

10 jaar Mobiliteitsraad van Vlaanderen



INHOUD

Voorwoord - Daan Schalck	2
Tien jaar MORA: het veranderende mobiliteitslandschap	4
Kernthema's	
Van missing links naar complexe projecten	6
Mobiliteitsplan Vlaanderen	8
Van wegenvignet naar kilometerheffing	10
Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid	12
Impressies van tien jaar werking	14
Nawoord - Ben Weyts	34

Meer info: www.mobiliteitsraad.be

V.u.: Daan Schalck, Wetstraat 34 - 36, 1040 Brussel

VOORWOORD

Beste lezer



De Mobiliteitsraad van Vlaanderen bestaat tien jaar! Op deze verjaardag ben ik vooral blij dat we onze rol als strategische adviesraad en overlegplatform voor het mobiliteitsmiddenveld volwaardig hebben kunnen invullen. Dit was niet altijd vanzelfsprekend. Zo wordt de raad samengesteld uit diverse organisaties met zeer uiteenlopende ervaringen in overleg en adviesmethodologie. Bovendien waren en zijn de verwachtingen ten aanzien van de middenveldorganisaties in volle evolutie. De adviesverlening moet meer rekening houden met het primaat van de politiek. Dit alles maakt dat de Mobiliteitsraad in de voorbije jaren een interessant leerproces heeft doorgemaakt dat bij elk van onze leden leidt tot een groot engagement bij de voorbereiding van het Vlaams mobiliteitsbeleid.

Niet alleen het advieslandschap veranderde de voorbije tien jaar, ook het mobiliteitslandschap evolueerde grondig. Daarvan getuigen een aantal infografieken verder in deze brochure. We aanvaardden nu bijvoorbeeld dat we op een meer rechtvaardige, maar ook sturende wijze zullen moeten bijdragen aan de kosten van het gebruik van het mobiliteitssysteem. In de nieuwe maatschappelijke visie op mobiliteit staat basisbereikbaarheid centraal. We zien intussen in dat louter een aanbodstrategie te kort schiet en de overheid ook moet inzetten op ruimtelijke nabijheid als oplossing voor mobiliteitsproblemen. Vandaag is er ook meer draagvlak voor de noodzakelijke infrastructuurwerken en het feit dat die sneller gerealiseerd moeten worden. Voor al deze thema's heeft de MORA een betekenisvolle bijdrage kunnen leveren aan het beleidsproces. We kiezen er al tien jaar voor om adviezen in consensus uit te brengen. Dit is rigoureuus volgehouden, wat onze adviezen een meerwaarde geeft die de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op prijs stelt.

De goede verstandhouding met onze opeenvolgende voogdijministers en de wil van de Mobiliteitsraad om op een constructieve manier een rol te spelen in de beleidsvoorbereiding tonen vaak een uitweg voor niet-evidente beleidsbeslissingen. Dat geldt ook voor dossiers waar de maatschappelijke tegenstellingen groot waren zoals bijvoorbeeld de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Zoals het bij een verjaardag past, kijken we niet alleen achteruit, maar zeker ook vooruit. Zo moet de MORA zich verder aanpassen aan het wijzigende maatschappelijke landschap. Participatie is meer en meer maatwerk en de inbreng van de individuele burger wint aan belang. Het wordt dus belangrijker om vroeger in het Vlaamse beleidsproces oog te hebben voor de lokale impact. De MORA werkt hieraan door in te zetten op transparantie en flexibiliteit als kerncompetenties. Bovendien komen de noodzakelijke oplossingen voor de toenemende mobiliteitsdruk al lang niet meer van één beleidsdomein. In de plaats daarvan zijn een sectoroverschrijdende aanpak, meer samenwerking en een radicale keuze voor een multimodale aanpak de aangewezen weg.

Het werk van de voorbije tien jaar in de Mobiliteitsraad kwam er niet vanzelf. Daarom wil ik alle leden en experts van de Mobiliteitsraad en MORA-commissies, alle externe sprekers en medewerkers van het secretariaat bedanken voor de inzet van de voorbije jaren en de wil om via constructief overleg goede adviezen op te stellen, gedragen door het brede Vlaamse mobiliteitsmiddenveld.

Ik ben ervan overtuigd dat dit maatschappelijk engagement de sleutel wordt voor de Mobiliteitsraad om verder te werken in een nieuwe structuur en met een nieuwe voorzitter. Ik wens de Mobiliteitsraad daarbij alle succes!

Daan Schalck
voorzitter

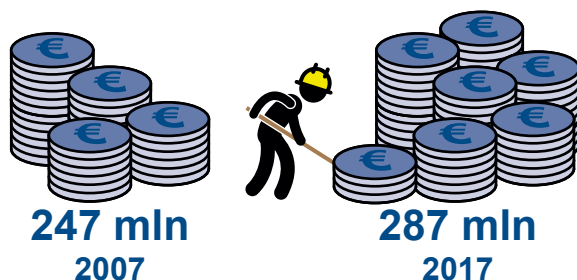
TIEN JAAR MORA:

HET VERANDERENDE MOBILITEITSLANDSCHAP

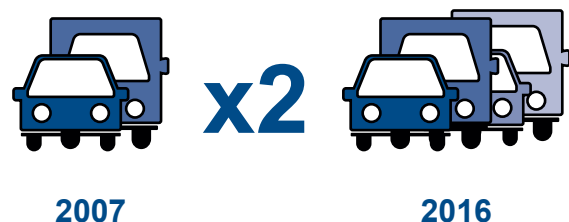
De Mobiliteitsraad volgt sinds zijn oprichting de evoluties in het Vlaamse mobiliteitslandschap van nabij op. Accurate cijfergegevens zijn hierbij cruciaal om een duidelijk beeld te kunnen vormen van deze evoluties. Aangezien sommige data niet up-to-date of zelfs niet beschikbaar zijn, is dit niet altijd even makkelijk.

Onderstaande indicatoren schetsen een algemeen beeld van de veranderende context waarbinnen de Mobiliteitsraad de voorbije tien jaar werkte. Uiteraard is dit maar een beperkte selectie. Alle cijferreeksen die de MORA hanteert om de evoluties op het vlak van mobiliteit op te volgen vindt u terug op www.mobiliteitsraad.be

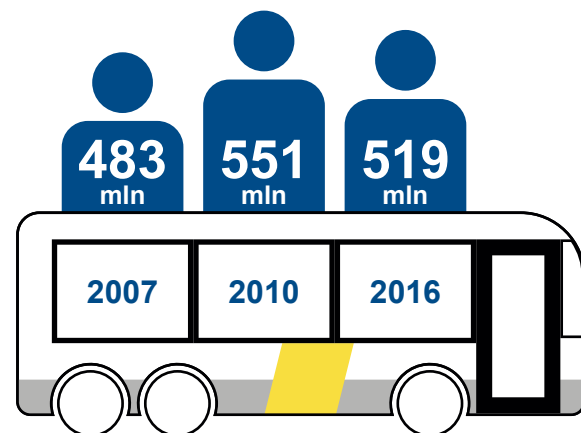
Investerings in weginfrastructuur (structureel onderhoud) nemen reëel toe met 16%



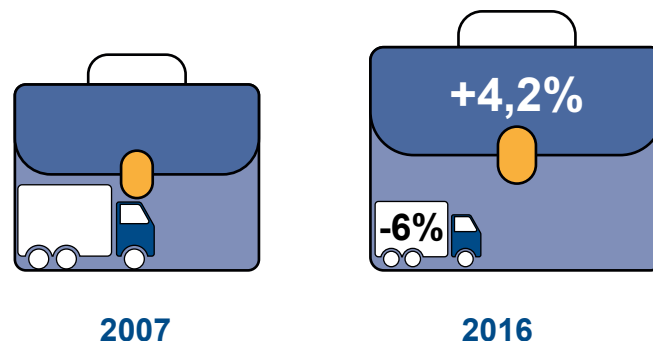
Filezwaarte verdubbelt en neemt verder toe



Na sterke stijging, neemt reizigersaantal De Lijn de laatste jaren af



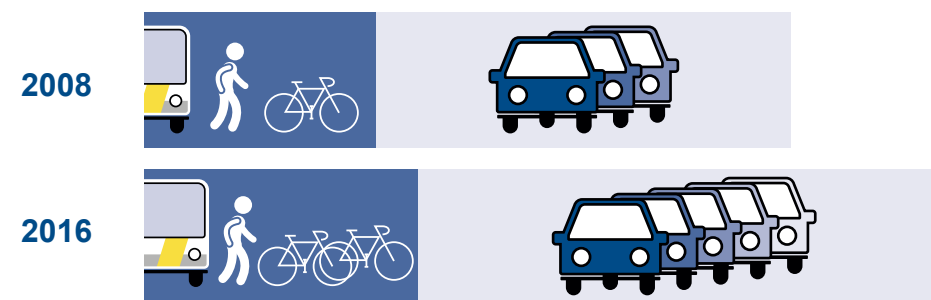
Totale tewerkstelling neemt toe, tewerkstelling in vervoer en opslag neemt af



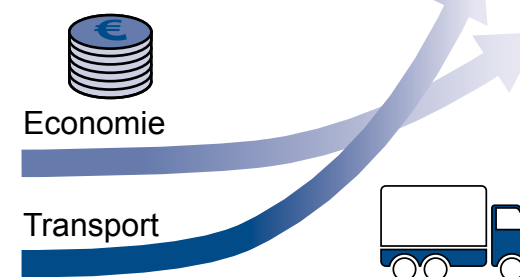
Aantal verkeersdoden in Vlaanderen daalt, vooropgestelde doelstellingen worden niet gehaald



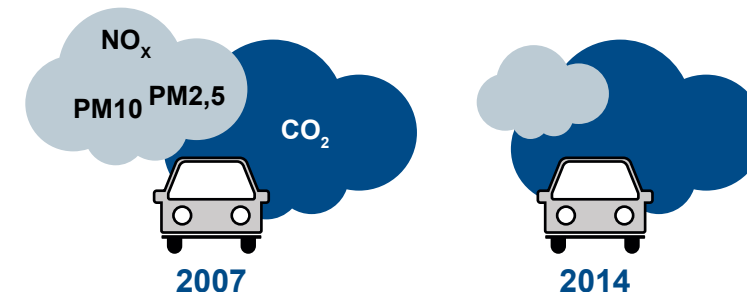
Autogebruik groeit sneller dan gebruik fiets en openbaar vervoer



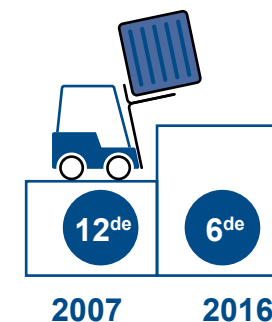
Trend naar sterkere transportgroei dan economische groei



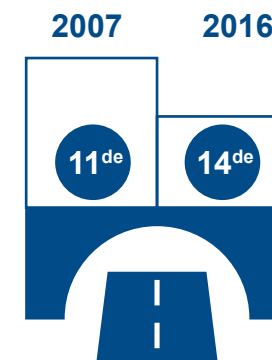
CO₂-uitstoot daalt niet, overige emissies wegvervoer dalen wel



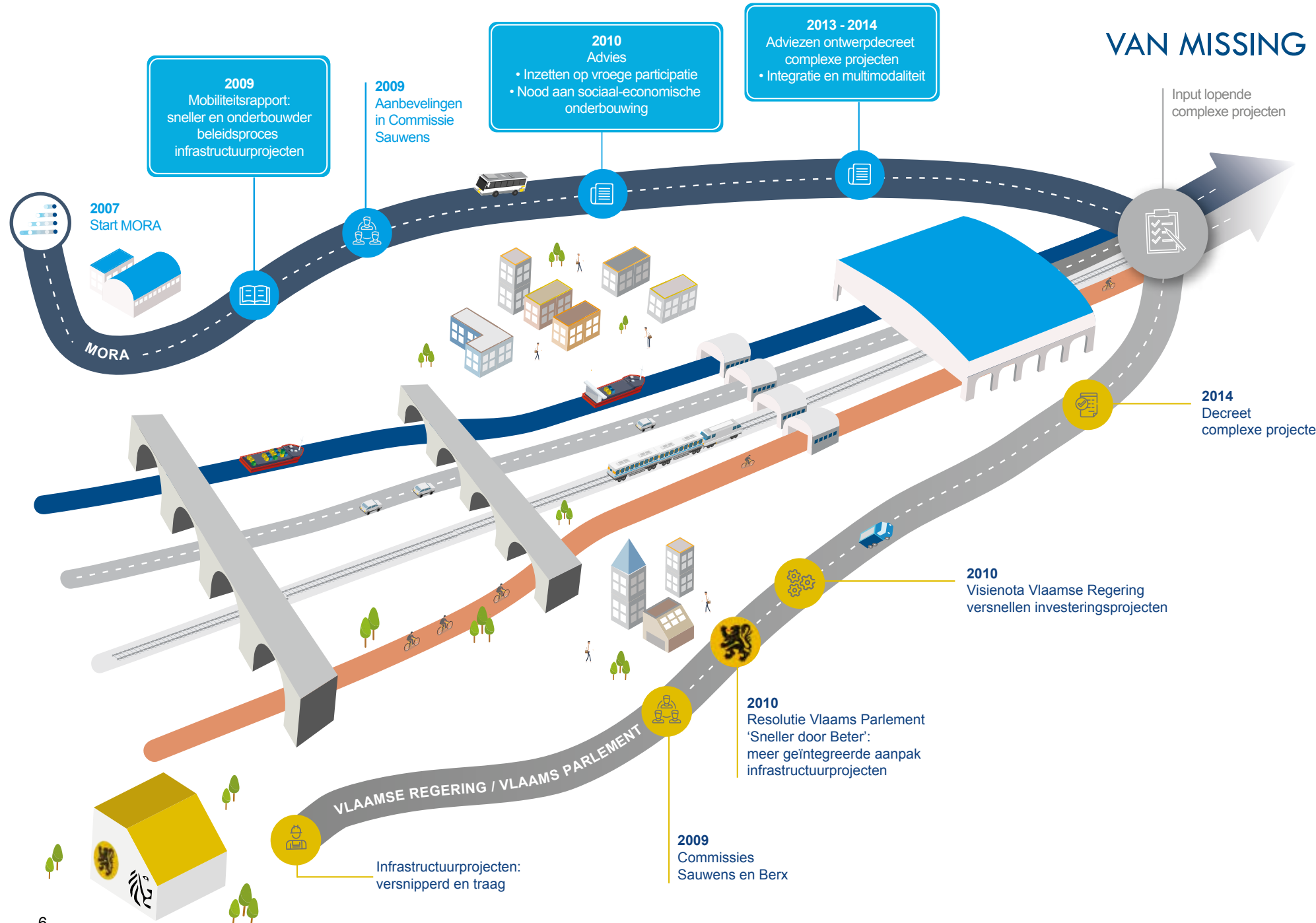
België stijgt op de wereldranglijst logistiek



maar infrastructuur bedreigt toppositie



VAN MISSING LINKS NAAR COMPLEXE PROJECTEN



In de eerste MORA-adviezen vond de raad dat het infrastructuurbeleid zich moest richten op de realisatie van de missing links op de verschillende infrastructuurnetwerken. Goede infrastructuur is immers de ruggengraat voor een efficiënt mobiliteitssysteem en een aandrijver van maatschappelijke en economische welvaart.

In zijn Mobiliteitsrapport 2009 analyseerde de MORA het beleidsproces van grote infrastructuurprojecten. Hieruit bleek dat het proces versnipperd en traag was. De raad pleitte in het rapport voor een nieuw en sneller beleidsproces dat focust op meer transparantie, grotere betrokkenheid van de stakeholders en sociaal-economische evaluatie. De MORA lichtte deze visie toe in de Commissie Versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten van het Vlaams Parlement (Commissie Sauwens), die de opdracht had om een sneller en beter beleidsproces voor grote infrastructuurprojecten voor te bereiden.

Stilaan groeide binnen de Mobiliteitsraad het besef en het draagvlak om grote infrastructuurprojecten meer vanuit een integrale en multimodale visie te benaderen om zo het beleidsproces te verbeteren en te versnellen. In 2010 formuleerde de raad concrete aanbevelingen: getrechterde besluitvorming, duidelijke procesplanning, vroegtijdige maatschappelijke betrokkenheid, onderbouwing via integrale maatschappelijke en economische evaluatie, grotere transparantie, betere communicatie en een adviserende rol voor de strategische adviesraad in het proces.

De Vlaamse Regering nam deze aanbevelingen mee in het decreet op de complexe projecten van 2014. Dit decreet voorziet in de mogelijkheid om voor grote infrastructuurprojecten te kiezen voor een multimodale, geïntegreerde en convergerende besluitvormingsprocedure in duidelijk afgebakende stappen. Belangrijk is dat de MORA hierin een nieuwe, belangrijke rol toebedeeld kreeg. De raad geeft sindsdien formeel advies in de verschillende stadia van het proces. Daarnaast ziet hij erop toe dat multimodaliteit, maatschappelijke en economische onderbouwing, transparantie en participatie maximaal gegarandeerd zijn. De MORA adviseerde volgens de nieuwe procedure al over de alternatievenonderzoeken voor de complexe projecten in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

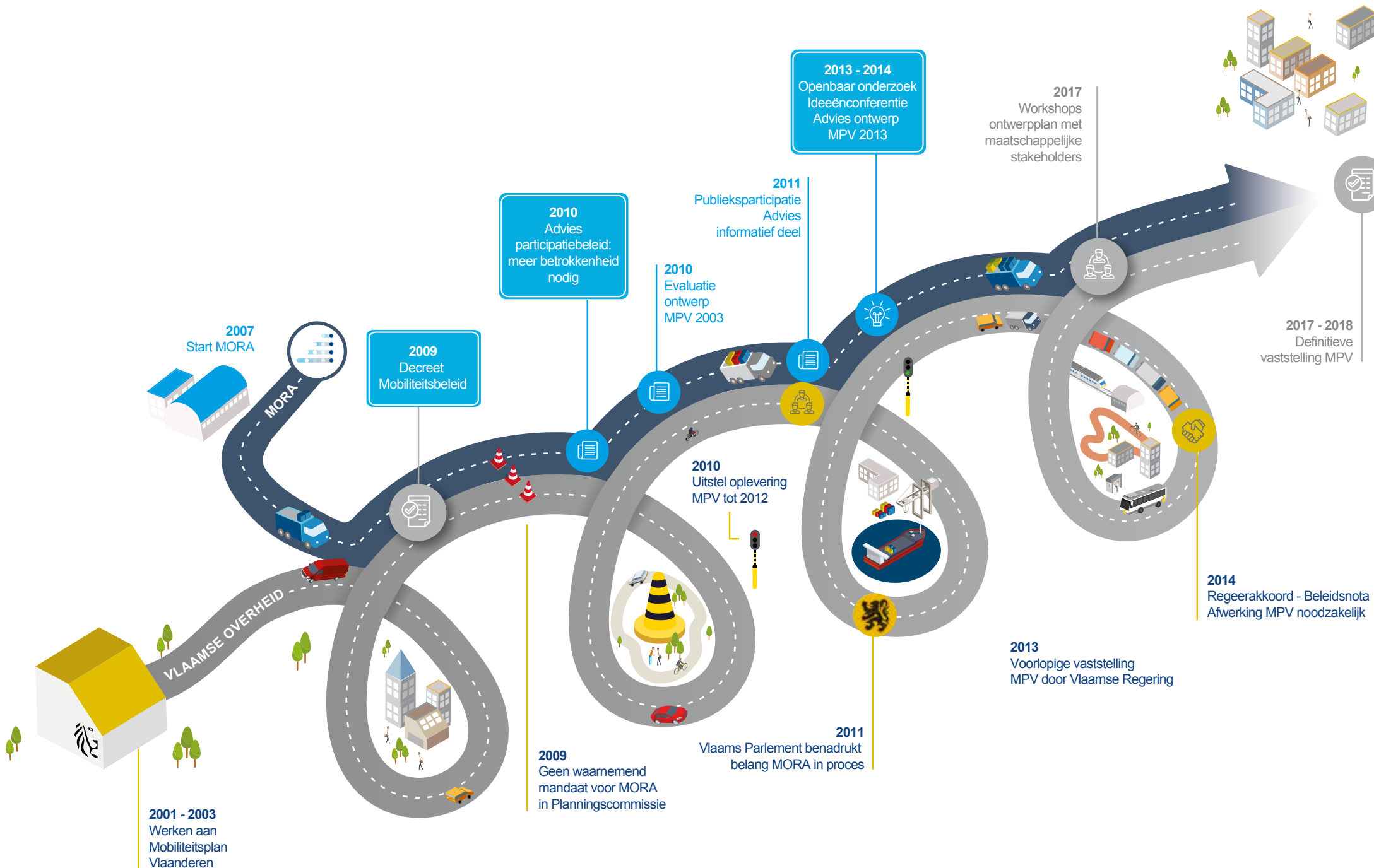
MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Het Vlaamse regeerakkoord in 1999 gaf het startschot voor de opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen. Na het vastlopen van een eerste traject in 2003, gaf het decreet Mobiliteitsbeleid in 2009 een nieuwe impuls. Hierin kreeg de MORA onder andere de opdracht een gefundeerd advies te schrijven op basis van eigen inzichten, een openbaar onderzoek en de input van andere adviesraden.

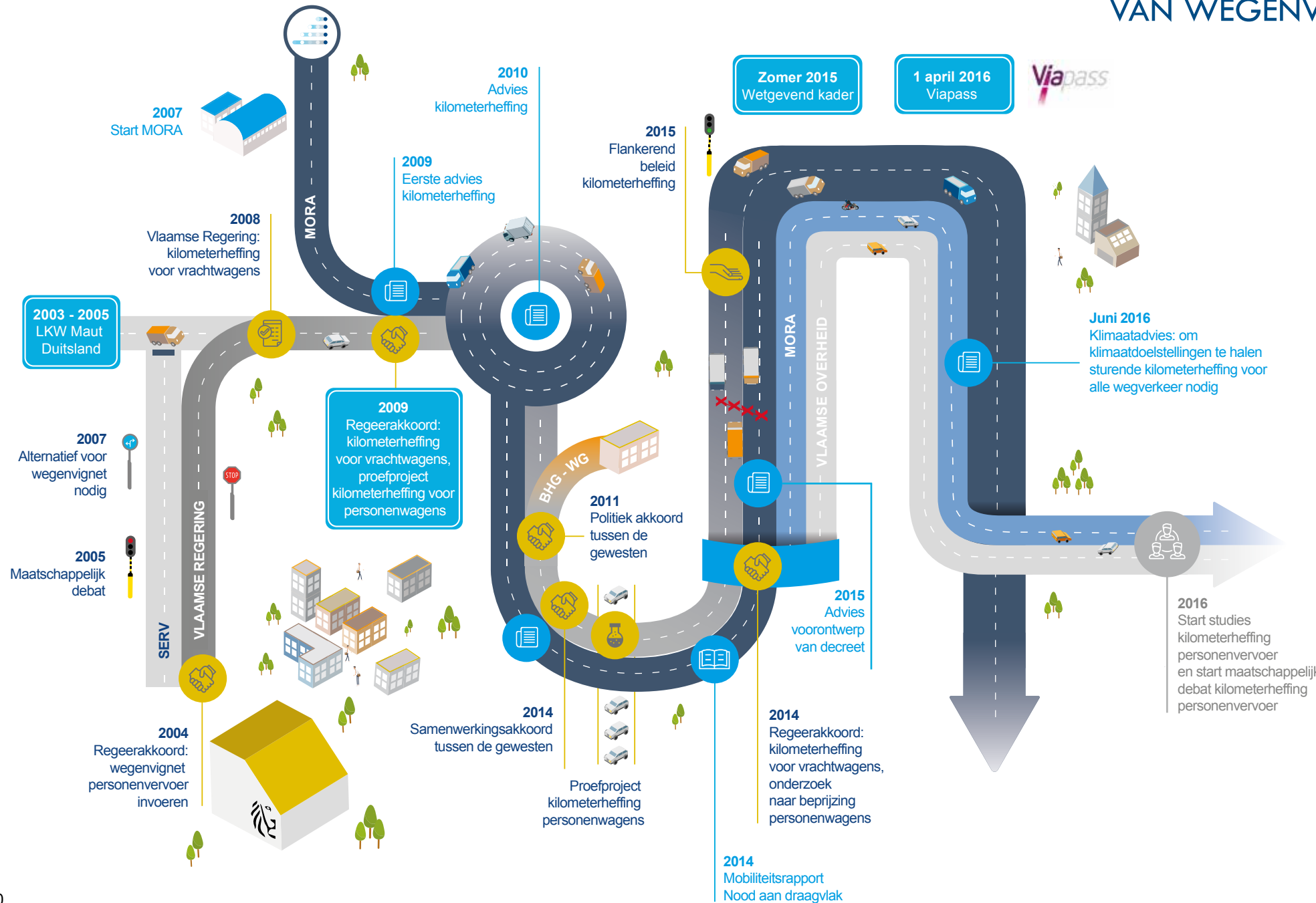
Sinds zijn oprichting heeft de Mobiliteitsraad geijverd om nauw betrokken te zijn bij de opmaak van het Mobiliteitsplan. De MORA benadrukte herhaaldelijk de meerwaarde van het consulteren van het mobiliteits- en maatschappelijk middenveld, de nood aan beleidsdomeinoverschrijdend werken en het belang van continue feedback en monitoring. Door de positie die de leden innemen in het maatschappelijk middenveld zijn ze uitstekend geplaatst om bij te dragen aan de mobiliteitsdoelstellingen en het draagvlak voor het plan.

De voorbije tien jaar formuleerde de MORA zowel formeel als informeel meerdere adviezen. Vele van zijn aanbevelingen nam de Vlaamse overheid niet mee in het proces. De raad heeft zich ingezet om de publieksparticipatie vlot te laten verlopen. De MORA-leden benadrukten steeds dat het Mobiliteitsplan vooral een bruikbaar en actueel document moet zijn. Doorheen de jaren nam het plan verschillende vormen aan, maar vaak zonder de gevraagde aanpassingen aan de veranderende mobiliteitsrealiteit.

In 2017 werkten het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de Mobiliteitsraad samen om twee druk bijgewoonde stakeholderbijeenkomsten te organiseren. Ook hier klonk meermaals de roep om dit plan niet los te zien van verwante domeinen en plannen zoals het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Klimaatbeleidsplan. De MORA wil op dit elan verder gaan en constructief bijdragen aan een definitieve goedkeuring van het plan in 2018.



VAN WEGENVIGNET NAAR KILOMETERHEFFING



Met de vraag van het Waalse Gewest om een wegvignet in te voeren in België, startte de aandacht voor beprijzen van wegverkeer in Vlaanderen. In 2005 concludeerde de SERV dat betalen voor infrastructuur voor personenvervoer voor de meeste organisaties nog een brug te ver was. Toen de Vlaamse Regering twee jaar later besliste om geen wegvignet in te voeren, waren de geesten al wat verder gerijpt. De SERV pleitte vervolgens om een alternatief voor het wegvignet te onderzoeken. Beprijzing werd stilaan een optie.

In het regeerakkoord van 2009 koos de Vlaamse Regering voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Voor personenwagens kondigde ze een proefproject aan. Daarmee verschoof het zwaartepunt van personen- naar goederenvervoer. Gezien het belang van draagvlak en de maatschappelijke impact van het project kreeg de MORA een belangrijke rol als aanspreekpunt voor de Vlaamse Regering. Naast de adviesopdracht van de MORA ontstond een informatie-uitwisseling met de regering die de knowhow van beide partijen opkrikte.

In 2010 vond de MORA een consensus voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Een beprijzingsinstrument voor personenvervoer was nog niet aanvaardbaar. Door de gebruiker als uitgangspunt te nemen en de maatschappelijke randvoorwaarden voor het dossier duidelijk te maken, hielp de raad het dossier mee vormgeven. Hoewel het systeem van de Vlaamse Regering afweek van de MORA-visie, ging de regering met het MORA-voorstel naar de andere gewesten. Het groeiend draagvlak voor de kilometerheffing zorgde voor het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de definitieve beslissing om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. De kilometerheffing ging van start op 1 april 2016.

Tijdens de voorbereiding van de kilometerheffing voor vrachtwagens groeide de bereidheid om te spreken over een beprijzingsinstrument voor personenvervoer. Toenemende congestie en klimaatuitdagingen maakten het dossier maatschappelijk bespreekbaar. De MORA gaf een eerste insteek over de draagvlakbepalende elementen in zijn Mobiliteitsrapport 2014 en is betrokken bij de lopende studies. Het (mobiliteits)middenveld staat duidelijk klaar om mee het pad te effenen voor een kilometerheffing voor personenvervoer.

VAN BASISMOBILITEIT NAAR BASISBEREIKBAARHEID

Toen de MORA in 2007 startte, was basismobiliteit in volle realisatie. Het was de uitrol van een aanbod dat voor iedereen geregeld stads- en streekvervoer garandeert. In zijn eerste Mobiliteitsrapport in 2009 gaf de raad aan dat de realisatie van basismobiliteit een negatieve impact had op de kostenstructuur van De Lijn. De MORA vond bovendien dat De Lijn een prominente rol moest spelen in het woon-werkverkeer en de bediening van moeilijk bereikbare bedrijventerreinen. Vooral de ontwikkeling van een vraaggericht aanbod mocht niet uit het oog verloren worden.

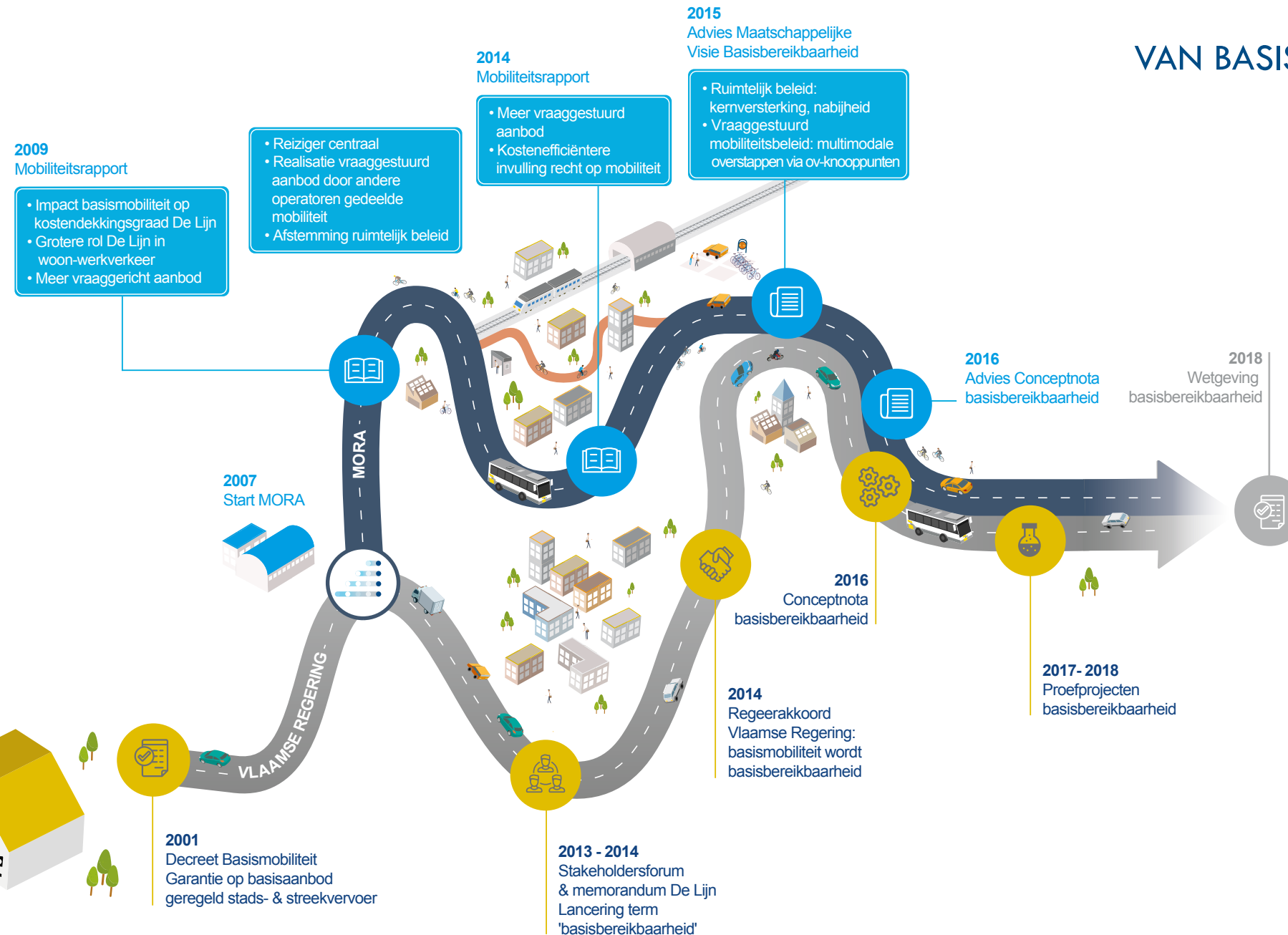
Sindsdien beklemtoont de MORA in al zijn adviezen dat vooral de reizigersnoden centraal moeten staan, zowel bij beleid als uitvoering. Een vraaggestuurd aanbod heeft een fijnmazige inzet van vervoer nodig waarvoor niet alleen een openbaarvervoermaatschappij zoals De Lijn kan instaan. Andere operatoren zijn nodig. De MORA verwacht veel van gedeelde mobiliteit om de 'last mile' op te lossen. De afstemming met het ruimtelijk beleid door onder meer te voorzien in woon- en werklocaties nabij collectieve vervoersknooppunten is daarbij essentieel.

Deze principes vonden hun weg naar het stakeholdersforum en memorandum van De Lijn waar voor het eerst de term 'basisbereikbaarheid' werd vermeld. In het regeerakkoord van 2014 stelde de Vlaamse Regering dat het concept basismobiliteit zou vervangen worden door basisbereikbaarheid.

In zijn Mobiliteitsrapport 2014 pleitte de raad voor een meer vraaggestuurd en kostenefficiëntere invulling van het recht op mobiliteit, zonder daarbij de inclusieve opdracht van De Lijn in gevaar te brengen.

In 2015 concretiseerde de MORA de invulling van het begrip basisbereikbaarheid. Deze maatschappelijke kijk vond ruime weerklank in het Vlaams Parlement. De MORA stelt dat de Vlaamse overheid basisbereikbaarheid kan garanderen door de koppeling te maken van een toekomstgericht ruimtelijk beleid met een mobiliteitsbeleid dat gericht is op een vraaggestuurd systeem dat multimodale overstappen via openbare vervoersknooppunten faciliteert.

In zijn advies van 2016 kon de raad tevreden vaststellen dat een groot aantal van zijn voorgestelde principes werden opgenomen in de conceptnota basisbereikbaarheid en dat proefprojecten werden opgestart om de verdere beleidsvoorbereiding te ondersteunen. De MORA is ervan overtuigd dat deze bouwstenen zullen aanleveren voor de verdere concretisering van basisbereikbaarheid en wellicht ook voor het bijhorend maatschappelijk debat.



2007

OPRICHTING MORA

IMPRESSIES VAN TIEN JAAR WERKING

Op de volgende pagina's vindt u een fotoverslag van de belangrijkste momenten van de tien voorbije jaren. Daarnaast laten we enkele prominente spelers in het mobiliteitsveld uit verleden en heden aan het woord. Ook de leden getuigen over de werking van de MORA vandaag en morgen.



EVENT GROENBOEK STEDELIJK BELEID



EERSTE ADVIES:
VERKEERSVEILIGHEIDSPAN VLAANDEREN



Kathleen Van Brempt is nu Europees parlamentslid en was Vlaams minister van Mobiliteit toen de MORA in 2007 werd opgericht. We vragen haar hoe zij aankijkt tegen de rol van de Mobiliteitsraad in Vlaanderen.

MEERWAARDE VAN PARTICIPATIE

Het zou vandaag ondenkbaar zijn dat het mobiliteitsbeleid van een overheid zich niet zou laten inspireren en adviseren door al wie betrokken is bij het steeds complexer wordende mobiliteitslandschap. Tien jaar MORA toont de meerwaarde aan van dergelijke vormen van participatie. De samenwerking met vakbonden, werkgeversorganisaties en milieuverenigingen in de schoot van de SERV heeft zeker ook het draagvlak voor het mobiliteitsbeleid vergroot en kennisdeling aangemoedigd.

MOBILITEITSLANDSCHAP RADICAAL HERVORMEN

Vandaag bevinden we ons op een keerpunt als het gaat over de toekomst van onze mobiliteit. Zowel de klimaatakkoorden van Parijs, de op til zijnde energieomslag in Europa, de onaanvaardbare luchtkwaliteit in onze steeds verder groeiende steden, de congestie van onze wegen en technologische ontwikkelingen die leiden tot nieuwe transportmiddelen, moeten ons aansporen om het mobiliteitslandschap radicaal te hervormen. Om tot die duurzame modal shift te komen, is het niet langer mogelijk te sleutelen aan de bestaande mobiliteitsmiddelen. Voor de MORA bestaat de uitdaging er in een langetermijnvisie te ontwikkelen die het Vlaamse mobiliteitslandschap tegen 2027 in lijn kan brengen met de grote uitdagingen van een wereld in verandering.

VERJAARDAGSWENS

Ik wens de MORA creativiteit, visie en moed om oplossingen te vinden voor één van de meest complexe uitdagingen van deze tijd.

Cathy Macharis

MOBI VUB

Proficiat MORA met je tiende verjaardag! De grapjes van de beginperiode over frietjes en kroketjes uit de diepvries worden niet meer gemaakt. MORA heeft bewezen een adviesraad te zijn die het mogelijk maakt alle actoren aan het woord te laten en toch te komen met duidelijke standpunten. Over de jaren heen zie ik het beter begrip voor elkaars standpunten toenemen. Volgens mij worden de sociale aspecten van mobiliteitsdossiers belangrijker en een grote uitdaging voor de MORA in de toekomst. Op naar jullie twintigste verjaardag!



Erik De Buck

TREIN TRAM BUS

TreinTramBus heeft in de MORA veel contacten kunnen leggen met andere spelers in de mobiliteitssector. Als middenveldorganisatie is het eenvoudig om met gelijkgestemden samen te werken. De MORA heeft samenwerking gefaciliteerd met organisaties waar wij van nature minder intens zouden mee samenwerken.



Stephan Vanfraechem

ALFAPORT - VOKA

Ik beschouw de MORA als een laboratorium voor het draagvlak voor mobiliteit in Vlaanderen. Als 'lid vanaf het eerste uur' houd ik goede herinneringen over aan de geanimeerde discussies over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtvervoer. Ik verwacht dat de MORA ook naar de toekomst toe met nuance en dialoog kan bijdragen tot een versterkte multimodale mobiliteit die essentieel zal zijn voor de bereikbaarheid van onze zee- en luchthavens en logistiek weefsel.



2008



MORA KRIJGT DEMONSTRATIE KILOMETERHEFFING VAN SATELLIC TRAFFIC MANAGEMENT



MORA OP BEZOEK BIJ DE LIJN LEUVEN

Frank Witlox UGENT

Proficiat aan de MORA! Als 'expert' ben ik vereerd om deel te mogen uitmaken van een strategische adviesraad waarin alle partijen vrij en ronduit kunnen van gedachten wisselen rond thema's als mobiliteit en logistiek. De diverse meningen en invalshoeken op belangrijke mobiliteitsdossiers zijn cruciaal voor een breed gedragen consensus en een betere Vlaamse beleidsvoering en geven ook aanleiding tot verder studiewerk en reflectie.



Danny Smaghe

TOURING

De MORA geeft ons de kans om gegroepeerd een aantal belangrijke dossiers en kwesties inzake mobiliteit van dichtbij te volgen en de nodige invloed te kunnen uitoefenen op het beleid. Aangezien mobiliteitszaken steeds belangrijker worden, is het noodzakelijk dat de MORA deze rol blijft vervullen in de toekomst.



Hilde Crevits

is nu viceminister-president en minister van Onderwijs en werd in 2007 voor het eerst lid van de Vlaamse Regering als minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur. In de volgende legislatuur kreeg ze de bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken in haar portefeuille en werd ze voogdijminister van de MORA. Ze getuigt onder andere over haar eerste ontmoeting met de Mobiliteitsraad.

DE EERSTE ONTMOETING

Ik herinner me nog goed mijn eerste afspraak met de MORA op het kabinet als minister van Mobiliteit. Wij hadden de gebruikelijke vergaderzaal laten klaarzetten en gingen ervan uit dat het dagelijks bestuur, voorzitter Daan Schalck en secretaris Frank Van Thillo, onze gesprekspartners zouden zijn. Tot plots bleek dat de MORA met zowat de hele plenaire raad naar het kabinet was afgezakt. In allerhaast zijn we toen met het hele gezelschap uitgeweken naar een zaal in het departement Mobiliteit om iedereen een stoel te kunnen geven. Als entree en statement kon dat tellen!

BELANG MOBILITEITSRAAD

Misschien was onze eerste ontmoeting dan ook wel tekenend voor één van de sterke punten van de MORA. Ze gaan in elk dossier en voor elk advies steeds op zoek naar een consensus tussen alle leden van de raad: betrokken sectoren, middenveld, belangengroepen, ... Ze kanaliseren op die manier de vele opinies die er bij de experts op het veld heersen over mobiliteitsproblematieken en zorgen al voor een eerste intern compromis. Dat kan de besluitvorming misschien enigszins vertragen maar van de andere kant bouwen zij zo mee aan een draagvlak voor het beleid. Ze zijn zo een bijzonder handig en nuttig beleidsinstrument voor een minister van Mobiliteit.

VERJAARDAGSWENS

Ik feliciteer de MORA van harte met hun eerste decennium en wens hen nog vele jaren constructief advieswerk toe!

2009



HILDE CREVITS WORDT VOOGDIJMINISTER EN BEZOEKT MORA NAAR AANLEIDING VAN MOBILITEITSRAPPORT 2009



IN DE KIJKER:

- ADVIES PROEFPROJECT LZV'S
- EERSTE ADVIES MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Carine Bergers

FBAA

Steeds een grote bereidheid gezien bij eenieder om in consensus adviezen tot stand te brengen. Ik wens de MORA in de toekomst diezelfde constructieve sfeer toe. Daarnaast ook het nodige politieke gehoor aan het geleverde werk voor een betere mobiliteit in Vlaanderen.



Marc Vanhee

VVP

Met zijn adviezen over het mobiliteitsdecreet heeft de MORA de provincies ondersteund om een duidelijke rol op te nemen in het bovenlokaal mobiliteitsbeleid. Consistentie tussen ruimtelijke planning en mobiliteit creëren maakt deel uit van grondgebonden bevoegdheden die de kernopdracht van de provincies vormen. We hopen dat de MORA, professioneel ondersteund door het secretariaat, blijft wegen op het Vlaamse mobiliteitsbeleid.



2010

VOOGDIJMINISTER CREVITS KOMT NAAR DE MOBILITEITSRAAD



EERSTE HOORZITTING IN HET VLAAMS PARLEMENT MET MORA OVER KILOMETERHEFFING



BRUSSELS STAATSSECRETARIS BRUNO DE LILLE LICHT HET IRIS II-PLAN TOE



MORA IN HET BENELUXPARLEMENT





Jan Peumans is nu voorzitter van het Vlaams Parlement en was voorzitter van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken ten tijde van de oprichting van de Mobiliteitsraad. We vragen welke rol de MORA volgens hem in het beleidsproces speelt.

IMPACT VAN MORA-ADVIEZEN

Toen ik nog voorzitter was van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken in de vorige legislatuur nodigden we de MORA altijd uit bij de begrotingsbesprekingen. We gaven toen steeds het advies aan de Vlaamse Regering én het Vlaams Parlement om de MORA-adviezen te bespreken én er consequenties aan te verbinden. Onder mijn voorzitterschap van het Vlaams Parlement kreeg de Vlaamse Regering de opdracht om in de memorie van toelichting bij die decreten telkens uit te leggen wat ze met de MORA-adviezen gedaan heeft.

ROL VAN STRATEGISCHE RADEN IN DE TOEKOMST

Voor adviesraden geldt altijd dat ze een heel belangrijke inbreng Zouden moeten hebben in de domeinen waarin ze bevoegdheden hebben. In de praktijk zie ik dat die adviesraden in een aantal gevallen een verplicht nummer opvoeren omdat de verplichting om hen te consulteren ingeschreven is in de procedures. Toch merk ik een duidelijke vooruitgang: bij veel commissies groeit het besef dat het nuttig is om aandacht te besteden aan de adviezen van de MORA en andere adviesraden. De gevolgtrekking voor de Vlaamse Regering bestaat erin dat zij die adviezen verwerkt in haar decreten.

VERJAARDAGSWENS

Zoals dat bij elke verjaardag past, wens ik de MORA proficiat en nog vele jaren, in de hoop dat jullie vanuit de standpunten van de verschillende stakeholders andere accenten zullen belichten dan degene die de politiek voor evident aanneemt.

2011

STUDIENAMIDDAG OVER HET EUROPEES WITBOEK TRANSPORT



IN DE KIJKER:

- MOBILITEITSVERSLAG 2011
- ADVIES BEHEERSOVEREENKOMST DE LIJN
- ADVIES HERVORMING BIV

Greet Aelter

DE LIJN

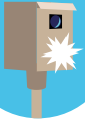
De integrale aanpak van mobiliteit door de MORA heeft zonder twijfel bijgedragen aan een meer geïntegreerde mobiliteit met oog voor mens en milieu. De focus hierop blijven houden te midden van de maatschappelijke en financiële uitdagingen waarvoor Vlaanderen staat, dat wens ik de MORA van harte toe.



2012



STAKEHOLDERSOVERLEG KLIMAAT EN TRANSPORT



IN DE KIJKER:

- ADVIES VLAAMS STRATEGISCH SPOORBELEID

Erwin Debruyne

VVSG

Vanuit het perspectief van de burgemeesters (convenanten) wensen we de MORA toe om mobiliteitskeuzes voor te stellen die aansluiten bij de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties.



Geert Popelier

Joni Junes

VAB

Mobiliteit is een zeer breed kennisdomein, onmogelijk om als individu alles over alles te weten of te begrijpen. De MORA is daarbij voor VAB steeds een interessante bron van informatie en inspiratie geweest. Wij waarderen ook de professionele manier waarop de MORA zijn rol als forum voor het middenveld heeft opgenomen en het resultaat van de discussies in zijn schoot heeft verwoord naar de overheid toe, met zinnigheid voor nuance doch zonder afbreuk te doen aan de kern van de boodschap die de leden van de MORA wensten te brengen.



Gerd Sels

Bart Wuyts

NMBS

Binnen de Vlaamse mobiliteitsvisie met het spoor als ruggengraat van het openbaar vervoer speelt de NMBS een belangrijke rol. Als lid van de MORA wil de NMBS graag de verdere implementatie van deze visie voluit mee ondersteunen.



Lies Jans

is sinds 2014 voorzitter van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken en kwam in het Vlaams Parlement in 2009, twee jaar na de oprichting van de Mobiliteitsraad. Als actief lid van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken kwam zij dus al snel in contact met de MORA.

BELANG VAN DE MORA

Een instelling als de MORA is van groot belang voor de werking van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Omwille van hun samenstelling kan de MORA immers duidelijke standpunten weergeven die breed gedragen zijn. We vinden vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers, vervoersmaatschappijen, milieuverenigingen, mobiliteitsverenigingen, steden en gemeenten en de Vlaamse provincies terug in de MORA. Daardoor ben je zeker dat zij een goed uitgebalanceerd en gefundeerd advies naar voor brengen.

GEFUNDEERDE DEBATTEN

Een rechtstreeks gevolg van de sterk onderbouwde adviezen die de MORA aan de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken voorlegt, zijn de sterke debatten. Een mooi voorbeeld hiervan is de conceptnota rond basisbereikbaarheid die vanuit het parlement gedragen werd en waarop de MORA zijn advies op eigen initiatief formuleerde. De hoorzitting rond de omschakeling naar basisbereikbaarheid waar de MORA samen met internationale experts gehoord werd, zorgde voor één van de sterkere debatten deze legislatuur.

VERJAARDAGSWENS

De MORA heeft sinds zijn geboorte al een hele weg afgelegd. Bij de totstandkoming van alle belangrijke decreten wordt er automatisch advies gevraagd. In de toekomst zou het Vlaams Parlement echter nog veel meer beroep kunnen doen op de MORA. Het kan het gezond debat alleen maar bevorderen en de werking van het Vlaams Parlement versterken.

2013



INFOESSIE MET VLEVA OVER DE EUROPESE KANSEN VOOR VERVOER



IN DE KIJKER:

- ADVIES GECONSOLIDEERD INVESTERINGSPLAN NMBS
- ADVIES KLIMAATBELEIDSPLAN 2013-2020

VLAAMSE REGERING STELT HET MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN VOORLOPIG VAST



Filip Boelaert
DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tien jaar MORA, tien jaar vol beweging en adviezen over beweging. Expertise in beweging is ook wat ons als departement Mobiliteit en Openbare Werken drijft. In dat beleidswerk is de MORA voor ons de voorbije jaren uitgegroeid tot een natuurlijke partner en aanspreekpunt. Als geen ander kunnen we bij de MORA de gecombineerde stem horen van werkgevers, werknemers en mobiliteitsverenigingen. Van die participatie willen we de komende jaren nog sterker werk maken!



2014



IN JANUARI-MAART 2014 LOOPT HET OPENBAAR ONDERZOEK OVER HET MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN. DE MORA ORGANISEERT IN DAT KADER EEN IDEEËNCONFERENTIE OP 17 JANUARI 2014



BEN WEYTS WORDT NIEUWE VOOGDIJMINISTER MORA



IN DE KIJKER:

- ADVIES MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

MOBILITEITSRAPPORT 2014 MET DE BELANGRIJKSTE AANBEVELINGEN IN INFOGRAFIEK

2015

EVENT BRUSSELS AIRPORT, EEN SOCIAAL-ECONOMISCHE MOTOR VOOR DE REGIO'S



STAND VAN ZAKEN KILOMETERHEFFING MET JOHAN SCHOUPS EN RUDOLF POSPISCHIL



EERSTE BEZOEK MINISTER WEYTS AAN MORA

Mathias Bienstman

BBL

De mobiliteitssector is in volle beweging. In de MORA kunnen de verschillende actoren elkaar ontmoeten, kennis opdoen, in gesprek gaan over actuele beleidsvragen en adviezen formuleren. Het is geen ingedommelde club: vaak vinden er levendige discussies plaats. Nu en dan leidt dat tot een consensus waarop het beleid kan verder bouwen, zoals bij de kilometerheffing voor vrachtwagens.



Isabelle De Maegt

FEBETRA

'Leerrijk' en 'verrijkend' typeren de Mobiliteitsraad. Pittige discussies en uiteenlopende standpunten monden toch steeds weer uit in breed gedragen adviezen waarbij een verbetering van de mobiliteit centraal staat. Mobiliteit is als een mozaïek waarin geen enkel steentje mag ontbreken. De MORA biedt aan elk steentje de mogelijkheid om bij te dragen tot een mooi harmonisch geheel.



Goedele Sannen

VOKA

België is kampioen filerijden. Willen we onze regio leefbaar en bereikbaar houden, dan zal de Vlaamse Regering nog veel maatregelen moeten nemen. Investerings en fiscaliteit kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. De MORA zal dus ook de komende tien jaar weten wat te doen.



Christa Sys

UANTWERPEN

De specifieke uitdaging voor de MORA bestaat erin de megatrends gebaseerd op kwaliteitsvolle data door te vertalen naar een relevant Vlaams transportbeleid met aandacht voor de concurrentiepositie van onze Vlaamse zee- en luchthavens, een sterke multimodale vervoersector en een duurzame stedelijke logistiek.



Ik wens de MORA in de komende jaren de inspiratie tot het creëren van een systematische verbinding tussen onderzoek, industrie, maatschappelijke organisaties en overheden met als doel een duurzaam toekomstgericht mobiliteitssysteem met evenwicht tussen economische, sociale en ecologische aspecten. Kortom, alle stakeholders in VERVOERING brengen.

Frank Moreels

BTB - ABVV

Voor een transportvakbond actief in het verdedigen van de werknemersbelangen in de havens, de maritieme sector en het wegvervoer in brede zin, is mobiliteit essentieel. De BTB wenst de MORA dan ook nog vele succesvolle jaren toe, als forum waar alle betrokken organisaties vrijuit hun standpunt kunnen vertolken in de meest diverse dossiers. Laten we samen streven naar duurzaamheid als sleutel voor economisch succes! Ten slotte dank aan de medewerkers voor de kwaliteit van zowel voorbereiding als opvolging.



Mikaël Van Eeckhoudt

FIETSERBOND

Vlaanderen kan zich in tien jaar omvormen tot een voorbeeldregio voor duurzame mobiliteit door te werken aan een geïntegreerd mobiliteitsstelsel met de fiets als essentiële schakel. De MORA kan hierin een cruciale rol spelen door uitwisselingen en ideeën te bevorderen, door doordachte adviezen te blijven geven.



Ik wens dan ook dat de MORA verder meewerkt aan een mobiliteitsbeleid waarvoor onze kinderen ons binnen tien jaar, 20/20 zullen geven.



Robin Deman

UNIZO

Voor UNIZO staat de bereikbaarheid van en naar handelskernen en bedrijven in steden en gemeenten centraal. Dit is vandaag belangrijker dan ooit, gegeven de enorme uitdagingen en opportuniteiten die op ons afkomen. Binnen de MORA kan met de zeer verscheiden stakeholders uit de mobiliteits- en logistieke sectoren draagvlak gezocht worden voor duurzame en innovatieve beleidsoplossingen.



Lode Verkinderen

TLV

In het dossier van de kilometerheffing voor vrachtwagens hebben we door grote objectivering van het debat gewogen op het beleid. Het toont aan dat mobiliteitsoplossingen vaak disruptief zijn. Congestie, uitstoot en prijs zijn slechts drie voorbeelden van belangrijke vraagstukken. Alle middenveldorganisaties moeten mee verantwoordelijkheid opnemen. Erna nog wat politieke moed en dan komen we een heel eind. Nog vele malen tien jaar verder succes.



MOBILITEITSVERSLAG 2016



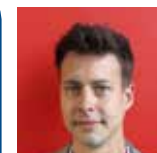
ADVIEZEN IN DE KIJKER:

- ADVIES CLEAN POWER FOR TRANSPORT
- ADVIES DE WERKVENNOOTSCHAP
- ADVIES WITBOEK BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Greg Verhoeven

VLAAMS ABVV

Bij aanvang was er nog veel onduidelijkheid over het nieuwe concept 'basisbereikbaarheid' dat het openbaar vervoer in Vlaanderen vorm moest geven. De MORA is erin geslaagd op korte termijn een breed gedragen visie uit te werken. Wanneer het over andere toekomstige uitdagingen gaat, zoals rekeningrijden bijvoorbeeld, zullen we er alles aan doen om er opnieuw te staan.



2016



HONDERDSTE ADVIES: AAN DE BIJZONDERE KLIMAATCOMMISSIE VAN HET VLAAMS PARLEMENT



TOELICHTING DOOR GEWESTELIJK HAVENCOMMISSARIS JAN BLOMME

Anneleen Demey

ACLVB

Met ACLVB vinden we een inclusieve mobiliteit en een beter, duurzamer woon-werkverkeer belangrijk. Voor de toekomst wens ik dan ook met de MORA op dit vlak de nodige beleids-impact te realiseren.



Ann Vermorgen

ACV

Een duurzaam woon-werkverkeer met minder lange reistijden, een verbeterde basisbereikbaarheid van industrieterreinen, kwaliteitsvol en betaalbaar Vlaams openbaar vervoer en een meer rechtvaardige vervoersfiscaliteit zijn noodzakelijk om de groeiende vraag naar mobiliteit op te vangen. Deze maatregelen vergen draagvlak bij sociale partners, mobiliteitsgebruikers, verenigingen en burgers. De MORA is al tien jaar voor hen een invloedrijk forum van en voor participatie. Deze verjaardag is een mooi moment om de MORA in de bloemetjes te zetten. De opwaardering van de MORA, de Vlaamse Havencommissie en Luchthavencommissie tot een algemene mobiliteitsraad is terecht.



Caroline Copers

VLAAMS ABVV

Zowel het grote aandeel woon-werkverkeer, het belang van logistieke sectoren als de centrale positie die de openbare dienstverlening er in opneemt, maken van mobiliteit een syndicaal thema bij uitstek. De MORA heeft een niet te onderschatten bijdrage geleverd om dit strategisch op de kaart te zetten, zowel in onze eigen organisatie, als bij de Vlaamse beleidsmakers.



Miguel Verriest

NDM

De adviezen van de MORA tonen al eens hoe wereldvreemd politieke beslissingen kunnen zijn. Maar veel vaker nog zorgt het debat binnen de raad voor wederzijds begrip bij het brede spectrum van middenveldspelers voor de enorme uitdagingen waar onze mobiliteit voor staat.



2017

1 JAAR KILOMETERHEFFING VOOR VRACHTWAGENS



CHRIS DANCKAERTS: VISIE EN UITDAGINGEN VLAAMSE WATERWEG NV

WORKSHOPS MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN



10 jaar Mobiliteitsraad van Vlaanderen



VIERING 10 JAAR MORA



MORA-SECRETARIAAT VANDAAG

NAWOORD



Het blijkt heel duidelijk uit de terugblik op tien jaar Mobiliteitsraad: onze MORA is een flexibel orgaan dat altijd inspeelt op de veranderende omstandigheden. Dat kan een nieuwe voogdijminister zijn, maar veel vaker zijn het de evoluties in ons verkeer die de MORA voor nieuwe uitdagingen stellen.

De toekomst belooft nog veel uitdagender te worden. Alle prognoses voorspellen een verdere toename van het verkeer. Onze mobiliteitsproblemen dreigen dus nog groter te worden.

We kunnen de uitdagingen van de toekomst niet tegemoet treden in verspreide slagorde. Alleen als we alle krachten bundelen, kunnen we een geïntegreerd mobiliteitsbeleid voeren dat slim gebruik maakt van alle vormen van vervoer.

Sinds mijn aantreden als Vlaams minister van Mobiliteit heb ik inspanningen geleverd om de versnippering en de verkokering binnen het mobiliteitsbeleid aan te pakken. We kunnen het ons (ook letterlijk) niet meer permitteren om vast te blijven zitten in één thema of één modus. We moeten het beleid beter coördineren. We kunnen niet van burgers en bedrijven verwachten dat ze multimodaal gaan leven, als we zelf niet multimodaal gaan werken.

Vandaag bestaan er nog altijd heel wat verschillende overleg- en adviesorganen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Er is de MORA, maar er is ook de Vlaamse Havencommissie en de Vlaamse Luchthavencommissie.

Het is tijd om al deze verschillende structuren te integreren in een nieuw geheel. De MORA evolueert dan tot een meer slagkrachtige speler binnen het mobiliteitsveld, die nog beter geschikt is om het globale beleid te ondersteunen. Dit is een volgende stap vooruit in de evolutie van de MORA, die op deze manier nog meer zal kunnen wegen op het Vlaams beleid. Het overlegproces wordt effectiever en efficiënter, er zal meer integraal gedacht worden en de verschillende modi zullen beter op elkaar afgestemd worden.

Ik heb sinds mijn aantreden als minister in 2014 goed samengewerkt met de Mobiliteitsraad. Zo heb ik de MORA actief ingeschakeld in cruciale beleidsthema's zoals de Basisbereikbaarheid, de Kilometerheffing voor personenwagens en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het is mijn vaste overtuiging dat ik en mijn opvolgers ook in de toekomst goed zullen kunnen samenwerken met de adviesraad. We zullen op korte termijn in onderling overleg samen bekijken welke nieuwe vorm de samenwerking zal aannemen.

Ben Weyts

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

10 jaar

werking MORA in cijfers



12



ministers aan wie
MORA adviseerde

1



adviesvraag
Vlaams Parlement

75

raadsvergaderingen

commissievergaderingen

87

52

effectieve en
plaatsvervangende
leden



126

adviezen

17

leden die 10 jaar
in de MORA zetelen

58

organisaties vertegenwoordigd
in raad en commissies



9

mobiliteits-
verslagen



649

tweets
@mobiliteitsraad



131

externe sprekers

1091

kerstkaarten per jaar



4029

tassen koffie