

## Advies

# Ontwerpbesluit tot vaststelling 'Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040'

Brussel, 25 juni 2021

Adviesvraag: ontwerpbesluit tot vaststelling 'Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040'  
Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Ontvangst adviesvraag: 8 juni 2021  
Adviestermijn: 30 dagen  
Goedkeuring MORA: 25 juni 2021

Contactpersonen: Frank Van Thillo – [fvthillo@serv.be](mailto:fvthillo@serv.be)  
Karen Sas – [ksas@serv.be](mailto:ksas@serv.be)

# Inhoud

<b>Inhoud</b>	<b>3</b>
<b>Krachtlijnen</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>1.....Nood aan mobiliteitsvisie, verankerd in beleidsplan</b>	<b>5</b>
<b>2.....Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie</b>	<b>5</b>
<b>De Vlaamse Mobiliteitsvisie ontdaan van haar ruggengraat</b>	<b>8</b>
<b>1.....Bezwaren bij politieke keuzes</b>	<b>8</b>
<b>1.1    Verandering van statuut .....</b>	<b>9</b>
<b>1.2    Verschuiving van engagement.....</b>	<b>9</b>
<b>1.3    Verschuiving van horizon: 2040 wordt 2050 .....</b>	<b>10</b>
<b>2.....Inhoudelijke hiaten</b>	<b>10</b>
<b>3.....Conclusie</b>	<b>11</b>
<b>4.....Aanbevelingen</b>	<b>11</b>

## Krachtlijnen

De opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen en een Vlaamse Mobiliteitsvisie werd voorzien in het Mobiliteitsdecreet en het Decreet Basisbereikbaarheid. De MORA is tevreden dat na 20 jaar een visietekst wordt voorgelegd waarin politiek en maatschappelijk middenveld elkaar vinden. Het is echter geen geheim dat de MORA al jaren pleit voor een echt plan dat de ambities van de Vlaamse Regering concreet maakt. Dat deze tekst slechts de 'inspiratie' voor het mobiliteitsdebat ambieert, is dan ook de focus van ons advies.

Er heerst een grote bezorgdheid binnen de Raad over de impact van de gemaakte keuzes:

- De verandering van het statuut van de Vlaamse Mobiliteitsvisie van regelgevend naar inspirerend, maakt de visietekst zelf en de link met de andere mobiliteitsplannen vrijblijvend en biedt onvoldoende sturing aan de andere beleidsniveaus. Dit houdt volgens de MORA de versnippering van het beleid in stand.
- In de visietekst worden de ambities afgezwakt tot perspectieven zonder concrete, afdwingbare of toerekenbare engagementen. Daardoor verschuift het engagement van het gewestelijke naar het regionale en lokale niveau, en schuift de Vlaamse regering ook de verantwoordelijkheid van zich af. De Mobiliteitsvisie verliest zo zijn geloofwaardigheid. En de MORA vreest dat de visie te vrijblijvend is en er geen concreet beleid zal volgen.
- Door de verschuiving van de horizon en het ontbreken van echte prioriteiten, verliest de Mobiliteitsvisie zijn sense of urgency en zijn relevantie. De Raad wil juist een doelgerichte versnelling zien gebeuren in het mobiliteitsbeleid.

Daarnaast ontbreken er enkele inhoudelijke elementen, die nochtans een groot maatschappelijk draagvlak hebben en belangrijk zijn voor de MORA, zoals een ambitieuze modal shift, het STOP-principe en de differentiatie van mobiliteitsoplossingen voor doelgroepen.

De veranderingen van statuut, engagement en horizon en de inhoudelijk hiaten hebben volgens de MORA de concrete waarde en de relevantie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 verzwakt. Dit advies formuleert dan ook enkele suggesties om dit effect te reduceren.

- De MORA vraagt om de perspectieven om te zetten in concrete ambities voor 2040, om de visietekst meer sturend te maken en deze politiek te verankeren, zodat inertie en versnippering uit het mobiliteitsbeleid gebannen worden.
- De Raad stelt ook voor om de visietekst te valoriseren door een jaarlijkse evaluatie en verantwoording te voorzien in de beleids- en begrotingstoelichting, en wijst op het belang van de monitoring van de regionale en lokale mobiliteitsplannen en hun afstemming met de Mobiliteitsvisie.
- Tenslotte vraagt de MORA naar een stand van zaken en verdere timing van de door de minister tijdens de commissie MOW beloofde roadmap<sup>1</sup>, die de visietekst moet koppelen aan operationele doelstellingen, concrete maatregelen, middelen en een duidelijke timing.

<sup>1</sup> Verslag commissie MOW 03/12/2020 - over ontwerpdecreet begroting 2021:

<https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1630323>

# Inleiding

De opmaak van een Vlaamse Mobiliteitsvisie is voorzien in het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 (artikel 10/1). Op 4 juni 2021 werd het ontwerpbesluit tot vaststelling van de 'Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040' principiële goedgekeurd door de Vlaamse regering.

De MORA werd op 8 juni 2021 om advies gevraagd over dit ontwerpbesluit. De nota van de Vlaamse regering meldt dat het ontwerp van de Vlaamse Mobiliteitsvisie ook voor advies zal worden overgemaakt aan de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest. Daarnaast zal het ook geagendeerd worden op het Vlaamse Parlement.

Het besluit zal na definitieve goedkeuring in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad. Aanvullend zal de Vlaamse Mobiliteitsvisie uitgebreid bekend gemaakt worden via brieven, mails, persberichten en online.

De inwerkingtreding is voorzien op 1 oktober 2021.

## 1 Nood aan mobiliteitsvisie, verankerd in beleidsplan

Het huidige mobiliteitssysteem staat voor grote uitdagingen: congestie, luchtvervuiling, verkeersonveiligheid, ruimte-inname, milieu-impact, enz. Bovendien wordt verwacht dat personen- en goederenvervoer nog zullen groeien. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid staat dan ook voor grote uitdagingen, die over verschillende beleidsdomeinen en -niveaus heen lopen. Om al deze uitdagingen op een efficiënte wijze aan te kunnen pakken, wijst de MORA al sinds 2009 op de nood aan een Mobiliteitsplan. Het is immers nodig dat het mobiliteitsbeleid gekaderd wordt binnen een overkoepelende, integrale langetermijnvisie op mobiliteit in Vlaanderen, gekoppeld aan operationele doelstellingen, concrete maatregelen en een duidelijke timing.

## 2 Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie

Ook de Vlaamse regering heeft in het verleden de noodzaak van een overkoepelende, integrale langetermijnvisie erkend en legde de opmaak ervan vast in decreten.

### Mobiliteitsdecreet (2009)

Het Mobiliteitsdecreet van 2009 ambieerde een integrale en participatieve aanpak met:

- een uitgebreide analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand
- een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling
- operationele doelstellingen
- en een actieplan met maatregelen, middelen en termijnen.

Dit alles moest vervat zitten in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en zorgen voor samenhang en integratie binnen het beleidsdomein MOW, en met andere beleidsniveaus en -domeinen.

### MORA-adviezen 2009-2013

Sinds de publicatie van het Mobiliteitsdecreet, tot aan het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen eind 2013, heeft de MORA niet minder dan acht adviezen met concrete voorstellen geformuleerd over de procedurele en inhoudelijke aanpak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De MORA stelde meermaals voor dat het plan zich zou uitspreken voor:

- een realistisch lange termijn wensbeeld
- om vervolgens aan te geven hoe (concretisering, prioritering)
- en met welke middelen dit wensbeeld
- stapsgewijs (2020, 2030, 2050) zou bereikt worden.

Ook in andere adviezen heeft de MORA het belang van een Mobiliteitsplan aangegeven. In het advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (24 september 2010), vroeg de MORA het Mobiliteitsplan Vlaanderen als beleidskader te laten fungeren voor het noodzakelijke transitieproces naar een duurzame mobiliteit.

### MORA-adviezen 2014 - 2019

Daarna volgden nog talloze adviezen (over Basisbereikbaarheid, Visie 2050, Bestuursdecreet, Regeerakkoord en Beleidsnota MOW 2019-2024) en het Mobiliteitsverslag 2018, die zijdelings of grondig ingingen op de nood aan en de aanbevelingen voor een langetermijnvisie voor het Vlaams mobiliteitsbeleid. De MORA pleitte daarin meermaals voor:

- een integrale benadering: alle modi, differentiatie tussen doelgroepen, engagementen inzake luchtkwaliteit- en klimaatdoelstellingen, rekening houden met disrupties, enz.
- een betere afstemming met andere beleidsniveaus, beleidsdomeinen en beleidsplannen (federaal, regionaal en lokaal niveau, ruimtelijke ordening, BRV, Verkeersveiligheidsplan, Fietsbeleidsplan, ...), en de Europese context. Zo ontbreekt het de voorliggende Vlaamse Mobiliteitsvisie aan duidelijke instructies in functie van de wegencategorisering.
- analyse, onderzoek, monitoring en evaluatie (inclusief een uitgebreide lijst van bereikbaarheids- en mobiliteitsindicatoren, en met nulmeting van deze indicatoren)
- strategische en operationele, kwantificeerbare doelstellingen, op lange termijn en tussentijds
- een actieplan met concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing
- ruime, maatschappelijke betrokkenheid en participatie (vb. open consultaties door MORA)

### Decreet Basisbereikbaarheid (2019)

Na tien jaar bleek het bestaan van het mobiliteitsdecreet geen garantie voor het opstellen van een Mobiliteitsplan Vlaanderen. In 2019 wordt het Mobiliteitsdecreet vervangen door het Decreet Basisbereikbaarheid<sup>2</sup>. Daarbij werd het Mobiliteitsplan Vlaanderen vervangen door de nieuwe Vlaamse Mobiliteitsvisie.

Dit decreet voorziet in Hoofdstuk 2/1 de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie:

- Artikel 10/1:  
*“Op gewestelijk niveau wordt de Vlaamse Mobiliteitsvisie opgemaakt. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. Die voldoet aan de missie, vermeld in artikel 3.”*  
 Artikel 3 beschrijft deze missie als de weg naar een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem, ondersteunend voor de economie en de maatschappij, gericht op bereikbaarheid, en met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.
- Artikel 10/2 beschrijft het toepassingsgebied en de gemotiveerde afwijking, die wegvalt bij de inwerkingtreding van het Verzameldecreet MOW II:

<sup>2</sup> Decreet Basisbereikbaarheid <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/het-decreet-basisbereikbaarheid>

*“De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een beleidskader voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.*

*De entiteiten, vermeld in het eerste lid, kunnen gemotiveerd afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”*

- Artikel 10/3 voorziet onderzoek, een participatietraject, de bepaling van de inwerkingtreding, een ruime bekendmaking en het vaststellen van de regels door de Vlaamse regering.
- Artikel 11 voorziet de regionale en lokale mobiliteitsplannen als basis voor het mobiliteitsbeleid: afgestemd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie, en voorzien van een strategische langetermijnvisie, met operationele doelstellingen (incl. realisatie en verantwoordelijkheden), een actieplan (incl. concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing), een tijdshorizon van 10 jaar en een doorkijk van maximum 30 jaar.

### **Verzameldecreet MOW I (2020)**

Het Verzameldecreet MOW I zette vorig jaar de eerste stappen naar een structurele verschuiving in het regelgevend kader. In dit decreet koos de Vlaamse regering reeds voor een verschuiving van het planningsniveau en de afdwingbaarheid:

- de Vlaamse Mobiliteitsvisie werd richtinggevend i.p.v. verordenend
  - de regionale en lokale mobiliteitsplannen werden dwingend i.p.v. richtinggevend
- Toen nog met de nodige, gemotiveerde afwijkingsmogelijkheden.

De basis van het mobiliteitsbeleid verschoof naar de vervoerregio's. De ambities van samenhang, inspraak, evaluaties en herzieningen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen verschoven mee.

De MORA maakte zich in zijn advies<sup>3</sup> toen al zorgen over het verlies aan samenhang en over het vasthouden aan en het behalen van de Vlaamse doelstellingen inzake modale verschuiving, verkeersveiligheid, MaaS, logistieke bereikbaarheid, enz.

### **Verzameldecreet MOW II (2021)**

Het Verzameldecreet MOW II (2021) verminderde de afdwingbaarheid verder door de opheffing van het artikel dat bepaalde dat de vervoerregio's enkel gemotiveerd konden afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie (zie MORA-advies Verzameldecreet MOW II d.d. 25 juni 2021).

---

<sup>3</sup> MORA-advies Verzameldecreet 2020 p.7-9:

<https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-verzameldecreet>

# De Vlaamse Mobiliteitsvisie ontdaan van haar ruggengraat

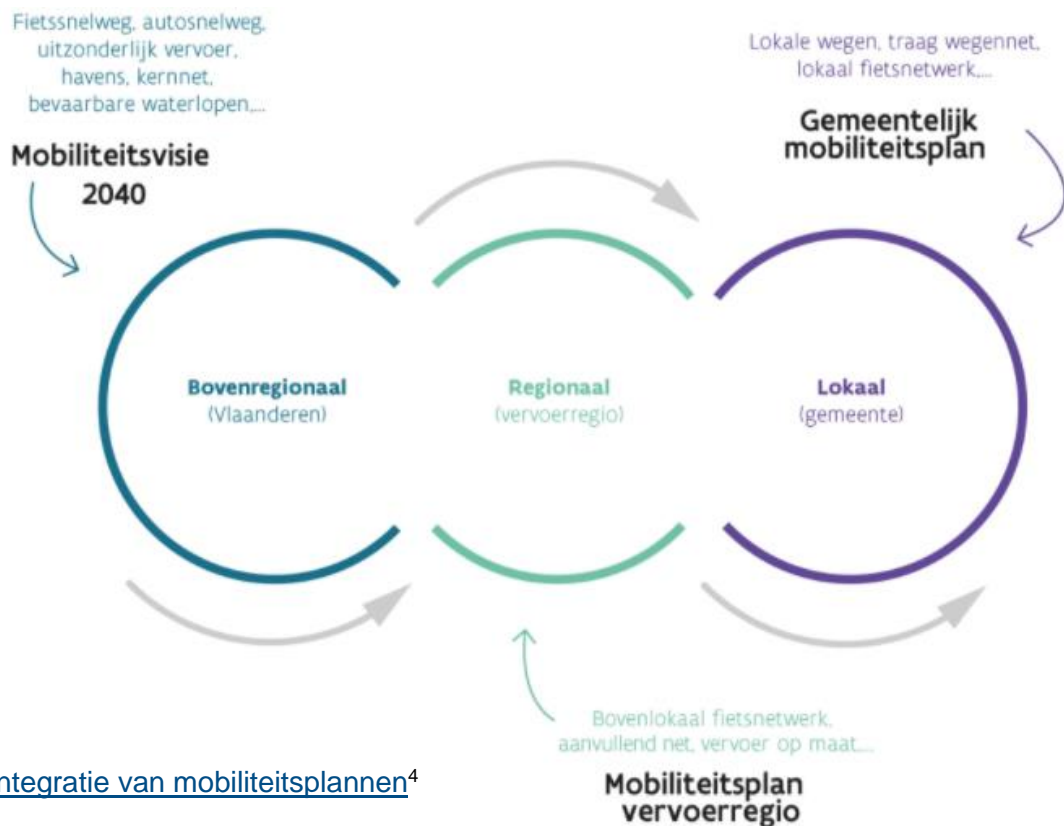
De Vlaamse regering is erin geslaagd een Vlaamse Mobiliteitsvisie op te stellen, die voortkomt uit een participatief traject en die een integrale benadering nastreeft. Een concreet beleidsplan, zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen, bleek immers politiek niet haalbaar.

Vanuit die vaststelling werden enkele fundamentele politieke keuzes en decretale aanpassingen gemaakt: een verandering van het statuut van de visietekst en een verschuiving van het engagement en de horizon. Deze wijzigingen hebben volgens de MORA belangrijke gevolgen voor de draagkracht van de visietekst. Als de Vlaamse Mobiliteitsvisie onvoldoende sturend werkt en voor samenhang zorgt, blijft de versnippering van het beleid en het daaruit voortvloeiende risico op het uitblijven van een duurzaam globaal mobiliteitsbeleid.

Hoewel de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 zijn verordende kracht verliest, heeft de visietekst wel een zekere legitimiteit. De regionale en lokale niveaus kunnen zich, al is het dan vrijblijvend, hierop baseren voor hun mobiliteitsplannen en hun adviezen.

## 1 Bezwaren bij politieke keuzes

De Vlaamse regering geeft aan dat ze met de Vlaamse Mobiliteitsvisie een open, inspirerend en adaptief beleidsperspectief voor de toekomst wil bieden en ambieert een integratie van de mobiliteitsplannen.



Figuur over integratie van mobiliteitsplannen<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Website Vlaanderen.be, Basisbereikbaarheid <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/mobiliteitsuitdagingen-regionaal-aanpakken/geintegreerd-regionaal-mobiliteitsplan>



Ze moet daarnaast voldoen aan het decreet Basisbereikbaarheid, meer bepaald de artikels 3, 10 en 11 rond de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie op gewestelijk niveau.

## 1.1 Verandering van statuut

Toch heeft de Vlaamse regering besloten deze Mobiliteitsvisie te ontdoen van haar regelgevend en verordenend karakter. Het is een maatschappelijke visietekst geworden die als inspiratiebron voor de regionale en lokale mobiliteitsplannen dienst doet.

Deze keuze voor de verandering van het statuut van de visietekst 'Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040' bouwt verder op de verschuiving van het planningsniveau en de afdwingbaarheid die werd vastgelegd in het Verzameldecreet MOW I van 2020:

- ▀ de Vlaamse Mobiliteitsvisie werd richtinggevend i.p.v. verordenend
- ▀ de regionale en lokale mobiliteitsplannen werden dwingend i.p.v. richtinggevend. Toen nog met gemotiveerde afwijkingsmogelijkheden.

Met het eerste Verzameldecreet verdween de dwingende decretale verankering van de link tussen de Mobiliteitsvisie en de andere mobiliteitsplannen reeds. De verandering van het statuut van de visietekst van regelgevend naar inspirerend versterkt het verlies aan afdwingbaarheid en verzwakt de integratie en coherentie verder.

De MORA heeft steeds gepleit voor een beleidsplan als een regelgevend, decretaal verankerd kader in functie van integrale plannen, coherentie en concrete realisaties. In ons [advies op het Verzameldecreet MOW I](#)<sup>5</sup> van 27 maart 2020 en ons advies op het Verzameldecreet MOW II van 25 juni 2021, vroeg de MORA reeds de garantie dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie geen vrijblijvende denkoefening zou worden en voldoende sturing zou bieden aan de vervoerregio's.

De Raad kan zich dan ook niet vinden in deze steeds verdergaande afbreuk van de afdwingbaarheid. De opeenvolgende politieke keuzes maken de visie zelf en daardoor ook de link tussen de visie en de mobiliteitsplannen steeds minder dwingend en meer vrijblijvend. De MORA vreest dat de link een missing link zal worden, en dat de Mobiliteitsvisie onvoldoende sturing zal bieden aan de andere beleidsniveaus en beleidsplannen. Het beleid dreigt versnipperd achter te blijven en de realisatie van de Vlaamse doestellingen uit het Regeerakkoord en andere beleidsdocumenten riskeert uit te blijven.

## 1.2 Verschuiving van engagement

De ambities zijn perspectieven geworden: van een gerichte inzet voor een betere toekomst blijven enkel nog wensbeelden over. Met deze bepaling kiest de Vlaamse regering ervoor om geen concrete, afdwingbare of toerekenbare engagementen aan te gaan (zie visietekst p.7 voetnoot 3). Zo ontloopt ze haar verantwoordelijkheid door ze door te schuiven naar de regionale en lokale niveaus. Er wordt dus veel meer politieke daadkracht verwacht van de andere beleidsniveaus dan van de Vlaamse overheid.

Het verlies aan ambitie in de Vlaamse Mobiliteitsvisie gaat gepaard met een verlies aan geloofwaardigheid. Door dit gebrek aan engagement van de Vlaamse regering, vreest de MORA dat de visie te vrijblijvend is en er geen concreet beleid zal volgen. De Raad wil daarom opnieuw

<sup>5</sup> MORA, 2020, Advies Verzameldecreet: <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-verzameldecreet>

het belang benadrukken van een overkoepelend plan op Vlaamse niveau met ambities en concrete, aftoetsbare doelstellingen.

### 1.3 Verschuiving van horizon: 2040 wordt 2050

Tot grote verbazing van de MORA beschrijft de Mobiliteitsvisie 2040 perspectieven voor 2050. De horizon verschuift dus van 2040 naar 2050, zonder dat het ambitieniveau van de perspectieven verhoogt. Ook een tussentijdse horizon ontbreekt.

In onze snel veranderende mobiliteitswereld, wordt een horizon van 30 jaar al gauw weinig betekenisvol. De perspectieven vervagen en verliezen hun waarde. Alleen al de technologische evolutie van de laatste 10 jaar geeft dit aan. De MORA wil erop wijzen dat de visietekst door deze verschuiving van de horizon inboet aan relevantie en ook een ongewenste vertraging met zich meebrengt. De Raad wijst daarentegen op de sense of urgency en wil juist een versnelling zien gebeuren in het mobiliteitsbeleid.

## 2 Inhoudelijke hiaten

Ondanks het verlies aan sturende kracht voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie, behoudt de visietekst een zekere legitimiteit. Het [Decreet Basisbereikbaarheid](#)<sup>6</sup> bepaalt immers dat de regionale en lokale mobiliteitsplannen moeten aangeven hoe ze zich verhouden tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie. De Vlaamse regering zelf en de andere beleidsniveaus kunnen ook terugvallen op de Mobiliteitsvisie om hun beleid en hun adviezen op te baseren. Naast de focus op de bezwaren tegen de gemaakte politieke keuzes, wil dit advies daarom toch ook enkele belangrijke inhoudelijke aspecten aanhalen.

De MORA wil hier vooral wijzen op enkele ontbrekende elementen. Nochtans bestaat er een grote maatschappelijke consensus om deze een plaats te geven in de Mobiliteitsvisie.

- In het Regeerakkoord en de Beleidsnota 2019-2024 hecht de Vlaamse regering veel belang aan het bereiken van een modale verschuiving. Dit staat in schril contrast met het ontbreken van deze ambitie in de Vlaamse Mobiliteitsvisie.
- Ook het STOP-principe is prominent aanwezig in deze belangrijke beleidsdocumenten, maar wordt niet aangehaald in de Vlaamse Mobiliteitsvisie. De visietekst haalt wel enkele strategieën ervan aan, maar door het ontbreken van een specifieke verwijzing naar het STOP-principe of steun hiervoor, vreest de MORA een verminderde legitimiteit vanuit de Vlaamse regering.
- Daarnaast komt de differentiatie voor doelgroepen niet aan bod. Uiteraard kan niet elke doelgroep uitgebreid behandeld worden, maar de MORA vraagt dat de Mobiliteitsvisie rekening zou houden met een verschillende invulling van mobiliteit voor de diverse doelgroepen. Dit gebrek maakt de visie volgens de MORA minder strategisch en relevant.

<sup>6</sup> Decreet Basisbereikbaarheid 2019 – wijzigingen 2020, H3 Afd2 Onderafdeling2/3 Artikels18/21 §2 <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/het-decreet-basisbereikbaarheid>

### 3 Conclusie

Er heerst dus een grote bezorgdheid binnen de Raad over de impact van de gemaakte keuzes:

- De verandering van het statuut van de Vlaamse Mobiliteitsvisie houdt volgens de MORA de versnippering van het beleid in stand en biedt onvoldoende sturing aan de andere beleidsniveaus.
- Met de verschuiving van het engagement, schuift de Vlaamse regering ook de verantwoordelijkheid van zich af. Met een gebrek aan geloofwaardigheid tot gevolg. De MORA vreest dat de visie te vrijblijvend is en er geen concreet beleid zal volgen.
- Door de verschuiving van de horizon en het ontbreken van echte prioriteiten, verliest de visietekst zijn sense of urgency en zijn relevantie.

Bovendien is het onduidelijk wat er nog zal gebeuren met de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.

### 4 Aanbevelingen

De veranderingen van statuut, engagement en horizon hebben volgens de MORA de concrete waarde en bruikbaarheid van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 verzwakt. Dit advies wil enkele aanbevelingen doen om dit effect te reduceren.

- De MORA raadt de Vlaamse regering aan om de Vlaamse Mobiliteitsvisie meer richtinggevend en sturend te maken.  
Artikel 11 en 18 uit het Decreet Basisbereikbaarheid streven een zekere sturing na door de onderlinge afstemming tussen de Mobiliteitsvisie en de mobiliteitsplannen te voorzien. Deze afstemming moet zorgen voor de link tussen de visie en de plannen. Maar door het verlies aan afdwingbaarheid, krijgt deze afstemming een vrijblijvend karakter en zorgt voor onvoldoende sturing.  
Aangezien de Vlaamse Mobiliteitsvisie geen verordenend statuut meer heeft, zal de regelgeving bovendien uitgewerkt moeten worden in allerlei andere beleidsdocumenten, voor bijvoorbeeld de wegcategorisering, het kern- en aanvullend net, enz. Door deze versnippering van het beleid wordt de nood aan afstemming en sturing nog groter.  
Een manier om de visietekst meer richtinggevend te maken voor de andere beleidsniveaus, voor het Federale mobiliteitsbeleid of de toekomstige samenwerking met andere Gewesten, is deze visietekst omkaderen met een moreel gezag.
- De Raad vraagt ook aan de minister om extra stappen te nemen om de visietekst een duidelijk politiek statuut te geven.
- Behalve een engagement naar communicatie, blinken de visietekst en de nota van de Vlaamse regering uit in vrijblijvendheid. De MORA wil dan ook aan de minister vragen om duidelijk te maken hoe de perspectieven ingevuld en gerealiseerd zullen worden, wat haar concrete ambities zijn en hoe deze vastgelegd zullen worden.
- Bovendien wil de Raad nadrukkelijk wijzen op de hoogdringendheid van een daadkrachtig mobiliteitsbeleid en vraagt daarom om de horizon bij te stellen naar 20 jaar en ook tussentijdse doelstellingen te voorzien.
- Tenslotte vraagt de MORA om de in dit advies aangehaalde en eventuele andere inhoudelijke hiaten op te nemen in de visietekst.

De Raad stelt ook voor om de visietekst te valoriseren door een jaarlijkse evaluatie en verantwoording te voorzien in de beleids- en begrotingstoelichting. Een meer sturende Vlaamse Mobiliteitsvisie kan ervoor zorgen dat iedere legislatuur niet op zichzelf komt te staan en de lange

termijn niet vervaagt. Ook de monitoring van de regionale en lokale mobiliteitsplannen wordt belangrijker om de samenhang en de link met de Mobiliteitsvisie te realiseren.

Tenslotte vraagt de MORA naar een stand van zaken en verdere timing van de door de minister tijdens de commissie MOW van 3 december 2020 beloofde roadmap<sup>7</sup>. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is immers geen eindpunt en heeft nood aan een concreet vervolgotraject. De Vlaamse regering kan daarbij inspiratie halen bij het Brusselse mobiliteitsplan Good Move, dat concrete doelstellingen bevat, veel mogelijkheden biedt en zowel een groot politiek als maatschappelijk draagvlak heeft. De MORA verwacht in de Vlaamse roadmap alvast volgende elementen terug te vinden:

- Concrete informatie over de manier waarop de intenties en perspectieven gerealiseerd zullen worden: concrete doelstellingen en maatregelen met de bijhorende verantwoordelijkheden. Bovendien moet hierbij de koppeling gemaakt worden met andere beleidsniveaus, - domeinen en -plannen.  
 De Raad denkt hierbij alvast aan volgende niet-limitatieve lijst van beleidsplannen: het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, de Wegencategorisering, het Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan 2021-2025, het GIP, het ITS-plan voor Vlaanderen, de Hinterlandvisie Havens, de Visie Luchthavens, het Fietsbeleidsplan, het Missing Links beleid, het Milieubeleidsplan, enz.
- Ondanks het goedbedoelde streven naar gelijkwaardige beleidsprioriteiten, kan je in de praktijk niet alles tegelijkertijd realiseren. Daarom moet er in de realiteit toch een onderscheid gemaakt worden door een prioritering op basis van de maximale maatschappelijke toegevoegde waarde.
- De strategische roadmap bevat bovendien een opdeling in een concreet stappenplan, een overzicht van de middelen per maatregel, en een timing voor het grote geheel en alle onderdelen.
- De minister heeft tijdens de commissie MOW van 3 december 2020<sup>8</sup> reeds bevestigd dat ook in dit proces nauw samengewerkt zal worden met de actoren die ook bij de opmaak van de visie betrokken waren.

<sup>7</sup> Verslag commissie MOW 03/12/2020 p.45 - over begroting 2021: <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1630323>

<sup>8</sup> Verslag commissie MOW 03/12/2020 p.45 - over begroting 2021: <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1630323>