mobiliteitsmiddenveld meegeven aan het Vlaams Parlement en een aantal vragen ter verduidelijking stellen die aan bod kunnen komen in de dialoog tussen de MORA en de minister.

Voor de MORA is woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen een prioritair thema en hij formuleerde daarover reeds een aantal voorstellen. De MORA vindt het positief dat dit ook een beleidsprioriteit is in de beleidsbrief. De Raad wil graag overleg voeren met de minister over de beoogde doelstelling van het aan te passen Pendelfonds, over de evaluatie van de huidige shuttlediensten en over de vooropgestelde definitie, de beoogde doelstellingen en randvoorwaarden van mogelijk nieuwe shuttlediensten.

De MORA wenst, in het kader van de concretisering van basisbereikbaarheid, in debat te gaan met de minister over hoe hij de opdeling in vervoersgebieden ziet, hoe de afstemming tussen ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem zal gebeuren en wat de rol zal zijn van de gemeentelijke en provinciale overheden. De MORA vraagt om betrokken te worden bij de opmaak van de conceptnota basisbereikbaarheid en de evaluatie van de vooropgestelde proefprojecten.

De beleidsbrief spreekt over de mogelijke invoering van een kilometerheffing voor personenwagens in de volgende legislatuur. Dit betekent dat het proefproject en het nodige maatschappelijk debat tijdens deze legislatuur zal moeten plaatsvinden. De MORA vraagt om voldoende tijd en informatie te voorzien voor dit maatschappelijk debat en herhaalt zijn bereidheid om dit debat te voeren.

Investerings in mobiliteitsinfrastructuur zijn essentieel voor onze maatschappij en economie. Het huidig investeringsniveau voor mobiliteitsinfrastructuur mag daarom niet verminderen en moet via de reguliere begroting ook gegarandeerd blijven in de komende jaren.

Als onderdeel van een transparanter en beter beleidsproces moeten grote infrastructuurprojecten realistisch worden ingeschat, zowel qua timing als op het vlak van kostprijs. De MORA acht het nodig dat de onderhoudsachterstand van autosnelwegen en gewestwegen zo snel mogelijk wordt weggewerkt. Met de aanpak van de gewestwegen mag de Vlaamse overheid niet wachten tot de achterstand op het autosnelwegnet volledig is weggewerkt.

De MORA vraagt wat de intenties van de minister zijn nadat de 809 oorspronkelijke gevaarlijke punten zijn afgewerkt. De Raad stelt voor om na de afwerking van de huidige gevaarlijke punten in de toekomst te werken met een geactualiseerde, flexibele lijst, vastgelegd op basis actuele ongevalgegevens.

Goederenvervoer komt uitgebreid aan bod in de beleidsbrief. De MORA vindt dit positief. Hij is van oordeel dat er een evenwichtig, alomvattend goederenvervoerbeleid nodig is over alle modi heen om gebruikers steeds voor de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus te laten kiezen. De MORA is bereid om een maatschappelijke reflectie te formuleren over voorgestelde maatregelen omtrent spoorbeleid.

Verkeersveiligheid verbeteren is een prioriteit voor de MORA. De Raad vindt het belangrijk dat het mobiliteits- en maatschappelijk middenveld betrokken wordt bij het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid en het in opmaak zijnde Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Dit kan mee zorgen voor een globaal gedragen plan waarin knelpunten permanent worden geremedieerd.

Op het vlak van milieu en klimaat zijn de uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid groot. Het opnemen van duidelijke milieu- en klimaatcijfers in de omgevingsanalyse van de beleidsbrief moet een kader bieden voor de evolutie naar een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. De keuze voor milieuvriendelijke brandstoffen en voertuigen is cruciaal in deze evolutie. Investeren in de leefomgeving moet verder gaan dan meewerken aan andere beleidsplannen.

De minister wil voorstellen tot bijstelling van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen toetsen bij het brede middenveld en de lokale besturen. De MORA kan zich vinden in de voorgestelde formule van ruime aftoetsing, participatie en consultatie via workshops in het voorjaar 2016.

Advies

1 Inleiding

Op 16 oktober 2015 keurde de Vlaamse Regering de beleidsbrieven goed en maakte ze over aan het Vlaams Parlement.

Goed opgemaakte beleidsnota's en -brieven hebben niet enkel een belangrijke functie in de beleidsvoorbereiding, maar ook in het maatschappelijk debat. In het bijzonder wanneer de beleidsbrief vertrekt van een goede probleemanalyse die leidt tot een goede probleembepaling die dan vertaald wordt naar de afspraken in het Vlaams Regeerakkoord.

De voorliggende beleidsbrief maakt duidelijke keuzes. De bespreking ervan kan echter nog meer duidelijkheid brengen over de instrumenten en de wijze waarop ze worden ingezet om deze visie te verwezenlijken. De MORA is alvast bereid zich in te zetten om het participatieve luik bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid in te vullen.

De minister heeft aangegeven om op 30 november 2015 met de MORA over zijn beleidsbrief in dialoog te gaan. De MORA stelt het op prijs dat de minister de visie van het brede mobiliteitsmiddenveld aan bod laat komen. De praktische planning van dit debat spoort samen met de klassieke adviesverlening van de MORA over de beleidsbrief en het debat hierover in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. De MORA vindt het ook belangrijk om vóór de bespreking van het Vlaams Parlement een advies uit te brengen dat de elementen weergeeft die het mobiliteitsmiddenveld in Vlaanderen belangrijk vindt.

Het onderliggende advies vertrekt vanuit de strategische doelstellingen die de minister in zijn beleidsbrief naar voor schuift. De zeven aanbevelingen voor het toekomstige Vlaamse mobiliteitsbeleid die de MORA bij de aanvang van deze legislatuur formuleerde in het Mobiliteitsrapport 2014 (zie infografiek¹) fungeren als inhoudelijke leidraad voor dit advies.

Een aantal bemerkingen worden in dit advies nog als vraag om verduidelijking geformuleerd. We gaan er echter van uit dat een aantal opgeworpen vragen in dit advies ook aan bod zullen komen in het gesprek met de minister.

¹ <http://www.mobiliteitsrapport.be>



2 Algemene opmerkingen

De MORA is tevreden met de beknopte omgevingsanalyse die aan de beleidsbrief voorafgaat. Ze plaatst de strategische doelstellingen en operationele doelstellingen in de Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken in perspectief.

De beleidsbrief is de aangewezen plaats om de interactie met andere beleidsdomeinen te duiden en aan te geven waar gemeenschappelijke regeringsdoelstellingen worden nagestreefd. De omgevingsanalyse zou best relevante statistieken over deze onderwerpen bevatten. In de nabije toekomst zullen het mobiliteitsbeleid en de vervoersector in Vlaanderen geconfronteerd worden met verschillende omvangrijke uitdagingen met betrekking tot specifieke milieu- en klimaatproblematieken. Het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het halen van emissieplafonds worden een prominente opdracht voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De MORA wil hier nogmaals herhalen dat, ondanks een kleine verbetering, er in Vlaanderen nog steeds onvoldoende effect- en omgevingsindicatoren zijn om het Vlaams Parlement en het maatschappelijk middenveld in staat te stellen de beleidseffecten objectief in te schatten.

De Vlaamse Regering besliste om eind 2015 het Steunpuntenprogramma stop te zetten. De beleidsbrief geeft aan dat in 2016 een uitgewerkt actieplan zal geïmplementeerd worden met enerzijds een focus op een inhoudelijke onderzoeksagenda en anderzijds het opzetten van een sterk netwerk waarbinnen de verschillende spelers en partners efficiënt op elkaar inspelen in functie van een goed onderbouwd beleid inzake logistiek en personenvervoer. De MORA onderlijnt het belang van beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek en kan zich vinden in het werken met een onderzoeksagenda. Analoot met het SERV-advies² ter zake, wil de MORA wijzen op het belang van gedragen onderzoek en een begeleiding door een goed samengestelde stuurgroep waarin alle partners vertegenwoordigd zijn. De MORA is bereid om zich te engageren om de maatschappelijke relevantie van de onderzoeksagenda mee te bewaken.

De systematische monitoring en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid, zoals vooropgesteld in de beleidsbrief, kunnen enkel plaatsvinden indien er regelmatige en correcte cijfergegevens beschikbaar zijn. Het is belangrijk dat men daarbij voldoende aandacht schenkt aan de verkeersveiligheidscijfers zoals die momenteel door het BIVV worden aangeleverd. De MORA hoopt dat de onderzoeksagenda van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op een transparante wijze tot stand zal komen.

Het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer (Mobilo) maakte jaarlijkse een Indicatorenboek Goederenvervoer op. De MORA vraagt aan de minister om deze publicatie te behouden omdat ze veel relevante informatie bundelt. De MORA is ook vragende partij voor de publicatie van een Indicatorenboek Personenvervoer.

In de beleidsvoorbereiding moet de beleidsbrief zorgen voor een operationalisering van de beleidsnota met bijzondere aandacht voor de cijfermatige en budgettaire onderbouwing. De MORA merkt op dat het bijzonder moeilijk is om een duidelijke link te leggen tussen de voorgestelde beleidsdoelstellingen en –acties in de beleidsnota en de bepalingen in de

² SERV, 2015, Advies Toekomstige organisatie van het beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek, Sociaal-economische Raad van Vlaanderen, 16 maart 2015

uitgavenbegroting. We vragen om, waar mogelijk, de impact van de vooropgestelde beleidsacties op de begroting nader te duiden.

Naast de resoluties en moties van het Vlaams Parlement, die mee werden opgenomen in deze beleidsbrief, is het zinvol om aan te geven hoe de adviezen van de Strategische Adviesraad van het betrokken beleidsdomein hun doorwerking in het beleid hebben gekregen.

Ook vraagt de MORA waar de minister een rol weggelegd ziet voor de MORA in het participatieve proces en de uitbouw van het maatschappelijk draagvlak voor de voorgestelde beleidsmaatregelen.

3 Strategische doelstelling 1

We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoopt

In dit hoofdstuk geeft de MORA advies op twee duidelijke prioriteiten inzake personenvervoer die in de Beleidsbrief MOW 2015-2016 aan bod komen: de focus op woon-werkverkeer en jobbereikbaarheid en het vooropgestelde onderzoek naar een kilometerheffing voor personenvervoer.

3.1 Woon-werkverkeer

De MORA is tevreden dat de beleidsbrief inzake personenvervoer focust op woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen maar stelt vast dat resultaatsgerichte doelstellingen in termen van congestie- en emissiereductie, alsook de afspraken van het PACT 2020 om het aantal per auto afgelegde kilometer te verlagen tot onder 60%, ontbreken. De MORA wenst dan ook graag een verduidelijking van de minister over de gewenste, cijfermatige doelstellingen ter verduurzaming van het woon-werkverkeer.

Voor de MORA is woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen een prioritair thema en hij formuleerde daarover reeds een aantal voorstellen. De MORA vraagt de minister dan ook om betrokken te worden bij de maatregelen die worden vooropgesteld in de beleidsbrief:

Pendelfonds

In juni 2015 lanceerde de minister de negende Pendelfondsoproep met een beschikbaar budget van 1,6 miljoen euro en stelde hij in september 2015 dat er ook een tiende oproep komt. De beleidsbrief stelt dat er in 2016 een aanpassing van de Pendelfondsregelgeving zal geïnitieerd worden in functie van een betere ontsluiting van bedrijventerreinen, wat verschilt van de huidige doelstelling van het Pendelfonds.

De MORA wil graag het debat aangaan met de minister over de beoogde doelstelling van het aan te passen Pendelfonds. De MORA vindt het positief dat woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen een beleidsprioriteit is en vraagt duidelijkheid hoe het Pendelfonds zich zal verhouden tot andere geplande maatregelen inzake woon-werkverkeer en de ontsluiting van moeilijk bereikbare tewerkstellingsplaatsen.

Het Pendelfonds is voor het mobiliteitsmiddenveld een belangrijk Vlaams beleidsinstrument ter verduurzaming van het woon-werkverkeer. Het dagelijks bestuur van de SERV hechtte op 4 juni 2014 zijn goedkeuring aan de consensusnota waarin de sociale partners aangeven dat zij het Pendelfonds wensen te behouden als instrument om duurzame woon-werkmobiliteitsprojecten te financieren en een aantal voorstellen zijn opgenomen om de verdere werking van het Pendelfonds en de Begeleidingscommissie eenvoudiger en strategischer te maken.

De MORA sloot zich in zijn advies op de Beleidsnota MOW 2014-2019 aan bij deze voorstellen en verwijst ook naar de aanbevelingen van zijn evaluatie van het Pendelfonds uit 2013. Voor de MORA moeten onder meer pendelfondsprojecten met experimentele actiemaatregelen zoals mobiliteitsbudgetten en bedrijfsvervoerplannen voorrang krijgen omdat zij draagvlak kunnen creëren voor een toekomstig beleid. De doelstelling van het Pendelfonds moet zijn om op basis van de bedrijfslocatie de juiste maatregelen voorop te stellen.

De MORA vraagt om transparant te rapporteren over de opgebouwde reserves en deze in te zetten in het kader van het Pendelfonds. Daarnaast vraagt de MORA om na een strategisch overleg met alle stakeholders, de hervormingsvoorstellen uit de consensusnota te formaliseren vóór de lancering van de tiende Pendelfondsoproep.

Shuttlediensten

De MORA stelde in zijn advies basisbereikbaarheid van april 2015 dat de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid onder andere maximaal moet tegemoetkomen aan de ontsluiting van, al dan niet moeilijk bereikbare, tewerkstellingsplaatsen. Volgens de MORA dient de Vlaamse overheid de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen te garanderen door nieuwe tewerkstellingsplaatsen in te plannen nabij knooppunten van openbaar vervoer en te voorzien in een openbaar vervoer dat bestaande werklocaties maximaal ontsluit. Voor de MORA bestaat de kern van dit openbaar vervoer uit het geregeld vervoer met trein, metro, tram en bus dat, waar nodig, kan worden aangevuld met shuttlediensten.

In de Beleidsnota MOW 2014-2019 wordt verwezen naar een 'toekomstig shuttlefonds'. In juli 2015³ stelde de minister dat 'het shuttlefonds' eerder een officieuze werknaam is geweest maar dat nooit sprake is geweest van de oprichting ervan, naar analogie met bijvoorbeeld het Pendelfonds. De beleidsbrief stelt dat 'lopende initiatieven rond shuttlevervoer, gebaseerd op reële vervoersvragen, voor juni 2016 worden geëvalueerd en een belangrijk aandachtspunt vormen in het kader van woon-werkverkeer'.

De ontsluiting van moeilijk bereikbare bedrijventerreinen is een prioriteit voor de MORA. Het is op basis van de beleidsbrief en de begroting onduidelijk voor de MORA op basis van welke criteria deze shuttle-initiatieven zullen geëvalueerd worden en hoeveel middelen daarvoor worden gereserveerd. De MORA wenst dan ook graag het debat aan te gaan met de minister over de evaluatie van de huidige shuttlediensten en over de vooropgestelde definitie, de beoogde doelstellingen, de financiering en randvoorwaarden van mogelijk nieuwe shuttlediensten.

³ Schriftelijke vraag nr. 1487 (16/07/2015) van Marino Keulen

Structurele aanpak

De verduurzaming van het woon-werkverkeer vraagt volgens de MORA niet enkel om maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, maar vraagt daarnaast ook om een structurele langetermijnaanpak die inzet op een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers.

Om deze mental shift te faciliteren ziet de MORA mogelijkheden in bedrijfsvervoerplannen en in het mobiliteitsbudget als een element om werknemers een keuze te geven tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte. Ook communicatiecampagnes en sensibiliserende en informerende marktdiensten, zoals onder andere aangeboden door de Verkeersonderneming Rotterdam, bieden perspectieven. De MORA engageert zich daarom om in 2016 te werken rond deze maatregelen.

3.2 Kilometerheffing

De MORA maakt uit de beleidsbrief op dat de invoering van de kilometerheffing voor goederenvervoer op schema zit. In het verleden is er steeds een goede informatie-uitwisseling geweest tussen de MORA, de Vlaamse Regering en Viapass. De MORA wil deze goede samenwerking de komende maanden voortzetten.

De monitoring van de verkeersstromen van de kilometerheffing voor goederenvervoer komt meermaals aan bod in de beleidsbrief. De MORA vindt het positief dat de minister hiervan grondig werk maakt. Een nulmeting, een goede monitoring en dataverzameling is altijd een vraag geweest van de Mobiliteitsraad.

Voor personenvervoer stelt de MORA vast dat de minister verwacht een kilometerheffing in te voeren in de volgende legislatuur. Hiervoor zal hij verder onderzoek laten uitvoeren.

De MORA stelt vast dat de minister een keuze heeft gemaakt omtrent een beprijzingsinstrument voor personenvervoer. Deze stelling vult eveneens een lacune in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen in. Dit ontwerpplan liet de keuze voor een beprijzingsinstrument open. Bij de afwerking van het Mobiliteitsplan kunnen de betrokkenen hiermee rekening houden. De beleidsbrief Financiën en Begroting spreekt wel nog over de twee pistes uit het regeerakkoord: wegenvignet en kilometerheffing. De MORA vraagt aan de minister om te verduidelijken op welk instrument de Vlaamse Regering gaat inzetten.

De MORA wil benadrukken dat voorafgaand aan de mogelijke invoering van de kilometerheffing voor lichte voertuigen, naast onderzoek, ook nog een grondig maatschappelijk debat hierover nodig is. Om dit debat te kunnen voeren is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering eerst aangeeft welke doelstellingen ze wenst te bereiken met een prijsinstrument. Uit deze doelstellingen volgen dan de verdere modaliteiten van het prijsinstrument, evenals de randvoorwaarden. Het zullen de doelstellingen zijn die de vragen in het maatschappelijk debat zullen bepalen. Voor meer details over hoe de MORA het maatschappelijk debat ziet, verwijst hij naar zijn Mobiliteitsrapport 2014⁴ en Mobiliteitsverslag 2015⁵.

⁴ MORA, 2014, Mobiliteitsrapport 2014 – www.mobiliteitsrapport.be

⁵ MORA, 2015, Mobiliteitsverslag 2015 – www.mobiliteitsraad.be/node/9940

Het proefproject voor de kilometerheffing voor personenwagens, waarvan sprake was in het Vlaamse regeerakkoord, moet zo uitgebouwd worden dat het een antwoord biedt op de vragen van het maatschappelijk middenveld. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om hier, in overleg met alle partners, snel werk van te maken.

De MORA geeft in zijn Mobiliteitsrapport 2014 en Mobiliteitsverslag 2015 aan welke informatie volgens hem nog nodig is om dit maatschappelijk debat te kunnen vormgeven. Het gaat onder meer over:

- de impact op de mobiliteitsontwikkeling;
- de impact op de ontwikkeling van het openbaarvervoerssysteem en de vereiste capaciteit van de verkeersnetwerken;
- de concurrentiepositie van duurzame en minder duurzame modi;
- de effecten op milieu en CO₂ en het al dan niet halen van de milieudoelstellingen;
- de economische impact van een alternatieve vorm van beprijzing;
- de sociale impact van een alternatieve vorm van beprijzing;
- de consequenties van de toewijzing van de opbrengsten (mobiliteit, algemene taxshift,...) op mobiliteit, milieu, economie, sociale impact, ...;
- de consequenties van het moment van de beleidsbeslissing en de eigenlijke invoering;
- de maatregelen die nodig zijn in andere beleidsdomeinen om de invoering van een prijsinstrument te kunnen faciliteren (arbeidsmarktbeleid, woonbeleid, ...);
- ...

Om de volgende Vlaamse Regering in staat te stellen om beslissingen te nemen over de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen moet de huidige regering het nodige voorbereidende werk uitvoeren. Dit betekent dat zowel het voorziene proefproject als het maatschappelijk debat tijdens deze legislatuur moeten plaatsvinden. Het voeren van een maatschappelijk debat over een beprijzingsinstrument, zoals de MORA het ziet, vraagt de nodige tijd. De Raad vraagt de Vlaamse Regering uitdrukkelijk om deze tijd te voorzien en herhaalt zijn engagement om dit maatschappelijk debat te voeren.

4 Strategische doelstelling 2

Vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

4.1 Basisbereikbaarheid

De MORA formuleerde op 21 april 2015 een advies op eigen initiatief omtrent de maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid en lichtte dit op 30 april 2015 toe in de eerste hoorzitting in de commissie MOW van het Vlaams Parlement. Volgens de MORA kan de Vlaamse overheid basisbereikbaarheid garanderen door een ruimtelijk beleid te voeren met nabijheid en verdichting als uitgangspunten en door een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren waarin de kern van het openbaar vervoer

bestaat uit trein, metro, tram en bus, aangevuld met andere publiek toegankelijke modi. Om basisbereikbaarheid uit te werken zal een regisseur van het openbaar vervoersnetwerk moeten aangesteld worden die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen en over een gedegen aantoonbare kennis beschikt over de verschillende modi.

In de Beleidsbrief MOW 2015-2016 komt basisbereikbaarheid, vaak in combinatie met combimobiliteit, op verschillende plaatsen aan bod. Voor de verdere conceptualisering en concretisering wordt verwezen naar een 'conceptnota basisbereikbaarheid' die nog voor het einde van dit jaar zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De MORA vraagt om ook betrokken te worden bij de verdere opmaak van de door de minister vooropgestelde conceptnota basisbereikbaarheid.

Voor de MORA is het belangrijk dat uit de verschillende bereikbaarheidsnoden van een inwoner van Vlaanderen rechten voortvloeien die decretaal worden verankerd. Het is op basis van de beleidsbrief niet duidelijk hoe de Vlaamse overheid deze bereikbaarheidsrechten zal garanderen.

De Beleidsnota MOW 2014-2019 noemt de trein de ruggengraat van het openbaar vervoersnetwerk. De MORA vraagt om in het kader van basisbereikbaarheid een optimale afstemming te garanderen met het spoor en dit onder andere in 2016 te agenderen op het geplande overleg met de NMBS met het oog op de opmaak van het NMBS-vervoersplan 2017.

De beleidsbrief stelt dat 'bij de verdere uitwerking van basisbereikbaarheid het begrip mobiliteitsregie wordt geïntroduceerd, die tot wasdom zal komen in samenwerking met lokale besturen in de schoot van vervoersgebieden. Hoe de regie per net en/of per vervoersgebied zal geconcretiseerd worden, wordt onderzocht in het najaar van 2015 en afgetoetst met proefprojecten in enkele participerende vervoersgebieden of gemeenten⁶.'

Voor de MORA is het belangrijk dat de reiziger centraal staat bij de operationalisering van basisbereikbaarheid. De opdeling in vervoersgebieden mag niet leiden tot een versnippering van het vervoersaanbod en verplaatsingen tussen vervoersgebieden bemoeilijken. De MORA ziet hier een belangrijke taak weggelegd voor de regisseur van basisbereikbaarheid die op een voldoende hoog en strategisch niveau per gebied de meest optimale afstemming tussen ruimtelijke ordening en de organisatie van het openbaar vervoer moet genereren. Volgens de MORA hebben de lokale besturen (steden, gemeenten en provincies) een belangrijke adviserende rol in de concretisering van de lokale basisbereikbaarheid omdat zij vertrouwd zijn met de lokale bereikbaarheidsnoden.

De MORA wenst, in het kader van de concretisering van basisbereikbaarheid, in debat te gaan met de minister over hoe hij de opdeling in vervoersgebieden ziet, hoe de afstemming tussen ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem zal gebeuren en wat de rol zal zijn van de gemeentelijke en provinciale overheden. De MORA vraagt ook om betrokken te worden bij de evaluatie van de vooropgestelde proefprojecten basisbereikbaarheid.

Uit de beleidsbrief blijkt dat de minister in het voorjaar van 2016 een conceptnota zal voorleggen aan de Vlaamse regering om een regelgevend kader te creëren voor een gelijk speelveld voor de taxisector en privaat verhuur.

⁶ Beleidsbrief MOW 2015-2016, pag. 26

De MORA vraagt om betrokken te worden bij de opmaak van de conceptnota en stelt dat eenzelfde regelgeving moet gelden voor al wie dezelfde markt wil bedienen opdat er geen concurrentievervalsing is. Bij het vastleggen van het vooropgestelde nieuwe kader wil de MORA ook wijzen op de 'Resolution on transport network companies – Transporting tomorrow'⁷ dat door de tripartite vergadering van de Internationale Arbeidsorganisatie werd aangenomen op 16 oktober 2015.

4.2 Investerings in mobiliteitsinfrastructuur verzekeren

Investerings in mobiliteitsinfrastructuur zijn essentieel voor onze maatschappij en economie. De MORA vindt het positief dat de minister verder inzet op het versterken van de verschillende infrastructuurnetwerken en hiervoor de middelen wil voorzien.

De middelen voor investerings in mobiliteitsinfrastructuur worden ingeschreven in de reguliere begroting, maar waren tot nu toe ook deels afkomstig van het Financieringsfonds voor de schuldafbouw en eenmalige uitgaven (FFEU). Onder meer voor het aanleggen van fietspaden, het wegwerken van de gevaarlijke punten, investerings ten behoeve van de waterwegen, enz. werd geput uit de middelen van het FFEU⁸.

De Vlaamse Regering besliste in 2015 om het FFEU af te schaffen en te integreren in de reguliere begroting. Integratie van het FFEU in de reguliere begroting is op zich een goede zaak. Het maakt de administratieve procedures en de opvolging makkelijker en duidelijker.

De MORA stelt op basis van de Vlaamse begroting 2016 vast dat het investeringsritme voor mobiliteitsinfrastructuur min of meer gehandhaafd blijft en dat de verplichtingen uit het verleden die op de FFEU-kredieten werden aangegaan gehonoreerd worden.

De MORA is van oordeel dat het huidig investeringsniveau voor mobiliteitsinfrastructuur niet mag verminderen en dat deze infrastructuurinvesterings via de reguliere begroting ook gegarandeerd blijven in de komende jaren.

De Raad stelt vast dat de Vlaamse Regering rekent op onder meer de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtvervoer voor investerings in de mobiliteitsinfrastructuur. De MORA heeft in het verleden echter steeds geadviseerd om deze inkomsten in te zetten als structureel instrument voor investerings in het mobiliteitssysteem in zijn geheel, inclusief de remediëring van externe kosten, en de infrastructuur.

4.3 Wegwerken van de onderhoudsachterstand op autosnelwegen, gewestwegen en fietspaden

In dit punt gaat de MORA dieper in op het onderhoud van de wegen en de fietspaden en op het wegwerken van de gevaarlijke punten.

⁷ International Labour Organisation (United Nations), 16 oktober 2015. Tekst beschikbaar via: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_422443.pdf

⁸ Ter illustratie: voor het begrotingsjaar 2015 werd via het FFEU gecumuleerd ca. 275 miljoen euro kredieten vastgelegd (vastleggingskredieten) voor de uitvoering van het gevaarlijke puntenprogramma.

Wegwerken onderhoudsachterstand wegennet en fietspaden

De MORA vindt het positief dat na de inhaalbeweging op het vlak van achterstallig onderhoud op autosnelwegen, vanaf 2016 bijkomend zal worden ingezet op het gebiedsgericht onderhouden en verbeteren van de gewestwegen.

Uit de periodieke rapportages van de toestand van het wegennet blijkt dat er voor de autosnelwegen globaal gezien de laatste jaren duidelijk sprake is van een inhaalbeweging. 10% van het autosnelwegennet bevond zich bij de laatste meting (2014) nog in slechte staat en vereist een ingreep op korte termijn.

De toestand van de gewestwegen is zorgwekkender. Met uitzondering van Limburg blijken nog 17 tot 24% van de gewestwegen in de verschillende provincies in slechte staat en 11 tot 23% van de gewestwegen krijgen de beoordeling “matig”.

De initiële timing voor het volledig wegwerken van het achterstallig onderhoud was 2015 voor de autosnelwegen en 2020 voor de gewestwegen. Uit de debatten in het Vlaams Parlement blijkt echter dat gegeven de beperktere budgettaire mogelijkheden en de grenzen aan het aantal werven op het wegennet, de ambitie om tegen 2020 alle onderhoudsachterstand op het wegennet in Vlaanderen weg te werken, moeilijk haalbaar is.

Omdat een wegennet in goede staat niet alleen belangrijk is voor de bereikbaarheid, maar vooral ook voor de verkeersveiligheid, vindt de MORA het zo snel mogelijk wegwerken van de onderhoudsachterstand van zowel autosnelwegen als gewestwegen essentieel.

De Raad vraagt daarom om via een duidelijk en realistisch tijdsplan een nieuwe inschatting te maken van de timing voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand.

De MORA pleit er ook voor om met de aanpak van de gewestwegen niet te wachten tot de achterstand op het autosnelwegennet volledig is weggewerkt. Hoe langer wordt gewacht met ingrijpen op de gewestwegen hoe hoger de kostprijs zal zijn. Tegelijk blijven slecht onderhouden wegen de kans op ongevallen vergroten.

Sinds enige tijd wordt ook de staat van de fietspaden in Vlaanderen systematisch gemeten. De MORA stelt op basis van de meest recente metingen (zomer 2013) vast dat in vergelijking met de voorgaande meting de algemene staat van de fietspaden er licht op achteruit gegaan is.

De MORA is van oordeel dat investeringen in fietsinfrastructuur naast investeringen ten behoeve van de andere modi essentieel zijn en vraagt daarom de ambities ten aanzien van de fietspaden zoals opgenomen in de beleidsbrief effectief te realiseren en ook in de komende jaren te handhaven.

Wegwerken gevaarlijke punten

De beleidsbrief kondigt de verdere afwerking van het “gevaarlijke punten programma” aan.

In 2002 zijn 809 gevaarlijke punten geïdentificeerd. 703 punten of 87% zijn intussen weggewerkt, 33 gevaarlijke punten zijn in uitvoering en 39 projecten zijn aanbesteed. Het wegwerken van de gevaarlijke punten in Vlaanderen zit dus in de eindfase. 34 projecten zijn echter nog niet aanbesteed. Daarvan is voor 26 projecten het ontwerp goedgekeurd maar voor 8 projecten is het ontwerp nog bezig. De rapportage aan het Vlaams Parlement maakt melding van 90 miljoen euro die nog nodig zou zijn voor de finale afwerking van het project.

De MORA vraagt wanneer deze middelen worden vastgelegd en wat de verdere planning is voor de finalisering van het “gevaarlijke punten programma”.

Daarnaast informeert de Raad naar de intenties van de minister nadat de 809 oorspronkelijke gevaarlijke punten zijn afgewerkt.

Volgens de MORA is het aangewezen om na afwerking van de huidige gevaarlijke punten in de toekomst te werken met een geactualiseerde, flexibele lijst van gevaarlijke locaties, vastgelegd op basis actuele ongevalgegevens.

4.4 Aandacht voor een realistische inschatting van grote infrastructuurprojecten

De MORA vindt het positief dat de minister investeringen in infrastructuur zoveel mogelijk wil objectiveren en hierbij via de verwijzing naar de verdere uitrol van het decreet ‘Complexe projecten’ ook het belang van een beter beleidsproces benadrukt.

De praktijk wijst namelijk uit dat de realisatie grote infrastructuurprojecten vaak veel langer duurt dan voorzien, dat de uiteindelijke kostprijs vaak veel hoger is dan oorspronkelijk aangegeven en dat men onder meer als gevolg daarvan vaak geconfronteerd wordt met een afkalvend maatschappelijk draagvlak.

De Mobiliteitsraad (via diverse aanbevelingen) en het Vlaams Parlement (met de ‘commissie Sauwens’ en de daarop volgende resolutie) benadrukten reeds meermaals het grote belang van een beter, transparanter en participatief beleidsproces voor het welslagen van grote infrastructuurprojecten.

Dat dit geen evidentie is illustreert het mondiaal onderzoek van Prof. Bent Flyvbjerg inzake grote infrastructuurprojecten⁹. Uit dat onderzoek blijkt een quasi systematische overschrijding van de oorspronkelijk gecommuniceerde kostprijs en van de geraamde looptijd van de projecten. Daarnaast blijkt het besluitvormingsproces vaak erg gesloten en niet transparant te zijn. Dikwijls ontbreekt een doorgedreven, correcte communicatie en een volwaardig participatietraject. Flyvbjerg wijt de systematische onderschatting van de kosten onder meer aan strategische motieven (als de kosten van een project lager worden voorgesteld, is de kans dat het project wordt uitgevoerd groter). Volgens Flyvbjerg zijn een te gesloten besluitvormingsproces, een gebrek aan correcte communicatie en voldoende participatie en een onderschatting van de kostprijs de grootste valkuilen voor een succesvolle realisatie van grote infrastructuurprojecten.

Momenteel staan in Vlaanderen diverse grote en complexe infrastructuurprojecten op stapel. De MORA vraagt de minister om maximaal te anticiperen op de geschatte valkuilen en te opteren voor een beleidsproces dat gebaseerd is op transparantie, doelgerichte participatie, tijdige en correcte communicatie en realistische ramingen van kosten, timing en financiering. Het decreet ‘Complexe projecten’ kan hiervoor de opstap zijn.

⁹ Het onderzoek bevat geen Vlaamse projecten.

De beleidsbrief geeft aan dat in het kader van het decreet 'Complexe projecten' voorbeeldprojecten zullen worden geselecteerd. De Raad vindt dit een goede werkwijze. Hij onderstreept het belang van het participatietraject bij deze projecten.

4.5 Spoorvervoer vanuit mobiliteitsoverwegingen aansturen

Spoorvervoer komt uitgebreid aan bod in de beleidsbrief. Gezien de bevoegdheidsverdeling is een goede afstemming met het federale beleidsniveau hierbij noodzakelijk. De MORA vindt het positief dat Vlaanderen acties onderneemt om het goederenvervoer per spoor te ondersteunen voor zover er bij het uitwerken van beleidsmaatregelen rekening gehouden wordt met het principe van comodaliteit. Voor personenvervoer mist de MORA wel de link met het concretiseren van basisbereikbaarheid.

De MORA heeft in zijn adviezen over de Vlaamse Spoorstrategie¹⁰ en het Meerjareninvesteringsplan¹¹ van de (toenmalige) NMBS-groep gevraagd aan de Vlaamse Regering om het spoorvervoer te ontwikkelen tot de ruggengraat van het Vlaamse mobiliteitsnetwerk. Daarnaast vroeg de Raad om alle middelen te gebruiken om te kunnen wegen op het spoorbeleid zoals via de Vlaamse vertegenwoordiger in de Raad van Bestuur en via het Vlaamse Parlement.

Het Vlaamse Gewest zal onder meer vertegenwoordigd zijn in de investeringscel en in een werkgroep omtrent het GEN. De MORA vraagt de minister om in deze fora een proactieve rol te spelen vanuit Vlaanderen. Gezien het belang van het spoorvervoer voor de Vlaamse mobiliteit vindt de MORA dat het Vlaamse Gewest vanuit zijn mobiliteitsdoelstellingen de prioriteiten van het federale spoorbeleid moet kunnen bepalen.

5 Strategische doelstelling 3 Bouwen aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Uit de beleidsbrief blijkt dat de minister wil werken aan een sterk Vlaams verkeersveiligheidsbeleid. De MORA vindt het belangrijk dat de oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en het nieuwe Vlaams Verkeersveiligheidsplan gedragen wordt door het maatschappelijk- en mobiliteitsmiddenveld.

5.1 Nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan

De MORA wil de inspanningen van de minister om op korte termijn tot een nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan te komen aanmoedigen en wil helpen om het noodzakelijke draagvlak te creëren. De MORA vindt het belangrijk dat het mobiliteits- en maatschappelijk middenveld

¹⁰ MORA, 2012, Advies met betrekking tot de conceptnota Vlaams strategisch spoorbeleid, 27 januari 2012 <http://www.mobiliteitsraad/node/6003>

¹¹ MORA, 2013, Advies investeringsplan NMBS-Groep 2013-2025, 22 februari 2013 <http://www.mobiliteitsraad.be/node/8320>

betrokken wordt bij het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid en het in opmaak zijnde Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Dit kan mee zorgen voor een globaal gedragen plan waarin knelpunten permanent worden geremedieerd.

De Mobiliteitsraad is tevreden dat de beleidsbrief een aantal recente statistieken inzake verkeersveiligheid opneemt in de omgevingsanalyse om zo de reële context te schetsen. Hoewel de analyse verduidelijkt dat er een dalende trend is op vlak van het aantal doden en zwaargewonden bij verkeersongevallen, blijkt dat Vlaanderen nog een lange weg heeft af te leggen.

5.2 Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

De Mobiliteitsraad vindt de conceptnota over het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een goed vertrekpunt. De focus op een open structuur met verschillende kamers voor de verschillende facetten van verkeersveiligheid, alsook de betrokkenheid van het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid, is volgens de MORA een belangrijke stap om de versnippering van het verkeersveiligheidsbeleid tegen te gaan.

De MORA meent dat het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid in sterke mate moet bijdragen aan het ontstaan van een ‘future proof’ verkeersveiligheidsbeleid. Naast de noodzakelijke focus op verkeersattitudes, rijopleidingen, enz. moeten ook nieuwe technologieën, zoals bijvoorbeeld ‘Intelligente Snelheidsaanpassing’ in voertuigen, nu reeds deel uitmaken van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.

Een aantal doelstellingen van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zijn nog niet concreet uitgewerkt. Het is voor de MORA niet duidelijk welke rollen het Huis specifiek op zich zal nemen naast de platformfunctie voor het middenveld. Daarnaast wordt er in de beleidsbrief gesproken over taken die worden overgenomen van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en het financieren van sommige taken die het BIVV in de toekomst zal uitvoeren in opdracht van het Vlaams Gewest. De MORA wil graag een duidelijk beeld van de taken die worden overgenomen van het BIVV en de taken die zullen gefinancierd worden door het Vlaams Gewest, al dan niet via middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid heeft momenteel nog geen decretale basis. De MORA verwacht dat een decreet duidelijkheid zal scheppen rond het Huis.

6 Strategische doelstelling 4 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen

De minister wil met de maatregelen die worden beschreven in de beleidsbrief bijdragen aan een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. Het opnemen van duidelijke milieu- en klimaatcijfers in de omgevingsanalyse van de beleidsbrief kan hiervoor een kader schetsen. Ook de keuze voor milieuvriendelijke brandstoffen en voertuigen voor personen- en goederenvervoer is volgens de MORA een cruciaal onderdeel van deze doelstelling.

6.1 Nood aan milieu- en klimaatcijfers in omgevingsanalyse

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken moet stappen zetten om te voldoen aan eerder geformuleerde doelstellingen inzake milieu- en klimaatproblemen. De MORA meent dat investeren in de leefomgeving echter verder moet gaan dan meewerken aan andere beleidsplannen. Hoewel een optimale afstemming tussen de verschillende bestaande en in opmaak zijnde Vlaamse plannen cruciaal is, moet het Vlaamse mobiliteitsbeleid proactief inzetten op de verbetering van de leefomgeving vanuit de eigen competenties en mogelijkheden. Een keuze voor fiscale stimuli en beprijzingsinstrumenten kan bijdragen aan het structureel terugdringen van de emissies van de transportsector en een betere leefomgeving voor elke Vlaming.

De beleidsbrief bevat geen specifieke cijfers over de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen in het kader van de klimaatsverandering. Een aantal relevante data uit de Vlaamse Regionale Indicatoren (VRIND) 2015 tonen aan dat de transportsector nog een weg af te leggen heeft om de vooropgestelde milieu- en klimaatdoelstellingen te halen.

- Recente cijfers geven aan dat in 2013 de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte auto's in Vlaanderen 126 gram koolstofdioxide per kilometer (g CO₂/km) bedraagt¹². Dit is lager dan de doelstelling voor 2015, namelijk 130 g CO₂/km. De CO₂-emissies moeten verder teruggedrongen worden om te kunnen voldoen aan de doelstelling van 95 g CO₂/km tegen 2020.

Zowel fabrikanten, door in te zetten op innoverende en milieuvriendelijke voertuigen, als de Vlaamse overheid, door burgers aan te sporen om te kiezen voor milieuvriendelijkere voertuigen, hebben hierin een rol te spelen.

- Naast milieuvriendelijke wagens moet ook aandacht gaan naar milieuvriendelijke brandstoffen. Binnen de totale hoeveelheid transportbrandstoffen in Vlaanderen bedroeg het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in 2014 4,8%¹³. Volgens het klimaatplan van de Europese Commissie moet dit in 2020 voor heel België 10% zijn. De komende jaren is een grote inspanning nodig om deze doelstelling te behalen.
- Het Göteborg Protocol legt nationale emissieplafonds vast voor het jaar 2020 als een reductiepercentage ten opzichte van het emissieniveau in jaar 2005. Gecorrigeerd naar de Vlaamse doelstellingen die specifiek op de transportsector gericht zijn, zijn de NMVOS-emissies¹⁴ met bijna 68% gedaald tussen 2000 en 2013. Daarmee is de doelstelling voor 2020 in 2013 bereikt. De PM_{2,5}-emissies¹⁵ zijn bijna met 50% gedaald gedurende dezelfde periode waardoor de vooropgestelde doelstelling bijna wordt gehaald. De NO_x-emissies¹⁶ van de transportsector zijn tussen 2000 en 2013 met 33% gedaald, maar moeten tegen 2020 nog eens met 42% dalen om de doelstelling te halen.

¹² Voorlopige cijfers, bron Eurostat, VMM-MIRA

¹³ Voorlopige cijfers, bron Inventaris duurzame energie, VITO

¹⁴ Niet Methaan Vluchtige Organische Stoffen

¹⁵ Particulate Matter 2,5: fijnstofdeeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer

¹⁶ Mono-stikstofoxiden: NO, NO₂, NO₃

6.2 Milieuvriendelijke brandstoffen voor goederen- en personenvervoer

De beleidsbrief vermeldt dat er nood is aan meer walstroominfrastructuur voor zeehavens en binnenvaart, en erkent dat er sterker moet ingezet worden op tankinstallaties voor CNG-voertuigen en LNG-schepen. Volgens de MORA is dit een positieve stap in de richting van het structureel terugdringen van de emissies van de transportsector. De beleidsbrief vermeldt eveneens de intentie om de installatie van laadpunten voor elektrische voertuigen op carpoolparkings, P+R's en dienstenzones te faciliteren.

De MORA en SERV stelden reeds in hun gezamenlijk advies over de conceptnota 'Clean power for transport' (CPT) van 26 oktober 2015¹⁷ dat de versnelde introductie van milieuvriendelijke brandstoffen in het goederenvervoer gebaat is bij een duidelijk stappenplan. De Europese richtlijn 'Clean power for transport' vermeldt bepaalde opportuniteiten voor de vergroening van goederenvervoer. In de Vlaamse conceptnota CPT werden deze echter grotendeels achterwege gelaten. De MORA en SERV begrijpen dat het Vlaamse beleid gebaat is bij specifieke keuzes maar meent dat er voldoende aandacht moet gaan naar de vergroeningsmogelijkheden op vlak van binnenvaart en wegvervoer van goederen. De resultaten en eindbeschouwingen van het project 'Powering Logistics 2020' van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) kunnen een waardevolle input zijn om verder te werken aan de structurele vergroening van het logistieke wegvervoer in Vlaanderen.

De MORA meent dat de maatregelen in de beleidsbrief essentieel zijn om te komen tot de noodzakelijke infrastructuur voor milieuvriendelijke brandstoffen. Het koppelen van deze maatregelen aan de conceptnota 'Clean power for transport' (CPT) en het overeenkomstige actieplan, samen met een doorgedreven afstemming tussen de betrokken ministers, beleidsdomeinen en administraties, kan volgens de MORA de noodzakelijke implementatie van deze infrastructuur versnellen.

7 Strategische doelstelling 5 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

De MORA vindt het positief dat goederenvervoer uitgebreid aan bod komt in de beleidsbrief omdat goederenvervoerbeleid in het verleden vaak onderbelicht bleef binnen het mobiliteitsbeleid. Uit zijn adviezen omtrent comodaliteit en spoorvervoer wil de MORA enkele punten onder de aandacht van de minister brengen.

De MORA heeft ter voorbereiding van de Mobiliteitsrapporten een uitgebreid debat¹⁸ gehouden over begrippen zoals comodaliteit en modal shift. De Raad is van oordeel dat het bij goederenvervoer nodig is om vanuit een economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt steeds de meest optimale modus in te zetten. Dit vraagt een evenwichtig, alomvattend goederenvervoerbeleid over alle modi heen, rekening houdend met de vervoerskenmerken.

¹⁷ MORA en SERV, 2015, Advies Conceptnota 'Clean power for transport', 26 oktober 2015

¹⁸ <http://www.mobiliteitsraad.be/mora/page/mobiliteitsrapport-2009-0>

Hierbij stelt de MORA ook dat er eerlijke beprijzing moet komen van alle vervoersmodi. De MORA leest in de beleidsbrief de intentie om zowel binnenvaart als spoorvervoer te ondersteunen met subsidies. De MORA sluit subsidies niet uit, maar ze zijn onderworpen aan een aantal voorwaarden. Zo is het nodig dat de doelstellingen duidelijk afgelijnd zijn, de subsidies steeds bekeken worden in een intermodaal kader en beperkt zijn in de tijd. Ze mogen dienen om trafieken efficiënter te maken, maar niet om trafieken tegen de markt in leefbaar houden.

De MORA ziet subsidies dus enkel als een tijdelijke maatregel om dan verder te evolueren naar een marktmodel. Ook stelt de MORA voor dat de Vlaamse Regering zich voorbereidt op een Europees beleid dat mogelijk een totaal subsidieverbod op goederenvervoer via het spoor voorziet.

De beleidsbrief ziet de binnenvaart als hét alternatief voor goederenvervoer over de weg. Het aantal concreet opgenomen maatregelen is echter beperkt. De MORA vraagt de minister om zijn strategie om meer goederenvervoer via de binnenvaart te laten verlopen te verduidelijken.

Voor het goederenvervoer per spoor heeft de minister een studie uitgevoerd over de concurrentiepositie ervan. Zijn doelstelling is om de beleidsaanbevelingen uit deze studie uit te voeren. Daarnaast plant hij een studie naar organisatorische en fysieke drempels voor bundeling van goederenstromen per spoor.

De MORA ondersteunt de minister in zijn acties om het spoorvervoer te optimaliseren. De Raad stelt zich wel vragen bij een aantal acties die de minister voorstelt zoals bijvoorbeeld de subsidies voor regionale overslagpunten. Deze acties lijken op het doortrekken van het beleid voor de binnenvaart, terwijl de MORA het noodzakelijk acht om voor spoorvervoer een aangepast beleid te voeren. Binnen de MORA-commissie Goederenvervoer is de Raad bereid om een debat hierover aan te gaan en een reflectie van het maatschappelijk middenveld te formuleren over de studieresultaten en de maatregelen omtrent spoorbeleid.

8 Strategische doelstelling 6

Een planmatige aanpak

De Mobiliteitsraad vindt het positief dat de minister voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen opteert voor een planmatige, horizontale aanpak die maximaal is afgestemd met de visies en beleidsplannen in andere domeinen. Deze benadering spoort met de visie van de MORA zoals geformuleerd in zijn advies over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen van 5 maart 2014 en recent in zijn Mobiliteitsverslag 2015.

De MORA kan zich daarom vinden in de voorgestelde formule van ruime aftoetsing, participatie en consultatie via workshops in het voorjaar 2016. De Raad is ervan overtuigd dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet evolueren naar een écht beleidsplan en geeft aan dat hij ten volle wil meewerken aan het realiseren van deze doelstelling.

Om te komen tot een écht plan zag de Mobiliteitsraad onder meer volgende inhoudelijke ingrediënten. De Raad verwijst hiermee naar het eerder genoemde advies van 5 maart 2014.

- Laat het Mobiliteitsplan naadloos aansluiten bij het toekomstige Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en maak het voldoende robuust om de Vlaamse uitdagingen uit het PACT 2020 aan te gaan.

- Integreer een actieplan voor de bereikbaarheid van de economische poorten.
- Plaats de reiziger centraal in het openbaar vervoer.
- Neem de instrumenten om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te realiseren op in het Mobiliteitsplan
- Stel Vlaanderen in staat de Europese verplichtingen inzake luchtkwaliteit en klimaat waar te maken, zodat de mobiliteitsdoelstellingen verzoend kunnen worden met milieu- en gezondheidsdoelstellingen.
- Zet in op kritische omgevingsfactoren
- Geef de werkelijke kosten en baten van vervoer aan om een maatschappelijk debat te kunnen voeren over het sturen van de vervoerswijzekeuze
- Maak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen de hefboom om in het Beleidsplan Ruimte mobiliteit te laten doorwegen in ruimtelijke beslissingen.
- Leg een transitietraject vast waardoor het Vlaamse Mobiliteitssysteem gewapend is tegen de volatiele brandstofprijzen.
- Bepaal de doelstelling en niet de oplossing om de verknoping tussen marktontwikkeling en mobiliteitsbeleid mogelijk te maken op het vlak van innovatie.
- Zet in op het instrumentarium van de mobiliteitsconvenants om een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus na te streven.
- Heb aandacht voor de het imago en de werkbaarheid van transport- en logistieke sector.
- Afspraken tussen alle beleidsniveaus zijn noodzakelijk om een coherent mobiliteitsbeleid te voeren.
- Zoek inspiratie in buitenlandse goede voorbeelden om mobiliteitsproblemen aan te pakken.

De MORA vindt het positief dat ondertussen reeds een aantal van de genoemde stappen gezet zijn en pleit ervoor om verder werk te maken van de overige suggesties.