

## Advies

# Conceptnota Vlaamse havenstrategie

Brussel, 29 januari 2021

Adviesvraag: Conceptnota Vlaamse Havenstrategie

Adviesvrager: Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 16 december 2020

Adviestermijn: /

Goedkeuring raad: 29 januari 2021

Goedkeuring MORA-commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten: 28 januari 2021  
(schriftelijke procedure)

Contactpersoon: Ann Wuyts – [awuyts@serv.be](mailto:awuyts@serv.be)

# Inhoud

<b>Inhoud</b> .....	<b>3</b>
<b>Krachtlijnen</b> .....	<b>4</b>
<b>Situering</b> .....	<b>5</b>
Samenvatting Vlaamse havenstrategie .....	5
<b>Advies</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Nieuwe aanpak havenbeleid is nodig</b> .....	<b>7</b>
Dragvlak voor een nieuwe Vlaamse havenstrategie .....	7
Focus houden op het langetermijnbeleid .....	7
<b>2 Havenstrategie vormt basis voor verdere samenwerkingen</b> .....	<b>8</b>
Werk actief aan draagvlakverwerving .....	8
Gedragenheid verkiezen boven snelheid.....	8
Complementariteit van de havens optimaliseren .....	9
Opvolgen resultaten Vlaamse havenstrategie: cijfermatig, politiek en maatschappelijk .....	9
KPI's omzetten in beleidsbeslissingen.....	10
<b>3 Future proof als motto voor alle deeldomeinen</b> .....	<b>10</b>
Visie op goederenvervoer meer toekomstbestendig maken .....	10
Toegevoegde waarde verhogen door in te zetten op circulaire economie en hernieuwbare energiebronnen .....	11
Arbeidsmarktbeleid voeren.....	12
Kies prioritair voor de fiets als alternatief in woon-werkverkeer.....	12
Havens als pilootprojectregio's .....	12

## Krachtlijnen

De nieuwe aanpak van het Vlaamse havenbeleid, waar de Vlaamse havenstrategie deel van uitmaakt, krijgt de steun van de MORA. De Raad moedigt de Vlaamse overheid aan om deze strategie te concretiseren in individuele overeenkomsten met de havens.

Voor de MORA is deze Vlaamse havenstrategie nog maar de eerste stap. Zij bevat concepten, ideeën, engagementen,... die een verdere concretisering vragen. De Raad vraagt daarom om bij deze uitwerking en concretisering het ruime maatschappelijk middenveld te betrekken. Zo kan het meewerken aan het verbreden van het draagvlak voor de havens.

De MORA ziet voor zichzelf een rol in het vertalen van de sociaaleconomische en maatschappelijke meerwaarde van de havens, het belang aangeven van investeringen en strategieën, dit belang ook duiden aan het Vlaams Parlement, een klankbord zijn over de complementariteit van de havens, vanuit zijn samenstelling ook het overleg met de modi verzekeren,...

De Raad verwacht dat de Vlaamse overheid de Vlaamse havenstrategie en de daaruit volgende individuele overeenkomsten gebruikt om het Vlaamse langetermijnbeleid te realiseren. De MORA vindt deze link momenteel onvoldoende uitgesproken. De MORA adviseert daarom dat er een SDG-toets gebeurt rond de Vlaamse havenstrategie en de hierbij samenhangende individuele overeenkomsten. Deze toets moet nagaan hoe de strategie bijdraagt aan de realisatie van de "sustainable development goals (SDG's)" en het daarmee verbonden "Vizier 2030" doelstellingenkader voor Vlaanderen.

## Situering

Op 16 december 2020 vroeg het departement MOW aan de MORA advies over de mededeling aan de Vlaamse Regering over de Vlaamse Havenstrategie.

De conceptnota Vlaamse Havenstrategie hoort samen met een Overkoepelende Overeenkomst<sup>1</sup> tussen de Vlaamse Havenbedrijven en de Vlaamse Overheid en individuele overeenkomsten tussen de havenbedrijven en de Vlaamse Overheid. Beide documenten werden aan de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten toegelicht op 29 september 2020. De conceptnota zelf werd aan de Commissie toegelicht op 8 december 2020.

### Samenvatting Vlaamse havenstrategie

De conceptnota “Vlaamse Havenstrategie” legt de missie van de Vlaamse Overheid met betrekking tot de zeehavens in Vlaanderen vast. De Vlaamse havens zijn belangrijk om de Vlaamse ambities omtrent ‘Vlaamse Logistieke regio’ te realiseren. De marktaandelen van de havens uitgedrukt in maritieme tonnages groeien, maar hun competitieve positie komt meer en meer onder druk te staan:

- Steeds luider maatschappelijk debat rond externaliteiten van de havens
- Inhaalbeweging nodig inzake intermodaal aanbod ten opzichte van andere havens
- Beschikbaarheid (ruimtelijke) capaciteit in en buiten havens
- Energie- en klimaattransitie (decarbonisatie) vraagt een langetermijnaanpak van havenindustrie & transport
- Op het vlak van tewerkstelling en toegevoegde waarde vormen industriële activiteiten een steeds belangrijker onderdeel van economische activiteiten in havengebieden<sup>2</sup>
- Nieuwe technologie & schaalvergroting kan disruptief zijn.

De Vlaamse havenstrategie benoemt de globale strategische doelstellingen en speerpunten van het Vlaamse havenbeleid en de hefboomen die kunnen worden aangewend om hiermee aan de slag te gaan. Voor de opmaak van de conceptnota is een horizon van 10 jaar gehanteerd.

De Vlaamse havenstrategie zal omgezet worden in individuele overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en Vlaamse havenbedrijven. Deze overeenkomsten zullen concrete projecten opgenomen zijn en zal ook het engagement van de Vlaamse overheid, inclusief de budgettaire impact omschreven zijn.

De Vlaamse havenstrategie formuleert drie doelstellingen voor het havenbeleid:

- De concurrentiepositie versterken
- De toegevoegde waarde verhogen
- Duurzame groei realiseren

<sup>1</sup> Overeenkomst betreffende de overkoepelende principes voor samenwerking inzake haven gerelateerd beleid tussen de Vlaamse havenbedrijven en de Vlaamse Overheid.

<sup>2</sup> De Vlaamse havens huisvesten onder meer de grootste industriële bedrijvencuster van raffinage en chemie in Europa.

Hiertoe wordt ingezet op drie speerpunten, die zullen worden gerealiseerd door 9 hefboomen:

- Logistieke draaischijf verbeteren
- Modal shift realiseren
- Groene transitie realiseren

De Vlaamse havenstrategie is opgemaakt in overleg tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbedrijven. De ontwerp teksten zijn ook voorgelegd aan experts. Het departement MOW stelt een adviesvraag aan de MORA om het volledige mobiliteitsmiddenveld de kans te geven om zijn visie over deze conceptnota te formuleren.

# Advies

In zijn advies onderschrijft de MORA het initiatief van de Vlaamse overheid om een nieuw havenbeleid uit te werken. Vervolgens gaat de MORA in op de wijze waarop aan draagvlak kan gewerkt worden. Daarnaast gaat de Raad inhoudelijk in op de uitwerking van enkele deelthema's uit de Vlaamse havenstrategie.

## 1 Nieuwe aanpak havenbeleid is nodig

De MORA ondersteunt de noodzaak voor een nieuwe havenstrategie. De Raad vraagt om deze havenstrategie mee te gebruiken om de langetermijndoelstellingen van de Vlaamse regering te realiseren.

### Draagvlak voor een nieuwe Vlaamse havenstrategie

Met de nieuwe Vlaamse Havenstrategie en de daaruit volgende individuele overeenkomsten met de havens wil de Vlaamse overheid het Vlaamse havenbeleid vernieuwen. Met deze Vlaamse havenstrategie overstijgt ze het klassieke, infrastructuurgerichte havenbeleid en richt ze zich op een ruimere aanpak. Hiermee wil de Vlaamse overheid een antwoord bieden op de uitdagingen waar de havens en het havenbeleid voor staan.

De MORA steunt deze nieuwe aanpak en vindt een draagvlak om hieraan mee verder te werken. Het ontwikkelen van Vlaanderen als logistieke regio is vandaag voor sommigen geen evidentie meer. De MORA staat achter de ontwikkeling van de havens en luchthavens als belangrijke knooppunten/poorten voor de Vlaamse economie.

Ook steunt de Raad de keuze om in de Vlaamse havenstrategie een visie op 10 jaar te ontwikkelen en deze voor een kortere periode uit te werken in de individuele overeenkomsten met de havens.

De Raad stelt aan de Vlaamse overheid voor om nu verder te gaan met het proces. De opmerkingen die de Raad formuleert vereisen geen aanpassingen aan de Vlaamse havenstrategie, maar zijn vooral aanbevelingen voor het vervolgtraject.

### Focus houden op het langetermijnbeleid

De voorgelegde havenstrategie vertrekt vanuit het bestaande bestuurlijke kader om de nieuwe uitdagingen aan te gaan en de veranderende rol van de havenbedrijven te herdenken. De MORA vraagt om deze strategie te gebruiken om de trendbreuk die de Vlaamse regering wil creëren met Vizier 2030 te realiseren. Hiertoe vraagt de Raad een sterkere afstemming met alle doelstellingen van het langetermijnbeleid. Deze afstemming kunnen de Vlaamse overheid en de havens verder uitwerken in de individuele overeenkomsten.

De visie moet voldoende ambitieus zijn. Daarnaast kunnen uitdagingen veranderen. MORA vraagt om in het systeem van Vlaamse havenstrategie en individuele overeenkomsten met de havens voldoende flexibiliteit in te bouwen om snel te kunnen schakelen als er zich nieuwe uitdagingen aandienen. De MORA ondersteunt de dynamiek die momenteel in het proces zit en vraagt om deze ook in het verdere verloop bij de uitwerking aan te houden om de strategie futureproof te houden.

Zoals eerder gesteld vraagt de Raad geen aanpassingen aan de Vlaamse havenstrategie. Hij vraagt wel in het algemeen aan de Vlaamse regering om beleidsplannen voor deeldomeinen te

kaderen in een overkoepelend plan dat een langetermijnvisie bevat. Momenteel komt het te vaak voor dat de deelplannen er eerst zijn.

Specifiek voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid vraagt de Raad om bij eventuele herzieningen van de Vlaamse havenstrategie en individuele overeenkomsten, de havenstrategie te gebruiken om de Mobiliteitsvisie 2040 en Roadmap 2030 te realiseren. De Vlaamse havenstrategie bevat al engagementen van de Vlaamse regering over algemeen mobiliteitsbeleid. Een beleid dat momenteel mee wordt uitgewerkt via participatietrajecten. De MORA vraagt de Vlaamse overheid om te verzekeren dat de individuele beleidsovereenkomsten passen in de nog uit te werken langetermijnvisie op mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsvisie 2040 en Roadmap 2030). Daartoe moeten de individuele havenovereenkomsten voldoende flexibel en dynamisch gemaakt worden.

## 2 Havenstrategie vormt basis voor verdere samenwerkingen

De Vlaamse havenstrategie is een eerste stap. Vele aspecten ervan moeten nog verder uitgewerkt en geconcretiseerd worden. De MORA roept op om in het kader van werken aan draagvlak hierbij alle relevante stakeholders te betrekken.

### Werk actief aan draagvlakverwerving

De maatschappelijke meerwaarde van de havens is groot. De MORA is overtuigd van deze meerwaarde en wil ze ook mee maximaliseren. De maatschappelijke meerwaarde leidt echter niet automatisch tot een ruim maatschappelijk draagvlak.

Eén van de uitdagingen, zoals geformuleerd in de Vlaamse havenstrategie, is omgaan met steeds luider maatschappelijk debat rond de externaliteiten van de havens zoals problemen met mobiliteitsafwikkeling, protest bij nieuwe investeringen,...

Havens nemen initiatieven om burgers het maatschappelijk belang van de havens te laten inzien. Een aantal van deze activiteiten zijn initiatieven vanuit de individuele havens; andere activiteiten worden op Vlaams niveau georganiseerd. De MORA vraagt om bij de activiteiten die op Vlaams niveau worden georganiseerd de maatschappelijke meerwaarde als uitgangspunt te nemen.

De MORA adviseert om doelbewust een maatschappelijk toetsingsproces met feedbackmogelijkheden op te zetten. Dit proces moet leiden tot een betere inbedding van de havens in de omgeving, zoeken naar draagvlak voor de werking van de havens en de verdere havenontwikkeling. Dit is cruciaal voor een goed functioneren van de Vlaamse economie.

De MORA adviseert daarom dat er een SDG-toets (sustainable development goals) gebeurt rond de Vlaamse havenstrategie en de hierbij samenhangende individuele overeenkomsten. Deze toets moet nagaan hoe de strategie bijdraagt aan de realisatie van de “sustainable development goals” en het daarmee verbonden “Vizier 2030” doelstellingenkader voor Vlaanderen.

### Gedragenheid verkiezen boven snelheid

De nota “Vlaamse havenstrategie” vormt, samen met de koepelovereenkomst en de individuele overeenkomsten tussen havenbedrijven en de overheid, een totaalpakket. De havenbedrijven dringen aan op een snelle voortgang zodat de individuele overeenkomsten kunnen goedgekeurd worden. De MORA heeft begrip voor deze vraag omdat de individuele overeenkomsten zekerheden bieden. Ze kunnen bovendien goedgekeurd worden zonder aanpassing van de



Vlaamse havenstrategie. Daarnaast vraagt de Raad aandacht voor de gedragenheid van de strategie.

De aspecten in de Vlaamse havenstrategie zijn geformuleerd vanuit het perspectief van de Vlaamse havens. Aangezien de strategie een breed scala van thema's bevat, zou ook een breed veld van stakeholders moeten geconsulteerd worden. Momenteel voelt een aantal actoren zich onvoldoende gehoord in het voortraject. De adviesvraag aan de MORA breidt het aantal geconsulteerde organisaties uit. Ook de voorziene bespreking van de Vlaamse havenstrategie in het Vlaams Parlement zorgt voor een ruimere consultatie over het document. De MORA vraagt niet om de Vlaamse havenstrategie te herschrijven, maar om in het vervoltraject voldoende en continue volgehouden participatie te voorzien en hiervoor een SDG-toets te doen.

Zo staan in de Vlaamse havenstrategie een aantal vaag geformuleerde engagementen van de Vlaamse overheid. Deze kunnen samen met het mobiliteitsmiddenveld in de MORA geconcretiseerd worden. Hierdoor kan de aanpak ruimer bekeken worden dan vanuit havens en kunnen maatschappelijke randvoorwaarden geformuleerd worden

Ditzelfde geldt voor de plannen, analyses en studies die worden aangekondigd in de Vlaamse havenstrategie. De MORA vindt het belangrijk dat bij de opmaak van deze studies de begeleiding gebeurt door organisaties die het havenbelang overstijgen. De MORA vraagt om de Raad te gebruiken als klankbord zowel in vroege fases om de scope te bepalen, tijdens de opmaak om te waken over de volledigheid en bij de afwerking om de maatschappelijke gedragenheid ervan aan te geven.

De MORA ziet voor zichzelf ook een rol in het vertalen van de sociaaleconomische en maatschappelijke meerwaarde van de havens, het belang aangeven van investeringen en strategieën, dit belang ook duiden aan het Vlaams Parlement, een klankbord zijn over de complementariteit van de havens, vanuit zijn samenstelling ook het overleg met de modi verzekeren,...

### **Complementariteit van de havens optimaliseren**

Complementariteit van de havens komt aan bod in de Vlaamse havenstrategie. Tegelijkertijd pleit de havenstrategie voor maatwerk per haven om rekening te houden met de eigenheid van havens.

Het maatwerk per haven mag niet in de weg staan van een complementaire slimme specialisatie in functie van het ambitieuze doelstellingenkader dat in de visie 2030 is opgenomen. Om te vermijden dat door het maatwerk de complementariteit verloren gaat omdat er te veel naar de belangen van de individuele havens wordt gekeken, vraagt de MORA aan de Vlaamse overheid om deze complementariteit te optimaliseren.

De MORA ziet ook rol weggelegd voor de havens zelf. Zij kunnen, rekening houdend met hun lokale situatie en bedrijven, zelf initiatieven nemen om kennis te delen, samen te werken en complementair te handelen.

### **Opvolgen resultaten Vlaamse havenstrategie: cijfermatig, politiek en maatschappelijk**

Het havenbeleid opvolgen met gedragen indicatoren is een goede manier om de maatschappelijke meerwaarde te institutionaliseren. Momenteel zijn er nog geen indicatoren opgenomen in de Vlaamse havenstrategie.

Startpunt moeten kwantificeerbare indicatoren zijn die de evolutie van de gestelde uitdagingen opvolgen, geconsolideerd over de verschillende havens heen. De indicatoren moeten wetenschappelijk bepaald worden en er moet op regelmatige basis over gecommuniceerd worden. Naast objectieve cijfers is een maatschappelijke en politieke reflectie op deze cijfers noodzakelijk. Een bespreking van deze cijfers in MORA en Vlaams Parlement is hiervoor een denkbare piste.

De MORA wil dit advies aangrijpen om de noodzaak van betrouwbare cijfers over goederenvervoer in Vlaanderen te benadrukken. Hiertoe zijn extra cijfers nodig. De Raad verwijst naar zijn vorige adviezen waarin gepleit wordt voor een verdere cijfermatige onderbouwing van het mobiliteitsbeleid. In het verleden leverde het Indicatorenboek Goederenstromen hiertoe een goede bijdrage.

### **KPI's omzetten in beleidsbeslissingen**

De globale doelstellingen en speerpunten van de strategische havennota zullen verder worden vertaald volgens het SMART-principe en gekoppeld worden aan KPI's (kritieke prestatie-indicatoren). Er wordt een roadmap opgemaakt om de acties in functie van de doelstellingen op te volgen. De MORA vraagt om erover te waken dat voor alle KPI's een nulmeting beschikbaar is.

De KPI's mogen geen doel op zich zijn, maar moeten leiden naar input voor het beleid. Zo kunnen bijvoorbeeld KPI's gebruikt worden om een just culture te introduceren. Hierbij kan door het delen van kennis na incidenten of bijna-incidenten nagegaan worden wat er misliep en daardoor kan men zorgen voor een betere veiligheidscultuur. Hierbij moeten zowel de nautische beheerders, dienstverleners, vaarweggebruikers, toezichhouders als beleidsmakers betrokken zijn. De just culture kan ook meer inzicht geven in de maritieme veiligheidsrisico's en de in te zetten beheersmaatregelen.

## **3 Future proof als motto voor alle deeldomeinen**

In deze paragraaf selecteert de MORA een aantal thema's waarover de Raad inhoudelijke opmerkingen wenst te formuleren. De MORA gaat in dit advies enkel in op de thema's binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en degene die de sociale partners rechtstreeks aanbelangen.

### **Visie op goederenvervoer meer toekomstbestendig maken**

De multimodale ambities van de havens zijn hoog. Deze ambities zijn vanuit mobiliteitsoogpunt zeker en vast wenselijk. De Vlaamse havenstrategie wil spoor, binnenvaart en pijpleidingen zodanig ontwikkelen dat de havengerelateerde goederenstromen maximaal worden afgekoppeld van het wegennet. Toch moet enige realiteitszin aan de dag gelegd worden.

De ambities voor een modale verschuiving bestaan al lang en ze werpen maar bescheiden vruchten af. Verwachten dat binnen 10 jaar, de tijdshorizon van de Vlaamse havenstrategie, dit fundamenteel gewijzigd is, is niet realistisch. Daarnaast voorspellen prognoses een enorme groei van het goederenvervoer. Een modal shift zal dus een enorme stijging van het goederenvervoer per spoor en binnenvaart noodzaken. Het is belangrijk om in de havens een level playing field te creëren voor alle modi. De MORA ervaart een spanningsveld tussen een voldoende ambitieuze en een voldoende realistische visie op mobiliteit.

De tijdshorizon van 10 jaar maakt ook dat niet alle gewenste maatregelen in deze periode kunnen gerealiseerd worden en er een prioriteitsstelling nodig zal zijn. Het stellen van mobiliteitsprioriteiten moet gebeuren binnen het langetermijnmobiliteitsbeleid en niet binnen een deelplan. Eerder in de tekst heeft de Raad al gevraagd om de Mobiliteitsvisie 2040 en Roadmap 2030 mee te realiseren door de havenstrategie. De Raad benadrukt ook om andere relevante plannen zoals de Relance en Resilience plannen, de federale spoorplannen en de Vlaamse spoorstrategie hierbij niet te vergeten.

Het uitwerken van een multimodaal netwerk moet helpen om de multimodale doelstellingen te halen. De MORA ervaart de kijk op dit multimodale netwerk, zoals opgenomen in de Vlaamse havenstrategie, vrij klassiek en vreest dat de aanpak onvoldoende toekomstbestendig is. De visie moet modusoverschrijdend zijn en rekening houden met zowel de havengerelateerde als de niet-havengerelateerde goederenstromen.

Om toekomstbestendig te zijn, moet dit multimodaal netwerk ook voldoende flexibel kunnen functioneren. De MORA verwacht dat in de toekomst de werking van het multimodaal netwerk zal aangestuurd worden door vraag en aanbod en dat de gebruikers mee zullen bepalen hoe het netwerk functioneert. Dit zal versterkt worden door factoren en beleid dat van buiten de havens en mobiliteit zullen aangestuurd worden (beprijzing, klimaatontwikkelingen, circulaire economie, near shoring...)

Een ander voorbeeld is de kijk om digitalisering. Vlaanderen speelt een pioniersrol in digitalisering, maar digitalisering wordt teveel gezien als een maatregel op zich. Digitalisering moet een tool worden om vergroening, modal shift,... te versnellen en zo het beleid uit te voeren.

### **Toegevoegde waarde verhogen door in te zetten op circulaire economie en hernieuwbare energiebronnen**

De MORA ziet nog meer groeikansen voor het bekomen van een hogere toegevoegde waarde (cf. doelstelling 3) door het verhogen van de materialenproductiviteit. De Ellen MacArthur Foundation noemt dit creatief "growth within". In Vizier 2030 wordt dit weliswaar beperkt tot een verdere ontkoppeling gerealiseerd tussen de economische groei enerzijds en het grondstoffenverbruik en de milieu-impact anderzijds.

Het lijkt nodig om naar de -30% doelstelling te verwijzen die in punt 38 van VIZIER 2030 is opgenomen om aan te sluiten op de Vlaamse roadmap circulaire economie 2021-2030. Het is belangrijk om in uitvoering van de havenstrategie uit te klaren wat deze -30%-doelstelling betekent voor diverse aspecten van het havenbeleid (materiaalcategorieën, productketens, ...). Dit zou mee het voorwerp kunnen vormen van die op te stellen Vlaamse roadmap circulaire economie.

De beoogde capaciteitsverhoging wordt volgens de MORA nog onvoldoende het voorwerp van een doelbewuste strategie. Zo zouden de Vlaamse havens in Europees verband een knooppuntfunctie vervullen in het licht van de Europese transitie naar een circulaire economie en dat er hiervoor daadwerkelijk nood is aan een verhoogde capaciteit gelet op de beoogde overgang naar een circulaire economie. Nu wordt deze link (capaciteitsverhoging in functie van circulaire economie) niet actief gelegd in de havenstrategie. Speerpunt 1 "De logistieke draaischijf verbeteren" zou daarom actief moeten georiënteerd worden op het nastreven van een knooppuntfunctie/circulaire hub ("de troefkaart van de unieke Vlaamse geografie") in het licht van de transitie naar een circulaire economie in pan-Europees verband.

De MORA verwacht dat alle transitiepaden die zijn uitgezet in Vizier 2030 worden geconcretiseerd in de havens. Deze transitiepaden vragen eveneens participatie en maatschappelijk debat. De MORA spreekt zich inhoudelijk niet uit over de paden die buiten het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken liggen, maar roept de andere strategische adviesraden op om binnen hun inhoudelijke bevoegdheid hierover een debat te voeren.

### **Arbeidsmarktbeleid voeren**

De rol van de sociale partners komt in de havenstrategie voorlopig minimaal aan bod, hoewel ze in de havens een cruciale rol kunnen spelen bij het engagement om 120.000 mensen extra aan de slag te krijgen zoals in het VESOC-akkoord 'Iedereen aan boord' werd opgenomen.

Het voornemen om een samenwerkingsmodel rond tewerkstelling, opleiding en mobiliteit op te richten is positief. De MORA vraagt ook dat de havens en VDAB inzetten op een ruim en toegankelijk online opleidingsaanbod zoals voorgesteld in "Alle Hens aan Dek" (AHAD).

Naast opleidingen op maat is het goed dat wordt ingezet op duaal leren en werkplekleren. In AHAD zetten de sociale partners en de Vlaamse Regering in op een zo snel mogelijke herstart en zelfs op een boost van het werkplekleren, dat met name kan worden ingezet voor schoolverlaters hiervoor moet voorzien worden in voldoende leerwerkplekken. hiervoor wordt de start- en stagebonus dit jaar trouwens verhoogd en verruimd.

Met het oog op meer werkbare jobs kunnen de havenbedrijven met de werkbaarheidscheque een werkbaarheidsscan laten uitvoeren.

### **Kies prioritair voor de fiets als alternatief in woon-werkverkeer**

Voor goederenvervoer is ontkoppelen van de weg één van de doelstellingen. Ook voor personenvervoer neemt de Vlaamse havenstrategie het engagement op een multimodaal aanbod voor personenvervoer te creëren samen met de vervoerregio's.

De MORA is een groot voorstander van deze ontwikkeling. De Raad stelt echter vast dat het havengebied traditioneel zeer moeilijk te ontsluiten is voor werknemers via andere modi dan de auto door de uitgestrektheid, de shifturen, de vroege en late werkuren, de grote afstanden,... De MORA is hierop dieper ingegaan in zijn Mobiliteitsverslag 2020.

Uit het Mobiliteitsverslag 2020 bleek dat de fiets de modus is met het meeste potentieel binnen het havengebied. De Raad stelt daarom voor om prioritair voor de ontwikkeling van deze modus te kiezen. Hiervoor formuleert de MORA nog bijkomende aanbevelingen aan de Vlaamse overheid:

- Versnel de aanleg van fietsinfrastructuur
- Laat vervoerregio's de economische poorten mee als attractiepool opnemen in hun regionale vervoersplannen
- Ondersteun overleg en samenwerking in en rond havengebieden
- Zet het Pendelfonds strategisch in om de fietsbereikbaarheid van de havens te vergroten
- Faciliteer innovatie zodat innovatieve oplossingen kunnen gevonden worden voor issues die te maken hebben met de eigenheid van havengebieden (grote afstanden, kanalen, dokken,...)

### **Havens als pilootprojectregio's**

De MORA is voorstander van regelruwe projectzones om nieuwe regelgeving uit te testen vooraleer de wetgeving wordt aangepast. In de Vlaamse havenstrategie worden havengebieden

omwille van hun eigenheid gezien als ideale ecosystemen om als regelluwe proefprojectzone te dienen.

De MORA stelt dat dit niet zomaar kan veralgemeend worden, juist door hun eigenheid. Voor een aantal proefprojecten zal het havengebied geschikt zijn, voor een aantal niet. Vooraleer een havengebied uit te roepen tot regelluwe zone stelt de MORA om de maatschappelijke consequenties mee in overweging te nemen (concurrentievoordeel, omzeilen van de regelgeving,...). Dit wil niet zeggen dat de MORA een tegenstander van havenspecifieke proefprojecten is. Een ruime consultatie kan hierbij een hulpmiddel zijn om deze maatschappelijke consequenties in te schatten.