



Advies

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

Brussel, 20 november 2019

Advies vanuit decretale opdracht
Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

Goedkeuring Raad: 20 november 2019

Contactpersoon: Frank Van Thillo - fvthillo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Advies	4
1 Inleiding	4
2 Algemene opmerkingen	4
2.1 Onderbouwd beleid	4
2.2 Ideeën verbinden in een Mobiliteitsvisie	5
2.3 Mobiliteitsvisie vastklikken	5
3 Thematische opmerkingen	6
3.1 Mobiliteit en klimaat	6
3.2 Prioriteiten voor het beleid	7
3.2.1 Investeren in infrastructuur	7
3.2.2 Prijsbeleid	8
3.2.3 Mental shift	9
3.3 Concretisering basisbereikbaarheid	11
3.4 Verkeersveiligheid	13
3.4.1 Verkeersveiligheid, doorstroming en innovatieve infrastructuur	13
3.4.2 GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen	14
3.4.3 Governance van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid	14
3.4.4 Een Vlaamse Staten-Generaal Verkeersveiligheid	15
3.5 Bereikbaarheid internationale knooppunten	15
3.6 Goederenvervoer en logistiek	16
3.6.1 Goederenvervoer per spoor	16
3.6.2 Binnenvaart	16
3.6.3 Wegvervoer	17
3.6.4 Pijpleidingen	18

Advies

1 Inleiding

De Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken werd op vrijdag 8 november 2019 aan het Vlaams Parlement overgemaakt. Het Bestuursdecreet voorziet dat de Strategische Adviesraad reflecties levert over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's. Meer dan een formele aangelegenheid ziet de Mobiliteitsraad dit advies als een concreet voorstel voor de inhoud van het structureel overleg dat bij de aanvang van een regeerperiode kan plaatsvinden tussen adviesraad en minister.

De beleidsnota zal voor een eerste maal ten gronde besproken worden op 21 november in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. De bespreking binnen de MORA gebeurde op 14 november 2019 in een gemeenschappelijke vergadering van de Algemene Mobiliteitsraad en de Commissies Personenmobiliteit en Goederenvervoer Logistiek en Internationale knooppunten. Het advies werd goedgekeurd via schriftelijke procedure.

Omdat de vorming van de Vlaamse Regering een lange periode in beslag nam, was de tijd om tot een beleidsnota te komen erg beperkt. De Raad heeft begrip dat de beleidsnota op sommige punten eerder generiek werd opgesteld. In het vooruitzicht van deze krappe timing heeft de Mobiliteitsraad op 25 oktober een advies uitgebracht over het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024. Dit advies leverde proactief een aantal ideeën van het mobiliteitsmiddenveld aan die als inspiratie konden gebruikt worden voor het verder vorm geven van de beleidsnota.

Een beleidsnota heeft niet als doel de algemene krijtlijnen van het Regeerakkoord concreet en gedetailleerd uit te werken. Hiervoor dienen de jaarlijkse begrotings- en beleidstoelichtingen, maar de MORA had van deze beleidsnota toch een grotere mate van concretisering verwacht.

De regelgevingsagenda bevat wel een grote mate van detaillering. Een meer concrete timing en een zicht op het gewenste participatietraject zou de MORA in staat stellen om proactief te zoeken naar elementen voor de verdere beleidsvoorbereiding.

2 Algemene opmerkingen

2.1 Onderbouwd beleid

De Mobiliteitsraad vindt dat de omgevingsanalyse en de verschillende strategische doelstellingen beter numeriek onderbouwd kunnen worden en in een tijds kader geplaatst worden. Zeker omdat de 8 strategische doelstellingen grondig verschillen van de strategische doelstellingen uit de beleidsnota van de vorige minister.

De vaststelling dat er een acuut gebrek is aan voldoende, consistente en betrouwbare data om het Vlaams mobiliteitsbeleid te onderbouwen heeft de MORA al in verschillende adviezen aangekaart. De MORA verwacht dat de minister met deze vaststelling aan de slag gaat en hierbij ook een aantal stakeholders bij betreft.

De omgevingsanalyse die werd opgesteld voldoet zeker niet aan de vereisten die werden opgenomen in de omzendbrief: Beleids- en regelgevingsprocessen. Het is voor het mobiliteitsbeleid belangrijk dat de analyse ook oorzakelijke verbanden blootlegt. Volledigheid en oorzakelijkheid zijn essentiële voorwaarden om vanuit een probleemanalyse te komen tot

structurele veranderingen en oplossingen. Trendscenario's, tabellen en grafieken kunnen ingezet worden bij het verduidelijken en richting geven van onderzoeken en oplossingen. Ook een bronvermelding is onontbeerlijk. Goede voorbeelden zijn te vinden in de analyses van KIM in Nederland en Good Move van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De MORA steunt het idee om Onderzoek Verplaatsingsgedrag om te vormen tot een volwaardig beleidsinstrument. Andere initiatieven, zoals bijkomend onderzoek rond verkeersveiligheid en onderzoek naar een verduurzaming van stedelijke logistiek, klinken veelbelovend.

Na het wegvallen van de steunpunten van het beleidsdomein ontbreekt elke wetenschappelijke onderbouwing van het langetermijnbeleid. Een goede, systematische en transparante organisatie van beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek is ook noodzakelijk voor zowel het parlementaire als het maatschappelijke debat

De MORA vraagt daarom dat er snel werk gemaakt wordt van de in OD 8.4 vermelde onderzoeksagenda. Deze onderzoeksagenda moet gebaseerd worden op behoeften, vastgesteld door alle actoren en in samenwerking met het mobiliteitsmiddenveld, bijvoorbeeld mobiliteitsarmoede, de bereikbaarheid van basisvoorzieningen, het aandeel van vrijetijdsverplaatsingen tijdens de ochtend- en avondspits, de beprijzing van wegvervoer of goederenvervoerindicatoren. Tenslotte is het belangrijk dat onderzoeksresultaten snel en transparant beschikbaar worden gesteld van het Vlaams Parlement, de academische wereld en het mobiliteitsmiddenveld.

2.2 Ideeën verbinden in een Mobiliteitsvisie

De MORA is positief over de intentie tot het opzetten van een structurele bestuurlijke samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten. Deze structuur moet voldoende transparant zijn om het middenveld in staat te stellen hier participatief op in te spelen. Het werken met werksessies en ateliers verdient aanmoediging. De Raad vraagt hier echter meer aandacht voor de samenwerking over de beleidsdomeinen heen en in Europese context. Naast informatie-uitwisseling is het ook nodig de praktische uitwerking op elkaar af te stemmen en verder te kijken dan afspraken rond investeringen.

2.3 Mobiliteitsvisie vastklikken

Het actuele mobiliteitsbeleid staat voor verschillende uitdagingen, in Vlaanderen en daarbuiten. De Vlaamse beleidsnota is dan ook terecht gevuld met ambities. Om alle uitdagingen, ambities en realisaties op alle vlakken waar te maken, moeten deze goed op elkaar afgestemd worden.

Wat mobiliteit betreft, vinden we de intentie terug om veel deelvisies concreet uit te werken: het Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan 2021-2025, het ITS-plan voor Vlaanderen, het Sigmoplan, het Actieplan Droogte en Wateroverlast 2019-2021, het Vlaams Waterschaarste- en droogterisico-beheersplan 2022-2027, de Hinterlandvisie Havens, de Visie pijpleidingen, de Visie Luchthavens, het Fietsbeleidsplan, de Roadmap voor vermindering van klimaat- en luchtemissies van vrachtvervoer enz. Mobiliteit vormt een belangrijk onderdeel in de langetermijnvisie rond klimaat.

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat er 15 regionale mobiliteitsplannen moeten komen en een overkoepelend plan voor Vlaanderen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is echter een opvallende afwezige in de beleidsnota. De MORA vreest dat de versnippering van Vlaanderen

zich op deze manier zal voortzetten in het beleid en dat zo een duurzaam globaal mobiliteitsbeleid zal uitblijven.

Graag zou de MORA een convergentie van alle plannen en ambities die in deze beleidsnota werden opgenomen terugvinden in één integrale aanpak. Deze visie moet gekoppeld worden aan operationele doelstellingen op middellange termijn (2030), concrete maatregelen en een duidelijke timing, mét een doorkijk op lange termijn (2050).

3 Thematische opmerkingen

3.1 Mobiliteit en klimaat

Het is onduidelijk voor de MORA hoe de Vlaamse regering voldoende maatregelen gaat ontwikkelen om de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te halen, doelstellingen die bovendien verankerd zijn op het Europese beleidsniveau. De MORA vraagt dat het onevenwicht tussen de doelstellingen en de voorziene maatregelen dringend uitgeklaard wordt.

De kans is reëel dat andere landen en regio's in onze nabije omgeving op bepaalde aspecten van het mobiliteitsbeleid een voorsprong zullen nemen. De MORA vreest op termijn voor de competitiviteit van de Vlaamse bedrijven en vindt het belangrijk dat de transportsector aangemoedigd wordt om zich te wapenen voor nieuwe technologische, maatschappelijke en economische uitdagingen en opportuniteiten inzake klimaatvriendelijke mobiliteit.

Ondanks het zeer grote aandeel van de transportsector in de niet-ETS-emissies in Vlaanderen, is de link tussen mobiliteit en klimaatbeleid één van de grote afwezige elementen in de beleidsnota. Het staat echter vast dat de sector een belangrijke rol te spelen heeft in het terugdringen van de emissies.

De Raad erkent wel dat er in het overkoepelende Vlaamse beleid een afstemming is tussen klimaat en mobiliteit. Deze komt echter vooral tot uiting in de beleidsnota's Omgeving, Energie en Klimaat. De MORA vraagt echter dat de coördinerende rol van de klimaatminister niet leidt tot een scenario waarbij het beleidsdomein klimaat een langetermijnstrategie rond mobiliteit opmaakt waarbij de kennis en expertise vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken onvoldoende worden aangewend.

Voor de MORA moeten bijvoorbeeld de bepalingen over het uitbreiden van de publieke laad- en tankinfrastructuur in de beleidsnota energie ook aan bod komen in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. Een duidelijke koppeling naar nieuwe slimme laadoplossingen, met het oog op het aanmoedigen van bedrijven en burgers, moet een belangrijk onderdeel zijn hiervan. Daarnaast meent de MORA dat het schrappen van de premie voor zero-emissiewagens zonder het voorafgaandelijk onderzoeken van alternatieven een verkeerd signaal stuurt. Een grondige evaluatie vóór het schrappen van deze maatregel had kunnen aanwijzen welke de optimale ondersteuningsvorm voor deze technologie is en hoe deze ondersteuning in een doelgericht beleid kan kaderen.

Om alle spelers in het beleidsdomein mee te krijgen is het voor de MORA noodzakelijk dat er vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – in samenspraak met de andere beleidsdomeinen - een coherente klimaatvisie wordt ontwikkeld. Zo kan het beleid optimaal rekening houden met de specifieke bekommernissen en noodzaken van burgers, werknemers én bedrijven op het vlak van mobiliteit. Deze visie moet gedragen zijn door alle stakeholders en duidelijke doelstellingen en maatregelen vooropstellen.

3.2 Prioriteiten voor het beleid

3.2.1 Investeren in infrastructuur

De beleidsnota geeft een duidelijke investeringsagenda mee voor de uitbouw en het onderhoud van de infrastructuurcapaciteit. Deze investeringen zullen integraal en modusneutraal geconcretiseerd worden in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP).

De MORA vindt dat het GIP meer moet zijn dan een plannings- en realisatietool. Het GIP moet het immers ook mogelijk maken om in een vroeg stadium van het beleidsproces maatschappelijk draagvlak te zoeken over de strategische keuzes alsook om een brede ex post evaluatie uit te voeren.

Betrokkenheid van de stakeholders en transparantie doorheen het gehele beleidstraject is daarom noodzakelijk. De Raad verwijst hierbij naar de methodiek van de complexe projecten waarbij de MORA (bij complexe projecten die betrekking hebben op mobiliteitsinfrastructuur) en andere stakeholders in een vroeg stadium van het beleidsproces worden betrokken en er in de loop van het proces verschillende adviesmomenten zijn ingebouwd.

Aangezien de complexe projecten maar een fractie uitmaken van de infrastructuurprojecten vraagt de Raad om de procesaanpak voor de GIP en deze van de complexe projecten zo nauw mogelijk op elkaar te laten aansluiten.

De Raad stelt voor om naar analogie met de complexe projecten, ook als klankbord vroegtijdig te worden betrokken bij de opmaak van het GIP, bijvoorbeeld bij het vastleggen van de strategische keuzes en prioriteiten, alsook bij de evaluatie van het GIP. De MORA meent dat een vroegtijdige betrokkenheid een aanzienlijke bijdrage kan leveren in de creatie van het maatschappelijk draagvlak.

Het GIP heeft een maximale tijdshorizon van vijf jaar. Meer specifiek voor grote infrastructuurprojecten vindt de Raad deze horizon te beperkt. Grote infrastructuurprojecten kennen meestal een veel langere doorlooptijd. Deze korte tijdshorizon biedt weinig mogelijkheden om van het GIP meer te maken dan een planningsinstrument. Daarom vraagt de Raad om de tijdshorizon voor grote infrastructuurprojecten te verruimen.

Ook benadrukt de MORA het belang van de goede minder-hinder plannen naar aanleiding van grote infrastructuurprojecten. De Raad pleit ervoor om deze minder-hinder plannen mee te nemen in de planningsagenda.

Naast investeringen in de harde infrastructuur, moet ook ingezet worden op een betere benutting van de infrastructuur. Dynamisch verkeersmanagement (DVM) kan hierbij een grote rol spelen. Ontwikkelingen op het vlak van ICT maken dat dynamisch verkeersmanagement steeds meer mogelijkheden biedt om zowel naar congestiebestrijding, verkeersveiligheid als leefbaarheid een bijdrage te leveren.

De MORA is van oordeel dat DVM moet gebruikt worden om verkeers- en vervoersstromen echt te sturen en niet alleen, zoals nu meestal het geval is, om de gebruiker te informeren. DVM moet met andere woorden een actieve tool worden die wordt ingezet om de verkeersstromen gericht te sturen en op die manier de infrastructuurcapaciteit beter te gebruiken.

Daarom raadt de MORA aan om uit te gaan van een integrale aanpak van de verschillende infrastructuurnetwerken met onder meer afstemming tussen hoofd- en onderliggend wegennet

en de uitrol van DVM voor alle modi. Want ook voor het spoor en de binnenvaart kan DVM tot een beter gebruik van de infrastructuur leiden.

3.2.2 Prijsbeleid

Betalen voor mobiliteit komt in de beleidsnota, net zoals in het regeerakkoord, alleen aan bod voor goederenvervoer over de weg. Voor het personenvervoer over de weg zijn geen maatregelen opgenomen.

Kilometerheffing voor vrachtwagens

De kilometerheffing voor vrachtwagens komt in meerdere beleidsnota's aan bod, telkens met een andere insteek. Binnen het beleidsdomein mobiliteit wil men sturen naar de nacht, binnen het beleidsdomein begroting wil men sturen naar hogere inkomsten en binnen omgeving wil men routes optimaliseren. De MORA verwacht dat vanuit het beleidsdomein MOW bepaald wordt hoe de Vlaamse Regering deze maatregel zal inzetten, ermee rekening houdend dat de kilometerheffing is ontworpen als een infrastructuurheffing.

De beleidsnota's MOW en Financiën en Begroting formuleren allebei de intentie om de kilometerheffing om te zetten van een belasting naar een retributie. De MORA wil waarschuwen dat deze wijziging geen technische keuze is, maar een maatschappelijke keuze. De Vlaamse Regering heeft bij de voorbereiding van de kilometerheffing voor vrachtwagens de onderbouwde keuze voor een belasting gemaakt. Het was toen duidelijk dat een belasting te verkiezen was boven een retributie onder meer omwille van de besteding van de inkomsten wat een belangrijk draagvlakbepalend element was. De MORA heeft een draagvlak gevonden voor de invoering van een belasting met alle gevolgen die daaraan gekoppeld zijn.

Bovendien is het niet wenselijk om terwijl de maatregel ingevoerd is de beleidsdoelstellingen ervan zomaar te wijzigen. Ook moet gekeken worden naar een toekomstig mobiliteitsbeleid waarin een beprijzingsinstrument voor alle wegvervoermodi, zowel personen- als goederenvervoer, wordt overwogen en waarin gedifferentieerde tarieven zouden kunnen gehanteerd worden.

De MORA vraagt om rond de intentie van wijziging van belasting naar retributie een onderbouwd overleg met het mobiliteitsmiddenveld binnen de MORA op te starten.

Beprijzingsinstrument voor personenvervoer

De MORA betreurt dat de invoering van een beprijzingsinstrument voor personenvervoer is verdwenen uit het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De MORA mist een verantwoording waarom deze keuze is gemaakt. De omgevingsanalyse geeft aan dat prijs één van de belangrijkste gedragssturende elementen is. Het is daarom vreemd dat de beleidsnota zelfs niet ingaat op de reden waarom een prijsbeleid voor personenvervoer geen deel meer uitmaakt van het beleid.

Draagvlak is de meest essentiële voorwaarde om te evolueren naar een andere manier van beprijzen. Gezien de grootte van het potentieel voor CO₂-reductie en het aanpakken van de verkeerscongestie en de files, vindt de MORA dat deze legislatuur minstens verder aan draagvlak moet gewerkt worden. De Mobiliteitsraad engageert zich om op basis van het al geleverde studiewerk een maatschappelijk debat te voeren en vraagt aan de Vlaamse regering om deze studies ter beschikking te stellen. Uit het maatschappelijk debat zullen elementen komen voor de verdere concretisering van een beprijzingsstelsel en het mogelijk te voeren flankerend beleid.

De vergroening van de verkeersfiscaliteit, een ander middel waarmee kan gestuurd worden, is wel opgenomen in andere beleidsnota's maar komt niet aan bod binnen MOW. Een gemiste kans voor sturing vanuit het mobiliteitsbeleid.

De MORA merkt in de beleidsnota een onevenwicht op tussen de manier waarop binnen een prijsbeleid naar het wegverkeer en naar het openbaar vervoer wordt gekeken. Bij het openbaar vervoer ligt een sterke focus op kostenefficiëntie en kostendekkingsgraad. Deze focus ontbreekt als het over wegverkeer voor personen gaat.

3.2.3 Mental shift

In zijn advies op het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 stelde de MORA dat het mobiliteitsbeleid moet inzetten op drie strategische doelstellingen: het beperken van de verkeersgeneratie, een modal shift en het verminderen van de emissies. Terwijl 'Visie 2050' deze 3 elementen onderkent, vinden we in de beleidsnota maar één strategische doelstelling terug: inzetten op een modal shift. De eerste en derde doelstelling komen aan de hand van o.a. ruimtelijke concepten en verlagen van uitstootgassen aan bod in andere beleidsnota's (Omgeving, Klimaat en Energie), maar ondanks het belang en de grote impact ervan op mobiliteit vermeldt de beleidsnota dit niet.

Inzetten op een mental shift wordt erkend in de beleidsnota. Dit is belangrijk, want als we ons gedrag niet aanpassen, zal er niets veranderen. Over de manier waarop dit moet gebeuren, is de beleidsnota minder duidelijk. Er is sprake van het inzetten van "instrumenten" en "innovatieve concepten". De MORA vraagt naar een meer concrete uitwerking en detaillering van de beoogde maatregelen.

Modal Shift in het personenvervoer

Inzake personenmobiliteit wil de beleidsnota het aandeel duurzame modi voor heel Vlaanderen verhogen tot 'minstens 40%' en voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent tot 'minstens 50%'. Dit is een ambitieuze doelstelling, maar de afwezigheid van een concrete timing bemoeilijkt het maatschappelijk debat en de samenwerking met andere overheden, en holt de effectiviteit van deze doelstelling uit.

De Vlaamse Regering wil deze beoogde modale verschuiving realiseren met een investeringsbeleid met focus op het woon-werk en woon-schoolverkeer. De MORA sluit zich aan bij deze focus, maar vraagt nogmaals om volgende zaken te verduidelijken:

- Welk aandeel wordt nagestreefd per modus;
- Welke concrete maatregelen zullen worden ingezet;
- Hoe deze maatregelen verknoopt worden in een mobiliteitsnetwerk ondersteund door Mobipunten;
- Hoe andere beleidsdomeinen en lokale besturen hieraan kunnen bijdragen.

De beleidsnota spreekt enkel van een evaluatie van het Pendelfonds. De MORA vraagt deze evaluatie te doen in samenwerking met de begeleidingscommissie van het Pendelfonds en de provinciale mobiliteitspunten. Omdat een groot aantal sturende maatregelen voor het woon-werkverkeer gekoppeld zijn aan het loondebat, vraagt de MORA om maximaal samen te werken met het federale beleidsdomein en de sociale partners. Bovendien zit er volgens de MORA nog veel potentieel in het betrekken van bedrijven en hun werknemers bij het beleid, bijvoorbeeld door het adviseren en begeleiden van bedrijfsvervoersplannen (cf. Brussel), mobility-managers, bedrijfsfietsen, het verknoopen van bedrijventerreinen en werkgebieden met fietssnelwegen, enz.

Ook in het vrijetijdsverkeer kent de auto een hoog aandeel. De MORA vraagt om te onderzoeken wat het aandeel is van het vrijetijdsverkeer tijdens de ochtend- en avondspits. De Raad adviseert om ook voor het vrijetijdsverkeer een gepast beleid te voeren dat inzet op een duurzame modale verschuiving.

Comodaliteit in goederenvervoer

De beleidsnota opteert voor het goederenvervoer voor het creëren van een modal shift. Dit houdt in dat er een beleid zal gevoerd worden met maatregelen die het gebruik van spoor en binnenvaart bevorderen.

De MORA is geen voorstander van een beleid uniek gericht op het sturen naar spoor en binnenvaart. Gezien de verwachte groei zullen alle modi nodig zijn om deze op te vangen. Daarnaast onderstreept de MORA wel dat een meer intensief gebruik van binnenvaart en spoorvervoer absoluut noodzakelijk zal zijn om de toekomstige afwikkeling van vervoer te blijven garanderen. De Raad opteert voor een systeem waarbij de markt automatisch kiest voor de maatschappelijk meest optimale modus. Binnen dit systeem gebeurt iedere verplaatsing met die modus die maatschappelijk het meest geschikt is, rekening houdend met de vervoerskenmerken van iedere modus en met de kenmerken van de vervoerde goederen. Dat vraagt een beleidsaanpak waarbij alle modi op hun sterktes worden gesteund en de markt zodanig wordt gefaciliteerd dat automatisch de maatschappelijk beste keuze wordt gemaakt. Ook nieuwe en innovatieve modi (drones, autonome voer- en vaartuigen, ...) moeten hun plaats krijgen in het goederenvervoerbeleid.

De beleidsnota Omgeving verwoordt de intentie om de groei van het gemotoriseerd verkeer af te vlakken. De MORA acht dit voor het goederenvervoer niet realistisch. Het Europese beleid probeert al lang om de economische groei los te koppelen van de transportgroei, maar slaagt daar niet in. Deze loskoppeling zal een niet te onderschatten impact hebben op de economie. De MORA benadrukt om op korte termijn de groei zo goed mogelijk proberen op te vangen met alle modi.

De beleidsnota voorziet een belangrijke rol voor de havens bij de noodzakelijke groei van de trafieken op binnenvaart en spoor. Dit is een goede ontwikkeling aangezien de havens door hun knooppuntfunctie belangrijke troeven in handen hebben om deze trafieken te doen groeien, zoals het bundelen van goederenstromen.

Mental shift in het goederenvervoer

De beleidsnota stelt terecht dat er een mental shift nodig is om gebruik te maken van spoor en binnenvaart. De belangrijkste maatregelen waarmee dit volgens de beleidsnota moet gebeuren is door het bekender maken van deze modi, door samenwerking van de Vlaamse regering met Multimodaal.Vlaanderen en door infrastructuurinvesteringen.

De MORA vindt het positief dat infrastructuurinvesteringen worden gepland. Maar het stimuleren van een groter structureel gebruik van spoor en binnenvaart is meer dan investeren in transportinfrastructuur. Hiervoor zijn ook andere instrumenten nodig. De MORA denkt hierbij vooral aan economische instrumenten, prijsinstrumenten en regelgeving.

Dat het gebruik van spoor en binnenvaart in de logistieke processen wordt gepromoot via onder meer Multimodaal.Vlaanderen is een goede zaak. Doch het beleid uitsluitend focussen op het bekend maken van de alternatieve modi heeft weinig extra meerwaarde aangezien deze modi (en de knelpunten ervan) ondertussen voldoende zijn gekend bij het merendeel van de bedrijven.

Vooraf de kostprijs is een drempel om gebruik te maken van spoor en/of binnenvaart. Momenteel worden spoor en binnenvaart (naast de infrastructuurmaatregelen) voornamelijk gestimuleerd via een ad hoc aanpak met versnipperde subsidieregelingen die tot op heden nog niet hebben geleid tot een structurele omslag in modale verdeling.

De MORA pleit daarom voor een geïntegreerde lange termijnvisie met een ruim pakket van coherente maatregelen die een structurele verandering van de markt voor multimodaal vervoer vorm kunnen geven. Bij de uitwerking van de maatregelen moet rekening gehouden worden met de specifieke noden van de verschillende modi. De Raad geeft aan dat vanuit de MORA elementen kunnen worden aangereikt om dergelijke lange termijnvisie mee in te vullen.

De structurele verandering die de MORA nastreeft, is komen tot het comodale mobiliteitssysteem voor goederenvervoer.

3.3 Concretisering basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid, een maatschappelijke verantwoordelijkheid

In de beleidsnota ligt een sterke focus op een kostenefficiënte uitvoering van basisbereikbaarheid en op het verhogen van de kostendeckingsgraad van De Lijn. De Raad benadrukt dat voldoende investeringen in publieke openbaarvervoersmaatschappijen een belangrijke voorwaarde zijn om van basisbereikbaarheid een succes te maken. De uitdaging bestaat er volgens de MORA in om een kostenefficiënt collectief mobiliteitssysteem te creëren dat tegelijk ook maatschappelijke doelstellingen nastreeft. Om tot een inclusief en toegankelijk collectief mobiliteitssysteem te komen, moeten er oplossingen worden aangereikt ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen. De Raad vraagt een duidelijke langetermijnvisie voor De Lijn. De ambitie om kostenefficiënt te werken én een maatschappelijke rol te vervullen moeten worden meegenomen bij het opstellen van de benchmark van De Lijn in 2020 en de nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn. De Raad vraagt dat de belangen van de werknemers beschermd blijven. De MORA wil om advies gevraagd worden over de benchmark en de beheersovereenkomst.

De beleidsnota stelt dat basisbereikbaarheid zal worden geconcretiseerd met een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk maar duidt niet wat geldt als basis in basisbereikbaarheid. De MORA vraagt daarom om in de uitvoeringsbesluiten volgende basisfuncties te definiëren: bestemmingen met economische functies zoals plaatsen van tewerkstelling, bestemmingen met publieke en commerciële functies zoals onderwijsinstellingen en bestemmingen met sociaal-culturele functies zoals het verenigingsleven. Naargelang van het belang en het vervoerspotentieel van de bestemmingen, dienen zij te worden gekoppeld aan een bepaalde laag van het hiërarchisch gestructureerd vervoersmodel.

De beleidsnota geeft geen timing voor de concretisering van basisbereikbaarheid. We adviseren om op het terrein de transitie naar basisbereikbaarheid actief te begeleiden. Daarom is het belangrijk om op korte termijn een realistische kalender op te stellen voor de gemeentelijke en provinciale besturen en alle andere belanghebbenden zodat zij zich tijdig kunnen organiseren.

De MORA vraagt om betrokken te worden bij de vormgeving van de uitvoeringsbesluiten.

Nieuwe spelers vragen een centrale regie en samenwerking

De Raad vindt het positief dat de Vlaamse Regering basisbereikbaarheid wil realiseren door, naast de publieke openbaarvervoersmaatschappijen De Lijn en de NMBS, ook nieuwe, vaak

private, spelers te betrekken om een aanvullend gedeeld mobiliteitsaanbod te creëren. Dit zal om een nieuwe beleidsvisie vragen die focust op samenwerking tussen publieke en private actoren waarbij er toegezien wordt op een correcte en haalbare uitvoering en budgettering, zowel op korte als op lange termijn.

Om de monitoring en kwaliteitsbewaking van het collectief systeem efficiënt te laten verlopen, zal het belangrijk zijn dat de overheid een aantal 'key performance indicators' en 'service levels' voor openbare dienstverplichtingen bepaalt voor alle publieke en private mobiliteitsspelers. De reiziger moet hierbij centraal staan zodat b.v. kan gemeten worden of hij op een combimodale reis vlot kan overstappen en over toegankelijke voertuigen beschikt.

In de beleidsnota lezen we een aantal initiatieven om te voorzien in uniforme combimobiliteit die wordt aangestuurd door de Vlaamse overheid: er komt een gezamenlijke programmering voor het fietsnetwerk, een minimale uitrusting van herkenbare mobipunten en een kwaliteitskader voor deelsystemen. Voor de MORA is het belangrijk dat de Vlaamse overheid ook toeziet op de uitvoering en controle van deze uniforme dienstverlening.

De MORA adviseert om ook volgende thema's centraal aan te sturen vanuit de Vlaamse overheid:

- Mobility as a Service vraagt om een Vlaams beleidsplan. De MORA vraagt om een Vlaamse MaaS-regulator op te richten die o.a. als centraal aanspreekpunt dient voor binnen- en buitenlandse MaaS-actoren, bepaalt welke data open moeten zijn en hoe de interoperabiliteit van data moet uitgewerkt worden, zoekt naar een goed evenwicht van wederkerigheid van data tussen publieke & private spelers enzoverder.
- De Vlaamse overheid moet bewaken dat in elke vervoerregio gelijke diensten van het vervoer op maat worden aangeboden aan dezelfde prijs. Er moet ook ingezet worden op een geïntegreerd ticket- en tariefsysteem in samenwerking met de federale overheid, de NMBS en overheden en operatoren uit naburige gewesten en landen.

De beleidsnota duidt dat in de tweede helft van de regeerperiode er in één vervoerregio een pilootproject zal worden opgezet om daar via tendering een operator voor het vraaggestuurde kern- en aanvullend net aan te duiden. De MORA wil snel duidelijkheid over waar en hoe het pilootproject zal worden vormgegeven en met welke partners. Voor de MORA is het belangrijk dat reizigers uit de betrokken vervoerregio geen nadeel ondervinden van het pilootproject en een kwalitatieve dienstverlening wordt gegarandeerd.

Vervoerregioraden

Tijdens de vorige legislatuur werd de transitie ingezet naar een vraaggestuurd model voor het collectief mobiliteitssysteem. Het kaderdecreet basisbereikbaarheid verschuift daarbij een aantal bevoegdheden van de Vlaamse overheid naar vijftien vervoerregioraden. In de beleidsnota worden een aantal bevoegdheden verduidelijkt. De MORA formuleert volgende bedenkingen:

- Het decreet basisbereikbaarheid vertrekt van een duidelijke hiërarchie in de mobiliteitsplanning. Elk plan moet in overeenstemming zijn met het plan van een bovenliggend niveau, met aan top van deze hiërarchie het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit plan moet immers fungeren als toetssteen voor de regionale mobiliteitsplannen en door het ontbreken ervan lopen de vervoerregio's het risico om niet aan deze vereiste te voldoen.
- De beleidsnota duidt dat de vervoerregioraden zich ook zullen buigen over het goederenvervoer binnen de regio. Goederenvervoer via het spoor, de binnenvaart, de lucht en de weg is echter vooral vervoerregio-overschrijdend en vraagt een coherent beleid op Vlaams niveau. Daarom zijn de vervoerregioraden niet het best geplaatst om het

goederenvervoerbeleid te bepalen. De vervoerregioraden zijn bovendien ontworpen vanuit personenvervoer en daarom zal er niet de juiste kennis aanwezig zijn over goederenvervoer. Dit neemt niet weg dat overleg op bovenlokaal niveau is aangewezen over bepaalde lokale thema's zoals het organiseren van stedelijke distributie (tonnagebeperkingen, venstertijden leveringen, realisatie stedelijke overslag- en distributiecentra, ...).

- Het zal een moeilijke opdracht zijn voor de vijftien vervoerregioraden om op regionaal en lokaal niveau zelf een relevant participatietraject op te stellen. De MORA blijft er daarom van overtuigd dat de aanstelling van een stakeholdermanager in elke vervoerregio de beste garantie biedt voor een kwaliteitsvol participatietraject. De stakeholdermanager moet als onafhankelijke schakel kunnen opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld. De MORA is ervan overtuigd dat de input van deze stakeholdermanagers een belangrijke ondersteuning kan bieden voor het Vlaams beleid en het beleid binnen de vervoerregio's.

3.4 Verkeersveiligheid

In zijn advies op het regeerakkoord stelde de Mobiliteitsraad dat het positief is dat het regeerakkoord voldoende aandacht schenkt aan verkeersveiligheid. Strategische doelstelling 4 van de beleidsnota bouwt verder op de basis die het regeerakkoord heeft gelegd en maakt duidelijk dat verkeersveiligheid een belangrijk, sturend element is in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De MORA meent dat de beleidsnota een antwoord biedt op een aantal vragen om verduidelijking uit zijn advies op het regeerakkoord. De Raad is tevreden dat de minister duidelijkheid verschaft over het preventief aanpakken van grijze punten en het inzetten op het subjectieve onveiligheidsgevoel bij zachte weggebruikers. Ook de focus op veilige schoolroutes in plaats van enkel schoolomgevingen is voor de MORA een belangrijke toevoeging.

De Raad wil toch een aantal kanttekeningen plaatsen bij het voorgestelde beleid, onder meer over de verhouding tussen verkeersveiligheid, doorstroming en innovatieve infrastructuur, over de handhaving via GAS-boetes en over de governance van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Ten slotte wil de MORA ook een lans breken voor de organisatie van een Vlaamse Staten-Generaal Verkeersveiligheid.

3.4.1 Verkeersveiligheid, doorstroming en innovatieve infrastructuur

De beleidsnota stelt het doel voorop om kruispunten (verder) conflictvrij te maken in functie van veiligheid en doorstroming, daarbij voorrang gevend aan veiligheid op doorstroming. De MORA is tevreden met deze duidelijke keuze van de minister maar vraagt om situatie per situatie te zoeken naar een goed evenwicht tussen beide doelstellingen.

Daarnaast vraagt de Raad naar een brede, geïntegreerde aanpak van innovatieve infrastructuur en ITS-toepassingen met het oog op verkeersveiligheid en doorstroming. Bij het voorgestelde ITS-plan ligt de focus op goederenvervoer en logistiek. Het Mobilidata-programma daarentegen lijkt voornamelijk te focussen op personenvervoer. Het gebruik van slimme verkeerslichten lijkt zich in eerste instantie vooral te richten op de doorstroming van het openbaar vervoer. Om deze doelstellingen en maatregelen op elkaar af te stemmen vraagt de MORA naar een brede, modusoverschrijdende aanpak waarbij personenmobiliteit en zachte modi een plaats krijgen in het ITS-plan, en goederenvervoer en logistiek aan bod komen binnen het Mobilidata-programma.

Ten slotte wil de Raad benadrukken dat bestaande detectiesystemen voor zachte weggebruikers ook hun nut bewezen hebben. Daarom is het belangrijk om, naast nieuwe ITS-toepassingen die in de pijplijn zitten, ook in te zetten op deze ‘oude’ systemen en deze waar mogelijk uit te breiden om de verkeersveiligheid te vergroten.

3.4.2 GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen

In zijn Mobiliteitsrapport erkende de MORA het belang van handhaving voor een volwaardig verkeersveiligheidsbeleid. Het verhogen van het aantal trajectcontroles, zowel vast als mobiel, op snelwegen en gewestwegen, zijn hiervoor adequate maatregelen.

Het regeerakkoord en de beleidsnota bevatten echter een nieuw handhavingsmechanisme, namelijk GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50. In zijn advies op het regeerakkoord vroeg de MORA al naar de gevolgen die deze maatregel kan hebben voor de rechtsgang. De beleidsnota vermeldt expliciet dat zware overtreders niet zullen ontsnappen aan strafrechtelijke vervolging.

De MORA wil echter een aantal kanttekeningen plaatsen bij het invoeren van GAS-boetes voor snelheidsovertredingen:

- GAS-boetes kunnen ook aan bedrijven of organisaties gegeven worden, waardoor de mogelijkheid ontstaat dat de boete niet bij de overtreder terecht komt en deze persoon niet geregistreerd wordt. Ook op andere vlakken is het voor de Raad niet duidelijk welke de juridische gevolgen zijn van deze maatregel.
- De MORA vreest dat deze maatregel kan leiden tot de banalisering van snelheidsovertredingen, bijvoorbeeld in de zone 30. Dit is echter een effect dat moet vermeden worden, gezien de slechte slachtoffercijfers voor zachte weggebruikers. Daarom vraagt de MORA om deze GAS-boete beduidend zwaarder te laten doorwegen dan andere, gemeentespecifieke GAS-boetes die niet te maken hebben met het handhaven van openbare veiligheid.

3.4.3 Governance van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid

De MORA meent dat het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid enkel kan slagen in zijn ambitieuze doelstellingen als het wordt gedragen door een goede governancestructuur. Zowel het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, het Vlaams Verkeersveiligheidsplan en het Verkeersveiligheidsfonds moeten daarom optimaal functioneren. Al deze onderdelen lijken echter ontkoppeld van elkaar.

Al in zijn Mobiliteitsrapport 2019 vermeldde de MORA dat het Vlaams Huis zijn werking moet versterken door nog meer een open huis te worden. Meer communicatie tussen de verschillende verdiepingen (Vlaams Forum, Werkkamers en Stuurgroep) en tussen verschillende werkkamers is een absolute noodzaak. Bovendien wordt de rol van het Vlaams Forum als brede basis vaak over het hoofd gezien. Voor de MORA moeten het Vlaams Forum en de werkkamers van het Huis geen plaatsen zijn met een eenzijdige informatiestroom naar het middenveld, maar plaatsen waar echt overleg kan plaatsvinden.

Om het Vlaams Huis te laten functioneren volgens de oorspronkelijke doelstellingen, namelijk het verzekeren van een breed gedragen verkeersveiligheidsbeleid, vraagt de MORA een evaluatie van de werking van het Huis. Met de geplande actualisering van het Verkeersveiligheidsplan in het vooruitzicht is het voor de MORA belangrijk dat alle onderdelen van het Huis betrokken worden. Initiatieven en expertise van organisaties zoals de Vlaamse Stichting Verkeerskunde,

het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, Fietsberaad, gemeenten, politiezones, provincies en ook de MORA mogen niet over het hoofd gezien worden bij deze actualisering.

In de beleidsnota ontbreekt eveneens een koppeling naar het Verkeersveiligheidsfonds en de manier waarop deze middelen aangewend worden om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te realiseren. De MORA benadrukt dat meer transparantie over de uitgaven van het fonds zal zorgen voor een betere inschatting en evaluatie van het gebruik van de Vlaamse middelen en het draagvlak voor deze uitgaven aanzienlijk zal vergroten.

3.4.4 Een Vlaamse Staten-Generaal Verkeersveiligheid

In navolging van stemmen uit de academische wereld, wil de MORA een lans breken voor de organisatie van een Vlaamse Staten-Generaal Verkeersveiligheid tijdens de komende legislatuur. Dergelijke brede structuur kan belangrijke input leveren voor de actualisering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan en de krijtlijnen uitzetten voor de verdere ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid tijdens het komende decennium.

De Mobiliteitsraad wil, in samenwerking met het departement MOW, VSV en andere relevante partners zoals de lokale besturen, een trekkende rol spelen in de organisatie van de Staten-Generaal. Net zoals het departement MOW en VSV heeft de Mobiliteitsraad ervaring met de organisatie van studiedagen en klankbordgroepen. Ook zijn expertise in werken naar consensusadviezen en het brede ledenbestand, met naast organisaties die werken rond personenmobiliteit eveneens toonaangevende stemmen uit de logistieke sector, zijn een meerwaarde.

3.5 Bereikbaarheid internationale knooppunten

De beleidsnota erkent het grote maatschappelijke en economische belang van de internationale knooppunten (tewerkstelling, toegevoegde waarde, investeringen, ...). Een goede bereikbaarheid van de knooppunten voor zowel goederenvervoer als personenvervoer is essentieel.

De MORA vindt het positief dat de beleidsnota ingaat op alle thema's die voor de havens van belang zijn: blijven investeren in maritieme toegankelijkheid, de opname van de verantwoordelijkheid voor een aantal publieke taken en de bijdrage aan de strategische investeringen in de havens. Er wordt o.m. in het kader van een nieuwe havenstrategie samengewerkt met de havenbesturen om nieuwe uitdagingen aan te pakken, samenwerking wordt gestimuleerd en het Havendecreet zal worden geëvalueerd in functie van nieuwe uitdagingen (Europees en in het kader van ingrijpende transities).

Ook wordt er, samen met o.m. de havenbesturen, een (integrale) visie uitgewerkt over de multimodale ontsluiting van en naar het hinterland. Deze strategie moet onder meer een visie bevatten op de goederenvervoercorridors en een onderscheid maken tussen continentale en maritieme goederenstromen.

Voor de luchthavens wordt een langetermijnvisie uitgewerkt waarbij een balans wordt gezocht tussen maatschappelijke behoeften aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Het is belangrijk om dit in een internationale context te bekijken.

De MORA wijst op het belang van een omkadering die de poorten toelaat om hun internationaal marktaandeel te verdedigen en te behouden, rekening houdend met sociaaleconomische en ecologische uitdagingen.

3.6 Goederenvervoer en logistiek

De MORA raadde in zijn advies over het Vlaams Regeerakkoord aan om in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken een duidelijk onderscheid te maken tussen personenvervoer en goederenvervoer en voor het goederenvervoer en de logistiek een eigen gerichte beleidsstrategie en aanpak te formuleren.

Het personenvervoer en het goederenvervoer hebben immers een eigen dynamiek en eigen specifieke drivers die vaak een specifieke aanpak vereisen.

De Raad stelt echter vast dat de beleidsnota weinig onderscheid maakt tussen personenvervoer en goederenvervoer en dat er een aanzienlijk onevenwicht is in de uitwerking van de maatregelen voor het personenvervoer en het goederenvervoer.

De Raad blijft daarom aandringen op de uitwerking van een duidelijke en gerichte strategische visie op goederenvervoer en logistiek en stelt voor om hiervoor een coherent pakket van specifieke, doelgerichte maatregelen uit te werken.

3.6.1 Goederenvervoer per spoor

Binnen comodaliteit is het belangrijk dat elke modus als een volwaardige modus wordt behandeld. Het spoorvervoer krijgt deze volwaardige aandacht niet in de beleidsnota.

De MORA stelt vast dat voor het vervoer via pijpleidingen een aparte operationele doelstelling wordt geformuleerd, maar dat het spoorvervoer slechts zijdelings aan bod komt.

De Vlaamse beleidsvisie op het spoorvervoer beperkt zich tot de vermelding van de cofinancieringsprojecten uit de Vlaamse spoorstrategie, zonder onderscheid te maken tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. De MORA is wel tevreden dat deze projecten zijn opgenomen. De Vlaamse spoorstrategie bestaat echter uit meer projecten en maatregelen dan louter infrastructurele ingrepen. De MORA verwacht dat deze maatregelen ook worden uitgevoerd. In zijn advies op het regeerakkoord heeft de Raad een aantal van deze maatregelen opgesomd, maar ze zijn niet opgenomen in de beleidsnota.

De selectie van projecten voor cofinanciering is al enkele jaren oud. Sindsdien zijn er een aantal belangrijke maatschappelijke veranderingen opgetreden. Deze maken dat een evaluatie en een actualisatie van de Vlaamse spoorstrategie en de cofinancieringsprojecten zich aandient. Over de selectie van cofinancieringsprojecten is dringend een maatschappelijk debat nodig. Deze lijst mag niet gebetonneerd zijn.

De MORA mist in de beleidsnota eveneens het engagement van de Vlaamse Regering over eventuele toekomstige cofinancieringsprojecten.

3.6.2 Binnenvaart

Om de groei van het goederenvervoer op te vangen is ook de rol van de binnenvaart belangrijk. De binnenvaart krijgt daarom een prominente plaats in de beleidsnota.

De beleidsnota geeft de ambitie aan om een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet te realiseren. Er wordt zowel in harde als zachte initiatieven geïnvesteerd. Wat die bouw van kaaimuren betreft vraagt de MORA om de nadruk te leggen op de oordeelkundige inplanting ervan, zodat wordt voorkomen dat de volumes per kaaimuur te klein zijn.

De focus ligt in de beleidsnota op automatisering van de binnenvaart, maar de MORA wijst erop dat er in de eerste plaats op het vlak van digitalisering (verkeers- en vervoersmanagement) nog een hele weg af te leggen is.

De vraag naar flexibilisering, zondagsregeling en gegarandeerde dienstverlening, in afwachting van de automatisering, is terecht, maar dit kan niet zonder afspraken met de andere regio's.

De beleidsnota spreekt terecht over de noodzaak van een professionalisering van de binnenvaart. Hiervoor is opleiding en vorming noodzakelijk. Die opleiding en vorming zijn nodig in algemene zin (ondernemerschap), maar ook in functie van de te verwachten automatisering in de sector (nieuwe technologie, nieuwe beroepen).

In zijn advies over het regeerakkoord wees de MORA op de noodzaak om oplossingen te vinden voor de wachtplaats- en wachttijdenproblematiek bij de behandeling van binnenschepen in de havens. De MORA betreurt dat de beleidsnota hier niet op ingaat en vraagt alsnog om hier aandacht aan te besteden.

De MORA vroeg in zijn eerdere advies ook om aandacht te besteden aan de waterhuishouding. De droogteperiodes die recent hebben plaatsgevonden (bijv. op de Rijn in 2018) en die ook in de toekomst meer en meer verwacht kunnen worden, vormen een fundamentele bedreiging van de binnenvaart. De opmaak van een droogteplan, met als doel de waterwegen op elk moment competitief bevaarbaar te houden, is ten eerste aangewezen. Hiervoor is overleg met de andere Gewesten noodzakelijk.

De MORA verwacht in de beleidsnota maatregelen die de verdere vergroening van de binnenvaart stimuleren door het stimuleren van technologische oplossingen en het faciliteren van nieuwe energiedragers. In het kader van de vergroening van de binnenvaart zijn ook initiatieven nodig om binnenvaartondernemers meer duidelijkheid en zekerheid te bieden zodat ze de meest geschikte nieuwe motoren en technologieën kunnen implementeren. Hiervoor is overleg noodzakelijk met Europese instanties. Bij de initiatieven tot vergroening van de binnenvaart moet ook de internationale context worden meegenomen om te voorkomen dat de maatregelen in de buurlanden leiden tot een concurrentieel nadeel.

3.6.3 Wegvervoer

Met het oog op een efficiëntieverhoging in het wegvervoer zal worden bekeken in hoeverre vrachtvervoer met een MTM van 50 ton of meer kan uitgevoerd worden en zal het tweede proefproject rond langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) worden uitgevoerd.

De MORA erkent het potentieel van de LZV's voor een efficiëntere benutting van de infrastructuur en vraagt om na afloop het tweede project zo snel mogelijk grondig en transparant te evalueren. Als de evaluatie positief is, stelt de MORA voor om een structurele regeling uit te werken voor het vervoer via LZV's in Vlaanderen.

De Raad vraagt ook om de mogelijkheden en de drempels van een verhoging van de MTM tot 50 ton te onderzoeken en hierover het maatschappelijk debat te voeren. Een aantal zaken moet nog worden uitgeklaard, waaronder de problematiek van gelijke tonnagebeperkingen aan en over gewest- en landsgrenzen heen.

De MORA stelt vast dat de beleidsnota, in tegenstelling tot het Vlaams Regeerakkoord, rond stedelijke distributie en de problematiek van de zogenaamde 'camionettisering' geen concrete beleidsmaatregelen opneemt. Nochtans zijn er maatregelen gekend die kunnen inspelen op een efficiëntere en meer duurzame beleving, onder meer van online aankopen. De Raad denkt

hierbij bijvoorbeeld aan de inzet van prijsmaatregelen. De MORA biedt aan om het maatschappelijk debat hierover te voeren.

Om het vrachtverkeer meer te sturen naar de nacht schuift de beleidsnota een differentiatie van de kilometerheffing als belangrijkste instrument naar voor. De MORA wijst erop dat aan een evolutie naar een 24-uurs economie veel meer facetten zijn verbonden dan de 'prijs' van het vervoer. Enerzijds is er het sociale aspect en de noodzaak van sociaal overleg om het werken gedurende de nacht mogelijk te maken. Anderzijds zullen in alle schakels van de logistieke ketting (van terminal tot overheid tot magazijnen tot individuele winkels) maatregelen nodig zijn die dergelijke verruiming van werk- en levertijden mogelijk maken.

3.6.4 Pijpleidingen

Het vervoer via pijpleidingen krijgt specifieke aandacht in de beleidsnota. Zo is het voorzien van reservatiestroken een positieve ontwikkeling. Ook de erkenning van het grensoverschrijdend aspect van pijpleidingen is een stap vooruit.

De beleidsnota ziet pijpleidingen als een modus die een grote rol kan spelen bij het realiseren van een modale verschuiving. Hoewel het vervoer via pijpleidingen aanzienlijk is en nog verder zal toenemen, wil de MORA deze stelling nuanceren en acht hij de rol van de pijpleidingen voor het daadwerkelijk creëren van een modal shift voorlopig beperkt. Desalniettemin zal de uitrol als volwaardige multi-transportmodus optimaal bijdragen aan een multimodaal goederennetwerk.