



BELEIDS- EN BEGROTINGSTOELICHTING
MOW 2023

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Goedkeuring raad 18 november 2022

Contactpersoon Tim Buyse tbuyse@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Beleids- en Begrotingstoelichting MOW 2023

Mevrouw de minister

De MORA nam kennis van de Beleids- en Begrotingstoelichting (BBT) Mobiliteit en Openbare Werken 2023.

Na een grondige analyse en bespreking besloot de raad dat de BBT onvoldoende concrete informatie bevat om, voorafgaand aan het parlementaire debat, de aangekondigde beleidsplannen en -initiatieven inhoudelijk te adviseren.

Met deze adviesbrief wenst de MORA wel enkele kritische algemene bemerkingen te formuleren.

Informatiegehalte ontoereikend

De BBT geeft een opsomming van algemene beleidsinitiatieven maar bevat volgens de raad te weinig duidelijke en concrete informatie. De MORA meent dan ook dat de **informatiewaarde van de BBT** op verschillende vlakken te wensen over laat.

- Cijfergegevens over de 'as is' van de mobiliteit in Vlaanderen ontbreken;
- Voor verschillende initiatieven ontbreekt een timing en voor andere is niet duidelijk of zij nog deze legislatuur gerealiseerd kunnen worden;
- Belangrijke beleidsmaatregelen worden niet of onvoldoende toegelicht;
- De informatie uit de BBT stemt niet altijd overeen met wat uit andere bronnen blijkt;
- Ook de regelgevingsagenda is erg summier en lijkt een aantal beleidsinitiatieven over het hoofd te zien (bv. kader stedelijke emissievrije distributie, wijzigingen wegcode ...).

Dit alles impliceert dat de BBT zoals die vandaag voorligt, onvoldoende toelaat om, voorafgaand aan de parlementaire bespreking, vanuit het brede mobiliteitsveld te evalueren of het beleid van de minister op schema zit en of de ver-

schillende ambities en doelstellingen binnen de huidige regeerperiode gerealiseerd kunnen worden.

De MORA stelt daarnaast vast dat de afspraken vastgelegd in de **omzendbrief beleids- en regelgevingsprocessen (2018)** onvoldoende worden nageleefd.

- Zo is er in de richtlijnen voor de opmaak van de BBT's opgenomen dat er in elke BBT een overzicht moet worden gegeven van de geplande beleids- en regelgevingsinitiatieven, 'met een voldoende onderscheid tussen nieuwe beleidsinitiatieven, beleidsevaluaties en onderzoeksinitiatieven, nieuwe en belangrijke wijzigingen van Vlaamse decreten, decreets-evaluaties of experimenten'.
- Ook voldoende informatie (toelichting, inspraak) over die initiatieven moet opgenomen worden. Die informatie kan ook deel uitmaken van een facultatieve bijlage 'overzicht beleids- en regelgevingsinitiatieven' maar ze 'moet in elk geval beschikbaar zijn' op het moment van publicatie van de BBT.
- Specifiek zou de BBT een overzicht moeten bevatten van de geplande beleidsevaluaties (onderzoeks- en evaluatieagenda) en moet vermeld worden hoe de realisatie van de beleidsdoelstellingen zal worden opgevolgd.

In het advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (VSDO) 4¹ heeft de MORA bovendien al aangegeven te verwachten dat de BBT niet enkel verwijst naar de algemene plannen en doelstellingen en de middelen die daar tegenover gesteld worden, maar dat er concreet wordt **gerapporteerd over de realisatie van de effectief genomen maatregelen**, zoals:

- het aantal aangelegde kilometer fietspad;
- de samenstelling van het voertuigenpark;
- het aandeel zero-emissievoertuigen in de vloot van o.a. het openbaar vervoer (De Lijn en exploitanten);
- het aantal geïnstalleerde laadpunten;
- de resultaten van geïnitieerde proefprojecten;
- de uitvoering van het luik Mobiliteit in het plan Vlaamse Veerkracht.

¹ MORA (2021) Advies Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling, Brussel, 17 september 2021.

Strategische meerwaarde beperkt

Een tweede vaststelling die de raad maakt, is dat de BBT nauwelijks een link legt met bredere beleidsplannen of gerelateerde overheidsbrede visies. Zo

- wordt er, op enkele uitzonderingen na, nauwelijks verwezen naar beleidsoplossingen die moeten worden aangereikt door, of waarvoor moet worden samengewerkt met, het beleidsdomein Omgeving;
- blijft de BBT zeer vaag over de bijdrage vanuit het beleidsdomein tot de klimaatplannen en ambities van de Vlaamse Regering;
- wordt enkel naar VSDO4 verwezen in de samenvatting;
- ontbreekt de afstemming met Vizier 2030 en met de uitrol van het Plan Vlaamse Veerkracht volledig;
- wordt er geen afstemming gemaakt met de toekomstige Europese regelgevingsagenda;
- wordt de Mobiliteitsvisie 2040, in de vorige BBT nog een basis voor het toekomstige mobiliteitsbeleid, geminimaliseerd tot een intern project van het departement.

Dat alles impliceert dat ook bij de **strategische meerwaarde van de BBT** als beleidsinstrument vragen gesteld kunnen worden.

Samenwerking met het brede mobiliteitsveld onderbelicht

De minister expliciteert **samenwerking in quadruple helix verband** als doelstelling binnen haar beleidsambities.

De MORA wenst als cruciale schakel tussen het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld en het beleidsniveau een zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. Hiervoor is een dialoog over een strategisch en goed onderbouwde beleids- en begrotingstoelichting cruciaal.

Wij nodigen u dan ook uit om de MORA als representatief samengestelde strategische adviesraad en overlegplatform ten volle te benutten in de beleidsvoorbereidende fase.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Daan Schalck
voorzitter