

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Wetstraat 34-36

B-1040 Brussel

T: +32 2 209 01 11

E: info@mobiliteitsraad.be

W: www.mobiliteitsraad.be



@Mobiliteitsraad



Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

Goedkeuring raad

16 juni 2023

Contactpersoon

Tim Buyse

+32 497 10 44 57

tbuyse@serv.be

Voorwoord

Beste lezer

Voor u ligt het memorandum Vlaams mobiliteitsbeleid 2024-2029 van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. De raad geeft hierin zijn prioriteiten mee voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren, en geeft aanbevelingen aan de volgende Vlaamse Regering.

Mobiliteit is geen doel op zich, maar verbindt ruimtelijke bestemmingen. Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn bijgevolg sterk verweven. De mobiliteitsvraag is een gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling in combinatie met de nood van mensen om deel te nemen aan het maatschappelijk en sociaal leven. Functies als wonen, werken, recreatie, winkelen ... vinden plaats op verspreide locaties en vragen een veilige en vlotte verbinding. Mobiliteit in al zijn aspecten creëert de verbindingen tussen deze functies en moet verzekeren dat burgers volwaardig kunnen deelnemen aan de maatschappij. Dit geldt trouwens niet enkel voor het vervoer van personen. Goederenvervoer is een cruciale schakel in het verbinden van economische functies, ondernemingen en economische poorten. Transport en logistiek zijn essentieel voor de economische ontwikkeling en groei van Vlaanderen.

De veelheid aan verbindingen die mobiliteit legt, zijn essentieel voor onze economische activiteit en de vlotte werking van onze maatschappij. Maar mobiliteit creëert ook maatschappelijke kosten. We denken dan aan congestie en tijdverlies door files, luchtvervuiling en verkeersongevallen. De ecologische impact van ons mobiliteitssysteem blijft aanzienlijk. Bovendien is elk verkeersongeval er één te veel.

Een gewijzigde ruimtelijke ordening is een voorwaarde om tot een betere mobiliteitssituatie te komen. De ruimtelijke structuur ligt vandaag vast in de bestaande situering van functies en aanwezige infrastructuur. Hoewel de komende legislatuur geen fundamentele effecten op dit terrein verwacht worden, moeten de gewenste veranderingen wel dringend geïnitieerd worden.

Tegelijk stellen we vast dat de mobiliteitsvraag blijft groeien. Verschillende toekomstscenario's en analyses geven aan dat de komende jaren zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer een groei in de mobiliteitsvraag verwacht wordt (+ 6% in reizigerskilometers en +7% in tonkilometers 2019-2030). Het is dus aan het mobiliteitsbeleid om die verwachte groei op te vangen.

Welke toekomst voor onze mobiliteit?

De MORA wenst met dit memorandum bouwstenen voor het beleid aan te leveren om de volgende legislatuur duidelijke stappen te zetten richting het mobiliteitssysteem van de toekomst. Het perspectief is een mobiliteitssysteem dat in eerste instantie **veilig en duurzaam** is, maar evenzeer **vlot, toegankelijk en betaalbaar**.

De oplossingen die in het verleden succesvol waren, zijn dat vandaag vaak niet meer. Het gaat niet meer om de keuze tussen auto, openbaar vervoer of fiets maar wel om waar en wanneer welke vervoerswijze het beste past. Datzelfde geldt voor het vervoer van goederen. Bovendien vraagt de kwaliteit van onze leefomgeving erom dat mobiliteit verregaand verduurzaamt.

De perspectieven op lange termijn zijn duidelijk: tegen 2050 zijn er (1) geen ernstige verkeersslachtoffers meer, (2) zijn er geen vervoersemissies meer, (3) is er een vlotte en naadloze mobiliteit en (4) is de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit verminderd met 60%. Deze doelstellingen stemmen overeen met de klimaatneutraliteit, opgelegd in de Europese Green Deal, de Klimaatwet en Fit For 55, en een slachtoffervrij verkeerssysteem, de zogenaamde Vision Zero. Voor de MORA moeten die doelstellingen onverminderd het kompas zijn voor het mobiliteitsbeleid van de komende Vlaamse Regering.

Ambities omzetten in actie

Het mobiliteitsbeleid maakt al jarenlang gebruik van dezelfde recepten en botst duidelijk tegen zijn grenzen aan. Zonder nieuwe ideeën, weloverwogen maatregelen en gerichte acties zullen op heel wat locaties grote problemen ontstaan in de bereikbaarheid en de doorstroming. Dan zullen ook de doelstellingen voor klimaatneutraliteit en verkeersveiligheid moeilijk haalbaar blijken, en de maatschappelijke kosten van het mobiliteitssysteem hoog blijven.

Een eerste streefdoel voor de MORA is meer multimodaliteit in het personenvervoer. Het impliceert de uitbouw van een vervoerssysteem waarbij alle vormen van personenvervoer (stappen, trappen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, privéauto) optimaal op elkaar afgestemd zijn en mobiliteitsgebruikers vlot kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere. De MORA legt in dit memorandum de nadruk op de deelthema's 'fiets' en 'openbaar vervoer'.

Ook in het goederenvervoer is multimodaliteit een aandachtspunt. De MORA streeft naar een goederenvervoerbeleid dat rekening houdt met de kenmerken en eigenheid van alle modi en ervoor zorgt dat iedere goederenstroom wordt vervoerd via de voor hem maatschappelijk meest optimale vervoersmodus. Ook verdere vergroening naar emissievrij personen- en goederenvervoer krijgt bijzondere aandacht in dit memorandum.

Voor de internationale knooppunten, ten slotte, zijn een verhoogde bereikbaarheid en verdere ontsluiting van de Vlaamse havens en luchthavens onmisbaar opdat hun economisch en maatschappelijk belang voor Vlaanderen bestendig wordt.

3 beleidsmatige gamechangers

Om het mobiliteitsbeleid van de toekomst vorm te geven en een versnelling teweeg te brengen binnen de verschillende bovenstaande onderdelen van het mobiliteitsbeleid, kunnen drie gamechangers geïdentificeerd worden:

- **een toekomstgerichte governance** die optimaal is afgestemd op de noden van het mobiliteitsbeleid: strategisch en planmatig, onderbouwd én overlegd;
- **een prijsbeleid** dat via correcte prijszetting en financiële prikkels het gebruik van de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus aanmoedigt;
- **een netwerkaanpak** met het oog op robuuste, veilige en goed werkende infrastructuur voor alle fysieke modi, onderling afgestemd en digitaal verbonden.

We hopen met dit memorandum en met onze eerdere adviezen het regeerakkoord en het beleid van de komende vijf jaren te inspireren, net zoals we rekenen op het engagement van de nieuwe regering om blijvend in overleg te treden met de MORA en zijn leden.

Veel leesplezier!

Daan Schalck
uittredend voorzitter



Sas van Rouveroj
voorzitter



Tim Buyse
algemeen secretaris



Inhoud

Voorwoord	3
Krachtlijnen	8
Toekomstgerichte governance	11
Prijsbeleid	19
Netwerkbeleid	25
Systeemswitch fiets	33
Openbaar vervoer op een kantelpunt	38
Multimodaal goederenvervoer	46
Elektrificatie personenvervoer	53
Vergroening goederenvervoer	58
Ontwikkeling internationale knooppunten	63
Over de MORA	71

Memorandum

3 horizontale gamechangers

Toekomstgerichte
Governance



Prijsbeleid



Netwerkbeleid



6 verticale beleidsvelden



Systeemswitch fiets



Elektrificatie personenvervoer



Openbaar vervoer



Vergroening goederenvervoer



Multimodaal
goederenvervoer



Internationale knooppunten

40 beleidsaanbevelingen

200 beleidsacties

Krachtlijnen

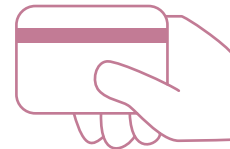
Toekomstgerichte governance

1. vertrek van een duidelijke beleidsvisie die wordt omgezet in concrete acties
2. voer beleid onderbouwd door data en onderzoek
3. baseer beleid op cocreatie en samenwerking



Prijsbeleid

1. herdenk de Vlaamse verkeersfiscaliteit richting meer belasten van gebruik
2. koppel de mix van prijsinstrumenten aan duidelijke doelstellingen
3. neem voorspelbaarheid en sociale rechtvaardigheid als ankerpunten bij het vormgeven van prijsbeleid
4. laat het concept 'budgetneutraliteit' los
5. bereid een grondig maatschappelijk debat voor over vorm en uitwerking, op basis van objectieve informatie met het oog op een breed draagvlak en heldere communicatie



Netwerkbeleid

1. maak werk van een onderbouwde en geïntegreerde aanpak van infrastructuurinvesteringen
2. werk de missing links in de infrastructuurnetwerken weg
3. pak complexe infrastructuurprojecten efficiënter aan
4. optimaliseer het gebruik van de infrastructuur
5. investeer in het onderhoud van bestaande infrastructuur
6. werk gevaarlijke punten snel en oordeelkundig weg



Systeemswitch fiets

1. werk een Vlaams Strategisch Fietsplan 2030 uit
2. vermijd verkokering en zet maximaal in op samenwerking met andere beleidsniveaus- en domeinen
3. behoud de substantiële financiële middelen voor fietsinfrastructuur
4. vertrek in de beleidsvorming steeds vanuit de focus op verkeersveiligheid
5. hanteer een routeaanpak in het infrastructuurbeleid
6. ontwikkel een fietsgericht monitoring- en evaluatiemechanisme



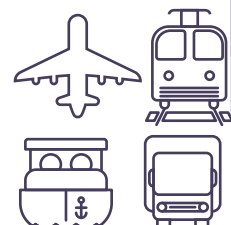
Openbaar vervoer op een kantelpunt

1. keer terug naar de basis van basisbereikbaarheid
2. zet de reiziger eindelijk centraal
3. herwaardeer het openbaar vervoer om zo de modal shift te stimuleren
4. ontwikkel MaaS en deelmobiliteit als toegangspoort naar een écht multimodaal vervoerssysteem



Multimodaal goederenvervoer

1. erken het unieke karakter van het goederenvervoer binnen het mobiliteitsbeleid
2. focus op vlot goederenvervoer voor alle modi
3. neem maatregelen die erop gericht zijn individuele vervoersmodi efficiënter te organiseren
4. voer een prijsbeleid om het modusgebruik te beïnvloeden.



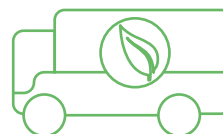
Elektrificatie personenvervoer

1. versnel de elektrificatie van het wagenpark op een sociaal wenselijke manier, met extra aandacht voor kwetsbare groepen
2. investeer in de elektrificatie van nichevloten zoals openbaar vervoer en aanbieders vervoer op maat
3. plant laadinfrastructuur strategisch in



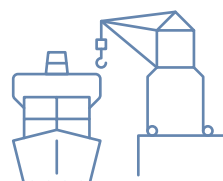
Vergroening goederenvervoer

1. volg een vergroeningsstrategie voor het goederenvervoer
2. versnel de opstart van de vergroening van het wegvervoer
3. plaats de vergroening van de binnenvaartsector op de beleidsagenda
4. benut het reeds geëlektrificeerde spoornetwerk meer en beter



Ontwikkeling internationale knooppunten

1. zorg door een langetermijnbeleid voor zekerheid voor de knooppunten
2. verbeter de bereikbaarheid van de knooppunten voor het goederenvervoer
3. verbeter de bereikbaarheid voor werknemers en passagiers
4. gebruik havens en luchthavens als spil in de vergroeningsstrategie
5. versterk de digitale connectiviteit





Toekomstgerichte governance

De toenemende complexiteit en verbondenheid van de mobiliteitsuitdagingen, de veranderende rol van de overheid, en de nood om flexibeler en meer aangepast om te gaan met investeringen, maatregelen en financiële middelen, vragen om een vernieuwde aanpak in het overheidsbeleid.

Falende governance ondergraaft de effectiviteit van het beleid. Vage beleidsdoelstellingen die breed te interpreteren zijn, helpen de maatschappelijke aanvaarding van het transitieproces niet vooruit.

De actuele mobiliteitsuitdagingen vragen om een governance gericht op transitie. Dit veronderstelt een aanpak waarbij gedragen politieke keuzes op snelle maar transparante wijze in beleidsmaatregelen worden omgezet en vervolgens worden uitgevoerd.

Een efficiënte governance en beleidsvoorbereiding zijn een cruciale voorwaarde om de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken. Voor de MORA moet het beleid van de komende Vlaamse Regering (1) vertrekken van een duidelijke visie die wordt omgezet in concrete acties, (2) onderbouwd zijn, en (3) voortvloeien uit cocreatie en samenwerking.



1 Goed beleid vertaalt een duidelijke visie in concrete acties

Zorg voor een duidelijke strategische visie en vertaal naar een concreet actieplan

Overkoepelend denken en het uitwerken van een integrale visie is een eerste en belangrijke stap in het beleidsproces. De huidige en vorige Vlaamse regeringen zijn niet geslaagd in het opstellen van een mobiliteitsplan met een realistische en duidelijke tijdshorizon dat concreet aangeeft welke keuzes ze maken en welke maatregelen de vooropgestelde doelstellingen kunnen realiseren.

De Mobiliteitsvisie 2040 biedt vandaag geen houvast om het maatschappelijk debat te voeren over de noodzakelijke transitie maatregelen en bevat louter perspectieven zonder concrete, afdwingbare of toerekenbare engagementen. Hierdoor vormt die visie geen richtinggevend kader voor de lokale en regionale mobiliteitsplannen. Het engagement verschuift van het gewestelijke naar het regionale en lokale niveau en de Vlaamse Regering schuift de verantwoordelijkheid voor het behalen van de lange termijn doelstellingen van zich af.

Het huidige Vlaams mobiliteitsbeleid is bovendien een onsystematische verzameling van deelplannen.¹ Een strategisch beleidskader dat de visie, verantwoordelijkheden, instrumenten en randvoorwaarden expliciteert en de koppeling met de beleids- en begrotingsprocessen maakt is nochtans een noodzakelijke voorwaarde voor het realiseren van een duurzame evaluatiecultuur.² Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is er de voorbije 20 jaar nog steeds geen integraal plan met de hierboven geschetste kenmerken gefinaliseerd.

- 1 Geef de Mobiliteitsvisie 2040 een duidelijk politiek statuut waardoor ze richtinggevend en sturend wordt voor de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus en de concrete waarde en bruikbaarheid verhoogt.
- 2 Concretiseer de Mobiliteitsvisie 2040 tot een plan met operationele doelstellingen.
- 3 Leg de strategische en operationele, kwantificeerbare doelstellingen op korte en middel-lange termijn vast in een actieplan met concrete maatregelen. Maak daarbij afspraken en werk samen met ander beleidsdomeinen om samen één coherente beleidsaanpak na te streven (ruimtelijke ordening, klimaat, luchtkwaliteit, vervoersarmoede ...).
- 4 Erken het unieke karakter van het goederenvervoer in de uitwerking van dit actieplan. Momenteel past het mobiliteitsbeleid de principes van personenmobiliteit te vaak

1 Zo is er een Geïntegreerd Investeringsplan (GIP), 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, de Visienota en actieplan 'modal shift' (goederenvervoer), de Havennota, de Hinterlandvisie Havens, de Visie pijpleidingen, de langetermijnvisie op regionale luchthavens, de Masterplannen voor de regionale luchthavens, het Fietsbeleidsplan, de aangekondigde Green Deal binnenvaart, het Clean Power for Transport (CPT) plan, het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan ...

2 SERV (2022) Advies De Vlaamse brede heroverweging als opstap naar een structureel evaluatiebeleid, Brussel.

zonder meer toe op goederenvervoer. Een specifiek goederenvervoerbeleid dat op een aantal aspecten afwijkt van dat voor personenvervoer is noodzakelijk, omdat de stuwende krachten en economische logica die aan de basis van het goederenvervoer liggen anders zijn dan die voor personenmobiliteit.

- 5 Zorg voor een nauwgezette opvolging van vooropgestelde doelstellingen van de Mobiliteitsvisie. Voorzie ook jaarlijkse voortgangsrapportages van de regionale mobiliteitsplannen in plaats van één rapport per legislatuur.



Voer beleid uit en volg nauwgezet op

Visievorming en planning is één ding, beleid uitvoeren een ander. Beleidsuitvoering gaat hand in hand met duidelijke rapportage. Ook die blijft ondermaats. De beleids- en begrotingstoelichting (BBT) bundelt jaarlijks de informatie over het geplande beleid van de minister en de middelen die daarvoor worden aangewend. De BBT moet meer dan vandaag inzicht verschaffen in hoe en in welke mate bepaalde acties en beleidsbeslissingen van de Vlaamse Regering bijdragen tot de realisatie van de gemaakte plannen binnen het beleidsdomein én aan de transversale doelstellingenkaders. Dit instrument moet ook helpen om de ambitie waar te maken om systematisch beleidsevaluaties uit te voeren als een vast onderdeel van de levenscyclus van beleid.³

Proefprojecten, die in specifieke situaties hun nut hebben, dienen niet om zaken te regelen waarvoor er geen draagvlak is, of als ‘gemakkelijke weg’ om zaken te regelen waarvoor er wel een breed draagvlak is maar het te complex lijkt om de regelgeving aan te passen. Regelmatig ontbreekt de (politieke) evaluatie van de kosten en baten van proefprojecten. Al te vaak worden echte beleidskeuzes te lang uitgesteld.

- 6 Zet de BBT, meer dan vandaag, in als de centrale schakel ter analyse, opvolging en evaluatie van de ambities en doelstellingen van het beleid. Geef daarbij systematisch een overzicht van de geplande beleidsevaluaties (onderzoeks- en evaluatieagenda). Geef het mobiliteitsmiddenveld voldoende tijd en ruimte om een grondig advies over de BBT op te stellen. Zo ontstaan kansen om innovatieve ideeën of constructieve voorstellen vanuit het mobiliteitsmiddenveld mee te nemen bij de politieke bespreking van de verdere beleidsintenties in het Vlaams Parlement.
- 7 Zet proefprojecten en studies enkel in waar ze nuttig en relevant zijn. Betrek de relevante stakeholders nauw bij proefprojecten en studies, monitor en evalueer tijdig en stel de politieke eindbeslissing niet voortdurend uit.

3 MORA (2022) Advies Beleids- en begrotingstoelichting BO23, Brussel.

2 Goed beleid is onderbouwd

Om het Vlaams mobiliteitsbeleid op lange termijn te onderbouwen, op te volgen en te evalueren, is wetenschappelijke beleidsonderbouwing een essentieel hulpmiddel. We formuleren hierna de wijze waarop de planning van dit onderzoek best kan gebeuren, met ruimte voor inbreng vanuit het maatschappelijk middenveld.

Alles begint bij data

De MORA is tevreden dat er op het vlak van het verzamelen van mobiliteitsdata inmiddels belangrijke stappen gezet zijn om te komen tot gestructureerde mobiliteitsmonitoring. De ontwikkeling van de mobiliteitsmonitor (MoMo) kan een belangrijke hefboom worden om de achterstand voor het beleidsdomein om te buigen. De MORA hoopt dat deze databank verder wordt uitgebouwd en zo kan bijdragen aan de onderbouwing en evaluatie van het mobiliteitsbeleid.

Het is duidelijk dat dit initiatief meer mensen en middelen nodig heeft dan vandaag. Vanuit governance-perspectief moet de nodige ruimte gecreëerd worden om MoMo binnen de twee jaar tot de nodige maturiteit te laten komen.

-  8 Bouw MoMo uit als overkoepelende en publiek raadpleegbare databank voor het beleidsdomein en als bron van data voor onderzoek en studies. Stem daarbij zoveel als mogelijk af met de Vlaamse Openbare Statistieken en zet in op een brede bekendheid van het project. Neem binnen MoMo niet alleen data van publieke spelers op verschillende beleidsniveaus mee, maar integreer ook data van private en non-profit spelers zoals MaaS-operatoren, ontwikkelaars van routeplanners, verzekeringsmaatschappijen, citizen science-initiatieven ...
-  9 Maak actief werk van de opbouw van ontbrekende datareeksen zodat het mogelijk is om de evolutie van het hele mobiliteitsveld op te volgen (bv. data over tonkilometers weg, modal split goederenvervoer, pijpleidingen, doorstroming van het openbaar vervoer, aantal afgeschafte busritten ...). De redenen waarom deze ontbreken zijn divers en vragen een aangepaste aanpak.

Beleidsondersteunend wetenschappelijk onderzoek

Na de stopzetting van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek ging het beleidsrelevant mobiliteitsonderzoek gestroomlijnd worden met een onderzoeksagenda. De voorbije jaren bleek beleidsrelevant onderzoek binnen het beleidsdomein echter grotendeels te ontbreken. Een programmatorische aanpak van het gevoerde onderzoek is nochtans onmisbaar voor een gedegen maatschappelijk en parlementair debat.

Al in 2018 riep de MORA, in navolging van het SERV-advies over beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek⁴, de Vlaamse Regering op om werk te maken van een onderzoeksagenda. Ook de Inspectie van Financiën en het Rekenhof dringen regelmatig aan op een meer systematische aanpak van het gevoerde onderzoek.

4 SERV (2015) Advies Toekomstige organisatie van het beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek, Brussel.

De generieke karakteristieken van zo'n onderzoeksagenda heeft de MORA eerder kenbaar gemaakt.⁵ Het opstellen van een robuuste onderzoeksagenda zorgt niet enkel voor de opvolging van het lopende beleidsrelevant onderzoek, maar ook voor de permanente uitbouw van een echte kennisdatabank.

- 10 Stel binnen het beleidsdomein een onderzoeksprogramma en evaluatieagenda op voor de volledige legislatuur. Zorg dat stakeholders worden betrokken, zowel bij de opmaak van het onderzoeksprogramma als bij de opvolging en begeleiding van de studies.
- 11 Actualiseer de onderzoeksagenda jaarlijks en creëer verwante jaarprogramma's.
- 12 Voorzie ruimte voor zowel de toewijzing van projectmatige overheidsopdrachten als de invoering van meerjarige thematische onderzoekskaders. Neem ook het beleid inzake datacollectie en de opbouw van MoMo op in de agenda.
- 13 Betrek voldoende stakeholders bij het uitschrijven van de onderzoeksopdrachten, voorafgaand aan een eventuele aanbesteding.

3 Goed beleid vertrekt vanuit samenwerking

De weg naar een meer duurzame mobiliteit is geplaveid met een veelheid aan complexe uitdagingen. De oplossingen voor die uitdagingen moeten passen binnen Europese, federale, regionale en lokale bevoegdheden, en kunnen collectief of individueel worden aangeboden door kleine of grote publieke of private operatoren. Deze matrix van doelstellingen en uitdagingen vraagt om een modern en dynamisch beleidsproces met een nadruk op de samenwerkingsvormen tussen overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen die evenwaardig betrokken worden.

De MORA wenst dat er tussen het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld en de verschillende beleidsniveaus gewerkt wordt aan een zo breed mogelijk draagvlak voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. Hiervoor zijn samenwerking en cocreatie cruciaal.

Samenwerking met Europa, de federale overheid en de gewesten

Met de Europese Green Deal, de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, de Klimaatwet en Fit for 55 beïnvloedt Europa in grote mate de toekomst van mobiliteit, logistiek en transport. In de mobiliteitssector moet iedereen zijn verantwoordelijkheid opnemen om tot de vooropgestelde emissiereductie te komen. Het Europese kader biedt houvast en inspiratie om dit voor het beleidsdomein MOW te realiseren.

5 De onderzoeksinspanningen in eigen beheer en door externen worden beter ingezet ter onderbouwing, bijsturing en evaluatie van het beleid; de aanwezige expertise binnen de Vlaamse overheid inzake statistiek en onderzoek wordt gebundeld; de monitoring en evaluatie gebeurt in een netwerk; er wordt ingezet op multidisciplinariteit om de dwarsverbanden in het beleid mee wetenschappelijk te ondersteunen; de onderzoeksresultaten worden telkens getoetst op hun meerwaarde voor de onderbouwing van het beleid.

Binnen ons land is de bevoegdheidsverdeling per definitie imperfect. Naast gewestelijke bevoegdheden blijft het federale niveau een belangrijke rol spelen. Daarom is het, zeker voor het beleidsdomein MOW, cruciaal om te komen tot een goede samenwerking tussen het Vlaamse en federale niveau. Dat geldt in het bijzonder voor spoorvervoer.

De MORA roept in navolging van de SERV⁶ op om een betere samenwerking op de agenda te zetten van het Overlegcomité en de Interministeriële Conferentie Institutionele Hervormingen.

- 14 Werk op het Europese beleidsniveau actief mee aan de totstandkoming van regelgevende voorstellen en wetgeving voor de transportsector. De gewesten en de federale overheid moeten op Europees niveau met één stem spreken. Betrek de MORA en het maatschappelijk middenveld bij de voorbereiding van Europese standpunten. Werk aan een draagvlak voor Europees beleid in Vlaanderen.
- 15 Zet in op een cultuur van samenwerking in het overlegcomité en het interministerieel comité, en koppel hierover terug met het mobiliteitsmiddenveld.
- 16 Zorg ervoor dat de werking van Infrabel en de NMBS geconformeerd wordt aan het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Samenwerking met het lokale beleidsniveau: de vervoerregio's, steden en gemeenten

De oprichting van de vervoerregio's was een goede eerste stap om lokale besturen een belangrijke stem te geven bij het uitstippelen van het Vlaams mobiliteitsbeleid. We kijken uit naar een evaluatie van de werking en de wijze waarop ze verder worden betrokken in de Vlaamse regiovorming. De betrokkenheid van het beleidsmiddenveld, de gebruiker of de burger blijkt bijvoorbeeld zeer afhankelijk en wisselend te zijn van regio tot regio. Stakeholderbetrokkenheid lijkt in de vervoerregio's momenteel geen prioriteit te zijn.

Bij de uitrol van basisbereikbaarheid worden bovendien nog meer verwachtingen en taken aan de vervoerregio's opgelegd terwijl ze daar de structuur noch de ondersteuning voor hebben.

- 17 Evalueer de structuur van de vervoerregio's en breng deze in lijn met de hun toebedeelde opdrachten en de Vlaamse regiovorming.
- 18 Zorg voor de nodige ondersteuning van de vervoerregio's op het domein van verkeersveiligheids- en fietsbeleid en de implementatie van kwalitatief vervoer op maat. Zet ook meer in op kennisdeling, financiële incentives en sturing om invulling te geven aan de Vlaamse beleidskaders inzake verkeersveiligheid.

6 SERV (2023) Oproep voor een betere samenwerking tussen het Vlaamse en het federale niveau en de andere Gemeenschappen en Gewesten, Brussel.

- 19 Garandeer binnen elke vervoerregio een transparant stakeholdermanagement, zodat alle relevante partijen betrokken worden bij het regionaal of gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De MORA kan een rol spelen bij de validatie hiervan.
- 20 Herbekijk de verdeling van het goederenvervoerbeleid over de verschillende beleidsniveaus (Vlaanderen, federaal en vervoerregio's). De meeste vervoersstromen zijn vervoerregio-overschrijdend en vragen een overkoepelend beleid op Vlaams niveau of hoger.

Samenwerking met de strategische adviesraad

De raad ervaart dat de Vlaamse Regering kansen laat liggen om de MORA, als strategische adviesraad voor het beleidsdomein, proactief in te zetten bij de beleidsvoorbereiding. Hoe vroeger de raad wordt betrokken in het beleidsproces, hoe meer hij kan meedenken en hoe meer een beleid gedragen kan zijn. Nu wordt de MORA vaak geconsulteerd na een beslissing van de Vlaamse Regering waardoor fundamentele wijzigingen niet meer mogelijk zijn.

De Vlaamse Regering 2019-2024 zette in haar beleidsvoorbereiding meer in op betrokkenheid van ad hoc expert- en stakeholdersgroepen. Toch blijkt die betrokkenheid in praktijk vaak dode letter en zorgt die aanpak niet meteen voor meer gedragen beleidsbeslissingen. Aangezien de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bijkomende belangenorganisaties en experts kan uitnodigen op zijn vergaderingen, kan de raad ook deze taak op zich nemen.

- 21 Betrek de MORA vroeg in het beleidsproces, op een moment dat het beleid zich nog in een ontwikkelingsfase bevindt. Maak daarbij gebruik van conceptnota's en andere instrumenten (visienota's, witboeken, groenboeken).
- 22 Zorg voor een sterke dialoog tussen de MORA en de Vlaamse overheid. De MORA heeft in het verleden al meermaals ervaren dat (in)formeel overleg en kennisuitwisseling tussen het mobiliteitsmiddenveld en vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid langs beide zijden als positief en leerrijk worden ervaren.
- 23 Besteed aandacht aan een goede regelgevingsagenda. Zo kan de MORA zich optimaal voorbereiden op toekomstige adviesvragen over beleidsvoornemens.
- 24 Aanvaard de uitgestoken hand van het mobiliteitsmiddenveld om op constructieve wijze beleidsvoorstellen en acties vorm te geven die kunnen bijdragen tot het realiseren van de vastgelegde doelstellingen en ambities. De MORA wenst dat het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld en de Vlaamse Regering samenwerken aan een zo breed mogelijk draagvlak voor het toekomstig mobiliteitsbeleid.
- 25 Gebruik de MORA als overlegplatform voor specifieke thema's. Vraag de raad gericht om advies over die elementen waarover de Vlaamse Regering de input van het mobiliteitsmiddenveld wil. Richt hiervoor geen bijkomende (ad hoc) advies-, overleg- of participatie-initiatieven op.

Samenwerking met de burger en gebruiker

Vlaanderen maakte vooruitgang op vlak van stakeholderparticipatie bij de beleidsvoorbereiding. Adviesraden hebben hun vaste plaats in het proces gekregen en zowel regionaal als subregionaal werden verschillende stakeholderprocessen opgestart. Participatie kan de betrokkenheid van burgers vergroten maar mag niet verengd worden tot louter informeren en consulteren. Om het draagvlak te vergroten, vraagt de MORA om meer in te zetten op een bottom-up benadering en lokale besturen en burgers mee in te schakelen in de realisatie van het Vlaams beleid.

De Vlaamse overheid is eveneens dienstverlener waardoor de burgers ook haar klanten zijn. De MORA pleit steevast om de gebruiker centraal te stellen in het Vlaamse Mobiliteitsbeleid. Toch laat Vlaanderen hier nog steken vallen. Denk maar aan de wijze waarop personen met een beperking geconfronteerd worden met de (on-)toegankelijkheid van het openbaar vervoer, hoe er wordt omgegaan met klachten over defecte wegen of verkeersonveilige situaties ...

- 26 Integreer initiatieven rond burgerparticipatie in de beleidsvoorbereiding. Benut de MORA als strategische adviesraad om, waar nuttig en relevant, een rol te spelen in de organisatie van nieuwe participatievormen en -initiatieven.
- 27 Neem de klachten en suggesties van gebruikers over het Vlaamse mobiliteitssysteem ernstig en behandel ze op een efficiënte en constructieve manier. Een jaarlijkse analyse moet aangeven welke beleidsvoorstellen er van harte moeten genomen worden.
- 28 Gebruik bestaande of aangekondigde stakeholderfora als communicatietool tussen beleid en stakeholders (Vlaams Forum Verkeersveiligheid, Alliantie Veilig Onderweg ...).

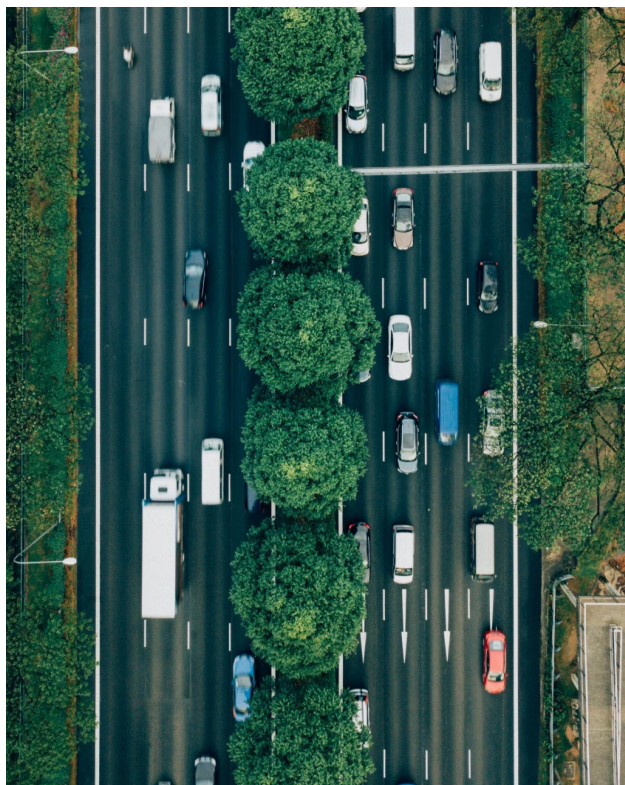




Prijsbeleid

De MORA vraagt al jaren dat de Vlaamse Regering werk maakt van een eerlijke doorrekening van de werkelijke gebruikskost van alle vervoersmodi.⁷ De nood aan een nieuwe verkeersfiscaliteit blijft immers hoog gezien de moeizame weg richting de huidige mobiliteits- en klimaatdoelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040 en het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP). Ook op het Europese beleidsniveau wordt verder gewerkt aan de krijtlijnen voor prijsmechanismen die principes zoals ‘de gebruiker betaalt’ in de praktijk brengen.

Prijsbeleid is een belangrijke gamechanger in het streven naar een toekomstbestendige mobiliteit, maar bestaat niet in een vacuüm. Keuzes rond prijsbeleid dwingen beleidsmakers om een simultaan proces te voeren waarbij ze randvoorwaarden zoals de beschikbaarheid van alternatieve modi, en bekommernissen van burgers en ondernemingen, bijvoorbeeld rond voorspelbaarheid en sociale rechtvaardigheid, uitklaren. Verschillende essentiële randvoorwaarden zijn nog steeds niet vervuld, en de legitieme bekommernissen – onder meer over onvrijwillige autoafhankelijkheid – leiden tot maatschappelijke ongerustheid. Een principiële beslissing over een meer doelgericht prijsmechanisme, geruggesteund door een objectief en onderbouwd maatschappelijk debat, is hoognodig.



De MORA vraagt de volgende Vlaamse Regering om (1) de Vlaamse verkeersfiscaliteit te herdenken richting meer belasten van gebruik, (2) daarbij duidelijke doelstellingen voorop te stellen en de mix van prijsinstrumenten daarop af te stemmen, (3) voorspelbaarheid en sociale rechtvaardigheid als ankerpunten te nemen in de beleidsontwikkeling, (4) afstand te nemen van het concept ‘budgetneutraliteit’, en (5) over vorm en uitwerking een grondig maatschappelijk debat voor te bereiden op basis van objectieve informatie met het oog op een breed draagvlak en heldere communicatie.

⁷ MORA (2019) Mobiliteitsrapport, Brussel.

1 Herdenk de Vlaamse verkeersfiscaliteit naar meer belasten van gebruik

De geïnternaliseerde kostprijs van personen- en goederenmobiliteit is momenteel in beperkte mate gekoppeld aan de werkelijke (externe) kosten van de mobiliteit. Deze spreidstand is onhoudbaar. Zo zijn enkel voertuigen voor goederenvervoer over de weg met een maximum toegelaten massa van meer dan 3,5 ton vandaag onderhevig aan een kilometerheffing.

Tegelijkertijd staan heel wat beleidsdoelstellingen nog even veraf als aan het begin van de legislatuur 2019-2024. Bij ongewijzigd beleid zullen er ongetwijfeld (bijkomende) nefaste gevolgen zijn in 2030: de klimaat-, milieu- en mobiliteitsproblematiek verdwijnt niet zonder gerichte en doeltreffende maatregelen. Een ambitieus klimaat- en mobiliteitsbeleid is evenmin mogelijk wanneer de inkomsten van de overheid onzeker zijn. De accijnzen op fossiele brandstoffen en inkomsten uit verkeersbelastingen zullen immers verder dalen door de elektrificatie. De MORA wil vermijden dat afnemende overheidsinkomsten door accijnzen en belastingen leiden tot een ongefundeerde en inefficiënte beleidsaanpak.

Voor de MORA is het duidelijk dat het status quo niet langer houdbaar is. Het mobiliteits-, klimaat- en prijsbeleid heeft de voorbije jaren te veel gerekend op maatregelen die ineffectief bleken. De Vlaamse Regering moet dringend werk maken van een **hertekening van de Vlaamse verkeersfiscaliteit richting meer belasten van gebruik**. Door gebruikers in toenemende mate de werkelijke kosten van verplaatsingen (personen én goederen) te laten dragen, wordt het mogelijk te sturen naar verschillende al dan niet gecombineerde mobiliteits- en klimaatdoelstellingen.

2 Koppel prijsinstrumenten aan concrete doelstellingen

Een gewijzigd prijsbeleid moet gekoppeld zijn aan duidelijke doelstellingen. De prijsinstrumenten en de manier waarop die worden vormgegeven, hangen onlosmakelijk samen met de beoogde doelstellingen: het mechanisme moet steeds ten dienste staan van de doelstellingen die worden vooropgesteld. De bijdrage van het instrument aan het doel moet de basis vormen van de communicatie en de draagvlakcreatie.

De MORA ziet zes doelstellingen die nood hebben aan de ondersteuning door prijsinstrumenten:

- **Gebruik van infrastructuur aanrekenen.** Via een rechtvaardig instrument waarbij betaald wordt volgens gebruik en niet meer zoals nu een forfaitair bedrag dat gekoppeld is aan het bezit van een bepaald type wagen. Ook buitenlandse chauffeurs moeten bijdragen volgens gebruik;
- **Beperken van emissies.** Prijsbeleid kan een hulpmiddel zijn om de vergroening van het wagenpark te versnellen en zo de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen;

- **Realiseren van de modal shift.** Prijsbeleid doet gebruikers nadenken over hun mobiliteit door hen te confronteren met de werkelijke prijs van de verplaatsingskeuze;
- **Een toekomstgerichte ruimtelijke ordening realiseren.** Prijsinstrumenten kunnen ook indirect bijdragen aan een mental shift met betrekking tot de vestigingskeuze van personen en bedrijven door een realistische weergave en doorrekening van de verplaatsings- en vestigingskosten;
- **Verminderen van verkeerscongestie.** Differentiatie van het prijsbeleid naar tijd, plaats en modus kan de druk op de infrastructuurcapaciteit verlagen of beter spreiden naar andere modi die op dat moment kostenefficiënter zijn;
- **Doorrekenen van overige externe kosten.** Verschillende kosten worden momenteel gedragen door de maatschappij en niet door degene die de kosten veroorzaakt. De MORA staat open voor het aanrekenen van deze kosten aan de veroorzaker. Specifiek voor het goederenvervoer bepaalt de eurovignetrichtlijn als infrastructuurheffing welke externe kosten (geluid, lucht en CO₂) in een prijsmechanisme kunnen worden meegenomen.

De MORA ondersteunt het gebruik van prijsinstrumenten voor het realiseren van al deze doelstellingen. **Het kiezen van de prioritaire doelstelling(en) beschouwt de MORA als een urgente politieke keuze die de volgende Vlaamse Regering moet maken in haar regeerakkoord.**

Wanneer de Vlaamse Regering deze keuze maakt, moet ze onmiddellijk een meer integraal en geïnspireerd beleid voeren met aanzienlijke investeringen, alsook de randvoorwaarden realiseren die bijdragen aan het maatschappelijke draagvlak voor een vernieuwde verkeersfiscaliteit.

De realisatie van randvoorwaarden en het flankerend beleid voor het (de) prijsinstrument(en) moet dus simultaan met het uitdenken van het systeem gebeuren. Verschillende van die randvoorwaarden (onder andere een voldoende aanbod en kwaliteit van openbaar vervoer, voorafgaande en continue betrokkenheid van het middenveld en de sociale partners over de uitwerking en vorm, besteding van middelen ter realisatie van mobiliteits- en klimaatdoelstellingen ...) maken deel uit van dit memorandum. Het is echter belangrijk dat het in beschouwing nemen en verzekeren van de randvoorwaarden de doelmatigheid van het systeem niet ondergraaft.

Ook andere gewesten en buurlanden werken aan een nieuw prijsbeleid voor mobiliteit. De MORA vraagt om in overleg te gaan met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om samen één prijssysteem uit te werken. Idealiter wordt ook het Waalse Gewest in dit systeem betrokken. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is tijdens deze legislatuur een systeem ontwikkeld voor een gebiedsdekkende kilometerheffing, als één van de pijlers van het SmartMove plan⁸. De tariefzetting zal gebaseerd zijn op afgelegde afstand, het tijdstip van de dag (spits- of daluren) en het vermogen van het voertuig. De invoering is niet meer voorzien in de legislatuur 2019-2024. Ook in Nederland werkt men aan een gebruiksheffing waarbij betalen voor gebruik in plaats van bezit het uitgangspunt is. Dit systeem moet ten laatste in 2030 ingevoerd zijn. De Vlaamse Regering kan deze systemen, en het voorbereidend onderzoek, gebruiken als inspiratie voor haar eigen prijsbeleid.

8 SmartMove (2022) De slimme kilometerheffing.

3 Neem voorspelbaarheid en sociale rechtvaardigheid als ankerpunten

Een aantal ankerpunten moeten houvast bieden bij het vormgeven van een vernieuwd prijsbeleid. Dat zijn voor de MORA enerzijds zekerheid en voorspelbaarheid voor burgers en ondernemers en anderzijds oog voor sociale rechtvaardigheid.

Sociale rechtvaardigheid

Een eerste ankerpunt is sociale rechtvaardigheid. Iedereen moet recht hebben op mobiliteit en voldoende bereikbaarheid. Sociale correcties moeten mogelijk zijn voor de gebruikers van het prijssysteem. De MORA meent dat (sociale) correcties niet enkel moeten plaatsvinden binnen het prijsbeleid of het mobiliteitsbeleid. Dit veronderstelt wel een integraal Vlaams sociaaleconomisch beleid waar connecties worden gemaakt tussen mobiliteit, woonbeleid, (vervoers)armoede enz. Dit is volgens de MORA de enige manier om mobiliteits- en klimaatdoelstellingen na te streven door een prijsbeleid, zonder draagvlak bij burgers te verliezen.

Om een integraal beleid te voeren moet de impact van het uitgewerkte prijsinstrument op de verschillende doelgroepen objectief in kaart gebracht worden en moet vervolgens in overleg met het maatschappelijk middenveld onderzocht worden op welke wijze en via welke instrumenten sociale correcties best worden doorgevoerd.

Voorspelbaarheid

Voorspelbaarheid voor de gebruikers is belangrijk voor het draagvlak. Dit vraagt een langetermijnplanning over de aanpak, invoering, verwachte wijzigingen, gewenste/voorzien inkomsten ... Gebruikers moeten dus duidelijkheid krijgen op welke manier de Vlaamse Regering hun gedrag wenst te sturen en welke tarieven, tariefwijzigingen en voorwaarden daar tegenover staan.

Zowel burgers als (transport)ondernemers willen investeringszekerheid voor de voertuigen die ze aankopen. Dit vereist een evenwicht tussen de levensduur van verschillende categorieën voertuigen, de verwachte total cost of ownership (inclusief fiscaliteit), en de middellange- en langetermijndoelstellingen rond mobiliteit en klimaat. Voorlopers mogen niet afgestraft worden bij wijzigend beleid. Een zeker en voorspelbaar pad voor wijzigingen in regelgeving is cruciaal.

Ook voor de overheid is voorspelbaarheid nodig. Als het prijsbeleid werkt – en het gedrag evolueert in de gewenste richting – zullen de inkomsten op termijn verminderen. De overheid moet zijn tariefbeleid toekomstgericht uitwerken zodat de inkomstenstroom voorspelbaar blijft. Momenteel vormen verkeersgerelateerde belastingen en taksen een belangrijke inkomstenbron voor de overheid. Een toekomstgericht beleid, dat tijdig wordt geëvalueerd en bijgestuurd, moet vermijden dat er ad hoc bijstellingen aan het systeem nodig zijn, met negatieve gevolgen voor de gebruikers, voor de sociale rechtvaardigheid en voor de besteding van de inkomsten.

4 Laat budgetneutraliteit los

Budgetneutraliteit is een geladen begrip dat door iedereen verschillend wordt geïnterpreteerd en ingevuld. De vraag stelt zich of een maatregel budgetneutraal moet zijn voor de overheid, voor gebruikers, of voor beide. Een te enge kijk op het begrip creëert verwachtingen die onmogelijk in te lossen zijn.

Voor de gebruiker

In het verleden werd het debat over prijsmechanismen voor mobiliteit vervuld door het concept 'budgetneutraliteit'. Het idee tijdens de legislatuur 2014-2019 om een eventuele heffing voor lichte voertuigen budgetneutraal te houden voor burgers was een politiek idee dat niet gegrond was in de realiteit. Een verkeersfiscaliteit met een sturend karakter zal immers per definitie een ongelijke impact hebben op verschillende gebruikers.

Zo is het bij personenwagens ex ante onmogelijk te garanderen dat elke individuele burger door een gebruiks- en afstandsgebonden fiscaliteit eenzelfde financiële bijdrage zal leveren als vandaag (BIV, verkeersbelasting, accijnzen). Afhankelijk van het voertuiggebruik zullen sommige mensen en bedrijven meer en anderen minder betalen bij een prijsbeleid dat meer gericht is op gebruik.

Voor de overheid

Ook voor de overheid mag budgetneutraliteit geen doelstelling zijn, aangezien dit geen tariefsetting mogelijk maakt om het mobiliteitsgedrag voldoende te sturen. Hoewel een hervorming van de verkeersfiscaliteit theoretisch zelfs tot bijkomende inkomsten zou kunnen leiden, mag ook dit niet het primaire doel zijn.

5 Voer het maatschappelijk debat over vorm en uitwerking

Een aangepast prijsbeleid zal meer gedragen zijn als het maatschappelijk middenveld wordt betrokken bij de uitwerking en vormgeving ervan. Die debatten vergen tijd en worden best gevoerd op basis van objectieve informatie en cijfers. De raad gaf in het verleden al meermaals aan welke informatienoden hij daarbij nodig acht⁹. De MORA wenst nu enkele aandachtspunten uit te lichten.

Een grondige mobiliteits- en milieuanalyse is een belangrijk vertrekpunt. De effecten van een aangepast prijsbeleid kunnen immers verreichend zijn. Voorbeelden van te onderzoeken effecten zijn:

- de impact op de mobiliteitsontwikkeling;
- de impact op de ontwikkeling van het openbaarvervoerssysteem en de vereiste capaciteit van de verkeersnetwerken;

⁹ MORA (2019) Mobiliteitsrapport, Brussel.

- de concurrentiepositie van duurzame en minder duurzame modi;
- de effecten op milieu en CO2 en het al dan niet halen van de milieudoelstellingen;
- de economische impact van een alternatieve vorm van beprijzing (bijvoorbeeld door reductie van congestie, hogere voertuigkost voor bedrijven ...).

Een uitgebreide studie van en voorafgaandelijk onderzoek over de **sociaaleconomische effecten** van een aangepast prijsbeleid dringt zich eveneens op. Mogelijke onderdelen hiervan zijn:

- de sociale impact van een alternatieve vorm van beprijzing;
- de economische impact op locaties (bijvoorbeeld bedrijvenzones) die bewust ver van woonkernen zijn ingeplant en waar weinig vervoersalternatieven aanwezig zijn;
- de maatregelen die nodig zijn in andere beleidsdomeinen om de invoering van een prijsinstrument te kunnen faciliteren (arbeidsmarktbeleid, woonbeleid ...);
- de samenhang met andere (ook federale) fiscale maatregelen;
- verschillende manieren waarop eventuele bijkomende kosten verdeeld kunnen worden tussen werkgevers en werknemers in het kader van de tussenkomst in het woon-werkverkeer of in het kader van een mobiliteitsbudget;
- de mate waarin complementaire instrumenten zoals bedrijfsvervoersplannen de autoafhankelijkheid van werknemers kunnen verminderen en werkgevers gestimuleerd worden te reflecteren over de mobiliteit van hun personeel en in samenspraak verbeteringen door te voeren;
- de wijze waarop de besteding van meerinkomsten bepaalde sociaaleconomische effecten kan remediëren.

Bij het vormgeven van een (vernieuwd) prijsbeleid voor personen- en goederenvervoer moet ook nagedacht worden over de **besteding van inkomsten**. Dit stelt de overheid in staat om een pad met verwachte inkomsten te identificeren en gerichte mobiliteits- en klimaatdoelstellingen te realiseren. Het kan draagvlakversterkend werken omdat burgers en ondernemingen zo weten waar eventuele (meer)inkomsten naartoe gaan en hoe dit kan bijdragen aan hun mobiliteitswensen en de economische leefbaarheid.

Uitzonderingen brengen risico's met zich mee: hoe eenvormiger het systeem, hoe duidelijker en stabiel. Sterke differentiatie en uitzonderingen kunnen enkel geïntroduceerd worden op basis van objectieve gegevens. Differentiatie naar tijd en plaats zijn logisch wanneer zij helpen om bepaalde doelstellingen te bereiken, zoals modal shift en congestievermindering, of om sociaal rechtvaardig te zijn. Tegelijk mag tariefdifferentiatie niet leiden tot sluipverkeer of een toename van de verkeersonveiligheid.

Tot slot is een vervoersfiscaliteitssysteem best **zo eenvoudig mogelijk** en ook de complexiteit op vlak van registratie, volgen en identificeren van voertuigen, wordt best zoveel mogelijk beperkt. Een 'data heavy' systeem is moeilijker in onderhoud, kost meer en is gevoeliger voor misbruik.



Netwerkbeleid

Infrastructuur vormt de ruggengraat van een efficiënt mobiliteitssysteem. Hoewel het geen doel op zich is, draagt een kwalitatief multimodaal infrastructuurnetwerk bij aan de maatschappelijke en economische welvaart.

Globaal gesproken nemen de beleidsmiddelen voor investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur al sinds enige tijd toe. Het infrastructuurbeleid evolueert stilaan van een sterk versnipperde instrumentele aanpak naar een meer geïntegreerde benadering.

Desondanks stellen zich nog verschillende acute problemen:

- de congestie op het wegennet neemt niet af;
- een groot aantal missing links in het infrastructuurnetwerk van zowel wegen, waterwegen, spoorwegen als fiets zijn nog niet gerealiseerd;
- de realisatie van infrastructuurprojecten loopt vaak grote vertragingen op;
- de kwaliteit en het onderhoud van het infrastructuurnetwerk zijn onevenwichtig;
- de capaciteit van de infrastructuur wordt onevenwichtig gebruikt in de tijd;
- de afstemming van en de verknoping tussen de verschillende netwerken, en de doorstroming voor het openbaar vervoer blijven pijnpunten;
- de veiligheid van fiets- en weginfrastructuur blijft een belangrijke bekommernis.

Om bovenstaande problemen aan te pakken, is een efficiënt, doelgericht, selectief, onderbouwd en modusoverschrijdend netwerkbeleid nodig. Uitbreiding van de infrastructuurnetwerken botst steeds meer tegen maatschappelijke en ecologische grenzen aan. Draagvlak is in deze een cruciale factor en vereist een zichtbaar, meetbaar en evalueerbaar infrastructuurbeleid. Daarnaast vereist een uitbreiding van het netwerk de inzet van extra personeel en onderhoudsbudget.

Zowel bij de aanleg van nieuwe infrastructuur als bij het onderhoud van de bestaande infrastructuur moet verkeersveiligheid niet enkel een absolute randvoorwaarde maar ook een prioriteit zijn bij de selectie van projecten en de toekenning van middelen.

De MORA meent dat de volgende Vlaamse Regering (1) werk moet maken van een onderbouwde en geïntegreerde aanpak van infrastructuurinvesteringen, (2) de missing links in de infrastructuurnetwerken moet wegwerken, (3) de aanpak van grote infrastructuurprojecten efficiënter moet maken, (4) het gebruik van de infrastructuur moet optimaliseren, (5) moet investeren in het onderhoud van bestaande infrastructuur, en (6) gevaarlijke punten snel en oordeelkundig weg moet werken.

1

Hanteer een integrale netwerkaanpak bij infrastructuurinvesteringen

De beschikbare ruimte in Vlaanderen laat een ondoordachte uitbreiding van mobiliteitsinfrastructuur niet toe. Tegelijk zijn de reguliere budgettaire middelen voor infrastructuur, ondanks het groeipad van de voorbije jaren, te beperkt om alle gewenste infrastructuurprojecten binnen een redelijke termijn te realiseren.

De beschikbare middelen moeten zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Dit vereist duidelijke, maatschappelijk onderbouwde en gedragen keuzes over de verschillende vervoersmodi heen (modusneutraal). Maximale verknoping en afstemming tussen de verschillende infrastructuurnetwerken moeten hierbij de leidraad zijn.

Waar in het verleden het infrastructuurbeleid sterk gefragmenteerd en verkokerd was – en de verschillende infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk projecten van het eigen investeringsprogramma trachtten te realiseren – evolueert het beleid stilaan naar een meer geïntegreerde aanpak. Met de ontwikkeling van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) beschikt Vlaanderen sinds enkele jaren over een instrument om infrastructuurinvesteringen beter te plannen en op elkaar af te stemmen. Maar de ambities om van het GIP een echte geïntegreerde plannings- en evaluatietool te maken werden nog niet waargemaakt. Momenteel blijft de GIP-aanpak heel ambtelijk en ligt de focus nog te veel op de ontwikkeling van het instrument zelf en minder op de kwalitatieve verbetering van het beleidsproces.

- 1 Ondersteun het besluitvormingsproces voor de keuze van infrastructuurprojecten door een oordeelkundige afweging van maatschappelijke kosten en baten. Hou daarbij ook rekening met voortschrijdende inzichten zonder de rechtszekerheid in gevaar te brengen. Hou bij de realisatie van nieuwe projecten tevens rekening met verdelingseffecten en inclusie (meer dan op dit moment gebeurt in de maatschappelijke kosten-batenanalyses).
- 2 Ontwikkel het GIP verder tot een accuraat plannings- en evaluatie-instrument dat het mogelijk maakt infrastructuurinvesteringen gericht en efficiënter te plannen en beter af te stemmen op beleidsdoelstellingen en -prioriteiten.
- 3 Gebruik het GIP om de investeringsprioriteiten van het beleidsdomein te bepalen vanuit een netwerkoverstijgende en geobjectiveerde aanpak. Stem daarbij de investeringsprogramma's van de verschillende infrastructuurbeheerders maximaal op elkaar af en zorg waar mogelijk voor synergiën tussen de netwerken. Dit moet bijdragen aan een kostenefficiëntere inzet van de middelen en een vlottere uitvoering van projecten.
- 4 Maak van het GIP een stabiele meerjarenplanning die de investeringen zichtbaar maakt voor de komende 3 jaar, en voor minstens 5 jaar voor grote/complexere infrastructuurprojecten. Neem binnen het GIP een specifieke investeringsagenda voor de complexe projecten op, opdat de uitvoering van deze projecten beter gegarandeerd kan worden.

Zorg er ook voor dat in het GIP duidelijke en voldoende informatie wordt opgenomen over de geplande fietsinvesteringen.

- 5 Neem in het GIP naast de vastleggingskredieten ook de betaal- of vereffeningskredieten op, zodat de realisaties op het terrein beter worden weergegeven.
- 6 Maak van het GIP een publiek raadpleegbaar instrument (bijvoorbeeld via een dashboard) dat het mogelijk maakt om het maatschappelijk debat over het infrastructuurinvesteringsbeleid te voeren, ook in het Vlaams Parlement.



2

Werk de missing links in de infrastructuurnetwerken weg

De afgelopen jaren zijn er op Vlaams niveau diverse visiekaders ontwikkeld die ook de prioriteiten voor infrastructuurinvesteringen vastlegden. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997 en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001 bepaalden reeds noodzakelijke infrastructuurle missing links voor de verschillende modi. Meer dan 20 jaar na datum zijn een aantal van deze projecten effectief gerealiseerd, maar een groot aantal infrastructuurdossiers moet nog worden afgewerkt.

Minder dan de helft van de missing links in het wegennet is volledig klaar. Een aantal projecten zijn in uitvoering; andere zijn in voorbereiding of bevinden zich nog in de planningsfase. Wat de fietsinfrastructuur betreft is het aantal kilometer fietspaden weliswaar toegenomen maar verloopt de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk erg traag en is de fietsbereikbaarheid van de economische poorten nog onvoldoende. Ook voor het binnenvaartnet, het spoor en het openbaar vervoernetwerk zijn er nog belangrijke infrastructuurle bottlenecks. Ten slotte is er op het vlak van de connectiviteit van de economische poorten nog veel ruimte voor verbetering. Vlaanderen moet zijn (mede)verantwoordelijkheid om oordeelkundig te investeren in infrastructuur dan ook ten volle opnemen.

7

Hou de ambitie om alle noodzakelijke infrastructuurprojecten te realiseren vast en zorg ervoor dat de nog noodzakelijke missing link-projecten die de verschillende infrastructuurnetwerken vervolledigen, effectief worden uitgevoerd. De missing links moeten hierbij als een evolutief gegeven worden opgevat, waarbij grondig wordt beoordeeld en onderbouwd welke projecten effectief noodzakelijk zijn. Het logische gevolg is dat ook de lijst van missing links moet worden geactualiseerd.

8

Garandeer via duidelijke investeringsagenda's de financieringsmiddelen en -vormen om deze projecten daadwerkelijk te realiseren en respecteer de vastgelegde timing.

9

Zet onverminderd in op de realisatie van de Vlaamse spoorstrategie en ondersteun projecten die aantoonbaar een grote sprong kunnen betekenen voor de personen- en goederenbereikbaarheid in Vlaanderen (bv. Gewestelijke Expresnetten, spoorinfrastructuur in de economische poorten ...). Hoewel het spoornet geen Vlaamse bevoegdheid is, is het voor de mobiliteit en de logistiek in Vlaanderen belangrijk dat prioritaire spoorprojecten gerealiseerd worden in cocreatie met alle relevante stakeholders.

10

Zorg ervoor dat voor de bestaande en nieuwe weginfrastructuur, waar opportuun, ook ruimte wordt voorzien voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer.

3 Pak complexe infrastructuurprojecten efficiënter aan

De realisatie van grote infrastructuurprojecten verloopt vaak erg moeizaam, waarbij de projecten om diverse redenen grote vertragingen oplopen. Met het decreet betreffende complexe projecten van 2015 beoogde de Vlaamse Regering complexe mobiliteitsinfrastructuurprojecten beter en daardoor ook sneller te realiseren. Maar het decreet is ondertussen acht jaar oud en nog geen enkel van de complexe projecten is reeds vergund.

In 2023¹⁰ gaf de MORA, samen met de SERV en de SALV, aan de algemene principes van het decreet – het trechteren van opties, de geïntegreerde aanpak en de aandacht voor participatie – nog steeds te ondersteunen. Om de aanpak van complexe projecten te verbeteren moet vooral worden ingezet op de versterking van het proces van de complexe projecten en het optimaliseren van de omgevingsfactoren, m.n. continuïteit in de besluitvorming, het voorkomen van juridische procedures en het voorzien van duidelijke voortgangsrapportages.

- 11 Verbeter de kwaliteit van het proces van de complexe projecten, onder meer door beter onderbouwde en gedragen startbeslissingen, snellere afweging van alternatieven en betere motivering van nut en noodzaak. Zet ook in op meer joint fact finding, snellere duidelijkheid over financiering en betaalbaarheid, meer flexibiliteit voor bijsturing van projecten en schrapping van overbodige procedurestappen.
- 12 Pak de omgevingsfactoren voor complexe projecten aan door beroepsprocedures te optimaliseren, de voortgang van de projecten te garanderen (bijvoorbeeld door middel van investeringsagenda's), te zorgen voor maximale integratie over de beleidsniveaus heen en transparante voortgangsrapportages te voorzien.



10 MORA, SERV en SALV (2023) Advies Naar een betere en snellere realisatie van complexe infrastructuurprojecten, Brussel.

De mobiliteitsinfrastructuur uitbreiden is ruimtelijk en maatschappelijk steeds minder evident. Tegelijk zien we dat de congestie op onder meer het wegennet en het spoorwegnet toeneemt, waardoor de druk op de bereikbaarheid van maatschappelijke functies en economische poorten gestaag toeneemt.

Naast een focus op de hardware (aanleg en onderhoud van infrastructuur) moet vooral ook slim omgegaan worden met de bestaande infrastructuur en gezocht worden naar mogelijkheden en oplossingen om de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Mogelijke handvaten hiervoor zijn de spreiding van het vervoer in de tijd, bundeling van goederenstromen, ICT-oplossingen en verkeersfiscaliteit.

- 13 Ondersteun initiatieven om meer goederenvervoer buiten de traditionele spitsuren mogelijk te maken en zo een betere spreiding van het wegverkeer in de tijd te realiseren. Behalve tijdens de spitsuren blijft de wegcapaciteit namelijk een groot deel van de dag onderbenut. Werk ook samen met de federale overheid en andere partijen in de logistieke keten met het oog op de uitwerking van initiatieven om meer gebruik te maken van de daluren. Gelet op de arbeidsorganisatorische aspecten van deze piste moeten de sociale partners worden betrokken.
- 14 Ondersteun initiatieven die erop gericht zijn om goederenstromen beter te bundelen en logistieke knooppunten of overslagfaciliteiten zoals intermodale hubs in het achterland uit te bouwen. Zet daarbij eerst in op de ondersteuning van samenwerking tussen de intermodale hubs in het hinterland.
- 15 Faciliteer ICT-toepassingen op het vlak van onder meer verkeersmanagement en data sharing die een betere afstemming binnen en tussen de verschillende infrastructuurnetwerken, een betere afstemming tussen intermodale hubs alsook een variabel gebruik van de infrastructuur in de tijd mogelijk maken. Hou daarbij ook rekening met ontwikkelingen op het vlak van geconnecteerde en autonome voertuigen.
- 16 Zorg voor een optimale wisselwerking tussen de verschillende modale netwerken (openbaar vervoernetwerk, fietsnetwerk, wegennet, netwerken voor goederenvervoer ...).
- 17 Zorg voor voldoende onderbouwing en draagvlak voor de nieuwe wegencategorisering en maak werk van de effectieve formalisering en uitrol ervan op het terrein. Een gedegen en tijdig overleg tussen de relevante stakeholders en de vervoerregio's in de besluitvorming is nodig om dit draagvlak te verzekeren.
- 18 Gebruik ruimtelijke ordening als instrument voor een optimaler gebruik van de bestaande infrastructuur. Denk daarbij, meer dan vandaag, na over een inplanting van activiteiten en voorzieningen.

5

Investeer in het onderhoud van de infrastructuur

De kwaliteit van de infrastructuur heeft een grote impact op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de algehele bereikbaarheid. Om die op peil te houden, is voldoende onderhoud nodig.

Vlaanderen kampt echter met een historisch gegroeide achterstand in kwaliteit en het onderhoud van zowel het wegennet, het waterwegennet, het fietsnetwerk als het spoorwegnet (het eigenlijke netwerk en de kunstwerken). De verschillende infrastructuurnetwerken voldoen vaak niet meer aan de huidige kwaliteitsnormen die Vlaanderen zichzelf oplegt.

Ondanks de toegenomen middelen voor het structureel onderhoud en de inhaalbeweging die is ingezet om de onderhoudskloof te dichten, zijn de komende jaren grotere beleidsinspanningen nodig voor alle infrastructuurnetwerken.

- 19 Versnel de inhaalbeweging in het onderhoud en het verbeteren van de kwaliteit van alle infrastructuurnetwerken en zorg ervoor dat de onderhoudsbudgetten beantwoorden aan de internationaal aanvaarde normen (2,5% van de waarde van het patrimonium na de inhaalbeweging).
- 20 Voorzie de nodige middelen om waterwegen waar goederenvervoer op plaats kan vinden bevaarbaar te houden en zo bij te dragen aan de realisatie van de multimodaliteitsdoelstellingen in het goederenvervoer.
- 21 Focus voor het wegennet niet alleen op het verbeteren van de kwaliteit en het onderhoud van het autosnelwegennet, maar werk ook de onderhoudsachterstand van het gewestwegennet weg.
- 22 Verhoog het aandeel fietsinfrastructuur dat conform is met het Vademecum fietsvoorzieningen substantieel.
- 23 Werk een lange termijn roadmap uit voor de onderhoudsinvesteringen in kunstwerken waaronder bruggen, tunnels en sluizen. Ondanks de verhoogde inspanningen in de voorbije jaren kan de opgelopen onderhoudsachterstand immers niet op korte termijn worden weggewerkt.
- 24 Neem bij het vastleggen van nieuwe infrastructuurprojecten meteen het vereiste onderhoudsbudget mee in de meerjarenplanning. Daarbij is het aangewezen dat de prioritering van de onderhoudswerken wetenschappelijk wordt onderbouwd en de kostprijs ervan nauwkeurig wordt begroot.

6

Werk gevaarlijke punten versneld en oordeelkundig weg

Het is alarmerend dat de laatste jaren geen structurele daling meer waarneembaar is van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers. Dit impliceert dat ook vanuit het infrastructuurbeleid nog een versnelling hoger moet worden geschakeld, onder meer op het vlak van het wegwerken van gevaarlijke punten.

De 809 gevaarlijke punten van de zogenaamde historische lijst uit 2002 zijn na ruim twintig jaar bijna aangepakt (nog 10 punten zijn in uitvoering en 9 in voorbereiding). Sinds 2018 wordt gewerkt met jaarlijkse dynamische lijsten. Daaruit blijkt dat het aantal gevaarlijke punten toeneemt (300 gevaarlijke punten in 2022). Een aanzienlijk deel van de gevaarlijke punten is hardnekkig en komt voor in de verschillende jaarlijkse lijsten.

- 25 Leg de nodige budgetten vast en voorzie de nodige personeelscapaciteit om alle gevaarlijke punten binnen een redelijke termijn effectief en aantoonbaar weg te werken.
- 26 Voorkom gevaarlijke punten door bij de aanleg en het structureel onderhoud van de infrastructuur te screenen op verkeersveiligheidsaspecten.
- 27 Voorzie op permanente basis een transparante monitoring en evaluatie van de aanpak en de opvolging van de gevaarlijke punten. Het is essentieel om binnen de context van een evidence based beleid een duidelijk zicht te hebben op de effecten van de verschillende soorten ingrepen en typeoplossingen.
- 28 Rapporteer periodiek aan het Vlaams Parlement over de stand van zaken van het gevaarlijke-puntenprogramma.
- 29 Maak werk van een doorgedreven ongevalanalyse zodat de oorzaken van zware ongevallen in kaart worden gebracht en op die manier gerichte oplossingen (infrastructurale ingrepen of andere maatregelen) kunnen worden uitgewerkt.



Systeemswitch fiets

De volgende Vlaamse Regering moet de huidige toename in het fietsgebruik als hefboom gebruiken richting een werkelijke systeemshift waarbij de fiets een centrale schakel is in de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De fiets biedt op relatief snelle en efficiënte wijze een oplossing om een verhoogde bereikbaarheid te verzoenen met de doelstellingen rond verkeersveiligheid, leefkwaliteit, luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat. De fiets levert bovendien een economische en maatschappelijke winst op.¹¹ Op die manier vormt de fiets een systemische schakel als oplossing voor veel van onze mobiliteitsproblemen.

De MORA adviseert om de volgende legislatuur (1) met een Vlaams Strategisch Fietsplan 2030 aan de slag te gaan, (2) maximaal in te zetten op samenwerking met andere beleidsniveaus- en domeinen en (3) de substantiële financiële middelen voor fietsinfrastructuur te behouden. Daarnaast vraagt de raad om (4) in de beleidsvorming steeds te vertrekken vanuit de focus op verkeersveiligheid, (5) een routeaanpak te hanteren in het infrastructuurbeleid en (6) een fietsgericht monitoring- en evaluatiemechanisme te ontwikkelen.



¹¹ Een fietser levert jaarlijks tussen de € 260 en € 700 netto aan welvaart op. (Bron: Transport and Mobility Leuven (2022) Cost-benefit analysis of cycling in Benelux and North Rhine-Westphalia.)

1 Werk een Vlaams strategisch fietsplan uit

Aan het begin van de volgende legislatuur moet een strategisch fietsbeleidsplan met concrete acties en een beleidshorizon tot 2030 uitgerold worden. Deze visie moet richtinggevend zijn voor de vervoerregio's, lokale besturen en wegbeheerders en ingebed zijn binnen een overkoepelend mobiliteitsbeleid. De visie moet ook ambitieuzer en concreter zijn dan de door de huidige Vlaamse Regering gecommuniceerde ambitie 'Fietsen, natuurlijk! Een vooruitstrevende fietsambitie voor Vlaanderen' die een te enge focus heeft en de beleidshorizon met 2040 te ver in de toekomst legt.

- 1 Stel een écht strategisch fietsplan op met maatregelen en concrete beleidsdoelstellingen inzake het gewenste aantal fietsers, de beoogde daling van fietsslachtoffers, het aantal fietspaden dat moet conformeren aan het Vademecum Fietsvoorzieningen ...

2 Vermijd verkokering

Om van Vlaanderen een verkeersveilige, innovatieve en sterk uitgebouwde fietsregio te maken, moeten alle overheden op federaal, Vlaams, provinciaal, vervoerregionaal en lokaal niveau constructief samenwerken, inclusief hun wegbeheerders, samenwerkingsverbanden en specifieke opdrachthouders.

De vervoerregio's hebben onder andere een rol als interbestuurlijk overlegorgaan in de visievorming en opvolging van een vervoerregionaal fietsbeleid dat overeenstemt met de doelstellingen van een fietsplan op Vlaams niveau. Dit vraagt een transparantere besluitvorming en nauwere betrokkenheid van de juiste stakeholders. Lokale besturen beheren ongeveer 90% van de wegen en zijn de belangrijkste actor in de uitvoering van dit beleid. Daarvoor hebben zij ondersteuning nodig, niet enkel van hun infrastructuurbeleid, maar ook via een stimulans van hun flankerend fietsbeleid dat inzet op fietscultuur, fietsparkeren en (particuliere-) (bak-) deelfietsen.

Ook op andere beleidsdomeinen en -niveaus moet een fietsreflex gangbaar worden. De uitrol van basisbereikbaarheid vraagt bijvoorbeeld een fietsvriendelijke inrichting van stationsomgevingen met kwalitatieve fietsenstallingen, een fietsvriendelijkere fiscaliteit ...

- 2 Zet in op kennisdeling en financiële incentives zodat Vlaamse beleidskaders zoals het vademecum Fietsvoorzieningen nauwer worden nagestreefd door wegbeheerders en lokale besturen.
- 3 Hernieuw het Provinciaal Mobiliteitscharter¹² om een geïntegreerd fietsbeleid te voeren.
- 4 Zet samen met de federale regering in op de combinatie van fiets en andere modi zoals openbaar vervoer.
- 5 Maak het mogelijk om fietsen mee te nemen op bussen en trams van De Lijn.

¹² Het provinciaal mobiliteitscharter is een vrijwillige overeenkomst tussen de Vlaamse Regering en de provincie voor de duur van de Vlaamse legislatuur. Het charter bevat afspraken over de thema's die de provincie wil uitwerken binnen de context van het Vlaamse mobiliteitsbeleid en welke rol zij daarbij speelt.

3 Voorzie de nodige budgetten

De afgelopen legislatuur werd het budget voor investeringen in fietsinfrastructuur verhoogd. Ook de komende Vlaamse Regering moet dit investeringsritme aanhouden. Belangrijk is wel dat de focus niet enkel op nieuwe fietsinfrastructuur ligt, maar ook voldoende budget wordt toegewezen aan de verbetering en het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

De MORA vraagt om alle vastgelegde middelen voor fietsinfrastructuur ook effectief aan te wenden voor concrete realisaties op het terrein. Daarnaast vraagt de raad om maximale transparantie te verschaffen over de totale beleids- en betaalkredieten voor fietspadinfrastructuur. Dit is nodig voor de creatie van maatschappelijk draagvlak en om investeringen beter te kunnen stroomlijnen, opvolgen en desgewenst bij te sturen. Het moet het ook mogelijk maken om het vooropgestelde investeringsritme te toetsen aan concrete realisaties.

- 6 Versterk het Fietsfonds en bestendig de financiële middelen voor fietsinfrastructuur. Voorzie voldoende budget voor het onderhouden en aanpassen van bestaande fietspaden.
- 7 Vereenvoudig het aantal fondsen en subsidiekaders voor lokale besturen. Maak (zo) ook de Fietssubsidiewijzer duidelijker, en bekender bij steden en gemeenten.
- 8 Blijf quick wins detecteren om de fietsveiligheid te verhogen op gevaarlijke punten.

4 Vertrek steeds vanuit de focus op verkeersveiligheid

Lokale besturen kunnen binnen de bestaande verkeersreglementering al verschillende initiatieven nemen om te zorgen voor meer verkeersveiligheid voor fietsers waar vrijliggende infrastructuur niet mogelijk is. Zone 30, schoolstraten, fietsstraten, duidelijk gemarkeerde en veilige oversteekplaatsen, inrichting als woonerf, enz. zijn maar enkele voorbeelden hiervan.

- 9 Zet met het oog op verkeersveiligheid in op de herverdeling van bestaande ruimte en infrastructuur ten voordele van de voetgangers en fietsers. Ontvlecht maximaal de netwerken van fiets en zwaar gemotoriseerd verkeer.
- 10 Maak zone 30 de norm in kerngebieden waar geen gescheiden of minimaal verhoogde aanliggende fietsinfrastructuur is. Voorzie middelen om ook de weginrichting navenant aan te passen via bv. samenwerkingsovereenkomsten kaderend binnen de mobiliteitsprocedure. Lokaal kan hier door de wegbeheerder enkel van afgeweken worden op basis van objectieve criteria.
- 11 Zet resoluut in op conflictvrije kruispunten.



5

Hanteer een netwerkaanpak

De prioriteiten voor fietsinfrastructuur moeten bepaald worden op basis van volledige routes of ketens en dit over vervoerregio-, provincie-, gemeente- en zelfs gewestgrenzen heen. Deze keten-aanpak vraagt een betere samenwerking tussen alle betrokken wegbeheerders en stakeholders en een afstemming van investeringsmiddelen.

De MORA vraagt blijvend te focussen op vlot en veilig woon-werk- en woon-schoolverkeer. Dit vereist betere fietsroutenetwerken. Nieuwe ontwikkelingen zoals (e-)steps, buitenmaatse fietsen en fietsen aan verschillende snelheden, zullen aanpassingen vergen aan (de richtlijnen voor) fietsinfrastructuur en de wegcode.

De raad beschouwt (particuliere) fietsdeelsystemen als een volwaardige mobiliteitsvorm. Deel-fietsen bieden ook een ruimte-efficiënte oplossing voor de toenemende behoefte aan stallingen voor eigen fietsen. De raad ziet opportuniteiten voor elektrische deelfietssystemen in economische poorten zoals havens en luchthavens, aan park & bikes op een grotere afstand van het stadscentrum, aan landelijk gelegen Hoppinpunten, bedrijvzones enz.

- 12 Realiseer een fijnmazig sluitend netwerk van kwalitatieve fietsroutes door de bestaande uitgetekende netwerken versneld te realiseren. Ondersteun lokale besturen om het netwerk verder te verfijnen via onder andere kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en fiets-vriendelijk gemengd verkeer.
- 13 Zet in op efficiënte minder-hindermaatregelen voor fietsers bij infrastructuurwerken.
- 14 Rol (elektrische) fietsdeelsystemen maximaal uit voor een betere bereikbaarheid van de economische poorten, bedrijvzones en andere strategische locaties.
- 15 Geef wegbeheerders de opdracht om meer diefstalveilige fietsenparkings te installeren nabij de Hoppinpunten. Stimuleer ook de NMBS en Infrabel daartoe.



6

Ontwikkel een fietsgericht monitoring- en evaluatiemechanisme

De mobiliteitsmonitor (MoMo) kan volgens de MORA een essentieel beleidsinstrument worden om de planning en voortgang van het fietsbeleid op Vlaams, vervoerregionaal en lokaal niveau op te volgen. Data en monitoring moeten ook beleidsbijsturing mogelijk maken en bijdragen aan het creëren van draagvlak voor het fietsbeleid. Tegelijk is maximale transparantie over onder andere ongevalstatistieken noodzakelijk en een voorwaarde om beleidsondersteunend onderzoek uit te kunnen voeren.

Ook fietsers zelf zijn bron van informatie. Zij kunnen een centrale rol spelen in het beoordelen van de kwaliteit van fietstrajecten en -infrastructuur. Zo komt er een feedbacksysteem dat bruikbare informatie oplevert voor alle beleidsniveaus, agentschappen, departementen en overheidsinstellingen.

16

Ontsluit de bestaande fietsdata en stel een routeplan op naar betere dataverzameling. Benut ook de informatie die de fietsgebruikers zelf leveren. Werk samenwerkingsverbanden uit met andere actoren die fietsdata verzamelen en genereren.





Openbaar vervoer op een kantelpunt

Het openbaar vervoer in Vlaanderen kampt met grote problemen: de betrouwbaarheid ligt laag en de stiptheid komt in het gedrang door verouderd materieel, tekort aan personeel en gebrekkige doorstroming. Deze problemen vertalen zich in een toename van het aantal geannuleerde ritten en een stagnatie van de reizigerstevredenheid op een laag niveau. Broodnodige investeringen werden te traag vastgelegd en gerealiseerd waardoor de performantie onder druk komt te staan. Zowel de frequentie als de amplitude van veel bus- en tramlijnen nam een duik en er ontstonden steeds meer blinde vlekken in het aanbod. De vaak gebrekkige kwaliteit van het aanbod toont zich eveneens in de beperkte stiptheid en slechte staat van voertuigen. De MORA vreest dat de legislatuur 2019-2024 nog lang zal bekend staan om de stilstand op het vlak van openbaar vervoer en een toename van de vervoersarmoede.

De druk op het bestaande aanbod loopt parallel met de realisatie van het concept basisbereikbaarheid. Dit beloftevolle concept kwam tijdens de legislatuur 2014-2019 tot stand en hoorde een alomvattend systeem te creëren voor de afstemming tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, ruimtelijke inplanting van knooppunten, wegencategorisering, en de responsabilisering van verschillende bestuursniveaus. Het bleek echter moeilijk te realiseren en werd niet uitgevoerd volgens de oorspronkelijke timing. Verschuiving van de startdatum werd vaste prik.

Ook de Vlaamse stilstand op het vlak van een toekomstgerichte ruimtelijke ordening doorkruist de performantie van het openbaar vervoer. Idealiter wordt de ruimte ingericht zodat burgers het gebruik van het openbaar vervoer als vanzelfsprekend ervaren. Door gebrekkig ruimtelijk beleid is de focus echter verschoven naar het realiseren van openbaar vervoer in functie van de ruimtelijke wanorde. Deze werkwijze zet de beschikbare budgetten onder druk en is op termijn onhoudbaar.

Basisbereikbaarheid, openbaar vervoer, collectief vervoer en (gemeenschappelijk) geregeld vervoer zijn geen inwisselbare concepten maar zijn toch sterk verweven.¹³ In het decreet basisbereikbaarheid worden de verschillende termen echter kriskras door elkaar gebruikt. Door de

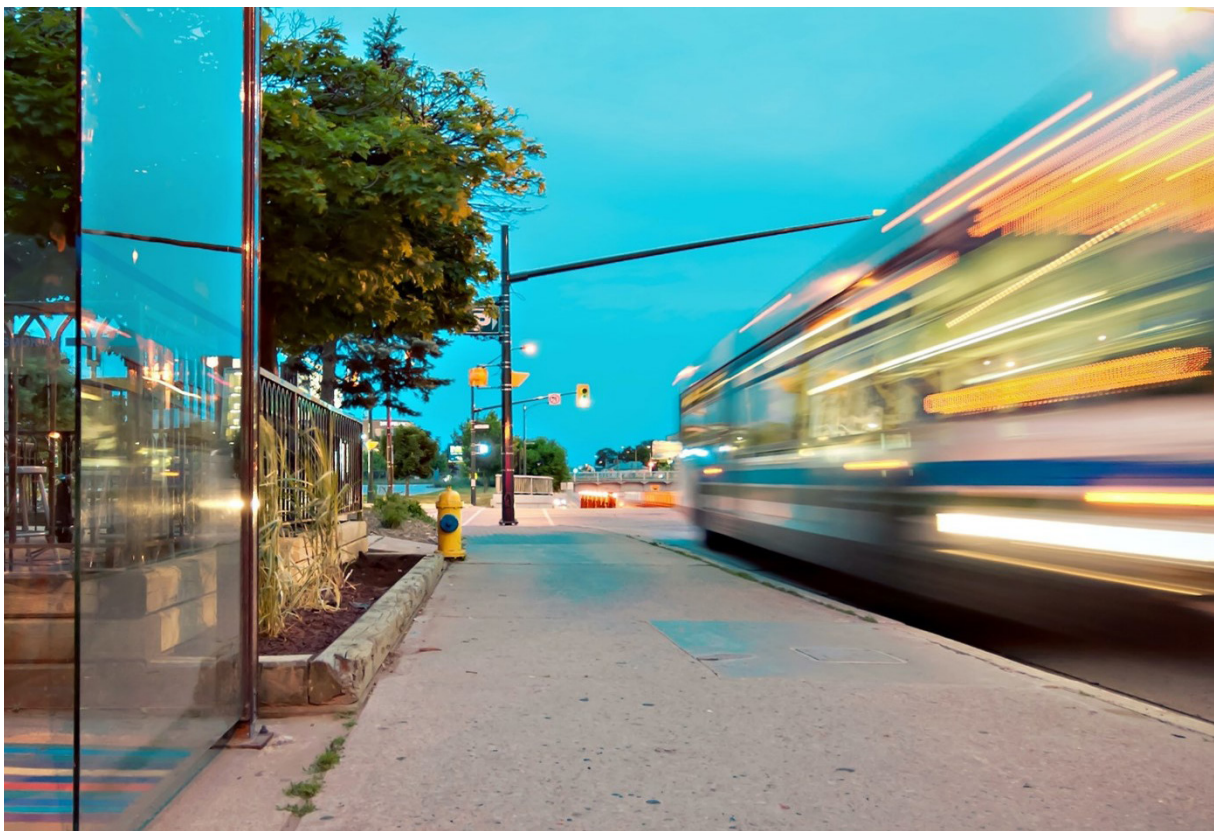
¹³ Basisbereikbaarheid omvat naast een focus op personenvervoer ook andere concepten zoals wegencategorisering, goederenvervoer in vervoerregio's, de werking van vervoerregio's ... Openbaar vervoer is vervoer dat openbaar toegankelijk is en waarvoor de overheid verantwoordelijkheid draagt. Dit kan de vorm aannemen van collectief vervoer wanneer meerdere mensen een – vaak door de overheid aangeboden – voertuig delen richting een vastgelegde bestemming. Openbaar vervoer kan ook verwijzen naar bepaalde vormen van vervoer op maat die uit openbaar toegankelijke, vaste trajecten bestaan zoals De Lijn flexvervoer. Volledig vraaggestuurde vormen van flexvervoer vallen voor de MORA echter niet onder de noemer openbaar vervoer.

Daarnaast bestaat ook nog deelmobiliteit die privaot of publiek gesubsidieerd wordt aangeboden en als aanvulling op het openbaar vervoer kan functioneren. Ten slotte is niet alle collectief vervoer 'openbaar': schoolbussen, gecharterde bussen en gedeelde taxi's zijn al dan niet collectief en geregeld, maar niet vrij toegankelijk en openbaar.

kunstgreep om basisbereikbaarheid gefaseerd uit te rollen, staan al deze concepten veraf van de oorspronkelijke doelstellingen. Bovenstaande vaststellingen maken dit pijnlijk duidelijk.

In zijn mobiliteitsverslag van 2022¹⁴ reikte de MORA verschillende bouwstenen aan om basisbereikbaarheid bij te sturen tijdens de huidige legislatuur. Daarbij vroeg hij aan de Vlaamse Regering om de oorspronkelijke doelstellingen¹⁵ van basisbereikbaarheid terug centraal te plaatsen. Helaas kan de raad het merendeel van zijn eerdere aanbevelingen opnieuw formuleren in dit memorandum. Het wordt ook hoog tijd dat de gebruiker eindelijk echt centraal wordt gesteld. Bovendien is de MORA van mening dat de doelstellingen voor openbaar vervoer en duurzame mobiliteit in Vlaanderen enkel bereikbaar zijn als de beleidsmakers afstappen van de principiële focus op budgetneutraliteit bij de realisatie van basisbereikbaarheid.

Het openbaar vervoer staat op een belangrijk kantelpunt. Daarom vraagt de MORA aan de volgende regering om (1) terug te keren naar de basis van basisbereikbaarheid, (2) de reiziger eindelijk centraal te stellen, (3) het openbaar vervoer te herwaarderen om zo de modal shift te stimuleren en (4) MaaS en deelmobiliteit te ontwikkelen als toegangspoort naar een écht multimodaal vervoersysteem.



14 MORA (2022) Mobiliteitsverslag 2022: Basisbereikbaarheid, goederenvervoerbeleid en modal shift, Brussel.

15 De doelstellingen van basisbereikbaarheid werden een eerste keer duidelijk omschreven in de conceptnota 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag' (2016). Ook in het decreet basisbereikbaarheid (2019) en de bijhorende documenten werden die doelstellingen herhaald.

1 Keer terug naar de basis(bereikbaarheid)

Basisbereikbaarheid wordt in verschillende fases tot ontplooiing gebracht. In de loop van de legislatuur 2019-2024 lag de focus sterk op het opzetten van structuren en plannen, met een vertraagde realisatie tot gevolg. Deze werkwijze mag niet langer tot gevolg hebben dat het bestaande vervoersaanbod en de bereikbaarheid verder achteruitgaan. Ook de consolidatie van kennis in de vervoerregio's is vaak ondermaats. Kennis die in samenwerking met consultants werd opgebouwd bij de opstart en uitbouw van de vervoerregio's en de regionale mobiliteitsplannen mag niet verloren gaan.

Basisbereikbaarheid is uitgewerkt als een omvattend systeem met vier vervoerslagen die op elkaar moeten inspelen. Het systeem kan enkel optimaal werken als alle lagen gerealiseerd worden zoals uitgewerkt in de regionale mobiliteitsplannen. De Vlaamse Regering moet de financiering van het bestaande én geplande aanbod garanderen en de kost mag niet disproportioneel verschuiven naar individuele reizigers en bedrijven.

Het aanbod op het lokale niveau – dat zal transformeren in vervoer op maat – mag niet vermindern door het uitstellen van de totale realisatie van basisbereikbaarheid. Het schrappen van bestaande haltes zonder een kwalitatief alternatief is geen optie.

Het lokale systeem is voor veel reizigers het meest nabije vervoersniveau en mag dus niet complex zijn en moet tegen een redelijke prijs aangeboden worden. De betrokken bestuursniveaus moeten op hun hoede zijn voor het ontstaan van blinde vlekken in het aanbod. Deelsystemen en privaat collectief vervoer kunnen in deze scenario's een oplossing bieden maar ze zijn geen 'one size fits all' voor alle vervoerregio's, lokale besturen of reizigers.

Een combinatie van een goed knooppuntensysteem (Hoppin) dat gebruikers aantrekt en een goed netwerk voor vervoer op maat is een absolute must om vervoer dicht bij reizigers te brengen. De Hoppincentrale en de MaaS-mechanismen zoals ze momenteel zijn uitgewerkt bieden echter niet de meerwaarde van grotere bereikbaarheid die oorspronkelijk was beloofd.

-  1 Zet de kern van basisbereikbaarheid opnieuw centraal: het integreren van alle aanbod van openbaar en collectief vervoer dat momenteel bestaat op een maatschappelijk efficiënte, inclusieve en sociaal rechtvaardige wijze. Dit moet de bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke bestemmingen garanderen.
-  2 Focus op een versnelde realisatie van het Hoppinsysteem dat dringend een (nieuw) elan moet krijgen. Goed werkende Hoppinpunten moeten burgers helpen om optimale vervoerskeuzes te maken.
-  3 Maak een grondige evaluatie van het huidige beleid en de processen die goed of slecht zijn gelopen. De aanpak rond MaaS lijkt gefaald, de aanbestedingen voor vervoer op maat zijn te laat uitgeschreven en er is nog steeds geen beleidsdomeinoverschrijdende visie op Flex+. Gebruik de evaluatie om de beleidsprocessen en structuren te verbeteren; niet om de realisatie verder te vertragen.

- 4 Maak een evaluatie van de participatie op Vlaams en vervoerregionaal niveau en gebruik deze evaluatie om de betrokkenheid te verstevigen en fouten uit het verleden te vermijden. De bestaande vormen van stakeholderoverleg waarschuwden al in de beginfase voor valkuilen en moeilijkheden. Veel van deze waarschuwingen vielen echter op een koude steen.
- 5 Doe correcte (nul-)metingen en hanteer duidelijke, bindende doelstellingen op Vlaams, vervoerregionaal en lokaal niveau. Voorbeelden zijn doelstellingen rond de vervoerregionale modal shift (inclusief doelstellingen uitgesplitst per modus), de ontwikkeling van Hoppinpunten, doorstromingsmaatregelen, afstemming tussen modi en vervoersnetwerken, bruikbaarheid en integratie van tickets en tarieven binnen en tussen vervoerregio's.

2 Stel de reiziger eindelijk centraal

Openbaar vervoer bestaat bij de gratie van reizigers: zonder vraag naar vervoer is elke investering in aanbod zinloos. Daarom is het voor de MORA logisch om de reiziger steeds centraal te stellen wanneer het vervoersbeleid gemaakt wordt.

De uitwerking van een optimaal werkend systeem voor openbaar vervoer raakt aan verschillende facetten van een mensenleven: wonen, werken en recreatie. Mensen verouderen en zijn minder goed ter been, sommigen ondervinden vervoersarmoede, en de kost van individueel personenvervoer is gestegen en zal met de elektrificatie voor velen nog verder toenemen. Reizigers moeten openbaar vervoer daarom als een valabel alternatief zien.

Uit onderzoek¹⁶ blijkt dat het centraal stellen van de voorkeuren van reizigers niet tegengesteld is aan het geplande beleid van de Vlaamse Regering. Zolang bepaalde voorwaarden vervuld zijn, zien reizigers minder problemen in een aanbodgericht, gelaagd vervoersmodel.

Belangrijker dan een halte vlak bij de deur is een voldoende hoge frequentie en amplitude van vervoer. In een systeem met hoge vervoersfrequentie zijn reizigers bereid om langere trajecten af te leggen naar haltes. Wanneer een reiziger na een lang voortraject zijn aansluiting met een laagfrequente vervoerslijn mist, creëert dit ontevredenheid. Hetzelfde voortraject gecombineerd met een gemiste aansluiting maar met een snelle volgende aansluiting, heeft psychologisch een kleinere impact. Dezelfde psychologie speelt bij het voorzien van overstapmogelijkheden: een gemiste aansluiting is minder erg wanneer de volgende aansluiting snel volgt.

In overeenstemming met de voorkeuren van gebruikers, is een functioneel knooppuntennetwerk cruciaal: er moeten genoeg knooppunten uitgewerkt worden op logische locaties (bij huidige én toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen) en de aantrekkelijkheid van 'grote' haltes moet voldoende uitgebreid zijn zodat reizigers aangemoedigd worden om de – soms grotere – afstand te overbruggen. Meer functionaliteiten zoals bagagekluisen, bewaakte fietsenstalling, het aanbieden van meerdere multimodale vervoersmogelijkheden enz. kunnen daarbij helpen.

¹⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018) De Keuze van de Reiziger.

Naast reistijd en stiptheid zijn ook prijs en het tariefsysteem bepalend voor reizigers. Een echte en alomvattende tarief- en ticketintegratie tussen alle OV-operatoren (inclusief NMBS) en tariefintegratie over vervoerregio's heen dringt zich dus op. Betere tariefcombinaties en -samenhang verlagen de drempel om gebruik te maken van verschillende vormen van openbaar vervoer en stimuleren de combinatie van vervoersmodi. Ondanks vele beloften wachten reizigers al jarenlang op een bruikbare oplossing.

Inspelen op de voorkeuren van de gemiddelde reiziger mag uiteraard niet uitmonden in een beleid dat doelgroepen zou uitsluiten waarvoor voor- en natrajecten met actieve modi minder evident zijn.

- 6 Garandeer een hogere frequentie en amplitude door meer investeringen. Zet in op doorstromingsmaatregelen, een beter vlootbeheer (inclusief voldoende werknemers om voertuigen te onderhouden) en voldoende chauffeurs.
- 7 Geef op financieel en planmatig vlak een hogere prioriteit aan de realisatie van het knooppuntennetwerk (Hoppin). Vergroot de aantrekkelijkheid van 'grote' haltes door meer functionaliteiten te voorzien zoals bagagekluizen, bewaakte fietsenstalling, het aanbieden van voldoende multimodale vervoersmogelijkheden enz.
- 8 Investeer de financiële opbrengsten die een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer met zich meebrengen, in een kwalitatief vervoer op maat dat connecteert met het kernnet.
- 9 Stop de jarenlange discussies tussen vervoersoperatoren en hun voogdijoverheden over tarief- en ticketintegratie. Er moeten eindelijk afspraken komen over compensaties voor eventuele minderopbrengsten en de verdeling van de opbrengsten uit de verkoop van multimodale vervoerbewijzen. Meer tariefsamenhang in het openbaar vervoer zal de kost voor de gebruiker verminderen en het gebruiksgemak en -comfort verhogen.

3 Herwaardeer het openbaar vervoer en stimuleer de modal shift

Aan het huidige investerings- en realisatietempo zal het openbaar vervoer slechts een minimale bijdrage kunnen leveren aan de vooropgestelde modal shift. Daarnaast brengt het huidige pad richting basisbereikbaarheid te veel onzekerheden met zich mee op vlak van kwaliteit, betaalbaarheid en bruikbaarheid.

Tijdens de komende legislatuur moet de Vlaamse Regering fundamentele, positieve keuzes maken om de performantie van het openbaar vervoer te vergroten en het reizigersaantal te doen stijgen. Die herwaardering moet ertoe bijdragen dat Vlaanderen de mobiliteits- en milieu-uitdagingen op korte, middellange en lange termijn de baas kan.

Alle Vlamingen staan voor een shift in hun vervoersgedrag maar het openbaar vervoer is momenteel geen écht alternatief. Daarom moet de Vlaamse Regering de betaalbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer centraal stellen tijdens de komende beleidsperiode. De Vlaamse Regering moet garanderen dat het vervoer in Vlaanderen betaalbaar blijft voor alle (doel)groepen als ze wenst dat openbaar en collectief vervoer een bijdrage leveren aan het verminderen van de autoafhankelijkheid. Noch fluctuerende tarieven die de constante dynamiek tussen vraag en aanbod volgen, noch spits- en daltarieven zijn voorbeelden van reizigersgericht openbaar vervoer. Veel reizigers kunnen immers niet vrij kiezen wanneer ze een verplaatsing maken en hangen vast aan specifieke tijdstippen voor hun woon-werk- en woon-schoolverkeer.

Naast vraagstukken over de bereikbaarheid van haltes moet ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren: mensen met een beperkte mobiliteit moeten op een vlotte manier de voertuigen kunnen betreden en hun bestemming bereiken. Voor de MORA zijn doelgroepen geen bijkomstigheid en moet ook hun deelname aan het maatschappelijk leven en bijhorend recht op mobiliteit gegarandeerd worden.

Goed en toegankelijk openbaar vervoer staat of valt met een goed werkende vervoersoperator waar voldoende gemotiveerde en goed opgeleide medewerkers werken. Heel wat vacatures raken momenteel niet ingevuld bij De Lijn, waardoor de werkdruk bij de werknemers toeneemt. Een doelgericht organisatiebeleid met een toekomstbestendig HR- en opleidingsbeleid moeten centraal staan.

Ten slotte is het ondertussen duidelijk dat de focus op 'overtuigen' na jaren proberen niet lijkt aan te slaan. Ook werkingsmiddelen beperken onder het mom van budgetneutraliteit helpen de dienstverlening en de mobiliteitsdoelstellingen niet vooruit. Als het Vlaanderen menens is met de modal shift en de rol van openbaar vervoer, moeten voldoende middelen beschikbaar zijn.

10 Voorzie meer middelen voor het Vlaams openbaar vervoer en laat de budgetneutraliteit voor de realisatie van basisbereikbaarheid los.

11 Behoud controle over het prijsbeleid van het Vlaams openbaar vervoer en organiseer hierover een terugkerend publiek en democratisch debat.

12 Maak een bindend doelgroepenplan voor het openbaar en collectief vervoer en koppel dit aan het tariefbeleid.

13 Geef prioriteit aan de opstart van vervoer op maat in al zijn vormen (Vast, Flex, Flex Op Afroep, Flex+ voor personen met beperkte mobiliteit) om te vermijden dat er nog meer blinde vlekken ontstaan in het aanbod. De MORA vraagt met aandrang om te garanderen dat de streefdatum voor flexvervoer – 1 januari 2024 – gehaald wordt. Ook de switch van de openbare dienstverplichting doelgroepenvervoer naar Flex+-vervoer in combinatie met de Hoppincentrale moet effectief plaatsvinden tegen 1 januari 2025.

14 Bij De Lijn moet een doelgericht organisatiebeleid met een toekomstbestendig HR- en opleidingsbeleid centraal staan. De huidige vacatures moeten ingevuld worden, maar ook opleidingen en aanwervingen met het oog op de transitie naar zero-emissievervoer moeten hoog op de agenda staan.

Ontwikkel MaaS en deelmobiliteit als toegangspoort naar een écht multimodaal vervoerssysteem

In de huidige legislatuur werden deelmobiliteit en Mobility-as-a-Service (MaaS) vaak vereenzelvigd met basisbereikbaarheid. Ondertussen evolueerde basisbereikbaarheid steeds meer naar een beleidsprogramma waarin zo goed als enkel plaats is voor openbaar – en dus volledig gesubsidieerd – vervoer. Ondanks het groeiende succes van private deelsystemen legde de Vlaamse Regering de nadruk op openbaar aangeboden deelmobiliteit en een eigen MaaS-achtig systeem in de vorm van de Hoppincentrale. De uiteindelijke doelstelling van de Vlaamse Regering om te evolueren naar een MaaS-integratieniveau 4¹⁷ – waarbij de beleidsdoelstellingen basisbereikbaarheid worden geïntegreerd in het MaaS-aanbod – lijken momenteel veraf.

De Vlaamse Regering miste de afgelopen jaren verschillende kansen op het vlak van MaaS en deelmobiliteit: de bestekken voor gedeelde mobiliteit draaiden uit op een sisser en er was te weinig initiatief om een structurele dialoog en samenwerking op te starten met private mobiliteits- en MaaS-aanbieders. Het Vlaams afsprakenkader MaaS, dat via cocreatie moet leiden tot een optimaal werkend MaaS-ecosysteem, is na de eerste iteratie niet verder geraakt dan algemene principes en engagementen.

Die gemiste kansen, en het gebrek aan duidelijke keuzes creëren onzekerheid en twijfels bij reizigers die vrezen dat het vervullen van hun mobiliteitsbehoefte in de toekomst net ingewikkelder zal worden. Enkel door onverminderd in te zetten op (het faciliteren van) MaaS-systemen kan de overheid zorgen voor meer draagvlak en kennis over MaaS en de reiziger verzekeren dat de integratie van vervoerssystemen, -modi, tarieven en tickets een betere oplossing kan bieden voor hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte.

Private deelmobiliteit- en MaaS-aanbieders kunnen al op korte termijn een essentiële bijdrage leveren aan het vervolmaken van het geplande multimodaal vervoerssysteem door specifieke kennis, schaalvoordelen en vervoersoplossingen aan te bieden. Om dit proces te faciliteren moet de Vlaamse overheid de toegang tot de Hoppinpunten garanderen voor alle mogelijke vervoersvormen. Openbaar vervoersmaatschappijen moeten zich bereidwillig tonen om op basis van wederkerigheid hun data en tariefproducten open te stellen en te overleggen rond nieuwe producten. Zo niet zal de beoogde integratie van het volledige mobiliteitsaanbod verre toekomstmuziek blijven.

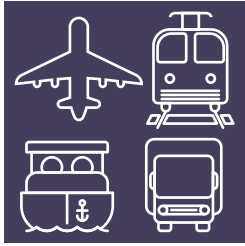
- 15 Laat de Hoppincentrale zo snel mogelijk evolueren naar MaaS-integratieniveau 4 en het principe van een open systeem. Dit biedt de beste garantie om het Hoppinsysteem in functie te stellen van de beleidsdoelstellingen van basisbereikbaarheid – inclusief de duurzaamheids- en sociale doelstellingen – en de integratie van het volledige beschikbare aanbod. Integreer ook fietsdeelsystemen binnen de ticket- en tariefstructuren van MaaS-spelers.

17 MaaS-integratieniveaus lopen van niveau 0 (geen integratie: unimodale services) tot 4 (integratie van beleidsdoelstellingen in het MaaS-aanbod). De Vlaamse Regering beoogt integratieniveau 4 te bereiken.

- 16 Om MaaS-integratieniveau 4 te bereiken en de doelstellingen rond basisbereikbaarheid te realiseren is er nood aan een echte onafhankelijke Vlaamse mobiliteitsregulator die nieuwe regelgeving over de samenwerking tussen publieke en private mobiliteits- en MaaS-aanbieders verankert, meer dan het huidige MaaS-afsprakenkader. De regulator moet op korte termijn voor een duidelijk regelgevend kader zorgen, waarvan de scope, invulling en betrokkenheid van het middenveld verder overleg vereist. Een regulator moet op z'n minst duidelijke regels creëren rond afspraken over data-uitwisseling en interoperabiliteit, maatschappelijk gewenste verdienmodellen, de verplichte integratie van sociale en duurzaamheidsdoelstellingen door alle betrokken spelers, regels rond privacy van gebruikers en de kwaliteit van het aanbod.¹⁸
- 17 Creëer in overleg met de federale en andere regionale overheden een algemeen kader dat de totstandbrenging van een MaaS-ecosysteem faciliteert. Hoewel de MORA meent dat MaaS in eerste instantie moet ingebed worden in het Vlaams mobiliteitsbeleid, is een federaal afsprakenkader voor intergewestelijke afstemming onontbeerlijk.
- 18 Zorg voor een transitieprogramma om de rol van deelmobiliteit en MaaS in Vlaanderen te versterken. De verbindingen tussen innovatie, data, standaardisatie, regelgeving en fiscaliteit, marktwerking, consumentenvoorkeuren enz. moeten in dit programma aan bod komen. Private mobiliteitsspelers en het middenveld moeten actief betrokken worden, net als andere relevante spelers binnen de Vlaamse overheid, zoals Mobilidata.
- 19 Versterk structureel publiek-privaat en interbestuurlijk overleg rond gedeelde mobiliteit en MaaS. Verschillende gewestelijke, intergewestelijke en federale initiatieven hebben immers een aanzienlijke impact op de mobiliteitstransitie en vervoersoperatoren. Alle relevante beleidsniveaus en -initiatieven moeten maximaal gelijke doelen nastreven.



18 In zijn Mobiliteitsverslag 2018 pleitte de MORA reeds voor de oprichting van een MaaS-regulator. De Vlaamse mobiliteitsregulator moet de in het toenmalig verslag voorgestelde taken meenemen en binnen het bredere Vlaamse mobiliteitsbeleid kaderen (MORA (2018) Mobiliteitsverslag, Brussel).



Multimodaal goederenvervoer

Het goederenvervoer staat voor een aantal grote uitdagingen: de gestage groei van het vervoer, de toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit en de bereikbaarheid van de economische poorten, de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen, de verkeersveiligheid ... Daarnaast is Vlaanderen een belangrijke logistieke regio en heeft het een centrale ligging in West-Europa, wat extra vervoer genereert.

Het goederenvervoerbeleid richtte zich de afgelopen legislaturen vooral op het realiseren van een modal shift¹⁹ naar binnenvaart en spoor, voornamelijk door in te zetten op infrastructuurinvesteringen en financiële ondersteuning. De modal shift moest een oplossing bieden voor de mobiliteits- en congestieproblematiek en de klimaatuitdagingen. Een door de MORA uitgevoerde realiteitstoets²⁰ wees uit dat:

- de maatregelen om de modal shift te ondersteunen en de toenemende Vlaamse middelen voor infrastructuur nog niet hebben geleid tot een werkelijke verschuiving van de modale verdeling in het goederenvervoer;
- de druk op de wegcapaciteit blijft toenemen;
- de modal shift op zich, gezien de verwachte transportgroei, geen antwoord kan bieden op de klimaat- en luchtkwaliteitsuitdagingen. De technologische evoluties in het wegvervoer kunnen bovendien van die aard zijn dat ze op relatief korte termijn kunnen leiden tot een forse vergroening in de sector.

De komende legislatuur vraagt om een aantal accentverschuivingen in het goederenvervoerbeleid. Die houden volgens de MORA in dat: (1) de unieke positie van het goederenvervoer binnen het mobiliteitsbeleid erkend wordt, (2) voor alle modi vlot goederenvervoer een uitgangspunt is, (3) maatregelen worden genomen die erop gericht zijn individuele vervoersmodi efficiënter te organiseren en (4) een prijsbeleid nodig is om het modusgebruik te beïnvloeden.



19 d.i. een verhoging van het marktaandeel van binnenvaart en spoor in het totale goederenvervoer.

20 MORA (2022) Mobiliteitsverslag 2022, Brussel.

1

Erken het unieke karakter van goederenvervoer in beleid

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid richt zich vandaag in eerste instantie op mobiliteit van personen. Goederenvervoer komt in mindere mate aan bod en het beleid focust daarbij voornamelijk op infrastructurele maatregelen. Een achterliggende strategische visie op goederenvervoer en logistiek ontbreekt maar is tegelijk hoognodig. Daarbij moet het ondersteunen van Vlaanderen als een duurzame logistieke regio met hoge toegevoegde waarde en tewerkstelling, vooropgesteld worden. Deze doelstelling moet samengaan met het verminderen van de maatschappelijke kosten van mobiliteit.

Een specifiek goederenvervoerbeleid zal op een aantal aspecten afwijken van dat voor personenvervoer, omdat de drijvers en economische logica die aan de basis van het goederenvervoer liggen anders zijn dan die voor personenmobiliteit. De sector goederenvervoer wordt voornamelijk gedreven vanuit economische en bedrijfsmatige wetmatigheden. Bovendien zijn een groot deel van de stromen internationaal en zitten, voor maritieme stromen, beslissingnemers vaak in het buitenland. Deze eigenheid vraagt een aangepast beleid.

Een goederenvervoerbeleid dat de concurrentiepositie van Vlaanderen en België niet in het gedrang brengt, heeft bovendien een grensoverschrijdend karakter en moet gevoerd worden op het Europese, en voor zee- en luchtvaart het supranationale, beleidsniveau.

Tegelijk moet, naast de maritieme en continentale stromen, ook het lokale goederenvervoer aandacht krijgen en meer specifiek de last mile en de lokale en stedelijke distributie. Deze stromen vergen een specifieke aanpak, zonder te vergeten dat ook zij vaak deel uitmaken van een (inter)nationale logistieke keten.

- 1 Maak een roadmap voor goederenvervoer en logistiek. Werk in deze roadmap de Mobiliteitsvisie 2040 uit in concrete doelstellingen en maatregelen met als doel Vlaanderen als duurzame logistieke regio te versterken. Realiseer deze roadmap consequent over de beleidsdomeinen en legislaturen heen.
- 2 Weeg vanuit Vlaanderen proactief op het Europese beleid inzake goederenvervoer. Consulteer de MORA als strategische adviesraad om tot gedragen ontwerpstandpunten voor Europese dossiers te komen.
- 3 Herbekijk de verdeling van het goederenvervoerbeleid over de verschillende beleidsniveaus (Vlaanderen, federaal en vervoerregio's). De meeste goederenstromen zijn vervoerregio-overschrijdend en vragen een overkoepelend beleid op Vlaams niveau of hoger.
- 4 Zet beslist Europees beleid zo snel mogelijk om in Vlaamse regelgeving.
- 5 Neem maatregelen tijdig en anticipeer op toekomstige ontwikkelingen. Voer een consequent beleid en zorg voor voorspelbaarheid van maatregelen voor de gebruikers, bedrijven ... met het oog op maximale rechtszekerheid.

2 Focus op vlot goederenvervoer voor alle modi

De prognoses van het Federaal Planbureau²¹ geven aan dat bij ongewijzigd beleid het goederenvervoer zal blijven groeien. In 2021 berekende het Planbureau voor België een groei van 20% in tonkilometer tussen 2019 en 2040 (+12,9 miljard tonkilometer). Tussen 2019 en 2030 bedraagt deze groei 7% (+4,5 miljard tonkilometer). Het Planbureau verwacht tegelijk geen significante wijziging in de modale verdeling, wat een grotere groei dan de trend impliceert van binnenvaart en spoor.

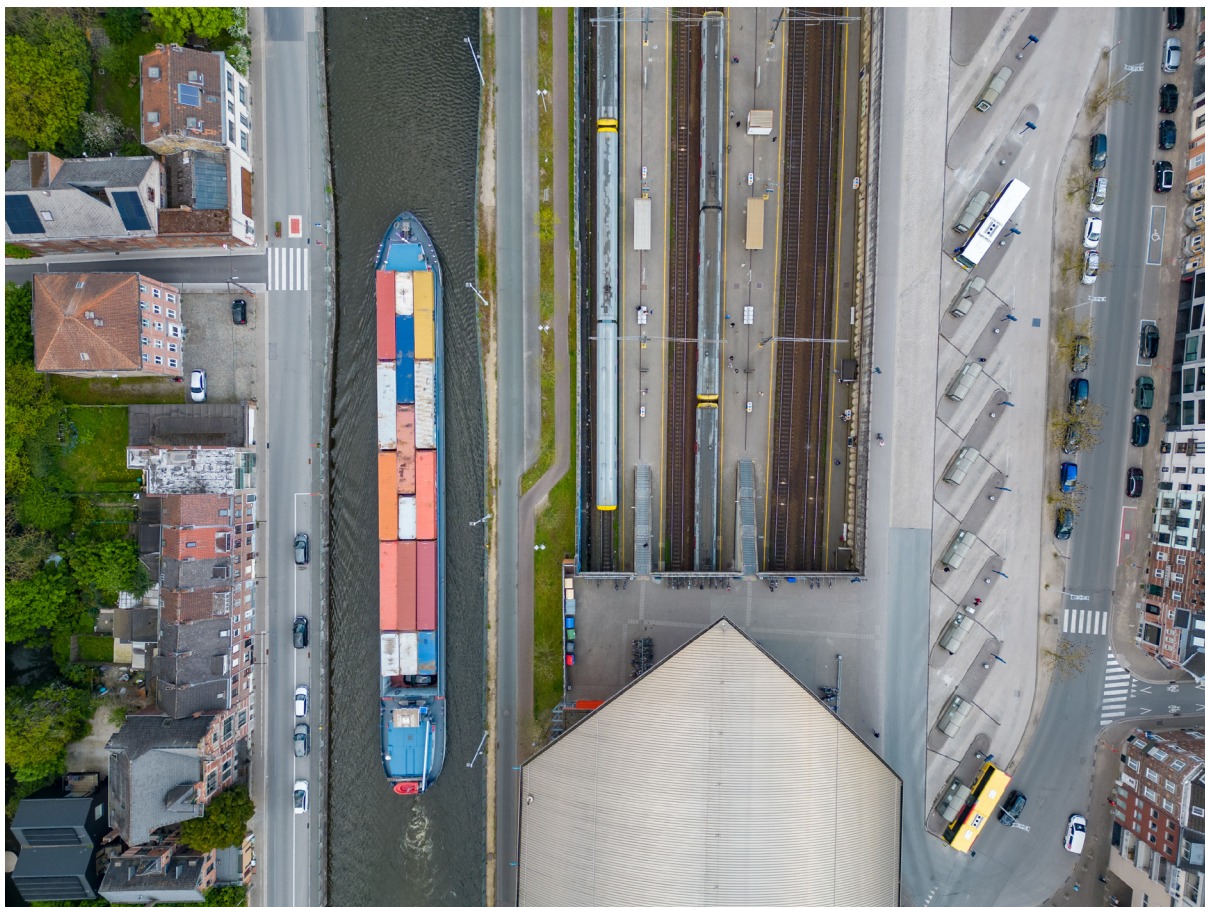
Een modale verschuiving realiseren vraagt een groei van het wegverkeer die lager is dan de trendgroei en een groei van binnenvaart en spoor die veel hoger ligt dan de trendgroei. Deze groeicijfers hebben zich nog nooit voorgedaan en de kans daarop lijkt klein. Zelfs een extreme groei van het goederenvervoer via binnenvaart en spoor zal niet automatisch leiden tot een afname van het vervoer over de weg.

De Vlaamse Regering moet zich voorbereiden om de verwachte groei via alle modi op te vangen. Voor een gezonde economie en een vlotte bereikbaarheid zullen er maatregelen nodig zijn die alle modi ondersteunen en versterken. Spoor en binnenvaart moeten voldoende aandacht krijgen in dat beleid zodat hun groei minstens gelijk – en bij voorkeur hoger – is dan de trendgroei van het goederenvervoer. Om dit mogelijk te maken is een ambitieus beleid nodig met een ruim pakket aan maatregelen. Daarnaast moet het multimodaal vervoer, waarbij tijdens één verplaatsing gebruik wordt gemaakt van meerdere vervoersmodi, beter ingeburgerd geraken.

Elke vervoersmodus heeft bovendien zijn eigen sterktes en kenmerken die hem geschikt maken voor specifieke stromen. Wegvervoer wordt gekenmerkt door een hoge flexibiliteit. De binnenvaart is dan weer uitermate geschikt voor grote volumes, en het spoorvervoer heeft als grote sterkte de mogelijkheid om langeafstandsvervoer over land uit te voeren. De overheid moet deze intrinsieke kenmerken mee versterken.

- 6** Blijf investeren in infrastructuur voor alle vervoersmodi zowel door het wegwerken van missing links als door onderhoud om de huidige infrastructuurcapaciteit minstens te behouden.
- 7** Zorg voor een actief netwerkmanagement van en tussen de verschillende netwerken. Optimaliseer het gebruik van de infrastructuurnetwerken. Bepaal hoe de efficiëntie van het gebruik kan verhogen en welke instrumenten hiervoor best kunnen ingezet worden. Houd hierbij rekening met alle mobiliteitsdoelstellingen en de interactie tussen personen- en goederenmobiliteit.
- 8** Zorg voor toepasbare kennisverspreiding aan bedrijven. Werk hiervoor nauw samen met sectororganisaties. Blijf bedrijfsgerichte initiatieven als Multimodaal.Vlaanderen financieren en zorg voor een bredere verspreiding van hun kennis. Voorzie opleidingen voor bestaande en toekomstige logistieke dienstverleners over het gebruik van multimodaal vervoer. Moedig logistieke dienstverleners aan om deur-tot-deur intermodale producten aan te bieden. Faciliteer kennisuitwisseling tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijven.

²¹ Federaal Planbureau (2022) Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040.



- 9 Wees selectief bij het ondersteunen van goederenstromen. Niet iedere modus is geschikt voor alle types goederen en niet alle types goederen zijn geschikt voor elke modus. Focus op die stromen die op redelijke termijn zonder financiële ondersteuning vervoerd kunnen worden.
- 10 Maak informatiedoorstroming tussen de verschillende partijen in de logistieke keten vlotter. Gebruik digitalisering als tool voor een vlotter goederenvervoer, een snellere documentafhandeling en een betere gegevensuitwisseling. Ondersteun ook de bestaande en te ontwikkelen digitale platformen door de interoperabiliteit ervan te bewaken. Zorg dat alle modi, vervoerders en verladers kunnen aansluiten op de platformen. Voorzie hiervoor de nodige regelgeving.
- 11 Ondersteun pijpleidingen als alternatief voor vervoer over weg. Pijpleidingen kunnen grote volumes over grote afstanden vervoeren, maar ook op korte afstanden (bedrijven-terreinen, binnen havengebieden) kunnen zij een rol spelen. Geef ze een volwaardige plaats in het mobiliteitsbeleid en werk hiervoor een beleid uit op het vlak van infrastructuur, governance, bijdrage aan de klimaattransitie ...

3

Maak individuele vervoersmodi efficiënter

Het gebruik van de diverse vervoersmodi kent nog een aantal inefficiënties. Een aantal van deze knelpunten kunnen door de markt zelf opgelost worden, terwijl bij andere de overheid onmiskenbaar een rol kan spelen.

Generieke aanbevelingen

- 12 Zorg voor voldoende instroom van arbeidskrachten voor de transport- en logistieke sector. Voorzie de nodige opleidingen. Maak de sector bekender en aantrekkelijker bij mogelijke toekomstige arbeidskrachten.
- 13 Ondersteun bundelingsinitiatieven en initiatieven voor optimalisering van de goederenoverslag. Focus hierbij op het beter toegankelijk maken van binnenvaart en spoor.
- 14 Vereenvoudig de administratie die voortvloeit uit het organiseren van transport.
- 15 Teken vanuit het Vlaamse beleidsniveau een netwerk uit van open acces terminals voor spoor en binnenvaart, met eveneens een goede ontsluiting via de weg. Houd hierbij zeker rekening met het hinterland van de terminals, en de nood aan bundeling en clustering van stromen.

Specifiek voor wat betreft het vervoer over de weg

- 16 Zorg voor voldoende beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens zowel in bedrijven- en (lucht)havenzones als op het hoofdwegennet, het dragende en het lokale net, en overleg met de private stakeholders over het gebruik van de privéterreinen als potentieel voor vrachtwagenparkeren. Rust deze parkeerlocaties uit met de nodige diensten en faciliteiten voor chauffeurs. Werk een hiërarchie uit tussen de verschillende parkeerlocaties en bepaal per niveau welke faciliteiten en diensten nodig zijn.
- 17 Formuleer een gewestelijk kader voor stedelijke en lokale distributie. Zorg voor een uniform kader met een tijdspad voor maatregelen (emissienormen, toegankelijkheidscriteria ...) zodat bedrijven zich kunnen voorbereiden en de meest geschikte modi inzetten voor de belevering. Optimaliseer ook de levering via e-commerce door een uitgebreid pakket aan maatregelen.
- 18 Zorg voor voldoende doorstroming voor vrachtwagens op het dragende wegennet en een vlotte bereikbaarheid op het lokale wegennet. Weeg de verschillende mobiliteitsdoelstellingen af bij het bepalen van de routes voor vrachtwagens.

Specifiek voor wat betreft het vervoer via het spoor

- 19 Neem een actieve rol op in het spoorbeleid. Voer in samenwerking met de federale overheid een ondersteunend en investeringsbeleid voor het goederenvervoer per spoor binnen de Vlaamse bevoegdheden. Neem de maatregelen die nodig zijn om de realisatie mogelijk te maken van het federale Actieplan Spoor Goederenvervoer 2030 en de Rail Roadmap 2030.
- 20 Zorg voor de vergunningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te optimaliseren. Maak zo de realisatie van onder andere missing links, bijkomende terminals en de aanleg van langere sporen mogelijk.
- 21 Zorg voor een betere communicatie en samenwerking tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen, beleidsniveaus en andere actoren voor vervoer over korte afstand (zoals in havengebieden) met als doel de punctualiteit, betrouwbaarheid en beladingsgraad te verhogen.
- 22 Zoek samen met de federale en Europese overheden naar oplossingen om de kost voor investeringen zoals de installatie van ETCS-veiligheidssystemen draaglijk te maken voor de spoorbedrijven.

Specifiek voor wat betreft het vervoer via de binnenvaart

- 23 Help bij het wegwerken van drempels voor de technologische vergroening van de binnenvaartsector.
- 24 Voorzie voldoende lig- en wachtplaatsen voor binnenschepen, overal op het water-wegennet.
- 25 Neem de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat het aanbod van binnenschepen, vooral de kleinere schepen, niet verschaalt.
- 26 Zorg voor de vergunningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te optimaliseren.

4 Creëer een level playing field door een doordacht prijsbeleid

De kostprijs blijft de doorslaggevende beslissingsfactor bij de moduskeuze door verladers of logistieke dienstverleners. Binnenvaart en spoor zijn vaak goedkoper dan wegvervoer voor het hoofdtransport. Echter, wanneer beschouwd over het volledige traject en rekening houdend met de extra handlingkosten, blijkt voor veel goederenstromen het wegvervoer nog steeds het goedkoopste voor de verlader. Hoewel in tweede orde, spelen naast de prijs ook andere beslissingscriteria een rol zoals betrouwbaarheid, snelheid, wendbaarheid ... Momenteel wegen de maatschappelijke kosten van een modus niet door bij de moduskeuze.

Om een mobiliteitssysteem te creëren waarin de marktwerking de maatschappelijke doelen ondersteunt, is een level playing field voor transport vereist. Dit vraagt een transparante en faire transportmarkt met een evenwaardige prijzenpolitiek voor de verschillende transportmodaliteiten in de lidstaten. De Europese overheid speelt hierin een leidende rol. Het Vlaamse beleid moet eveneens rekening houden met de instrumenten die in onze buurlanden van toepassing zijn en ervoor zorgen dat Vlaanderen concurrentieel blijft.

Vanuit bovenstaande vaststelling volgt automatisch dat er maatregelen nodig zijn die inspelen op het prijsverschil tussen de modi om zo een transitie op gang te brengen richting het gebruik van de maatschappelijk meest optimale modus voor elke goederenstroom. Welke modus dit is, hangt af van de kenmerken en maatschappelijke effecten van de vervoersmodus, de kenmerken van de goederen, de bestemming, de af te leggen afstand, het volume, de ladingsdragers ...

De maatregelen die nodig zijn om het level playing field te creëren, kunnen zowel financieel als niet-financieel zijn. Op het vlak van prijsmaatregelen stelt de MORA een aantal voorwaarden aan het gebruik van subsidies en stelt hij voor om een actief prijsbeleid te voeren.

27 Vernieuw de aanpak van het subsidiebeleid:

- geef duidelijk aan wat de gewenste resultaten zijn, hoe de financiële ondersteuning daartoe kan bijdragen en wat de maximale duur van de ondersteuning zal zijn;
- overweeg financiële ondersteuning pas als blijkt dat het gewenste resultaat niet kan bereikt worden met niet-financiële maatregelen;
- vermijd dat de ondersteuning leidt tot het verschuiven van goederenstromen tussen binnenvaart en spoor;
- ondersteun alleen die goederenstromen die binnen een redelijke termijn leefbaar kunnen zijn zonder subsidies;
- zorg voor een tijdige en voldoende ruime bekendmaking van de subsidiemogelijkheden;
- maak de subsidieaanvraag zo eenvoudig mogelijk voor de indieners;
- vraag een resultaatsverbintenis van de inschrijvers;
- zorg voor een transparante evaluatie die wordt voorgelegd aan het maatschappelijk middenveld (MORA) en het Vlaams Parlement.

28 Verwerk de doorrekening van de externe kosten voor het goederenvervoer in een algemeen prijsbeleid voor alle modi.

29 Bereid de internalisering van de externe kosten voor alle vervoersmodi voor. Plaats dit thema op de Europese beleidsagenda zodat een grensoverschrijdend beleid kan gevoerd worden om niet concurrentieverstorend te werken. Werk zo mee aan de creatie van een level playing field voor de verschillende goederenvervoermodi.

30 Creëer bewustwording rond de kosten van vervoer bij burgers. Maak hen duidelijk dat er bij e-commerce zowel directe transportkosten verbonden zijn aan vervoer en retour van goederen, als externe kosten voor de maatschappij. Maak duidelijk dat bewuster online shoppen overbodig transport kan vermijden.



Elektrificatie personenvervoer

De Vlaamse Regering sprak in het aangescherpte Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) de ambitie uit om vanaf 2029 enkel nieuwe zero-emissie personenwagens in te schrijven. Vanaf 2031 zijn dieselwagens niet meer welkom in de lage-emissiezones van Antwerpen en Gent. Vanaf 2035 geldt dat ook voor benzinevoertuigen.

Vandaag zien we in het personenvervoer een duidelijke trend naar batterij-elektrische vervoersmiddelen. Gelijke aankooprijzen voor voertuigen met motoren op fossiele brandstof en via elektrische aandrijving komen steeds dichterbij. Volgens de total cost of ownership (TCO) zijn een aantal segmenten van volledig elektrische personenwagens vandaag al goedkoper dan hun niet-elektrische tegenhangers. Toch evolueert de markt in België trager dan in bijvoorbeeld Nederland. Er worden nog steeds meer plug-in hybrides aangekocht dan batterij-elektrische voertuigen (BEV) en de markt wordt vooral getrokken door bedrijfswagens en slechts in beperkte mate door wagens van particulieren.

De transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem vraagt om een beleidsaanpak die in eerste instantie inzet op het vermijden van verplaatsingen en het verschuiven naar duurzame modi zoals openbaar en collectief vervoer, de fiets en gedeelde mobiliteit. In combinatie met een versnelde elektrificatie van het voertuigenpark in het personenvervoer kan dit bijdragen aan het behalen van de klimaat-, milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen.

De Vlaamse Regering moet een gericht beleid voeren en in het personenvervoer maximaal inzetten op 100% elektrificatie van vervoerstroom zonder verder onderzoek naar en/of implementatie van andere innovatieve opties uit te sluiten. Idealiter zijn dat elektrische voertuigen die compact en licht zijn, gemaakt en opgeladen met groene energie en volgens de principes van de circulaire economie.

De ambitie voor zero-emissie personenwagens vraagt dringend om een beleidskader met duidelijke maatregelen om de uitrol van de elektrificatie op de private markt en laadinfrastructuur te versnellen. De MORA vraagt aan de volgende Vlaamse Regering om (1) de versnelde elektrificatie van het wagenpark in te voeren op een sociaal wenselijke manier, met extra aandacht voor kwetsbare groepen, (2) te investeren in de elektrificatie van nichevloten (openbaar vervoer, aanbieders van vervoer op maat ...) en (3) bij de inplanting van laadinfrastructuur rekening te houden met de beperkte beschikbare ruimte.

1 Elektrificeer het personenvervoer op sociale wijze

Uit de Belgische jaarcijfers van FEBIAC²² blijkt dat 10% van de nieuw ingeschreven wagens in 2022 volledig elektrisch waren (37.619 BEV's). De markt verschilt sterk tussen bedrijven en particulieren. Zo werd 87,1% van de in 2022 ingeschreven BEV's ingeschreven door bedrijven of zelfstandigen, terwijl particulieren 12,9% van de nieuwe elektrische autobezitters vertegenwoordigen. Meer dan drie vierden van de particulieren kopen nog steeds wagens die enkel rijden op fossiele brandstoffen. Slechts 4% van de particulier aangekochte personenwagens was volledig elektrisch. Bij nieuw aangekochte bedrijfswagens was 15% volledig elektrisch terwijl slechts ongeveer één derde enkel rijdt op fossiele brandstoffen. De elektrificatie vindt dus sneller plaats in de markt van bedrijfswagens dan bij particulieren. De hoge aankoop prijs en de vrees om zonder laadinfrastructuur te vallen, lijkt particulieren vandaag nog tegen te houden om de stap naar een elektrische wagen te zetten.

In eerdere adviezen waarschuwde de raad ook voor het Mattheüseffect inzake de elektrificatie van personenwagens. De voormalige premies voor de aankoop van elektrische voertuigen en de bestaande inrichtingsprincipes 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' zijn immers in het voordeel van gegoede mensen. De uitdaging bestaat erin om de versnelde elektrificatie van het wagenpark in te voeren op een sociaal wenselijke manier, met extra aandacht voor kwetsbare groepen.

De gunstige fiscale behandeling van zero-emissiebedrijfswagens vanaf 2023 zal snel voor een instroom van nieuw ingeschreven elektrische wagens zorgen in Vlaanderen. Het is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat deze bedrijfswagens hun weg naar de Belgische tweedehandsmarkt vinden en niet voor het overgrote deel naar het buitenland vertrekken. Dit vraagt flankerend beleid.

- 1 Overtuig particulieren om de overstap te maken naar elektrische wagens. Zet daarbij in op een bredere bekendheid van de TCO-tool milieuvriendelijke voertuigen.
- 2 Maak werk van een betrouwbare tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen, neem drempels weg voor een uniforme batterijcheck waarmee kopers inzicht krijgen in de capaciteit en levensduur van de batterij.
- 3 Faseer alle Vlaamse directe en indirecte steun voor het gebruik van LNG/CNG, LPG en biomethaan voor personenwagens uit tegen 2026.

²² Berekeningen MORA o.b.v. FEBIAC (2022) Analyse van de Belgische automarkt in 2022.

2

Investeer in de elektrificatie van nichevloten

De MORA vraagt de volgende Vlaamse Regering om te investeren in de versnelde elektrificatie van het voertuigenpark van De Lijn en haar exploitanten, en middelen ter beschikking te stellen om mobiliteitsaanbieders te helpen om versneld te elektrificeren.



De oorspronkelijke ambitie van de vorige Vlaamse Regering was om De Lijn tegen 2025 volledig emissievrij te laten rijden in de stadskernen en tegen 2035 in de rest van Vlaanderen. De voorbije jaren is veel tijd verloren om hiervoor een solide financiering te vinden. Daardoor gaf De Lijn al aan dat de eerste doelstelling onhaalbaar is.

Het openbaredienstencontract (ODC) 2023-2027 wil in 2027 tot 29 aangepaste stelplaatsen en 1375 elektrische bussen komen (waarvan 567 van De Lijn en 808 bij de private exploitanten). Dit wil zeggen dat op het einde van het ODC slechts een kleine 40% van de vloot van De Lijn en de exploitanten uit elektrische bussen zal bestaan. Met

de huidige ambities zal dus meer dan 60% van de vergroening van de busvloot van De Lijn en de exploitanten plaatsvinden vanaf 2028. In vergelijking met andere West-Europese landen is deze ambitie te laag. Het Nederlands klimaatakkoord stelt bijvoorbeeld dat “in 2025 alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie zullen zijn, zodat in 2030 alle ongeveer 5.000 OV-bussen zero-emissie zullen zijn. Na 2025 is de verwachting dat de markt voor batterij-elektrische bussen volwassen is.” Deze ambitie ligt dus vijf jaar vroeger dan in Vlaanderen.

Voor autobussen die geen openbaar-vervoerfunctie vervullen, zoals autocars en voertuigen voor bijzonder geregeld vervoer, leerlingenvervoer en personeelsvervoer is eveneens een beleid naar zero-emissie noodzakelijk. In de Clean Power for Transport-visie (CPT) worden doelstellingen geformuleerd zonder duidelijke maatregelen om deze te bereiken. Gezien de relatief kleine markt aan voertuigen verdient deze nichevloot extra aandacht. Ook de noodzakelijke laadinfrastructuur laat nog op zich wachten.

Door de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid en de beoogde budgetneutraliteit bestaat bovendien de vrees dat er onvoldoende geld zal zijn voor fase 4: het vervoer op maat. Dat geldt ook voor de vergroening van het vervoer op maat. Vandaag ontbreken daar duidelijke doelstellingen over. Een financieel pad of doelgerichte maatregelen ontbreken eveneens.

4

Realiseer 100% emissievrij openbaar vervoer tegen 2030. Scherpere doelstellingen moeten opgenomen worden in het huidige en volgende openbaredienstencontract van De Lijn. Ook een duidelijk tijds kader voor de vergroening van alle spelers binnen het vervoer op maat is noodzakelijk.

5

Voorzie een stabiel financieel engagement op lange termijn om de versnelde implementatie van de elektrificatie van de busvloot mogelijk te maken. Dit vraagt om meer investeringsmiddelen voor bussen en stelplaatsen van De Lijn en steunmaatregelen voor de exploitanten.

- 6 Werk een beleid uit voor de transitie naar zero-emissie voor autocars en voertuigen voor leerlingenvervoer en personeelsvervoer. Voorzie ondersteuning voor ondernemingen om deze transitie te maken. Zorg voor de juiste laadinfrastructuur, aangepast aan zware voertuigen en op plaatsen waar georganiseerd vervoer hier nood aan heeft.
- 7 Bekijk de mogelijkheden van fiscaliteit, financiële ondersteuning en een prijsbeleid als driver voor vergroening van alle modi. Verschaf premies voor de aankoop van elektrische voertuigen van nichevloten die o.a. worden gebruikt in het vervoer op maat, en hun ondersteunende laadinfrastructuur. Dergelijke premies moeten gepaard gaan met een duidelijk tijdspad en van bij de start eindig zijn.
- 8 Voorzie laadpunten exclusief voor microbussen, taxi's, minibussen 8+1, deelauto's en – fietsen. Kies bij Hoppinpunten resoluut voor snelladers om korte oplaadcycli mogelijk te maken en zet in op preferentiële laadtarieven.

3 Plant laadinfrastructuur strategisch in

Een versnelde elektrificatie van het personenvervoer moet gepaard gaan met meer laadinfrastructuur die op beter geschikte locaties wordt ingepland. Er is nood aan een ruimtelijk efficiënte inplanting van laadinfrastructuur die rekening houdt met de beperkte Vlaamse ruimte. Dit zal bovendien overal aanpassingen vereisen aan het elektriciteitsnetwerk, en zeker daar waar waar de elektrificatie momenteel het snelst plaatsvindt, zoals bedrijventerreinen. De uitrol op het openbaar domein mag geen hinder opleveren voor actieve weggebruikers, noch bij de plaatsing, noch bij het gebruik ervan.

In zijn recente adviezen gaf de MORA een aanzet voor de ontwikkeling van een nieuw laadparadigma dat enigszins afwijkt van de huidige Vlaamse strategie die – ondanks een groeiend aandeel top-down ingeplante laadinfrastructuur – nog sterk leunt op het bottom-up, vraaggestuurde model 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal'. De MORA is ervan overtuigd dat de volgende Vlaamse Regering in deze fase van de elektrificatie het aanbod aan laadinfrastructuur net moet vergroten: de afwezigheid van laadinfrastructuur mag geen drempel zijn in de keuze voor elektrische mobiliteit. De aanpak moet gericht zijn op laadpleinen die op strategische locaties worden gerealiseerd, waar mogelijk gekoppeld aan een beleid dat parkeerplaatsen bundelt om maximale ruimte te vrijwaren of te creëren voor voetgangers en fietsers.

Openbare laadinfrastructuur moet niet alleen snel en slim zijn, maar ook klaar voor het netbeheer van de toekomst, in het bijzonder door stuurbaar laadvermogen te voorzien en vehicle-to-grid mogelijk te maken. Ook interoperabiliteit, betrouwbare real-time informatie over de status van de laadpunten, eenvoudige betaalsystemen, transparante prijszetting en duidelijk geafficheerde prijzen zijn belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitrol.

- 9 Ontwikkel samen met de federale overheid en de andere gewesten een nationaal actieplan laadinfrastructuur. Dit plan moet onder andere een nationaal register voor publiek toegankelijke laadpalen voorzien dat de locatie en een aantal essentiële parameters

beschikbaar stelt voor gebruikers. Het plan kan zo gerichte ondersteuning bieden aan de federale ambitie om tegen 2026 te komen tot 100% verkoop en leasing van emissieloze bedrijfswagens.

- 10 Realiseer de vooropgestelde 35.000 laadequivalenten tegen 2025. Werk een plan uit voor de uitrol na 2025.
- 11 Investeer in de nodige netwerkinfrastructuur om de laadpunten van voldoende midden- en hoogspanning te voorzien.
- 12 Beschouw de potentieelkaarten als flexibele instrumenten. Zo kunnen toekomstgerichte ontwikkelingen zoals vehicle-to-grid of lokale energienetwerken afgestemd worden op vraagstukken over ingenomen ruimte, rotatietarieven, enz.
- 13 Stel een plan op voor de snelle realisatie van laadpleinen op strategische locaties. Ontwikkel proefprojecten bij die laadpleinen om kennis op te doen rond slim en bidirectioneel laden.
- 14 Voorzie laadinfrastructuur in nieuwbouw en gerenoveerde appartementen. Stel duidelijke targets op rond (pre)bekabeling en laadinfrastructuur, rekening houdend met de bepalingen in de Energy Performance of Buildings Directive. Handhaaf de toepassing van de regels.
- 15 Stimuleer semipublieke spelers zoals bedrijven, supermarkten enz. om hun parkings en laadinfrastructuur open te stellen voor particulieren en mensen uit de buurt.
- 16 Leg strengere criteria op in verband met de transparantie over de laadprijzen en de oorsprong van elektriciteit. Zorg voor gebruiksvriendelijkere dataaansluiting en werk op Europees niveau aan grensoverschrijdende afspraken over communicatiestandaarden.
- 17 Deel voortgangsrapporten over de uitrol van laadinfrastructuur met onder andere lokale besturen en het mobiliteitsmiddenveld. Zet best practices in de kijker.





Vergroening goederenvervoer

Vergroening, met name het verminderen van de impact van transport op milieu en klimaat, is noodzakelijk. Een gericht beleid dringt zich op omdat stijgend goederenvervoer nog steeds leidt tot stijgende emissies. Bovendien bestaan er met de Europese Klimaatwet en Fit for 55 juridisch afdwingbare doelstellingen, met boeteclausules, die de lidstaten dwingen om actie te ondernemen.

Naast een beleid dat stuurt naar milieu- en klimaatvriendelijkere vormen van vervoer, speelt ook technologische vergroening een belangrijke rol. De vergroening van de goederenvervoersector staat voor een aantal uitdagingen. In personenmobiliteit is de vergroening via elektrificatie gestart. Bij goederenvervoer zijn de voorkeurstechologieën nog niet bepaald waardoor constructeurs huiverig zijn om zelf keuzes te maken. Bovendien is de vraag naar een aantal alternatieve aandrijvingen (groene waterstof, synthetische brandstoffen, hernieuwbare elektriciteit ...) hoger dan het aanbod en is niet alleen de transportsector vragende partij om er gebruik van te maken. Volgens de huidige stand van de technologie zullen voor het goederenvervoer vermoedelijk meerdere technologieën naast elkaar gebruikt worden.

Investeren in nieuwe technologie betekent een grote kost voor vervoerders en/of verladers en houdt het risico in suboptimale keuzes te maken. Bovendien is de total cost of ownership (TCO) voor de nieuwe technologieën nog niet concurrentieel met die van de huidige verbrandingsmotoren. Momenteel bestaat er nog geen sluitende businesscase voor zero-emissie voer-, vaar- en rijtuigen.

De Vlaamse Regering staat de komende legislatuur voor de uitdaging om de vergroening voor goederenvervoer uit de startblokken te krijgen en de benodigde infrastructuur voor de energieën te voorzien. De MORA vraagt daarom (1) een vergroeningsstrategie voor het goederenvervoer te volgen, (2) de (opstart van) de vergroening van het wegvervoer te versnellen, (3) de vergroening van de binnenvaartsector op de beleidsagenda te plaatsen en (4) het reeds geëlektrificeerde spoornetwerk meer en beter te benutten.

1

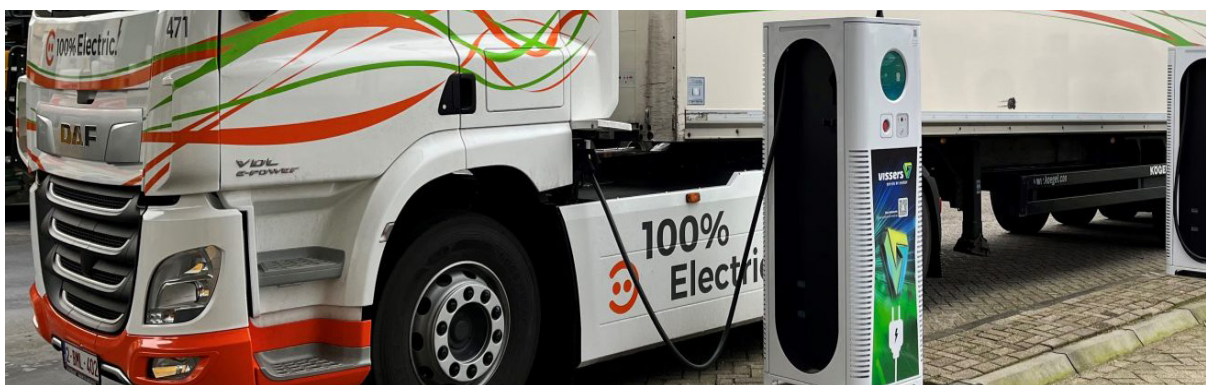
Volg een vergroeningsstrategie voor het goederenvervoer

Het goederenvervoer staat nog niet ver in het decarbonisatieproces. Om de emissies te beperken, is in eerste instantie een beleid nodig gericht op een efficiënt goederenvervoer dat stuur naar de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus, zoals opgenomen in het hoofdstuk multimodaliteit in het goederenvervoer. Daarnaast is een strategie nodig die stuur naar technologische vergroening, waarin de lessons learned van personenmobiliteit meegenomen worden.

- 1 Voer een goederenvervoerbeleid dat stuur naar de maatschappelijk meest efficiënte modus. Volg de aanbevelingen die de MORA heeft geformuleerd in het hoofdstuk over multimodaliteit in het goederenvervoer.
- 2 Houd bij het uitwerken van nieuwe regelgeving, zowel op het Vlaamse als het Europese beleidsniveau, rekening met de impact op vergroening en multimodaliteit. Het komt voor dat nieuwe regelgeving onbedoeld het decarbonisatieproces bemoeilijkt.
- 3 Realiseer voor goederenvervoer de vergroeningsstrategie VIAVIA. Vertrek van de bestaande Clean Power for Transport-strategie, die vooral gericht is op personenmobiliteit, en haak er ook het goederenvervoer aan. Houd hierbij rekening met de eigenheid van goederenvervoer, aangezien voor goederenvervoer vermoedelijk meerdere aandrijftechnologieën naast elkaar zullen gebruikt worden. Bepaal voor elke goederenvervoermodus het meest optimale vergroeningspad.
- 4 Werk een concreet tijdspad uit specifiek voor alle modi binnen het goederenvervoer omtrent vergroeningsdoelstellingen en targets voor laadinfrastructuur.
- 5 Maak voor alle modi potentieelkaarten die de meest optimale locaties voor laad- en tankinfrastructuur weergeven. Breng hierbij ook de energiebehoefte in kaart en zorg dat de energienetwerken in staat zijn om aan de vraag te voldoen.
- 6 Zorg voor investeringszekerheid voor bedrijven door ondersteuningsmaatregelen onveranderd te houden gedurende een op voorhand vastgelegde termijn.
- 7 Bekijk de mogelijkheden van fiscaliteit, financiële ondersteuning en een prijsbeleid als driver voor vergroening van alle modi.
- 8 Geef innovatieve ideeën een kans. Volg innovatieve projecten op en onderzoek steeds de toepassingsmogelijkheden ervan voor Vlaanderen.

2 Versnel de opstart van de vergroening van het wegvervoer

Het wegvervoer leverde in het verleden al vergroeningsinspanningen door steeds strenger wordende euronormen en emissiestandaarden. Om de evolutie naar zero-emissietechnologie te versnellen zijn bijkomende inspanningen nodig. Een groot aandeel van de vrachtwagens wordt op korte termijn (5 à 7 jaar) afgeschreven en vervangen. Dit biedt kansen om het vrachtwagenpark snel te vergroenen. Belangrijk daarbij is dat de technologie en nodige laadinfrastructuur voldoende beschikbaar zijn.



- 9 Maak in het beleid een onderscheid tussen verschillende types vrachtwagens en de taken waarvoor ze worden ingezet. Camionettes, lichte vrachtwagens en zware vrachtwagens zullen vermoedelijk gebruik maken van andere aandrijfsystemen. Ze zullen eveneens een ander tijdspad naar vergroening kennen.
- 10 Kies nu resoluut voor elektrificatie en voorzie hiervoor de nodige infrastructuur. Een deel van het vrachtwagenpark zal sowieso elektrificeren. Hou de deur open voor andere technologieën zoals groene waterstof en zorg tijdig voor de nodige laad- en tankinfrastructuur hiervoor. Leg numerieke doelstellingen vast voor de aanleg van laad- en tankinfrastructuur voor zwaar vrachtvervoer.
- 11 Volg het Europese beleidskader en -doelstellingen zoals over de uitfasering van voertuigen op fossiele brandstoffen. Zorg voor voldoende beleidsacties om de doelstellingen te bereiken. Hou er bij het uitwerken van de acties rekening mee dat de goederenvervoersector concurrentieel moet kunnen blijven met de buurlanden.
- 12 Koppel de bouw van laad- en tankstations bij voorkeur aan vrachtwagenparkings en -voorzieningen volgens de verschillende types. Ondersteun bedrijven bij de aanleg van laad- en tankinfrastructuur op hun terreinen zodat vrachtwagens tijdens het laden en lossen kunnen (bij)laden.
- 13 Zorg in overleg met de betrokken sociale partners voor wet- en regelgeving die is aangepast aan de eigenheid van nieuwe aandrijftechnologieën, zoals rij- en rusttijden, rijbewijs, rijopleiding ...

3

Zet de vergroening van de binnenvaart op de beleidsagenda

In de binnenvaartsector is de decarbonisatie ook nog niet ingezet. Door de specificiteit van de sector, veel kleine bedrijven en een lange afschrijvingstijd van motoren en schepen, zal er een langer tijdspad naar vergroening zijn dan voor de wegsector. Dit vraagt specifieke beleidsaandacht.

Binnenvaart heeft de reputatie een groene modus te zijn. De drive om technologisch te vergroenen is nog minimaal. Hoewel binnenvaart maar verantwoordelijk is voor 2% van de Vlaamse transportemissies en de bijdrage van de binnenvaart tot het bereiken van de Fit for 55-doelstellingen beperkt is, moet de vergroening wel ingezet worden. Indien niet, zou binnenvaart een zodanige achterstand kunnen oplopen dat het klimaat- en emissievoordeel verdwijnt, wat zeer negatief zou zijn voor milieu, lucht en bereikbaarheid.

- 14 Neem de vergroening van de binnenvaart op in de Vlaamse CPT-strategie. Gebruik hiervoor de kennis van de sector die is opgenomen in de conceptnota Green Deal Binnenvaart²³.
- 15 Zet de vergroening van de binnenvaart op de Europese beleidsagenda. Pleit voor Europese steunprogramma's voor vergroening van binnenschepen. Zorg dat ook voor de binnenvaartmotoren wetgeving, standaarden, emissienormen en -metingen worden vastgelegd.
- 16 Optimaliseer het walstroomnetwerk voor binnenschepen en stimuleer het gebruik ervan. Bouw het walstroomnetwerk verder uit. Voer een beleid om de prijs van walstroom competitief te maken met deze van diesel(generatoren). Zorg voor grensoverschrijdende standaardisering van laadapparatuur en beheersystemen.
- 17 Stimuleer binnenvaartvervoerders om hun energie-efficiëntie te verbeteren. Sensibiliseer hen door optimalisatiemogelijkheden voor te stellen. Optimaliseer de planning van de toegang tot kunstwerken zodat binnenvaartondernemers aan een continue snelheid kunnen varen.



23 Möbius (2022) Begeleiding bij het ontwerp en de lancering van de Green Deal Binnenvaart. Conceptnota.

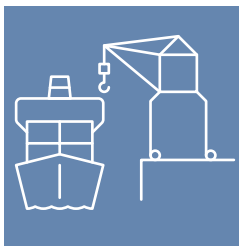
4

Maak meer gebruik van het reeds geëlektrificeerde spoornetwerk

Het spoornetwerk is al grotendeels geëlektrificeerd. Voor het spoorvervoer is daarom vooral een beleid nodig dat het vervoer via deze modus verhoogt. Op het vlak van elektrificatie bestaan er nog enkele uitdagingen.

- 18 Voer binnen de Vlaamse bevoegdheden een beleid dat het goederenvervoer per spoor ondersteunt.
- 19 Werk in het Europese beleid de wetgevende drempels voor multimodaal en intermodaal vervoer weg.
- 20 Zorg in samenwerking met de federale overheid voor de maximale elektrificatie van de nog niet-geëlektrificeerde strategische lijnen, zoals in de havens.
- 21 Ondersteun de ontwikkeling van nieuwe technologieën ter vervanging van diesellocomotieven op lijnen waar elektrificatie niet mogelijk is om financiële of praktische redenen.





Ontwikkeling internationale knooppunten

Met zijn zeehavens en luchthavens beschikt Vlaanderen over belangrijke internationale knooppunten. Deze knooppunten of poorten zijn, onder meer omwille van hun positie in de internationale context, belangrijke aandrijvers van de economie en de maatschappelijke welvaart in Vlaanderen. Samen zijn ze goed voor ruim 5% van de tewerkstelling in Vlaanderen en 8% van het BBP. Wanneer ook de indirecte effecten worden meegerekend gaat het om 11% van de tewerkstelling en 12% van het BBP²⁴.

De internationale knooppunten staan voor een aantal belangrijke uitdagingen, niet in het minst wat betreft de bereikbaarheid en de connectiviteit van de knooppunten, zowel voor goederen als voor personen. Het wegvervoer is de dominante vervoersmodus van en naar de poorten. Maar de toenemende druk op de wegcapaciteit zorgt voor steeds meer en zwaardere files. Daardoor komt de bereikbaarheid in het gedrang. In de komende jaren zal dit nog worden versterkt door verschillende grote infrastructuurwerven die tegelijk worden opgestart of in uitvoering zijn. Het succes van de knooppunten hangt af van een goede multimodale bereikbaarheid of hinterlandconnectiviteit. Trouwens, niet alleen een goede fysieke connectiviteit is cruciaal; ook een efficiënte digitale connectiviteit is een randvoorwaarde voor het optimaal functioneren en samenwerken van de knooppunten.

De vergroening van de havens en luchthavens en hun (voorbeeld)rol in de transitie van de maatschappij naar het gebruik van groenere energie, vormt nog een uitdaging. Ook de (lucht)havens moeten hun bijdrage leveren aan de doelstellingen uit de Europese Green Deal. Er worden reeds stappen gezet via de lopende Green Deal projecten, maar gerichte inspanningen blijven nodig. Ten slotte hebben zowel de havens als de luchthavens nood aan een duidelijke, doelgerichte en gedragen strategische langetermijnvisie binnen een rechtszeker kader. Dergelijk kader is nodig om de verschillende uitdagingen efficiënt aan te gaan en de internationale knooppunten op een duurzame manier verder te ontwikkelen.

De MORA vraagt de volgende Vlaamse Regering om (1) door een langetermijnbeleid te voeren zekerheid te creëren voor de internationale knooppunten, (2) de bereikbaarheid van de knooppunten voor het goederenvervoer te verbeteren, (3) ook voor werknemers en passagiers in te zetten op een betere bereikbaarheid, (4) de havens en luchthavens te gebruiken als spil in de vergroeningsstrategie en (4) de digitale connectiviteit van onze internationale knooppunten te versterken.

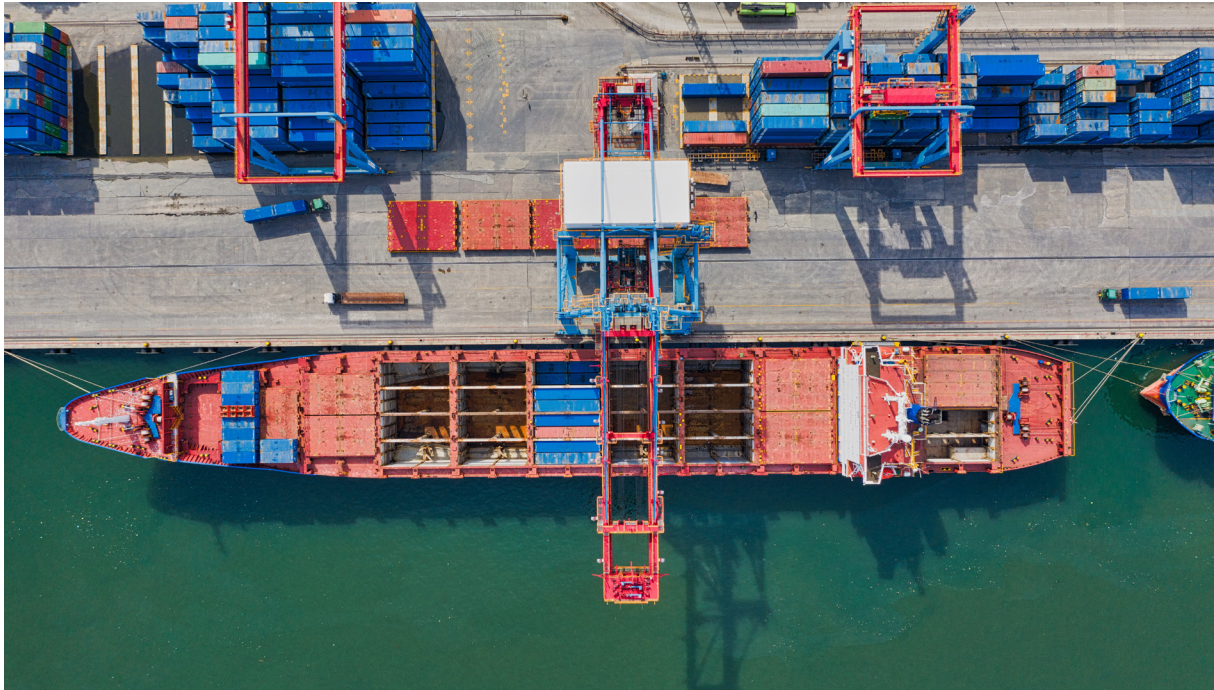
24 NBB (2018) The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels, en NBB (2017) Economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België.

1 Zorg door een langetermijnbeleid voor zekerheid voor de knooppunten

Havens en luchthavens krijgen weinig aandacht in het mobiliteitsbeleid. Hun maatschappelijke en knooppuntwaarde wordt wel erkend, maar er wordt geen gericht beleid rond geformuleerd. Er bestaat een Vlaamse havenstrategie en een Vlaamse visie voor de regionale luchthavens, maar deze hebben een andere insteek dan het betrekken van de economische poorten in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Een beleidsvisie op de rol van Brussels Airport ontbreekt volledig. De MORA wil daarom dat de knooppunten en hun poortfunctie volwaardig opgenomen worden in het langetermijnbeleid van de volgende Vlaamse Regering.

Een dergelijk beleidskader moet ook helpen de afweging te maken tussen de moeilijk te verzoe-
nen beleidsdoelstellingen rond economie, werkgelegenheid, bereikbaarheid, ecologie, klimaat ...
Bedrijven, operatoren en andere actoren hebben nood aan juridische zekerheid op langere
termijn.

- 1 Voer een langetermijnbeleid voor de internationale knooppunten, zowel voor de havens als voor alle luchthavens (Brussels Airport en de regionale luchthavens). Pas de aanpak van de knooppunten in binnen het Vlaams mobiliteitsbeleid. Zorg voor een duidelijke beleidsvisie en realiseer deze consequent. Maak dit beleid toekomstgericht en wendbaar, aangezien de transities in havens en luchthavens snel kunnen gaan.
- 2 Zorg voor een juridisch rechtszeker kader waarin de (lucht)havens en bedrijven in en rond deze knooppunten kunnen functioneren en ontwikkelen.
- 3 Zorg voor een goede samenwerking en coherent beleid tussen de gewesten en de federale overheid, en tussen de gewesten onderling om de ontwikkeling van de poorten te garanderen. Deze samenwerking is nodig om, gezien de bevoegdheden, de poorten zo optimaal mogelijk te laten functioneren.
- 4 Houd in de vervoerregiowerking meer rekening met het belang en de vervoersgenererende effecten van de internationale knooppunten. Betrek de operatoren en stakeholders van de poorten consequent bij de totstandkoming van het beleid in de vervoerregio's. De huidige betrokkenheid is te zeer op ad hoc-basis.
- 5 Werk aan draagvlak rond de knooppunten. Zorg dat de maatschappelijke waarde van de poorten gekend is (tewerkstelling, toegevoegde waarde ...).
- 6 Zoek oplossingen voor de negatieve effecten van de knooppunten en mitigeer ze. Realiseer hierbij een evenwicht tussen de doelstellingen en noden van alle betrokkenen en betrek ook alle beleidsdomeinen.



- 7 Benut de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, waarin alle Vlaamse havens en luchthavens zijn vertegenwoordigd, als platform voor overleg en draagvlakcreatie voor maatregelen omtrent de internationale knooppunten.
- 8 Voorzie voldoende financiële middelen voor het op peil houden van de basisinfrastructuur, de verdere ontwikkeling en het onderhoud van de knooppunten.
- 9 Garandeer de bereikbaarheid van de internationale knooppunten. Zorg voor een goed onderhoud van de infrastructuur in en in de omgeving van de poorten om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. Zet vanuit Vlaanderen proactief en maximaal in op de uitrol van het Trans-European Transport Network (TEN-T) rond de internationale knooppunten.
- 10 Leef als Vlaamse overheid de afspraken na omtrent de financiering van die projecten in de havens die zijn gespecificeerd in het Havendecreet.
- 11 Ontwikkel een Vlaamse visie op de ontwikkeling van Brussels Airport. Gezien de ligging van de nationale luchthaven is zo'n visie onontbeerlijk voor de ontwikkelingen van de luchthaven en in de luchthavenregio. Zorg voor een goede samenwerking en overleg tussen de federale overheid en de gewesten over de elementen die impact hebben op de luchthaven.
- 12 Werk een overkoepelende toekomstvisie uit voor de ontwikkeling van alle luchthavens in Vlaanderen, zowel de regionale luchthavens als de nationale luchthaven, en ga hierin na hoe ze optimaal kunnen samenwerken op het vlak van kennisuitwisseling, specialisatie, operationele samenwerking ... De visienota 'Vlaamse Regionale Luchthavens 2040' die de Vlaamse Regering in 2022 goedkeurde, vormt hiervoor een eerste doch onvoldoende aanzet.

- 13 Werk zoals voorzien voor de regionale luchthavens masterplannen uit en durf in de plannen keuzes te maken rond de ontwikkelingsrichtingen van de luchthavens. Zoek in de masterplannen een evenwicht tussen alle aspecten van luchthavenontwikkeling, zowel langs de luchtvaartzijde als langs de hinterlandzijde. Moedig de Luchthaven Exploitatie Maatschappijen aan om de regionale luchthavens dynamisch te beheren. Zorg dat de omgevingsvergunningen een kader bieden waarbinnen de regionale luchthavens zich kunnen ontwikkelen conform hun respectievelijke masterplannen. Consulteer de stakeholders bij de opmaak van de masterplannen.
- 14 Bereid de luchthavens voor op de komst van vliegtuigen met alternatieve aandrijfsystemen en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart zoals fixed wing drones, vertical take-off toestellen ...

2 Verbeter de bereikbaarheid voor het goederenvervoer

Indien de Vlaamse Regering haar ambitie wil waarmaken om Vlaanderen als logistieke regio op een duurzame manier te versterken, richt het beleid zich binnen een brede aanpak in eerste orde best op de versterking van de internationale knooppunten als speerpunten van een toekomstgerichte logistiek. Een belangrijke bouwsteen hiervoor is onder andere een betere en efficiëntere multimodale bereikbaarheid van de knooppunten voor het goederenvervoer. Gelet op de verwachte vervoersgroei zal uiteraard moeten ingezet worden op alle vervoermodi. Naast slimme keuzes voor doelgerichte infrastructuurinvesteringen dragen volgende voorstellen bij tot een betere goederenbereikbaarheid van de verschillende knooppunten.

- 15 Neem initiatieven om de attractiviteit van de binnenvaart en het spoorvervoer in en rond de havens te vergroten. Ondersteun onderzoek en projecten die een betere bundeling van spoortrafielen en binnenvaartvolumes in de havens mogelijk maken. Mogelijke pistes zijn bundeling van vrachtvolumes via het opzetten van zogenaamde consolidatiepunten of de ontwikkeling van centrale intermodale hubs met voldoende schaalgrootte in het hinterland. Ook samenwerking tussen verschillende spelers kan bijdragen tot een betere bundeling. De overheid kan deze samenwerking stimuleren.
- 16 Breng overslagactiviteiten in de havens zoveel mogelijk samen met aanverwante diensten zoals douane en inspectiediensten. Vaak zijn deze activiteiten nog versnipperd over het havengebied met veel extra vervoersbewegingen tot gevolg.
- 17 Dring er bij de federale overheid op aan om werk te maken van een dynamischer beheer van en operationele maatregelen voor het spoornetwerk met een beter flowmanagement, efficiënte tracking and tracing, de automatisering van de seinen, investeringen in automatische wissels, en 740m lange spoorbundels. Investeer in of cofinancier infrastructuur voor het wegwerken van bestaande bottlenecks binnen de havens, voor een betere ontsluiting ervan en in multimodale platformen.

18 Faciliteer en versnel de realisatie van kwaliteitsvolle, veilige en voldoende parkeerfaciliteiten in de nabijheid van de internationale knooppunten voor vrachtwagens die instaan voor het vervoer van goederen van en naar deze knooppunten. Zorg daarbij voor minimale impact op omliggende gemeenten. Rust deze parkings uit met de nodige laad- en tankinfrastructuur.

19 Onderzoek mogelijke pistes voor meer multimodaal goederenvervoer van en naar Brussels Airport en maak pilootprojecten mogelijk. Brussels Airport is naast een passagiersluchthaven ook een sterk groeiende cargohub en de belangrijkste farmahub in Europa alsook een groeipool voor e-commerce. Het vervoer van en naar de luchthaven gebeurt quasi uitsluitend via wegtransport. Er zijn momenteel geen alternatieven.

3 Verbeter de bereikbaarheid voor werknemers en passagiers

Een meerderheid van de werknemers van de internationale knooppunten kiest nog steeds om met de wagen te pendelen. Dit onder meer door de ligging van de internationale knooppunten in meer perifere gebieden, een vaak atypische arbeidsorganisatie met veel ploegenstelsels en avond- en nachtarbeid, nauwelijks tot geen openbaar vervoeraanbod in de havens, onvoldoende openbaar vervoer voor de luchthavens in de dagrand of de nacht en een nog onvoldoende gebiedsdekkende, kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur.

De modale verdeling van het pendelverkeer van en naar de havens en luchthavens wijkt daarvoor af van de modale verdeling van het gemiddelde woon-werkverkeer in Vlaanderen. Ondanks de inspanningen die door de knooppunten zelf zijn geleverd voor een betere multimodale bereikbaarheid is het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer er nog steeds groter dan het Vlaamse gemiddelde.

Toch dienen zich ook voor de havens en luchthavens kansen aan om een modal shift in het personenvervoer te bewerkstelligen.

20 Zorg voor een betere openbaar vervoerontsluiting van en tussen de knooppunten.

21 Stem de bediening van de internationale knooppunten door het openbaar vervoer af op de specifieke kenmerken van de poorten. Ondanks het groot aantal werknemers dat buiten de 'normale' daguren werkzaam is, zijn de havens zowel overdag als 's nachts niet bereikbaar met het openbaar vervoer. In de luchthavens is er 's nachts geen openbaar vervoeraanbod en in de dagrand is het aanbod minimaal. Daarnaast hebben luchthavens ook voor passagiers specifieke noden die ook buiten de 'normale' uren van het openbaar vervoer liggen. Stem het aanbod en de frequentie van het openbaar vervoer van en naar de knooppunten hierop af.

- 22 Verhoog het openbaar vervoeraanbod in de dagrand en de nacht. Zorg ervoor dat bij de verdere realisatie van basisbereikbaarheid, het specifieke karakter van de internationale knooppunten ten volle wordt erkend en wordt meegenomen in de concrete uitvoering.
- 23 Versnel de aanleg van nog ontbrekende kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur naar en in de internationale knooppunten. Het fietsnetwerk vertoont nog belangrijke hiaten. Neem deze projecten als prioriteit op in het GIP.
- 24 Ondersteun structureel initiatieven van collectief bedrijfsvervoer waar de bediening via het reguliere openbaar vervoer niet mogelijk is en garandeer via de nodige financiële ondersteuning de continuïteit van de bestaande innovatieve diensten.
- 25 Zorg voor vervoersoplossingen op maat om zowel de havens als Brussels Airport buiten de reguliere werkuren bereikbaar te maken voor werknemers. Wat de luchthaven betreft is de Brusselse rand een belangrijke rekruteringsregio voor luchthavenpersoneel, maar veel potentiële werknemers kampen met vervoersarmoede. Maak gebruik van de jobbereikbaarheidsanalyse zoals deze in Nederland gebeurt, om het beleid en sociaal overleg hierrond te stofferen. Een aanpak op maat kan hier een oplossing bieden.
- 26 Valideer de hubfunctie van Brussels Airport en de internationale connectiviteit van Vlaanderen door de realisatie van rechtstreekse hogesnelheidstreinverbindingen tussen de luchthaven en HST-knooppunten in de buurlanden. Aangezien het spoorwegverkeer geen Vlaamse bevoegdheid is, moeten de federale overheid, de NMBS en de aanbieders van HST-treinen het overleg hierover opstarten.
- 27 Zoek in functie van een modal shift van weg naar spoor, naar mogelijkheden om de 'diabolotaks' in zijn huidige vorm af te schaffen. Het mag niet de bedoeling zijn dat wie een duurzame keuze maakt om naar de luchthaven te gaan, daarvoor wordt afgestraft. Deze taks is eveneens een drempel voor het gebruik van derdebetalerssystemen voor werknemers op de luchthaven.



Gebruik havens en luchthavens als spil in vergroeningstrategie

Verduurzamen en decarboniseren zijn uitdagingen voor de komende jaren. Als knooppunten kunnen de havens en de luchthavens ook dienen als spil in de energietransitie. Ze kunnen een voorbeeldrol opnemen, en zorgen voor een aanvoer van energiebronnen en een efficiënte bevoorrading van de vervoersmodi.

De internationale knooppunten zijn voorlopers in duurzame ontwikkeling. Zowel in de havens als op Brussels Airport is de decarbonisatie ingezet en is het nodig om deze verder te zetten. Ook maatregelen die de energie-efficiëntie verhogen van de knooppunten en de daar aanwezige modi zullen nodig zijn. In de regionale luchthavens verloopt deze transitie trager.

Een duurzame ontwikkeling van de knooppunten vraagt een overkoepelend beleid. De MORA vraagt om daarin een afweging te maken van alle sociaaleconomische, maatschappelijke en ecologische aspecten.

De vergroening van de modi zee- en luchtvaart zelf gaat minder snel. Grote effecten zijn voor de zeevaart pas te verwachten vanaf 2030 en voor de luchtvaart vanaf 2035-2040. Daarnaast liggen de sleutels om het decarbonisatieproces te beïnvloeden vooral op het supranationale beleidsniveau. De rol van de Vlaamse Regering bestaat er voornamelijk in te wegen op het supranationale niveau.

- 28 Voorzie de nodige financiële ondersteuning voor de aanleg van walstroom voor zeeschepen. De aanleg ervan vraagt grote investeringen, zowel op de schepen als aan landzijde.
- 29 Moedig het gebruik van walstroom aan in zeevaart en voor de binnenvaart.
- 30 Agendeer verduurzaming van de maritieme vloot op het Europese beleidsniveau. Streef er op dat niveau naar om voor de decarbonisatie van de scheepvaart de nodige maatregelen te nemen en deadlines op te leggen. Ondersteun het internationaal overleg over het uitrusten van zeeschepen voor walstroom.
- 31 Realiseer publieke en semipublieke laad- en tankinfrastructuur op doordachte locaties in de (lucht)havens voor alle vervoersmodi. Zorg voor een voldoende financiële ondersteuning hiervoor, aangezien voor bijvoorbeeld de levering van elektriciteit hoge vermogens nodig zijn met een aanzienlijke kostprijs tot gevolg.
- 32 Neem als Vlaamse overheid verantwoordelijkheid op in het spoorbeleid. Zorg voor de elektrificatie van de nog niet geëlektrificeerde routes in het havengebied.
- 33 Anticipeer op ontwikkelingen voor alternatieve brandstoffen. Havens zullen invoerknooppunten zijn voor materialen als groene waterstof, ammoniak, methanol ... voor divers gebruik. Ondersteun deze ontwikkelingsmogelijkheden.

- 34 Bereid de beleving van alternatieve brandstoffen voor luchthavens voor (e-fuels, waterstof ...). Neem dit mee op in het plan Clean Power for Transport en het VIAVIA-plan voor goederenvervoer.
- 35 Ondersteun en moedig de luchthavenuitbaters aan om energie-efficiëntiemaatregelen te (blijven) nemen. Het gaat dan onder meer over het gebruik van alternatieve aandrijvingen voor airside grondvoertuigen.
- 36 Ondersteun en moedig de luchthavenuitbaters aan om een (prijs)beleid te (blijven) voeren dat impact heeft op de verduurzaming van de vloot.

5 Versterk de digitale connectiviteit

Naadloze uitwisseling van data tussen de verschillende schakels van de logistieke ketting binnen en tussen de knooppunten, zal de efficiëntie van de knooppunten en van het gehele vervoerproces aanzienlijk verhogen en ook verduurzamen. Onder meer omwille van onvoldoende transparantie en onvoldoende toegang tot de nodige data is een volledige afstemming van alle fysieke, operationele en digitale processen en een optimale uitwisseling van data vaak nog een knelpunt.

Zowel de havens als Brussels Airport zetten datasharingplatformen op om de logistieke processen beter te stroomlijnen en te integreren (bijv. Nxtport in de haven van Antwerp-Bruges en Digital Green Lane project in Brussels Airport).

- 37 Stimuleer de (verdere) ontwikkeling en optimalisering van data sharing in de havens en de luchthavens en faciliteer ook de digitale connectiviteit tussen deze knooppunten. Maak daarbij waar nodig het gebruik van up-to-date mobiele datanetwerken mogelijk.
- 38 Ondersteun bestaande datasharingplatformen in de internationale knooppunten met het oog op efficiëntere koppeling en integratie van zowel logistieke als mobiliteitsdata, zowel binnen als tussen de knooppunten. Onderzoek in samenspraak met de stakeholders hoe de dataplatformen op grotere schaal kunnen worden uitgerold en geïntegreerd, en voorzie hiervoor de nodige middelen. Daarbij moeten overheidsdiensten zoals douane- en inspectiediensten ook maximaal worden geïntegreerd.
- 39 Neem de data-uitwisselingsprojecten in de logistieke sector en economische poorten mee in de werking van het Vlaams Datanutsbedrijf om zo samenwerking tussen publieke en private partners te faciliteren.

Over de MORA



De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De MORA adviseert



De MORA adviseert de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement over de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid en de openbare werken in Vlaanderen en brengt advies uit over voorontwerpen en voorstellen van decreet, ontwerpen van besluit en ontwerpen van samenwerkingsakkoord die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de Staat of met andere gemeenschappen en gewesten, het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de entiteiten die bevoegd zijn voor verkeer en vervoer, en exploitaties van het geregeld vervoer.

De MORA overlegt en biedt draagvlak



De leden van de Mobiliteitsraad hebben een stevige achterban. In de Algemene Mobiliteitsraad, de Commissie Personenmobiliteit en de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten zijn meer dan 65 organisaties vertegenwoordigd: interprofessionele en sectorale sociale partners, operators van personen- en goederenvervoer, mobiliteitsverenigingen, middenveldverenigingen, kennisinstellingen, expertorganisaties en mobiliteitsdeskundigen. De MORA is zo stevig verankerd in de maatschappij.

De adviezen van de MORA volgen uit intensief overleg en weerspiegelen gezamenlijke standpunten, gebaseerd op een weldoordachte consensus.

De MORA onderbouwt, verbindt en weegt



De MORA heeft veel deskundigheid in huis om adviezen van goede kwaliteit af te leveren. Naast het eigen studie- en onderzoekswerk betreft de MORA regelmatig experts en externe stakeholders en overlegt op structurele wijze met de Vlaamse administratie, het Vlaams Parlement en met de andere gewesten en de federale adviesorganen.

De MORA voedt en weegt op het publieke debat en ijvert voor meer impact op het beleid in het belang van een veilig, duurzaam, vlot, toegankelijk en betaalbaar mobiliteitssysteem in Vlaanderen.

Voor meer info kan u terecht op www.mobiliteitsraad.be