



Advies

Beleids- en begrotingstoelichting MOW 2020-2021

Brussel, 17 november 2020

Adviesvraag: Beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken 2020-2021

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Adviestermijn: eigen initiatief

Goedkeuring raad (schriftelijke procedure): 17 november 2020

Contactpersoon: Frank Van Thillo – fvthillo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Advies	4
1	Visies realiseren in plaats van creëren	4
2	Gebrek aan uitgewerkte onderzoeksagenda is gemiste opportuniteit	5
3	Steun op expertise bij planning en governance verkeersveiligheidsbeleid	5
4	Investeringsmiddelen zo snel mogelijk omzetten in concrete realisaties	6
5	Meer fietsadministratie is geen garantie op betere output	7
6	Vergroening via deconsolidatie is geen evidentie	7
7	MORA en Begeleidingscommissie trekken mee aan kar Pendelfonds	9
8	Goederenvervoerbeleid voor alle modi	10
9	Draagvlak zoeken voor beprijzingsinstrumenten	11
10	Bereikbaarheid van de internationale knooppunten verbeteren	11
11	Stakeholders betrekken bij uitwerken wegencategorisering	12
12	Integrale aanpak voor stedelijke distributie	13

Advies

Op 28 oktober 2020 nam de Vlaamse Regering akte van de Beleids- en begrotingstoelichtingen (BBT) voor de verschillende beleidsdomeinen bij de begrotingsopmaak 2021 en maakte ze vervolgens over aan het Vlaams Parlement. Door de beperkte tijd tussen de publicatie van de BBT en de parlementaire bespreking was enkel de MORA-commissie Personenmobiliteit in de mogelijkheid een tegensprekelijk debat over de BBT te organiseren. Daarom heeft de Raad geopteerd voor een schriftelijke adviesprocedure gebaseerd op de consensus bereikt in de recente adviezen. De Mobiliteitsraad wijst er op dat deze werkwijze de kans op innovatieve ideeën of constructieve voorstellen vanuit het mobiliteitsmiddenveld minimaliseert. Toch vindt de Raad het belangrijk om een bijdrage te leveren aan de parlementaire bespreking van de BBT MOW 2020-2021.

De BBT, als vervanger van de beleidsbrief, wil een stap in de richting van ‘prestatie geïnformeerd begroten’ zijn én een stap in de richting van een meer transparant (begrotings-) beleid. Het document bundelt de informatie over het geplande beleid van de minister en de middelen die zij daarvoor wil aanwenden. De evaluatie van het voorgestelde beleid wordt daarentegen gemaakt wanneer over de uitvoering van de begroting wordt gerapporteerd. Dit beperkt de adviesruimte van de MORA enigszins want een aantal van de vorige beleidsvoorstellen heeft nog niet tot de verwachte realisaties geleid en er valt wellicht een bijsturing te verwachten.

De rapportering over de bijdrage van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken over de transversale en horizontale doelstellingenkaders zoals het Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan 2030, werden niet publiek gemaakt, en maken dan ook geen onderwerp uit van dit advies.

1 Visies realiseren in plaats van creëren

De Mobiliteitsraad vindt in de tekst heel veel visies terug waaronder het Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan 2021-2025, het ITS-plan voor Vlaanderen, het Sigmaplan, het Actieplan Droogte en Wateroverlast 2019-2021, het Vlaams Waterschaarste- en droogterisico-beheersplan 2022-2027, Visienota en actieplan ‘modal shift’ (goederenvervoer), Havennota, de Hinterlandvisie Havens, de Visie pijpleidingen, de langetermijnvisie op regionale luchthavens, masterplan voor de regionale luchthavens, het Fietsbeleidsplan, toekomstvisie binnenvaart KBV, CPT-plan,...

De Mobiliteitsvisie 2040, die de koepel voor het mobiliteitsbeleid voor de komende 20 jaar zou moeten zijn, komt aan bod maar krijgt bijzonder weinig aandacht in de BBT. In het voorbereidingsproces van de Mobiliteitsvisie kwamen bovendien geen van bovenvermelde deelvisies aan bod waardoor het onduidelijk is op welke manier ze zich tot elkaar verhouden.

De Mobiliteitsraad geeft aan dat het dringend tijd is om de focus van het beleid te verleggen van het ontwikkelen van visies naar het uitvoeren van de noodzakelijke maatregelen voor de realisatie van de gekende doelstellingen.

2 Gebrek aan uitgewerkte onderzoeksagenda is gemiste opportuniteit

In de BBT is er weinig aandacht voor een onderzoekstructuur voor mobiliteitsvraagstukken. Specifieke onderzoeken en dataverzamelingen komen aan bod, o.m. rond verkeersveiligheid en fiets, maar van een gestructureerde onderzoeksagenda is geen sprake.

In de Beleidsnota MOW 2019-2024 was sprake van een onderzoeksagenda voor het beleidsdomein en in zijn advies vroeg de MORA aan de minister om hier snel werk van te maken. De Raad herhaalde deze vraag in het Mobiliteitsverslag 2020 met als toevoeging om de agenda in te bedden in een steunpuntstructuur om tot een gedragen en dynamische agenda te komen.

In de BBT is echter geen spoor terug te vinden van de onderzoeksagenda. Voor de Raad blijft deze echter van cruciaal belang voor de gefundeerde wetenschappelijke ondersteuning van het beleidsdomein. De MORA herhaalt zijn vraag uit het Mobiliteitsverslag 2020 om naast de geplande stijging in investeringen ook de verschraving van het beleidsondersteunend onderzoek tegen te gaan en deze vorm van onderzoek opnieuw te versterken.

Voor een gedragen en dynamische onderzoeksagenda die de bestaande behoeften¹ juist inschat, is het bovendien belangrijk om beroep te doen op alle relevante actoren en samen te werken met het mobiliteitsmiddenveld. Onderzoeksresultaten moeten ook snel en transparant beschikbaar worden gesteld van het Vlaams Parlement, de academische wereld en het mobiliteitsmiddenveld.

3 Steun op expertise bij planning en governance verkeersveiligheidsbeleid

De MORA is tevreden dat verkeersveiligheid één van de drie essentiële pijlers in de BBT is. De verschillende positieve maatregelen die de BBT vooropstelt, waaronder het wegwerken van oude en nieuwe zwarte punten en het inzetten op educatie en vorming, hebben volgens de MORA baat bij een duidelijk plan dat visie, doelstellingen, maatregelen en onderzoek aan elkaar verbindt.

De geplande herziening van het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan VKV-plan wordt in de BBT gekoppeld aan het doeltreffender maken van de structuur en aansturing van het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid. De noodzaak om de Vlaamse governance inzake verkeersveiligheid te optimaliseren werd al werd al door de MORA vooropgesteld in het Mobiliteitsrapport 2019, het advies op de Beleidsnota 2014-2019 en het Mobiliteitsverslag 2020. Onder meer het wegwerken van de muren tussen de werkkamers van het Huis kwam in deze documenten aan bod.

De Mobiliteitsraad wil echter zijn vraag herhalen om alle aanwezige expertise te betrekken bij het optimaliseren van de governance en het Verkeersveiligheidsplan. Betrek alle relevante instellingen en organisaties met expertise over verkeersveiligheid zodat de nieuwe governance en het herwerkte plan vanaf de start breed gedragen zijn. Beroep doen op een platform zoals het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, het fundament van de eerste versie van het Vlaams Huis, is volgens de Raad een ideale manier om rechtstreeks een breed scala aan verkeersveiligheidspartners te betrekken.

¹ Het advies op de Beleidsnota MOW 2019-2024 vermeldt bijvoorbeeld mobiliteitsarmoede, de bereikbaarheid van basisvoorzieningen, het aandeel van vrijetijdsverplaatsingen tijdens de ochtend- en avondspits, de beprijzing van wegvervoer of goederenvervoerindicatoren.

4 Investeringsmiddelen zo snel mogelijk omzetten in concrete realisaties

De minister voorziet mede dankzij extra investeringsmiddelen uit het relanceplan, een extra verhoging van het investeringsritme voor mobiliteitsinfrastructuur. Daarbij zal onder meer worden ingezet op grote investeringsprojecten, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Aanvullende beoogt de minister ook een snelle realisatie van deze investeringsprojecten.

De MORA juicht de toename van investeringsmiddelen voor de mobiliteitsinfrastructuur en inzonderheid voor de fietsinfrastructuur toe alsook de intentie voor een snellere realisatie van de infrastructuurprojecten.

De Raad wijst echter op de toenemende discrepantie tussen de voorziene budgettaire middelen en de effectieve toewijzing aan concrete projecten of realisaties op het terrein.

Zo stelt de MORA vast dat voor 2021 een aanzienlijke stijging van de middelen voor fietsinvesteringen wordt voorzien (335 miljoen euro), maar dat van de voorziene fietsinvesteringmiddelen voor het jaar 2020 (180 miljoen euro) tot nu toe slechts 50% effectief is vastgelegd voor de realisatie van concrete projecten. Daarenboven lopen diverse infrastructuurprojecten om diverse redenen grote tot zeer grote vertragingen op. Een voorbeeld is de afwerking van de fietssnelweg F3 tussen Leuven en Brussel, waarbij de aanleg van een fietsbrug over de Brusselse ring in Zaventem vier jaar later dan gepland (2019 i.p.v. 2015) is gestart.

De MORA vraagt om de middelen voor infrastructuur zo snel mogelijk beleidsmatig te verankeren en ze versneld om te zetten in concrete projecten. Wanneer de minister wil dat de verhoogde investeringsinspanningen ook op het terrein snel zichtbaar worden moet hiermee nu een aanvang worden genomen en moet de kloof tussen de voorziene middelen en de effectief aangewende middelen zo snel mogelijk worden gedicht.

Dat het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) de referentie wordt voor alle infrastructuurinvesteringen in het domein mobiliteit en openbare werken en verder zal worden geprofessionaliseerd is een goede zaak. De MORA is al langer vragende partij voor een performant planningsinstrument voor infrastructuurinvesteringen over de modi heen.

De Raad ziet in het GIP het aangewezen werkinstrument om naast de prioritering en de toewijzing van de investeringsmiddelen ook de effectieve realisaties op het terrein te kunnen opvolgen en evalueren binnen een ruimere tijdshorizon en op die manier een accurate en onderbouwde beoordeling van het investeringsbeleid mogelijk te maken.

Binnen dit proces is het volgens de MORA een goede eerste stap om naast de vastleggingskredieten ook de vereffeningskredieten mee te nemen in het GIP. De Raad stelt voor om hiervoor alvast te starten met de investeringen voor de fiets (planning, bestedingen en realisaties) en op basis van deze ervaringen, in een volgende fase de overige infrastructuur verder uit te werken.

Voor grote infrastructuurprojecten is de huidige tijdshorizon van het GIP (drie jaar) te beperkt. Dergelijke projecten kennen vaak een veel langere doorlooptijd. De Raad vraagt om (op termijn) de tijdshorizon voor grotere infrastructuurprojecten te verruimen.

Het GIP moet dus meer zijn dan een planningstool en moet het 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 daarbij nodig.

5 Meer fietsadministratie is geen garantie op betere output

De BBT stelt een reorganisatie van het projectteam fiets binnen het beleidsdomein MOW voorop. De taak van het team blijft dezelfde, namelijk het garanderen van de realisaties op het terrein, inclusief het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen.

De MORA is sceptisch over deze reorganisatie en vindt het niet logisch om te bouwen aan structuren die in het verleden weinig performant bleken te zijn. In zijn Mobiliteitsverslag 2020, met specifieke focus op de fiets, stelde de Raad vast dat zowel de aanstelling van een Fietsmanager in 2007 als het oprichten van een Fietsteam in 2010 het voorbije decennium niet gezorgd hebben voor de hoognodige versnelling in het fietsbeleid en de fietsinvesteringen.

In hetzelfde Mobiliteitsverslag vraagt de Raad om de ambities inzake fietscapaciteit vast te leggen en de toename van fietsmiddelen duidelijk en blijvend te verankeren zodat een echte schaa sprong in het fietsbeleid mogelijk wordt. Een transparante opvolging door het Vlaams Parlement en stakeholders moet snel mogelijk gemaakt worden. Hiervoor kan het GIP gebruikt worden op voorwaarde dat het verder geprofessionaliseerd wordt tot plannings- én realisatietool.

De BBT stelt eveneens een verbeterde dataverzameling rond fietspaden voorop, gevisualiseerd in het 'Geoloket fiets'. De langverwachte toevoegingen van BFF en andere lagen zijn hoogdringend, de oorspronkelijke oplevering was reeds voor 2015 gepland. Ook in dit dossier is de opvolging en aansturing van het Fietsteam ondermaats gebleken.

Daarom herhaalt de MORA uitdrukkelijk zijn vraag uit het Mobiliteitsverslag 2020 om de samenwerking tussen verschillende beleidsniveaus- en actoren niet te laten verzanden in bevoegdheidsdiscussies maar de krachten te bundelen en voorrang te geven aan het opleveren van een bruikbaar Geoloket fiets. Nadenken over een andere aansturing van het Geoloket zonder te vervallen in de bestaande administratieve rompslomp is daarbij van groot belang.

6 Vergroening via deconsolidatie is geen evidentie

De minister vermeldt in de BBT dat ze plant om in 2021 verder werk te maken van de deconsolidatie van De Lijn om de financiering van het e-busprogramma rond te krijgen. De deconsolidatie, ook voorzien in het Vlaams Regeerakkoord, maakt eveneens deel uit van het openbare dienstencontract. De MORA is ongerust over de implicaties die een deconsolidatie kan hebben voor het openbaar vervoersbeleid en de Vlaamse begroting.

Op de MORA-commissie Personenmobiliteit van 3 september 2020 werd de conceptnota 'Deconsolidatie en externe financiering De Lijn' (10 juli 2020) door het kabinet toegelicht en besproken.

De MORA blijft ten volle achter de vergroening van de busvloot staan. Meerdere MORA-adviezen en -rapporten, zoals het advies aan de Bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement (3 juni 2016)² en het Mobiliteitsrapport 2019³ benadrukken dit.

De slaagkansen van de deconsolidatie zijn echter niet vanzelfsprekend. De MORA meent dat dit instrument niet zomaar toepasbaar is op de bestaande Vlaamse context. Volgens de Raad zijn er in het licht van de Europese regelgeving (Eurostat, Manual on Government Debt and Deficit (MGDD) 2019) nog heel wat openstaande vragen met betrekking tot de deconsolidatie als technisch instrument om het begrotingsevenwicht te vrijwaren.

- In het kader van het bepalen van de variabele overheidsvergoeding voor De Lijn (die gelden als inkomsten) wordt in de conceptnota gekozen voor het concept 'reizigersritten' om ervoor te zorgen dat ook reizigers met abonnementen meegeteld worden.

 - Welke zijn de consequenties van dergelijke variabele vergoeding voor andere producenten van reizigersvervoer die na mogelijke tendering opereren in heel Vlaanderen of één of meerdere vervoerregio's?
 - Hoe kan in de Vlaamse begroting objectieve en controleerbare informatie opgenomen worden over reizigersritten gerealiseerd door andere marktproducenten dan De Lijn?
 - De voorgestelde werkwijze is een 'open end-financiering' waarbij Vlaamse Regering een vergoeding voor elke gepresteerde reizigersrit moet betalen, onafhankelijk van het aantal gepresteerde reizigersritten. Welke budgettaire consequenties creëert dit voor de Vlaamse begroting?
- Het is bovendien niet duidelijk of De Lijn na het omvormen van een deel van de Vlaamse dotatie wel voldoet aan de voorwaarden om buiten de 'consolidatiekring' van de Vlaamse overheid geklasseerd te worden. Dit komt amper aan bod in de eerder aangehaalde conceptnota. Zo moet er bijvoorbeeld gegarandeerd worden dat het beheer van De Lijn op een autonome wijze aangestuurd wordt, dus door van de Vlaamse Regering onafhankelijke personen of instanties. Is de Vlaamse Regering zich ervan bewust dat dit impliceert dat de beheersstructuren van De Lijn op een andere manier dan vandaag het geval is dienen aangesteld te worden?

Naast de aspecten die vallen binnen de Europese regelgeving meent de MORA dat bovenstaande vragen en andere aspecten van de deconsolidatie een wezenlijke impact op het Vlaamse vervoerslandschap zullen hebben. Een aantal processen die volgens de Raad de deconsolidatie kunnen kruisen zijn:

- De uitrol van basisbereikbaarheid met een startpunt dat gelijk is aan dat van een eventuele deconsolidatie (1 januari 2022).
- De aanpassing van de interne werking van VVM De Lijn aan de nieuwe realiteit van basisbereikbaarheid en nieuwe openbare vervoersplannen.
- Het functioneren van het openbaar vervoer in tijden van een pandemie met meer nadruk op veilige bezettingsgraden dan kostendekkingsgraad.

De MORA is dus ongerust dat de deconsolidatie als enigste mechanisme wordt bestudeerd om het e-busprogramma te helpen realiseren. Daarnaast wil de Raad benadrukken dat het vergroenen van de busvloot veel meer impliceert dan de aankoop van milieuvriendelijke en energiezuinige voertuigen. De vergroening is een complex en grootschalig infrastructuurproject dat samenwerking met tal van andere stakeholders vereist, m.n. lokale besturen, vervoerregio's, distributienetbeheerders, beheerders van vastgoed, beheerders van het wegennet, enz. Naast

² <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/nieuws/mora-geeft-advies-bijzondere-klimaatcommissie-vlaams-parlement>

³ https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MobiRapport2019_20190726_web.pdf

het betrekken van al deze stakeholders dreigt de Vlaamse Regering nog een aantal andere cruciale onderdelen uit het oog te verliezen:

- De noodzakelijke elektrificatie van de openbare weg in functie van elektrisch busvervoer zoals bijvoorbeeld snelle laadpunten aan kruispunten, al dan niet in de vorm van ondergrondse inductieladers.
- De aanleg van voldoende netcapaciteit om een aanzienlijke vloot van bussen van elektriciteit te voorzien, zeker op piekmomenten.
- Het versneld inzetten op doorstroming voor busvervoer om te vermijden dat kostbare elektrische energie verloren gaat in files.
- Het omvormen van de infrastructuur in stelplaatsen en het vormen van expertise binnen werkplaatsen.

De MORA dringt aan bij de Vlaamse Regering om in de eerste helft van 2021 meer duidelijkheid te bieden over de globale aanpak en strategie van de deconsolidatie van De Lijn, alsook over de koppeling met andere aspecten van vergroening van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Net als bij de Vlaamse fietsdossiers vraagt de Raad om de beschikbare doelen en middelen beleidsmatig te onderbouwen en decretaal vast te leggen.

Ten slotte vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om dringend maar grondig te onderzoeken welke financieringsondersteuning er bestaat in de Europese context. De European Green Deal en 'Next Generation EU' kunnen bijvoorbeeld aanzienlijke middelen voor o.m. groen openbaar vervoer bevatten, maar wel voor overheden en dus geconsolideerde instellingen. Gezien de deadlines van deze ondersteuningspakketten moet de Vlaamse Regering nu alle pistes openhouden en zijn voorbereidingen maken, onafhankelijk van eventuele plannen om te deconsolideren.

7 MORA en Begeleidingscommissie trekken mee aan kar Pendelfonds

De MORA vindt het positief dat de BBT een heroriëntering van het Pendelfonds vooropstelt en dus verder gaat dan de geplande evaluatie uit de Beleidsnota MOW. Om de werking te heroriënteren zal op korte termijn samen met de commissie Mobiliteit in het Vlaams parlement een gedachtewisseling georganiseerd worden. De minister wil hier ook andere partners, zoals werkgeversorganisaties, lokale besturen en fietsactoren, bij betrekken.

De MORA ondersteunt het betrekken van het Vlaams parlement en verschillende relevante actoren, maar wil benadrukken dat de Begeleidingscommissie (BC) van het Pendelfonds en de MORA al meerdere adviezen hebben geformuleerd over een heroriëntering van het fonds. Bovendien zijn alle partners van het Pendelfonds die de BBT vermeldt ook in de BC en de MORA vertegenwoordigd.

Het recente Mobiliteitsverslag 2020 bevat een uitgewerkt en gedragen MORA-voorstel tot heroriënteren van het Pendelfonds. In dat verslag vraagt de Raad om verder te kijken dan losstaande acties en symptoombestrijding, en in te zetten op projecten op schaal van bedrijventerreinen en economische poorten. Dergelijke schaalvergroting van Pendelfondsprojecten kan volgens de Raad bijdragen aan een efficiëntere en meer duurzame modal shift bij grote groepen werknemers. De MORA en de BC zijn uiteraard bereid om aan de hand van deze standpunten een bijdrage te leveren aan de geplande discussie in de Vlaamse parlementscommissie MOW.

Vanaf de opstart van het Pendelfonds is sterk de nadruk gelegd op de betrokkenheid van de sociale partners. Daarom benadrukt de Raad dat alle pendelfondsprojecten – ook bij een schaalvergroting – aan bod moeten komen tijdens kwalitatief sociaal overleg op ondernemingsniveau, zodat alle pendelfondsacties gedragen worden door de werknemers.

8 Goederenvervoerbeleid voor alle modi

De BBT opteert voor het goederenvervoer voor het creëren van een modal shift. Daarvoor zal een aparte visienota en actieplan ‘modal shift’ opgesteld worden. Een voorafgaande dialoog met het mobiliteitsmiddenveld, zowel aan de opmaak van de BBT als aan de opmaak van dit actieplan, zou een meerwaarde zijn om concrete ideeën vanuit de praktijk te kunnen aanleveren voor de respectievelijke beleidsdocumenten. De Raad vraagt om in de toekomst hiervoor voldoende tijd uit te trekken.

De MORA is geen voorstander van een beleid dat uniek gericht is op het sturen naar spoor en binnenvaart. Gezien de verwachte groei zullen alle modi nodig zijn om deze op te vangen. De Raad verwacht daarom een goederenvervoerbeleid volgens het comodaliteitsprincipe dat alle modi, dus ook het wegvervoer, omvat.

Dit beleid moet allesomvattend zijn en moet het niveau van enkel infrastructuurinvesteringen overstijgen. De MORA vindt het positief dat infrastructuurinvesteringen worden gepland, maar een goederenvervoerbeleid vraagt ook andere instrumenten. De MORA denkt hierbij vooral aan economische instrumenten, prijsinstrumenten en regelgeving.

Zo zijn er ook middelen en maatregelen nodig die de vergroening van de vervoersmodi stimuleren en faciliteren. Financiering op maat voor de grootschalige toepassing van groene technologieën, alternatieve brandstoffen en digitalisering of doelgerichte regelgevende maatregelen om innovatie te stimuleren en te versnellen ziet de Raad in deze context als mogelijke instrumenten. De middelen van het EU recovery fund moeten niet enkel gebruikt worden voor het financieren van bestaande infrastructuurwerken in de binnenvaart maar ook voor het ondersteunen van de transportsector voor de investering in milieuvriendelijke aandrijftechnologie voor alle modi.

Voor de binnenvaartsector is het aantrekkelijk maken van het beroep een belangrijk aandachtspunt om een voldoende instroom van werknemers te krijgen. De MORA vindt het positief dat de minister hier aandacht aan besteedt. De Raad stelt vast dat de BBT Vlaams budget voorziet voor maatregelen en taken die momenteel al uitgevoerd worden door het Sociaal Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart. De Raad acht dit geen efficiënte besteding van middelen en vraagt daarom deze middelen te besteden aan de ondersteuning en verdere uitbouw van de binnen het Sociaal Fonds bestaande initiatieven ter ondersteuning van de sector. Gezien de grote nood aan meer instroming zijn extra maatregelen in overleg welkom.

De Raad vraagt bovendien om alle maatregelen die impact hebben op werknemers te bespreken op de fora bestemd voor sociaal overleg.

De MORA vraagt ook om aandacht te hebben voor projecten en ideeën die vanuit de sector groeien en deze, in overleg met de betrokkenen, mee te nemen in de beleidsvoorbereiding. De Raad verwijst onder meer naar het project dat operationele subsidies toekent aan transporteurs via overslagcheques.

9 Draagvlak zoeken voor beprijzingsinstrumenten

Betalen voor mobiliteit komt in de BBT, net zoals in de beleidsnota 2019-2024, alleen aan bod voor goederenvervoer over de weg. Voor het personenvervoer over de weg zijn geen maatregelen opgenomen.

Voor de kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg komt de intentie aan bod om de kilometerheffing om te zetten van een belasting naar een retributie. Hiervoor zal de minister een studie uitvoeren. De MORA wil waarschuwen dat deze wijziging geen technische keuze is, maar een maatschappelijke keuze. Gezien draagvlak een belangrijke voorwaarde is om dit systeem aan te passen, vraagt de MORA om een onderbouwd overleg hieromtrent op te starten met het mobiliteitsmiddenveld vertegenwoordigd in de MORA.

De MORA betreurt dat elk debat over de invoering van een beprijzingsinstrument voor personenvervoer is verdwenen uit het Vlaamse mobiliteitsbeleid. 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 door samen met het mobiliteitsmiddenveld het maatschappelijk debat te voeren.

Naast het mogelijk potentieel van de maatregel vraagt de Raad dit omdat het dossier in de andere gewesten niet stil staat. De Raad is bezorgd over het verschil in visie en tempo van de voortgang van het dossier in de verschillende gewesten. Hij wil daarom aan de minister vragen om het overleg met de andere gewesten structureel aan te vatten of verder te zetten en het dossier in Vlaanderen te blijven voorbereiden.

10 Bereikbaarheid van de internationale knooppunten verbeteren

De MORA vindt het positief dat de minister het belang erkent van de internationale economische poorten en dat binnen die context werk wordt gemaakt van een betere multimodale bereikbaarheid van onze zeehavens en luchthavens.

Om een modal shift naar 30% tegen 2030 voor spoor en binnenvaart te realiseren zal onder meer worden ingezet op een fijnmazig netwerk van multimodaal ontsloten knooppunten, een verhoging van de kwaliteit van het aanbod van de binnenvaart en het spoor en een versterking van de samenwerking tussen de verschillende actoren in de transportketen.

Naast de maatregelen die zijn opgenomen in de BBT wijst de MORA op drie bijkomende maatregelen die volgens de Raad ook wezenlijk kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de poorten

Stimuleren en faciliteren van een betere bundeling en consolidatie van goederenstromen

Volgens de Raad is het aangewezen om in de BBT meer aandacht te besteden aan ⁴ de consolidatie van verspreide binnenvaarttrafiek (onder meer door de ontwikkeling van centrale

⁴ Meer informatie hierover vindt u in het Mobiliteitsrapport 2019 van de MORA
https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MobiRapport2019_20190726_web.pdf

intermodale hubs in het hinterland), het samenbrengen van de logistieke activiteiten en de aanverwante diensten zoals douane en inspectie op de overslagterminals, het faciliteren van een efficiënter gebruik van de bestaande spoorweginfrastructuur in en naar de havens en een gericht ruimtelijk beleid⁵.

De fietsbereikbaarheid van de economische poorten verbeteren en het wegwerken van de missing links versnellen

De realisatie van deze missing links in de internationale economische poorten neemt veel tijd in beslag. De MORA vraagt om deze projecten als hoogste prioriteit in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) op te nemen. De stakeholders binnen de poorten kunnen een belangrijke bijdrage leveren bij het opstellen, beoordelen en opvolgen van de prioriteiten.

Faciliteren van digitalisering als gamechanger

Naadloze informatie-uitwisseling tussen diverse geledingen van de logistieke ketting via één of meerdere neutrale dataplatformen maakt het mogelijk om goederenstromen efficiënt te managen. De MORA stelt voor om na te gaan of en hoe dergelijke dataplatformen op een ruimere schaal kunnen worden uitgerold en hoe dit vanuit de overheid kan worden ondersteund en gestimuleerd. Het moet hierbij de bedoeling zijn om ook de diensten van de overheid zoals douane en inspectie maximaal te integreren.

11 Stakeholders betrekken bij uitwerken wegcategorisering

In de BBT valt de aanpak van de wegcategorisering op. Dit stuk is concreet uitgewerkt en wordt voorgesteld als een afgewerkt thema, in tegenstelling tot de meeste andere thema's die op een strategischer niveau worden beschreven.

De MORA wil benadrukken dat hij in zijn advies over het Verzameldecreet (27 maart 2020) heeft aangegeven dat hij geen draagvlak heeft gevonden voor het voorstel. De Vlaamse regering heeft het voorstel in het Verzameldecreet niet gewijzigd.

Thema's die belangrijk zijn voor de maatschappelijke stakeholders zijn in het voortraject niet besproken met de betrokkenen. De Raad mist binnen de voorgestelde wegcategorisering de link met thema's als verkeersveiligheid, doorstroming, voorrangregels voor specifieke modi,... Ook ontbreekt de link tussen de wegcategorisering en de netwerken voor de andere modi zoals de fietsnetwerken, het nieuwe openbaarvervoersysteem.

De Raad is onder meer verontrust dat de vrachtwagenroutes zullen overlegd worden met het de vervoerregio's, maar niet met de economische actoren. De Raad is voorstander om de belangrijkste beleidsbeslissingen, zeker over goederenvervoer, over te laten aan het Vlaamse beleidsniveau en dit niet te delegeren naar de vervoerregio's. Op alle niveaus moet overleg met de stakeholders voorzien worden.

⁵ Meer informatie hierover vindt u in het Mobiliteitsrapport 2019 van de MORA https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MobiRapport2019_20190726_web.pdf

De Mobiliteitsraad houdt op 19 november 2020 een themavergadering over de wegcategorisering. Daarin zal het departement MOW de stand van zaken voorstellen. Na deze vergadering zal de Raad beslissen of hij een formeel advies zal formuleren.

12 Integrale aanpak voor stedelijke distributie

Stedelijke distributie komt aan bod in de BBT met de plannen om in een aantal steden stedelijke distributie via het water te onderzoeken en om tegen 2025 stappen te zetten om stedelijke distributie volledig emissievrij te maken.

In zijn Mobiliteitsverslag 2020 heeft de MORA bedenkingen geformuleerd bij het beleidsmatig willen verplichten van specifieke modi in het stedelijke goederenvervoer. Hij formuleerde zelf een voorstel om stedelijke distributie efficiënter te maken en hiervoor alle vervoersmodi in te zetten.