

## Advies

# Verzameldecreet

Brussel, 27 maart 2020

Adviesvraag: Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

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

Ontvangst adviesvraag: 6 maart 2020

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 27 maart 2020

Contactpersoon: MORA-secretariaat@serv.be – fvthillo@serv.be

# Inhoud

<b>Inhoud</b> .....	<b>3</b>
<b>Krachtlijnen</b> .....	<b>4</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>6</b>
<b>Advies</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Wijzigingen decreet basisbereikbaarheid</b> .....	<b>7</b>
1.1 Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie .....	7
1.2 Regionale en lokale mobiliteitsplannen .....	8
1.3 Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale .....	10
1.4 Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid .....	11
<b>2 Steun voor laadinfrastructuur</b> .....	<b>13</b>
<b>3 Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden</b> .....	<b>13</b>
<b>4 Naar een betere taxiregelgeving</b> .....	<b>14</b>
<b>5 Rechtsgrond voor opleidingen LZV's</b> .....	<b>16</b>
<b>6 Voorstel wegencategorisering niet gedragen</b> .....	<b>17</b>
<b>7 Categorisering waterwegen volgens TEN-T</b> .....	<b>20</b>
<b>8 Elektronische meldingsplicht binnenschepen mee opnemen</b> .....	<b>20</b>
<b>9 Geen depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen</b> .....	<b>21</b>

## Krachtlijnen

Het ontwerp van Verzameldecreet dat op 6 maart 2020 aan de MORA voor advies werd voorgelegd voert voor een aantal thema's in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken duidelijke rechtsgronden in en zet een aantal juridische onzorgvuldigheden recht.

De MORA staat dus erg positief tegenover dit noodzakelijk initiatief om in één decreet een aantal onvolkomenheden en hiaten recht te zetten.

Voor basisbereikbaarheid was het uitblijven van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een rem op de verdere operationalisering. Dat in het ontwerp van Verzameldecreet het Mobiliteitsplan wordt vervangen door een meer dynamische Mobiliteitsvisie leidt voor de MORA niet tot een principiële bezwaar. De MORA wil wel de garantie dat hij ernstig en structureel betrokken wordt bij alle volgende stappen en dat de Mobiliteitsvisie geen vrijblijvende denkoefening wordt en voldoende sturing biedt aan de vervoerregio's.

De gelijktijdige uitwerking van Mobiliteitsvisie en regionale mobiliteitsplannen zal de nodige aandacht vragen voor een goede afstemming. De MORA blijft er van overtuigd dat goed stakeholdermanagement in elke vervoerregio uitermate noodzakelijk is. Het advies gaat ook in op de verschuiving van het planningsniveau en de afdwingbaarheid en benadrukt dat de gelijkwaardigheid van de ruimtelijke en mobiliteitsplannen ten allen tijde en op elk beleidsniveau zeer goed bewaakt moet worden.

De Mobiliteitscentrale wordt de hoeksteen van het mogelijke succes van basisbereikbaarheid. De transparantie die ontbrak bij de voorbereiding van de aanbesteding voor de mobiliteitscentrale blijft een cruciaal aandachtspunt in het verdere proces. De MORA is door het gelopen traject blijvend overtuigd dat het best is om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten vóórdat de mobiliteitscentrale in werking treedt.

De MORA vindt het een goede zaak dat personenvervoer over water ingeschakeld wordt in het collectief personenvervoer in het kader van de basisbereikbaarheid. Maar met betrekking tot de organisatie ervan vraagt de MORA dat in overleg met de vervoerregio's een categorisering voor het personenvervoer over water wordt opgesteld. Voor de MORA is het bovendien belangrijk dat de Vlaamse overheid verantwoordelijk blijft voor de financiering van het personenvervoer over water.

De Raad is tevreden met de oplossingen die het ontwerp van Verzameldecreet aanreikt voor verschillende onvolmaaktheden in het decreet en besluit individueel bezoldigd personenvervoer. De Mobiliteitsraad beschouwt het verplicht aanbrengen en verzamelen van bijkomende gegevens als het startpunt van het beloofde prijsobservatorium en vraagt dat dit verder uitgewerkt wordt. De Raad stelt vast dat mede hierdoor regionaal tripartiet overleg met de sector noodzakelijk blijft. Bij de verdere uitwerking moet eveneens aandacht gaan naar het evenwicht tussen noodzaak en wenselijkheid om data in real-time op te vragen.

De MORA heeft geen draagvlak gevonden om de wegcategory in dit Verzameldecreet nu al een decretale basis te geven. Hoewel de inrichtingsprincipes en de selectiecriteria nog bepaald moeten worden geeft de voorbereidende denkoefening aan dat het voorstel te weinig rekening houdt met de modal-shift ambitie van deze regering. Door een ontoereikend participatietraject houdt het voorstel onvoldoende rekening met andere netwerken zoals het fietsroutenetwerk, het openbaar-vervoersnetwerk volgens basisbereikbaarheid, trage wegen, de onverharde wegen en de buurtwegen. De Raad dringt ook aan op maatschappelijk overleg over de selectie voor de

vrachtwagenroutes en verwacht dat de wegen in havengebied een categorie krijgen toebedeeld die de internationale ontsluitingsfunctie van de havens ondersteunt.

De MORA vraagt om de opportuniteit van een Verzameldecreet te gebruiken om de elektronische meldingsplicht voor bepaalde binnenschepen in te voeren, om de dienstverlening in de binnenvaart te optimaliseren en de datakwaliteit binnen de nautische keten te verhogen.

De MORA gaat niet akkoord met de depenalisering van zogenaamd 'beperkte' snelheidsovertredingen en vindt een Verzameldecreet geen goed instrument om dergelijk verregaand voorstel in te voeren. Tot op heden maakte dit ook nog geen voorwerp uit van een bredere discussie, ook niet in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Het voorstel bevat een aantal onvolkomenheden en de maatregel lijkt niet haalbaar voor alle Vlaamse gemeenten. Bovendien is voor de MORA een snelheidsovertreding van 20 km per uur boven de limiet geen beperkte snelheidsovertreding te noemen.

Daarom vraagt de MORA om het draagvlak op weg naar de doelstelling 'vision zero' niet op de helling te plaatsen door dit onvoldragen voorstel in het Verzameldecreet op te nemen.

## Inleiding

Op 6 maart 2020 ontving de MORA de adviesvraag over het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid. De Vlaamse Regering had dit 'Verzameldecreet' op dezelfde dag voor een eerste maal principieel goedgekeurd.

Het ontwerp van decreet brengt wijzigingen aan bestaande regelgeving aan op de meest diverse deeldomeinen van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het voert voor een aantal thema's duidelijke rechtsgronden in en zet een aantal juridische onzorgvuldigheden recht.

Het ontwerp van decreet bevat eveneens enkele vergaande politieke beslissingen met ruime maatschappelijk gevolgen zoals het depenaliseren van bepaalde snelheidsovertredingen en het afschaffen van het beleidsinstrument Mobiliteitsplan en de invoering van een wegencategorisering.

De omvang van het ontwerp van decreet maakte dat de organisatie van het debat in de MORA-commissies niet evident was. De impact van de coronacrisis en de richtlijnen van het crisiscentrum van de Vlaamse Regering hebben er die opdracht niet eenvoudiger op gemaakt. Zo heeft het vergaderen op afstand versneld ingang gevonden bij de werkzaamheden van de MORA. Het advies is tot stand gekomen tijdens online vergaderingen en schriftelijke procedures. De Raad slaagde er ondanks de moeilijke omgevingsfactoren in om binnen de gevraagde termijn een gedragen advies te formuleren.

De algemene overtuiging heerst dat grote delen van dit Verzameldecreet een degelijk en noodzakelijk stuk regelgevend werk zijn voor de verdere beleidsvoering.

De MORA stelt wel vast dat de depenalisering van snelheidsovertredingen en de wegencategorisering nog bijkomend maatschappelijk debat en overleg verdienen alvorens zij een decretale basis krijgen.

Het MORA-advies is thematisch opgebouwd omdat niet alle elementen in het advies een vraag zijn om het ontwerpdecreet aan te passen. De Raad kijkt ook naar de verdere uitwerking ervan en de effecten van het decreet op het beleidsdomein. Ook over die aspecten formuleert hij aanbevelingen.

Op de afdelingen 1, 3, 5, 8 en 9 formuleert de Raad geen bemerkingen omdat ze geen mobiliteitsstrategische elementen bevatten.

# Advies

## 1 Wijzigingen decreet basisbereikbaarheid

In het ontwerp Verzameldecreet hebben 40 van de 92 artikels betrekking op wijzigingen van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019. In dit hoofdstuk formuleren we advies op de vormgeving van de Mobiliteitsvisie en regionale plannen, de mobiliteitscentrale en het personenvervoer over water.

### 1.1 Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie

#### Vlaamse Mobiliteitsvisie

De MORA adviseerde in het verleden om aan de hand van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een globale langetermijnvisie uit te werken voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Na twee legislaturen bleek het mobiliteitsdecreet onvoldoende garantie te bieden voor het opstellen van een Mobiliteitsplan. De MORA maakt dan ook geen principiële bezwaar tegen artikel 54 van het ontwerp van decreet dat het Mobiliteitsplan als beleidsinstrument schrapt en vervangt door een nieuwe Vlaamse Mobiliteitsvisie.

Deze Mobiliteitsvisie moet wel voldoende structurerende en concreet richtinggevende elementen bevatten om de weg uit te zetten naar een duurzame Vlaamse mobiliteit en de internationale engagements inzake klimaatdoelstellingen moeten er integraal onderdeel van uitmaken. De inhoudelijke koppeling met andere plannen uit het beleidsdomein MOW en andere beleidsdomeinen moet een essentieel onderdeel zijn van deze visie.

Artikel 56§2 bepaalt de Vlaamse Regering dat het vaststellen van de Mobiliteitsvisie wordt voorafgegaan door een onderzoek naar maatschappelijke ontwikkelingen en mobiliteitsbehoeften. Het geeft de Vlaamse Regering de mogelijkheid om nadere regels vast te leggen voor de methodologie en procedure. Hierbij moet, naast de samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten, bijkomend aandacht zijn voor de samenwerking over de beleidsdomeinen heen en de Europese context.

In het verleden is de Mobiliteitsraad steeds betrokken geweest bij de opmaak van een ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook in het nieuwe traject is de Raad reeds betrokken bij de eerste Toekomstverkenningen die moeten leiden tot de Mobiliteitsvisie. Hoewel de MORA tevreden is met deze vraag om betrokkenheid, worden noch het participatietraject, noch de structurele betrokkenheid van de MORA in dit traject duidelijk vastgelegd. De MORA vraagt dan ook om bij de verdere uitwerking van het participatietraject van de Mobiliteitsvisie structureel betrokken te worden.

#### Mobiliteitsmonitoringsysteem

De MORA wil specifiek de aandacht vestigen op het belang van een uitgewerkt en functioneel mobiliteitsmonitoringsysteem. Ondanks goede intenties is dit in het verleden vaak de letter gebleven. Informatie, meetgegevens en analyses zijn echter onontbeerlijk om zowel een maatschappelijk debat te voeren als bij de opmaak van een langetermijnvisie.

Net zoals andere onderdelen van het decreet basisbereikbaarheid moet het mobiliteitsmonitoringsysteem en de voortgangsrapportage verder uitgewerkt worden in een BVR.

De MORA vraagt om, in navolging van de aanpassing uit het ontwerp van Verzameldecreet, spoedig werk te maken van dit BVR als noodzakelijke aanvulling op de decretale bepalingen.

### Verdere uitwerking basisbereikbaarheid

De Raad wil actief bijdragen aan de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de regelgeving rond basisbereikbaarheid, maar is bezorgd dat de timing voor de opmaak ervan gelijktijdig verloopt met die van de regionale mobiliteitsplannen. Dit maakt de onderlinge afstemming moeilijker en verhoogt het risico op tegenstrijdigheden. Om de verschillende visies en plannen te laten convergeren in dezelfde richting, vraagt De MORA dat de basisprincipes rond o.a. verkeersveiligheid, congestiebestrijding en leefbaarheid, en de ambities voor het beperken van de verkeersgeneratie, het maken van een modale verschuiving en het verminderen van de emissies, opgenomen worden in de opmaak van zowel de Mobiliteitsvisie als de regionale en lokale mobiliteitsplannen.”

De regelgeving legt de basis van het mobiliteitsbeleid bij de vervoerregio's. Deze vervoerregio's hebben echter geen rechtspersoonlijkheid, waardoor alle definitieve beslissingen moeten bevestigd worden door de gemeenteraden. Tijdens het proces van opmaak is er dus weinig democratische controle.

Het decreet basisbereikbaarheid stelt in artikels 7 en 8 dat de Vlaamse Regering de regels kan bepalen voor de samenstelling en werking van de vervoerregioraad en voor onderling overleg tussen vervoerregio's. Het voorontwerp van decreet vult deze regels niet verder in. Daarom vraagt de MORA om de toewijzing van de bevoegdheden en de beslissingsmacht duidelijk decretaal vast te leggen. Bovendien is het belangrijk dat de uitvoeringsbesluiten van het decreet basisbereikbaarheid verder verduidelijken hoe het beslissingsproces binnen de vervoerregioraad moet verlopen, hoe zal worden omgegaan met tegenstrijdige belangen, of er sancties zullen worden opgelegd bij niet gemotiveerde beslissingen en of de regionale mobiliteitsplannen MER-plichtig zijn. De MORA vraagt om betrokken te worden bij de vormgeving van de uitvoeringsbesluiten.

## 1.2 Regionale en lokale mobiliteitsplannen

In dit hoofdstuk vraagt de MORA om bij de verschuiving van het planningsniveau de Vlaamse doelstellingen en ambities niet uit het oog te verliezen, de koppeling met de ruimtelijke plannen te maken en een stakeholdermanager aan te stellen per vervoerregio in functie van een kwaliteitsvol participatietraject.

### Verschuiving van planningsniveau

Het ontwerp van Verzameldecreet induceert met artikel 55 een belangrijke verschuiving van planningsniveau. De regionale en lokale mobiliteitsplannen worden dwingend, met mogelijke afwijkingen onder voorwaarden en mits motivatie. De Mobiliteitsvisie wordt enkel richtinggevend voor andere beleidsniveaus, met mogelijke afwijkingen mits motivatie. De vroegere ambities van strategie, samenhang, inspraak, evaluaties en herzieningen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen verschuiven ook mee.

Dit betekent dat de basis van het mobiliteitsbeleid verschuift van Vlaanderen naar het niveau van de vervoerregio. De MORA maakt zich zorgen over het vasthouden aan en het behalen van de Vlaamse doelstellingen inzake modale verschuiving, verkeersveiligheid, MaaS, logistieke bereikbaarheid, enz. In Nederland heeft een soortgelijke niveaoverschuiving, namelijk het



afschaffen van alle sturende nationale oefeningen met betrekking tot ruimtelijke ordening, tot heel wat problemen geleid.

De MORA meent dat in Vlaanderen de slinger niet te ver mag doorslaan, weg van een Vlaams planningsniveau. De regionale mobiliteitsplannen kunnen van elkaar verschillen, maar de Vlaamse Mobiliteitsvisie moet de lijm vormen tussen alle regionale en lokale mobiliteitsplannen, die op hun beurt ten dienste moeten staan van de Vlaamse visie, doelstellingen en ambities, zodat de versnippering van onze ruimtelijke ordening zich niet doorzet in het mobiliteitsbeleid.

### **Verschuiving van afdwingbaarheid**

Vroeger was het Mobiliteitsplan verordenend op Vlaams niveau. Nu is de Mobiliteitsvisie richtinggevend op Vlaams niveau. Dit maakt de Vlaamse visie flexibeler en aanpasbaar aan voortschrijdend inzicht.

Op regionaal en lokaal niveau worden de mobiliteitsplannen dwingend in de plaats van richtinggevend (artikel 61).

Door deze gecombineerde verschuiving van planningsniveau en afdwingbaarheid, wordt de basis van het mobiliteitsbeleid juridisch eenvoudiger aanpasbaar, maar dit weegt helaas niet op tegen de nadelige impact op het ruimtelijk planningsbeleid.

### **Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid hand in hand**

In artikel 61 van het ontwerp van Verzameldecreet (dat de tekst van artikel 13 van het decreet basisbereikbaarheid integraal vervangt) stellen we vast dat de regionale en lokale mobiliteitsplannen van richtinggevend naar dwingend zijn gegaan. Daarnaast bepaalt artikel 20 van het decreet basisbereikbaarheid dat de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen aangepast moeten worden aan de regionale en lokale mobiliteitsplannen. Ondanks de afstemming met de ruimtelijke, milieu- en waterbeheerplannen, opgenomen in artikel 61 van het ontwerp van verzameldecreet, komen de mobiliteitsplannen dus hiërarchisch boven de ruimtelijke beleidsplannen te staan. De verschuiving van richtinggevende naar dwingende mobiliteitsplannen versterkt zo de ondergeschikte rol van de ruimtelijke plannen. Deze dwingende hiërarchie staat lijnrecht tegenover de sterke, gelijkwaardige koppeling en afstemming tussen ruimte en mobiliteit die altijd bepleit werd door zowel de MORA als de SARO. Zo kwam deze koppeling meermaals ter sprake in het MORA-advies van 19 september 2018 op het decreet basisbereikbaarheid.

De Raad wil dus benadrukken dat de gelijkwaardigheid van de ruimtelijke en mobiliteitsplannen ten allen tijde en op elk beleidsniveau zeer goed bewaakt moet worden. Daarnaast blijft participatie onontbeerlijk en is het nodig beide zaken op te nemen in decreten en besluiten.”

### **Stakeholdermanagement in elke vervoerregio is onmisbaar**

Het decreet basisbereikbaarheid stelt in artikel 31 dat op regionaal niveau de vervoerregioraad de participatie bepaalt bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan moet minstens aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. De vervoerregioraad moet ook de structurele participatie bepalen van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio. De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor de participatie.

De vereiste om op regionaal en lokaal niveau minimaal een openbaar onderzoek te organiseren volstaat niet voor de MORA. Het voorliggende voorontwerp van decreet formuleert geen

wijzigingen aan het decreet basisbereikbaarheid om het participatieproces verder vorm te geven. Daarom adviseert de MORA om via dit voorontwerp van decreet het artikel 7 §2. van het decreet basisbereikbaarheid te wijzigen zodat ook stakeholdermanagement een structurele plaats krijgt. In zijn advies van 19 september 2018 op het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid adviseerde de MORA om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen.

De MORA stelt vast dat het vandaag een moeilijke opdracht is voor de vijftien vervoerregioraden om op regionaal en lokaal niveau zelf een relevant participatietraject op te stellen. De Raad stelt vast dat niet in elke vervoerregioraad dezelfde stakeholders worden uitgenodigd. De MORA blijft er daarom van overtuigd dat de aanstelling van een stakeholdermanager in elke vervoerregio de beste garantie biedt voor een kwaliteitsvol participatietraject. De input van deze stakeholdermanagers kan een belangrijke ondersteuning bieden voor het Vlaams beleid en het beleid binnen de vervoerregio's.

Het is de taak van de stakeholdermanagers om, op maat van de specifieke vervoerregio of van een specifiek project, alle relevante stakeholders en het maatschappelijk middenveld te betrekken bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio. De stakeholdermanager moet als onafhankelijke schakel kunnen opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld. De stakeholdermanager moet actief inzetten op toegankelijke communicatie om alle gewenste doelgroepen te bereiken zodat zij mee alle bereikbaarheidsnoden van de vervoerregio kunnen in kaart brengen. Dit moet ervoor zorgen dat de voorgestelde bereikbaarheidsoplossingen maatschappelijk gedragen zijn en beantwoorden aan de behoeften van alle gebruikers ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, toegankelijkheidsbeperkingen of een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving.

### **1.3 Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale**

De memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet duidt dat er geen uitvoeringsbesluit nodig is voor de mobiliteitscentrale omdat de contractuele relatie met het departement MOW zal worden gespecificeerd via het bestek en de overeenkomst. Het voorliggende voorontwerp van decreet wijzigt het decreet basisbereikbaarheid door de verplichting voor de Vlaamse Regering om regelgevend op te treden te vervangen door een mogelijkheid.

Omdat de procedure is veranderd en er geen uitvoeringsbesluit meer komt, vraagt de MORA opnieuw om maximale transparantie te bieden aan alle stakeholders over het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst en bestek. De Raad betreurt immers dat de selectiedraad intussen werd gepubliceerd zonder betrokkenheid van de stakeholders. De Raad vindt dat het bestek en de samenwerkingsovereenkomst ook vanuit een maatschappelijk perspectief moet worden nagelezen om de mobiliteitscentrale optimaal vorm te geven. De MORA is bereid hier zijn volle medewerking aan te verlenen.

De MORA formuleert een aantal aandachtspunten voor de verdere vormgeving van het vervoer op maat en de mobiliteitscentrale. Een aantal van deze punten worden best meegenomen vóórdat de mobiliteitscentrale in de markt wordt gezet.

- De Vlaamse Regering wil de mobiliteitscentrale laten evolueren naar een MaaS-operator die beleidsdoelstellingen in het MaaS aanbod integreert. De MORA adviseert om via het voorliggende voorontwerp van decreet het decreet basisbereikbaarheid te wijzigen en zo een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten vóórdat de mobiliteitscentrale in werking treedt.

Deze regulator moet er op toezien dat er geen belangenvermenging is tussen de mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat. In de uitvoering van de opdracht moet de mobiliteitscentrale de wijze waarop zij de onafhankelijkheid borgt, kunnen aantonen.

De MaaS-regulator moet in samenwerking met alle stakeholders optreden als facilitator voor MaaS in Vlaanderen, ervoor zorgen dat MaaS bijdraagt aan de gewenste mobiliteitsontwikkeling, een gelijk speelveld creëren en waar nodig een Vlaams kader opstellen.

- Bij de verdere vormgeving van het vervoer op maat en de mobiliteitscentrale moet de reiziger centraal staan. Dit moet het uitgangspunt zijn bij de monitoring en kwaliteitsgarantie, de rechtsmatigheidstoets, de klachtenbehandeling en informatievoorziening. We adviseren om in het bestek voor de mobiliteitscentrale ‘key performance indicators’ en ‘service levels’ op te nemen waarbij de reiziger centraal staat en de aanwezigheid van lokale kennis te verankeren in het bestek.
- De MORA vindt dat de financiële verantwoordelijkheid voor een kwaliteitssprong van het vervoer op maat niet alleen bij de lokale overheden mag liggen. De Raad vraagt om snel duidelijkheid te verschaffen over het budget voor het vervoer op maat en hoe dat zal worden verdeeld over de vijftien vervoerregio’s. De onduidelijkheid over de middelen zorgt er vandaag voor dat verschillende projecten niet worden opgestart. Daarom pleit de MORA voor degressieve subsidies om innovatieve projecten te kunnen testen. Deze projecten vergen in opstart een hogere kost en kunnen later zelfbedruipender en winstgevend worden.

De Vlaamse overheid moet inzetten op een geïntegreerd ticket- en tariefsysteem in samenwerking met de federale overheid, de NMBS en overheden en operatoren uit naburige gewesten en landen. De mobiliteitscentrale moet een actieve rol spelen om er mee voor te zorgen dat reizigers een vervoerregiogrensoverschrijdende verplaatsing kunnen maken met één ticket.

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt in artikel 36 dat de vervoerregioraad het tariefbeleid coördineert voor het vervoer op maat en de tarieven bepaalt. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen voor tariefdifferentiatie en ticket- en tariefintegratie.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering maximaal inzet op eenduidige tariefvoorwaarden en tariefstructuren over de grenzen van de vervoerregio’s. Dit moet er voor zorgen dat prijsverschillen voor het vervoer op maat tussen vervoerregio’s beperkt blijven. Gelijke diensten zoals Blue-Bike moet dezelfde basisprijs hebben in alle vervoerregio’s. Vervoerregioraden moeten wel de mogelijkheid krijgen om, via bv. een derdebetalersovereenkomst voordeligere tarieven te kunnen aanbieden.

- Bij het in de markt zetten van de vervoercontracten voor vaste trajecten en de uitbouw van flexsystemen mag de capaciteit van de in te zetten voertuigen zich niet enkel beperken tot voertuigen 8+1. In het bestek moet staan dat de mobiliteitscentrale ‘future proof’ moet werken en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen maximaal moet ondersteunen.

## 1.4 Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid

De MORA vindt het goed dat openbaar personenvervoer over water wordt ingeschakeld bij de concretisering van basisbereikbaarheid omdat het een lacune in het netwerk kan invullen.

Het voorontwerp van decreet bepaalt dat het openbaar personenvervoer over water tot één vervoerslaag behoort, namelijk het vervoer op maat. De Raad stelt vast dat het voorontwerp voor het personenvervoer over water echter afwijkt van de kenmerken van het vervoer op maat zoals die werden vastgelegd in het decreet basisbereikbaarheid. Volgens dit decreet bepaalt de vervoerregioraad het aanbod van modi, de routes en de tarieven en staat zij in voor de financiering. Het personenvervoer over water sluit hier niet bij aan: de Vlaamse Regering bepaalt de tarieven en de voorwaarden waarbij financiële middelen voor het personenvervoer over water kunnen gebruikt worden voor andere modi en een instantie van de Vlaamse administratie staat in voor de exploitatie en formuleert voorstellen van reisweg.

### **Personenvervoer over water is niet enkel vervoer op maat**

De MORA volgt de keuze niet om alle personenvervoer over water automatisch te labelen als vervoer op maat in het voorontwerp van decreet.

- Veren worden gebruikt door personen- en goederenvervoer en lossen lokaal een vervoersprobleem op door een oeververbinding te bieden over rivieren en kanalen. Ze fungeren daarbij als vervanging van infrastructuur zoals een brug of een tunnel, dit is dus geen vervoer op maat. Veerdiensten kunnen ook een rol spelen in het openbaar vervoer die uitgebreider is dan enkel vervoer op maat. De MORA vindt het belangrijk dat de bestaande dienstverlening wordt gegarandeerd en veerdiensten gratis blijven.
- Vandaag volgt de Waterbus in Antwerpen een vaste dienstregeling en zorgt zowel voor Schelde-kruisende verbindingen als voor verbindingen op lange afstand. De rol van de Waterbus overstijgt dus het vervoer op maat. Toekomstige, gelijkaardige initiatieven kunnen, afhankelijk van hun potentieel en gebruik, in andere vervoerregio's ook zowel een rol spelen in het kern- en aanvullend net als het vervoer op maat. Daarom vindt de Raad het niet aangewezen om initiatieven zoals de Waterbus decretaal enkel te beperken tot het vervoer op maat. Doordat de Waterbus een lange-afstandsverbinding is, is een vervoerregio-overschrijdende visie ervoor nodig. Daarom vindt de Raad het aangewezen om de exploitatie in handen te houden van de Vlaamse overheid.

De MORA adviseert om een categorisering voor het personenvervoer over water op te stellen. In overleg met de vervoerregio's moet telkens bekeken worden tot welke laag het personenvervoer over water best zodat optimale afstemming met andere initiatieven in de regio's is gegarandeerd.

### **Financiering en organisatie**

Voor de MORA is het belangrijk dat de Vlaamse overheid verantwoordelijk blijft voor de financiering van het personenvervoer over water. De MORA vraagt om extra middelen te voorzien zodat nieuwe verbindingen kunnen gerealiseerd worden. Dit mag niet ten koste gaan van de financiering van andere netten en modi.

Het decreet basisbereikbaarheid legt de modusneutrale regisseursrol voor de organisatie van basisbereikbaarheid bij het departement MOW. Dit voorontwerp van decreet biedt de decretale basis voor de Vlaamse Regering om voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water een instantie van de Vlaamse administratie aan te duiden. De MORA vindt het vreemd dat er specifiek voor de regio van het personenvervoer over water een aparte instantie van de Vlaamse administratie wordt aangeduid. De MORA adviseert om dit, net zoals bij de andere modi, door het departement MOW te laten doen zodat een optimale afstemming met andere modi is gegarandeerd.

De MORA vindt het niet aangewezen om een vertegenwoordiging van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust decretaal toe te voegen aan de minimale samenstelling van elke vervoerregioraad. De Raad acht het zinvoller om het agentschap een expertrol te geven in die regio's waar het zinvol is.

## 2 Steun voor laadinfrastructuur

Afdeling 4 van het ontwerpdecreet voorziet een maatregel om publiek toegankelijke laadpunten voor elektrische voertuigen te ondersteunen door deze te ontheffen van vaste en variabele retributie tot en met 31 december 2024. De MORA is ervan overtuigd dat deze bepaling de uitbouw van publiek toegankelijke laadinfrastructuur kan vooruithelpen, in de richting van de doelstellingen uit 'Clean Power for Transport' en het Vlaamse Energie- en Klimaatprogramma.

In eerdere adviezen heeft de MORA al opgemerkt dat voldoende laadinfrastructuur een noodzakelijke voorwaarde is om personen van hun 'range anxiety' af te helpen. Ook de wijze waarop deze retributie wordt vrijgesteld, namelijk specifiek gericht en beperkt in de tijd, komt overeen met de visie van de Mobiliteitsraad op het inzetten van subsidies.

De Raad vraagt om ook voldoende aandacht te hebben voor de specifieke noden van vrachtwagens en autobussen m.b.t. laadinfrastructuur. Zowel het ontwerpdecreet als de memorie van toelichting spreken over 'elektrische voertuigen'. Voor de MORA vallen ook autobussen en vrachtwagens onder deze categorie. De Vlaamse overheid moet daarom rekening houden met de technische en operationele eisen voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens en bussen. Deze infrastructuur vraagt een specifieke aanpak die afwijkt van de laadinfrastructuur voor personenwagens.

## 3 Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden

De artikels uit afdeling 6 van het Verzameldecreet passen het Havendecreet aan volgens de Europese havenverordening (EU) 2017/352. De MORA vindt het positief dat over de wijziging van het Havendecreet voorafgaandelijk is overlegd met de betrokken actoren, dat heeft het adviesproces bij de MORA sterk vereenvoudigd. De Raad formuleert daarom geen inhoudelijke opmerkingen op deze afdeling.

De MORA geeft bij art. 13 nog een technische opmerking mee. In de memorie van toelichting is bij dit artikel het woord 'openbare' onterecht doorstreept.

De MORA verzoekt de Vlaamse Regering om, los van dit Verzameldecreet, het Havendecreet verder te bekijken en aan te passen aan de wijzigende omstandigheden zoals de financieringsmogelijkheden. De MORA denkt dan onder meer aan de in opmaak zijnde Europese groepsvrijstelling, fusies en grensoverschrijdende samenwerking en de consequenties van bepaalde juridische standpunten binnen de Europese Commissie over de havens (o.a. arrest vennootschapsbelasting).

## 4 Naar een betere taxiregelgeving

Het ontwerp van Verzameldecreet vult verschillende hiaten op in de taxiregelgeving. Daarnaast maakt het de bestaande regelgeving meer toekomstbestendig en klantgericht op vlak van zero-emissiewagens en prijsmonitoring.

### Opvullen hiaten in regelgeving

De Raad vindt het positief dat het ontwerp van verzameldecreet oplossingen aanreikt voor verschillende onvolmaaktheden in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer (29 maart 2019) en het BVR exploitatievoorwaarden individueel bezoldigd personenvervoer (8 november 2019).

Het ontwerp van decreet creëert bijvoorbeeld een solide rechtsgrond voor vrijwillige stopzetting van een taxidienst door de exploitant, zorgt voor een duidelijke regeling inzake toegang tot taxivoertuigen en garages door handhavers, en neemt de bestaande twijfel weg over de exploitatievoorwaarden waaraan exploitanten met een vergunning volgens het decreet van 2001 moeten voldoen.

### Regionale regelgeving vraagt om regionale overlegstructuur

Artikel 90 van het ontwerp van verzameldecreet zorgt voor de opheffing van het KB 7 juli 1975 betreffende regionale comités voor advies voor de taxi's. De MORA heeft begrip voor deze eerder formele wijziging, maar meent dat hierdoor de nood aan overleg op gewestelijk niveau niet verdwijnt. Door de regionale insteek van de nieuwe taxiregelgeving, het Vlaams klachtenorgaan en het verwacht prijsobservatorium is volgens de Raad de nood aan een geïntegreerd overlegcomité rond taxi's op Vlaams niveau toegenomen.

De Raad denkt hierbij aan een tripartite overleg dat plaatsvindt in de schoot van de MORA, met een belangrijke rol voor het departement MOW en vergelijkbaar met het VESOC-overleg bij de SERV. Eventuele prijschommelingen die het prijsobservatorium opmerkt, nieuwe regelgeving, enz. kunnen zo open en gericht besproken worden.

De MORA is eventueel bereid om dit voorstel verder uit te werken in samenspraak met de minister, het departement MOW en de sector.

### Voorbehouden standplaatsen zero-emissiewagens

De MORA gaat akkoord met artikel 45. Dit artikel, dat gemeenten de mogelijkheid geeft om standplaatsen voor te behouden voor zero-emissiewagens, sluit aan bij MORA-visie over de vergroening van de taxisector.

In zijn vorige adviezen over de nieuwe taxiregelgeving vroeg de MORA duidelijk om aan de hand van de randvoorwaarden de vergroening op een zichtbare, maar economisch haalbare manier te realiseren. Bovendien ligt deze nieuwe mogelijkheid in lijn met de autonomie die gemeenten al hadden om bijvoorbeeld strengere milieunormen voor standplaatstaxi's te hanteren bij het afleveren van standplaatsmachtigingen. De MORA heeft deze autonomie om bijkomende voorwaarden te hanteren steeds ondersteund.

### Ronselen, de perimeter en bestelde ritten

Artikel 23 van het ontwerpdecreet schrapt de definitie van 'onwettig ronselen' uit het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. De MORA volgt

de redenering uit de memorie van toelichting, namelijk dat de definitie van ‘onwettig ronselen’ in dit oude decreet overbodig is gezien het nieuwe systeem met straat- en standplaatstaxi’s in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer.

Een toelichting van het departement MOW heeft bovendien verduidelijkt dat deze definitie nog steeds van toepassing is voor exploitanten die vallen onder de exploitatievoorwaarden van het decreet van 2001, maar verder geen betekenis heeft voor exploitanten die werken volgens de exploitatievoorwaarden van het huidige decreet en BVR. Daarnaast was het van bij het begin de bedoeling van de Vlaamse Regering om deze definitie mee op te heffen, maar is dit door een onnauwkeurigheid in het decreetgevend proces niet gebeurd.

Toch vestigt de MORA de aandacht op situaties waarin onwettig ronselen nog kan voorvallen ondanks de huidige regelgeving, namelijk binnen de perimeter rond standplaatsen. Artikel 37 van het BVR exploitatievoorwaarden erkent dat deze praktijk nog kan voorvallen, en kan gelezen worden als een verbod op ronselen binnen de perimeter van een standplaats. Het artikel stelt immers duidelijk dat *“[een] voertuig zich niet [mag] parkeren, stationeren of heen en weer rijden op minder dan tweehonderd meter loopafstand van een standplaats voorbehouden voor standplaatstaxi’s, tenzij de rit is besteld.”*

Belangrijk bij deze nieuwe ‘definitie’ van ronselen is het concept van een bestelde rit. Momenteel wordt deze nog gedefinieerd als een rit die minstens vijftien minuten op voorhand is besteld. Deze bepaling is ingevoerd om de kans op rondrijden binnen een perimeter te beperken voor straattaxi’s, behalve wanneer er een gerichte bestelling is gedaan.

De MORA heeft begrepen dat de minister de intentie heeft om de vijftien-minutenregel voor bestelde ritten te schrappen. Hierdoor vergroot volgens de Raad de kans op ronselpraktijken binnen de perimeter. Steden en gemeenten hebben in dit scenario een zeer grote verantwoordelijkheid om een evenwicht te bewaren tussen het aantal standplaatsen die voorzien zijn op zijn grondgebied en de handhavingcapaciteit.

Om steden en gemeenten hierin bij te staan is het belangrijk dat de Vlaamse overheid een duidelijke inschatting maakt van de gevolgen die het schrappen van de vijftien-minutenregel kan hebben voor ronselpraktijken in en rond standplaatsen en perimeters. De MORA erkent dat het huidige systeem nog niet optimaal is, maar elke aanpassing aan de bestaande evenwichten moet volgens hem gebeuren aan de hand van een voorafgaandelijke inschatting, met de veiligheid van de klant centraal en in overleg met de sector.

### **Prijsobservatorium voor klantgerichtheid en een gezonde sector**

Artikel 46 uit het ontwerpdecreet behandelt de verplicht in te geven data in de Vlaamse gegevensbank voor het taxibeleid. Dit artikel breidt de gegevensdatabank uit met de informatie van ritten die nodig is om handhaving van het decreet mogelijk te maken, maar ook voor statistische doeleinden inclusief de prijsopvolging in de sector. De Mobiliteitsraad beschouwt het verplicht aanbrenge en verzamelen van deze gegevens als het startpunt van het beloofde prijsobservatorium.

In zijn advies op het ontwerpbesluit exploitatievoorwaarden van 29 mei 2015 heeft de MORA een eerste insteek gegeven over het prijsobservatorium. In dit advies vroeg hij om, zoals bij het tweedelijns klachtenorgaan, het observatorium evenwichtig samen te stellen met een rol voor de sector, de gebruikers, en andere belanghebbenden. Dit observatorium moet regelmatig peilen naar de gehanteerde tarieven en andere elementen van de marktwerking.

Hoewel de prijsopvolging in de sector zich met dit artikel nog maar in de beginfase bevindt, geeft de MORA nu al een aantal belangrijke opmerkingen mee.

- De MORA vindt het correct dat zowel vergunninghouders als tussenpersonen geresponsabiliseerd worden voor het aanbrenge van de nodige gegevens. Aangezien een voertuig voor verschillende platformen actief kan zijn, vraagt de Raad om te verduidelijken voor welke gegevens de vergunninghouder en tussenpersonen specifiek verantwoordelijk zijn. Zo worden misverstanden vermeden en garandeert de wetgeving een optimale dataverzameling.
- De bepalingen in artikel 46, meer specifiek 4°, creëren de facto de verplichting voor vergunninghouders en tussenpersonen om in real-time gegevens door te sturen (“bij de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit”). De Raad meent dat dit een zeer verregaande eis is die onvoldoende gestaafd wordt.
  - De controle en handhaving van vergunningen is al mogelijk aan de hand van gegevens die de gemeenten moeten ingeven in de databank.
  - Alle prijs-, locatie- en tijddata die nodig zijn voor statistische doeleinden en voor prijsopvolging, zijn volgens de MORA even waardevol wanneer ze na het einde van een dienst van een chauffeur geaggregeerd worden doorgestuurd naar de gegevensbank. Enkel op voorwaarde dat de prijsopvolging en het eventueel instellen van minimum- en maximumprijzen eveneens real-time gebeurt, is het opnemen van de verplichting tot real-time aanleveren van data in het decreet nuttig voor de MORA.
  - Door het detailniveau van de gevraagde gegevens, gecombineerd met de vraag om deze real-time te bezorgen, kunnen er wel degelijk problemen ontstaan op vlak van privacy. Ook met het anonimiseren van data kunnen bepaalde zaken afgeleid worden uit dergelijke gedetailleerde gegevens. De MORA vraagt om bij de verdere uitwerking de noodzakelijkheid en proportionaliteit van de gegevensverzameling aan te tonen, zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming vereist.

Het prijsobservatorium moet nog verder uitgewerkt worden in overleg met de sector. De MORA heeft een aantal voorwaarden die moeten meegenomen worden bij de uitwerking van het besluit ter oprichting van dit orgaan:

- Creëer een overkoepelend prijsobservatorium binnen het departement MOW.
- Maak een sterke koppeling met het niveau van de vervoerregio. Volgens de MORA is het vervoerregionaal niveau ideaal gesitueerd om regionale prijsfluctuaties op een correcte manier in te schatten, en hierop in te spelen indien nodig. Dit versterkt eveneens de koppeling tussen de vervoerregionale prijszetting in het vervoer op maat en OV-taxi's.
- Bepaal indicatieve boven- en ondergrenzen waarbinnen fluctuerende prijzen mogen bewegen binnen vooraf afgesproken tijdsperiodes. Bepaal ook afgebakende tijdsklassen waarbinnen de prijsmonitoring gebeurt.

## 5 Rechtsgrond voor opleidingen LZV's

Art. 42 voorziet in een rechtsgrond voor de organisatie van de opleiding en behalen van een vakbekwaamheidsattest voor LZV-bestuurders in Vlaanderen, in het kader van het proefproject LZV's dat momenteel loopt.



De MORA is tevreden dat uitvoering kan worden gegeven aan het besluit van de Vlaamse Regering over de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van LZV-bestuurders en de voorwaarden voor de erkenning van Vlaamse opleidingscentra en -lesgevers. De Raad adviseerde op 24 mei 2019 over dit besluit en verwacht dat dit nu zo snel mogelijk in werking kan treden. De Raad formuleert verder geen opmerkingen bij dit artikel.

## 6 Voorstel wegencategorisering niet gedragen

De MORA heeft geen draagvlak gevonden voor het voorstel van wegencategorisering zoals opgenomen in het ontwerp van Verzameldecreet (art. 84-89). Voor de Raad zijn er nog te veel onduidelijkheden en hiaten in het voorstel.

De Mobiliteitsraad adviseert de Vlaamse Regering om de wegencategorisering nu niet op te nemen in het Verzameldecreet. De Raad vraagt bijkomende achtergrondinformatie en tijd om een maatschappelijk debat ten gronde te voeren, vertrekkende van de basisprincipes.

### Gebrek aan participatie middenveld in voortraject

De MORA stelt vast dat de politieke beslissingen over de wegencategorisering gebaseerd zijn op studies en documenten die niet beschikbaar zijn gesteld bij de adviesvraag. De Raad heeft deze documenten opgevraagd, maar kreeg ze niet ter beschikking. De studies bevatten de duiding van de keuze van de basisprincipes van de wegencategorisering. Deze documenten zijn voorafgaandelijk niet voorgelegd aan het mobiliteitsmiddenveld en er is niet transparant over gecommuniceerd. De MORA mist daardoor de achtergrond voor de beleidskeuzes.

Deze basisprincipes hadden kunnen verduidelijken in hoeverre rekening is gehouden met verkeersveiligheid, doorstroming, voorrangsregels voor specifieke modi,... bij het uitwerken van de wegencategorisering.

De MORA vindt dat eerst over deze basisprincipes draagvlak had moeten gezocht worden bij het mobiliteitsmiddenveld, vooraleer het nieuwe systeem van wegencategorisering op te nemen in een decreet. In het adviesproces botsen de MORA-leden steeds op principes waarvan de duiding ontbrak waarom ze wel of niet zijn opgenomen.

### Afstemming met ruimtelijke ordening beter verzekeren

De MORA mist ook de link met het ruimtelijk beleid en wil benadrukken dat de afstemming met ruimtelijke ordening zo maximaal mogelijk moet zijn. De wegencategorisering moet ook de ruimtelijke transitie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ondersteunen en rekening houden met de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van kernen. Ook op het vlak van participatie, vindt de MORA dat de afstemming met het participatietraject van het BRV maximaal moet zijn.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevatte het eerste systeem van wegencategorisering in Vlaanderen. Eén van de redenen waarom het nooit volledig is gerealiseerd, is omdat er te weinig rekening is gehouden met de manier hoe verkeersstromen werkelijk verlopen. Deze vaststelling benadrukt het belang van een goede afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening.

## Samenhang tussen netwerken verbeteren

De wegencategorisering, zoals voorgesteld in het ontwerp van Verzameldecreet, geeft de categorisering voor het gemotoriseerd verkeer op de wegen weer. De MORA mist de link met de netwerken van de andere modi.

De Vlaamse Regering koos in haar regeerakkoord resoluut voor een modal shift. De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit werkte dit verder uit in haar beleidsnota. De MORA is verheugd dat de wegencategorisering als expliciete doelstelling meekrijgt dat ze dient om een modal shift te ondersteunen. Toch mist de Raad de vertaling van deze intenties in een uitgewerkt voorstel:

- De vernieuwing van de wegencategorisering is een uitgelezen moment om de categorisering van de fietsroutenetwerken te herzien en de afstemming tussen beiden zo optimaal mogelijk te maken.
- Ook de rol van de trage wegen, onverharde wegen, buurtwegen,... in uitvoering van het decreet van 24 april 2019 houdende de gemeentewegen, ontbreekt in dit voorstel. De MORA ziet het ontbreken hiervan als een gemiste kans om de zachte weggebruikers een veilige plaats te geven in het lokale wegennetwerk.
- Uit de toelichting door het departement MOW tijdens de MORA-commissie<sup>1</sup> dat er ook vrachtroutes zullen uitgetekend worden. Ook deze routes moeten op de maatschappelijk meest optimale wijze ingebouwd worden in het netwerk.
- Binnen basisbereikbaarheid wordt het hele openbaar-vervoerslandschap hertekend. De link met dit nieuwe netwerk ontbreekt eveneens in het voorstel voor wegencategorisering.

## Relatie tussen inrichtingsprincipes en selectiecriteria is fundamenteel

Het ontwerp van Verzameldecreet stelt dat zowel de inrichtingsprincipes als de selectiecriteria van de wegen nog moeten bepaald worden. Deze twee zijn sterk aan elkaar gelinkt aangezien wegen die niet kunnen voldoen aan bepaalde inrichtingsprincipes per definitie in een andere wegencategorie zullen moeten vallen. De selectie en inrichtingsprincipes hangen ook nauw samen met de samenhang van de netwerken, zoals besproken in vorige paragraaf.

De MORA vraagt om hierrond zo snel mogelijk voorstellen te formuleren en aan te geven welke criteria als doorslaggevend zullen beschouwd worden, rekening houdend met de basisprincipes, en draagvlak te zoeken voor deze criteria.

Eén van de vaststelling over de wegencategorisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen was dat de financiële middelen ontbraken om alle wegen in te richten zoals vereist voor hun categorie. Daarom adviseert de MORA om zoveel mogelijk gebruik te maken van quick wins bij het inrichten van de wegen volgens hun categorie.

## Bedenkingen bij routes voor vrachtverkeer

Uit de toelichting van het departement MOW over de wegencategorisering blijkt dat het vrachtroutenetwerk als basis zou gebruikt worden voor het bepalen van regionale wegen. Dat netwerk heeft nooit een decretale basis gekregen. Het is voor de MORA onduidelijk welke criteria gebruikt zijn om deze wegen te selecteren. De Raad vraagt daarom een grotere transparantie van de selectie en een duiding van de keuzes voor de vrachtwagenroutes. Daarnaast verwacht de MORA een overleg met onder andere de sectororganisaties bij de selectie.

<sup>1</sup> Toelichting tijdens de vergadering van de MORA-commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten van 10 maart 2020

Door vrachtwagens specifieke routes te laten volgen, leggen ze in een aantal gevallen meer kilometers af dan wanneer ze de snelste route volgen. Deze omrijfactor heeft een impact op de CO<sub>2</sub>-emissie van vrachtverkeer. Aan de andere kant zijn er routes waar de verkeersveiligheid voor de zachte weggebruikers voorrang zal moeten krijgen. Naast deze criteria zijn er ook nog de andere doelstellingen van het (mobiliteits)beleid, de bebouwing, de aanwezigheid van mobipunten, de weginrichting,...

De vervoerregio's krijgen een belangrijke rol bij het bepalen van de regionale wegen en bijgevolg ook de routes waarop vrachtverkeer is toegelaten. Goederenvervoer is vooral vervoerregio-overschrijdend en vraagt daarom een coördinerende rol van de Vlaamse overheid.

### **Rol doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer**

Een achterliggend principe bij de wegencategorisering is dat het opgebouwd is volgens een cascadesysteem. Bij een probleem op het hoofdwegennet moet het dragend netwerk overnemen. Het lokale wegennet staat niet in voor het opvangen van doorgaand verkeer. Het ontwerp van Verzameldecreet schuift de verantwoordelijkheid hiervoor door naar de lokale overheden.

De MORA wijst erop dat het hoofdwegennet en het dragend netwerk zodanig moeten opgebouwd worden dat overloop naar het lokale wegennet maximaal wordt vermeden. Voor de MORA is het een taak van de Vlaamse overheid om te vermijden dat er doorgaand verkeer op het lokale wegennet terecht komt.

Bij de selectie van vrachtroutes is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Om hier een duidelijk zicht op te krijgen, stelt de MORA voor om de OBU-data van de kilometerheffing te gebruiken om onderbouwde beslissingen te nemen. De Vlaamse overheid kan deze data ook gebruiken om de impact van de omrijfactoren van het vrachtverkeer door de categorisering te bepalen. Voor vrachtverkeer moet bestemmingsverkeer gegarandeerd blijven.

De categorisering wijst vrachtwagens toe aan specifieke routes. De MORA vraagt om hierbij steeds een secundaire oplossing te hebben voor routes in het geval van calamiteiten, rekening houdend met de criteria zoals hierboven vermeld.

### **Zicht krijgen op praktische uitwerking**

Zoals eerder aangehaald, moeten de selectiecriteria voor de wegen nog bepaald worden. De Vlaamse Regering, de vervoerregio's en de gemeenten krijgen hierin taken en bevoegdheden. De MORA stelt vast dat de teksten van het decreet en de memorie van toelichting hierover op een aantal vlakken verschillen. De Raad adviseert om deze taakverdeling eerst uit te klaren en er vervolgens over te communiceren.

De nieuwe wegencategorisering maakt dat een aantal wegen van functie zullen veranderen. De MORA besluit hieruit dat het ook kan dat een aantal wegen daardoor van wegbeheerder kan veranderen. Om de periode van onzekerheid voor de lokale wegbeheerders zo kort mogelijk te maken, vraagt de Raad om hierover zo snel mogelijk te overleggen met de betrokken beleidsniveaus.

### **Regionale logistieke knooppunten niet zomaar als basis gebruiken voor regionale wegen**

Regionale logistieke knooppunten worden als basis gebruikt voor de selectie van regionale wegen (voor het vrachtvervoer). Deze knooppunten zijn voorgesteld in een studie voor het

departement Omgeving ter voorbereiding van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De knooppunten zijn nooit officieel aangeduid, gecommuniceerd of formeel vastgelegd. De MORA kan niet akkoord gaan om een decreet te baseren op basis van iets dat enkel in een studie is opgenomen.

De MORA pleit om de selectiecriteria voor deze regionale logistieke knooppunten en hun selectie eerst ruimtelijk en maatschappelijk te onderbouwen.

### **Aandacht voor routes voor uitzonderlijk vervoer**

De MORA wil eveneens het uitzonderlijk vervoer onder de aandacht brengen. Uitzonderlijk vervoer heeft nood aan aparte routes die voldoen aan specifieke dimensies van weginrichting en die geschikt zijn voor ondeelbare ladingen met grote afmetingen. De MORA wil dat dat in de toekomst zo blijft en dat hiermee rekening wordt gehouden bij de weginrichting.

### **Ook werk maken categorisering in havengebieden**

In de havengebieden gebieden lopen TEN-T-wegen die ook een plaats zullen krijgen in de categorisering. De selectie zal gebeuren op voorstel van de Vlaamse Regering en de vervoerregio's. De MORA verwacht dat deze wegen een categorie krijgen toebedeeld die de internationale ontsluitingsfunctie van de havens ondersteunt.

## **7 Categorisering waterwegen volgens TEN-T**

De MORA sluit zich aan bij het voorstel van de Vlaamse Regering in afdeling 12 om bij de categorisering van de waterwegen deze van het TEN-netwerk te volgen omdat het waterwegennetwerk volledig daarin opgenomen is.

Het Verzameldecreet geeft ook bijkomende taken aan de waterwegbeheerders. De MORA vraagt zich af wat de gevolgen voor de waterwegbeheerders zullen zijn door hen de taak toe te wijzen van de vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer over water, de nodige infrastructuur te voorzien en deze te onderhouden. De MORA vindt dat als er bijkomende taken worden toegewezen aan de waterwegbeheerders, ook de nodige budgettaire middelen hiervoor moeten worden voorzien.

## **8 Elektronische meldingsplicht binnenschepen mee opnemen**

Op voorstel van de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten, adviseert de MORA om in het Verzameldecreet een extra afdeling op te nemen. Deze zou de elektronische meldingsplicht voor tankvaart, containervaart en alle andere beroepsvaartuigen moeten regelen.

Op initiatief van de Vlaamse Zeehavens, De Vlaamse Waterweg en MDK is SWING (Single Window for Inland Navigation) opgericht. Met dit systeem wil men de dienstverlening in de binnenvaart optimaliseren door de datakwaliteit binnen de nautische keten te verhogen. Een voorwaarde om dit te bereiken is het afdwingen van de elektronische meldingsplicht. Het was de bedoeling van de Vlaamse overheid om deze meldingsplicht in te voeren via het Scheepvaartdecreet. De timing van de voorziene agendering van het Scheepvaartdecreet maakt dat de meldplicht mogelijks niet meer tijdig kan ingevoerd worden. De MORA vindt het binnen het

kader van comoditeit belangrijk om de binnenvaartsector zo optimaal mogelijk te laten functioneren en ziet dit Verzameldecreet als een opportuniteit om deze meldingsplicht tijdig te regelen. De MORA adviseert om de meldingsplicht in het kader van SWING voor tankvaart, containervaart en alle andere beroepsvaartuigen op te nemen in dit Verzameldecreet.

## 9 Geen depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen

In navolging van het Regeerakkoord 2019-2024 en de Beleidsnota MOW 2019-2024, geven artikels 2 en 6 van het voorliggende ontwerpdecreet de mogelijkheid aan steden en gemeenten om een systeem van GAS-boetes in te voeren voor 'beperkte snelheidsovertredingen'. Dit politieke voorstel heeft tot op heden geen onderwerp uitgemaakt van een bredere discussie in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dit verklaart wellicht ten dele de vele onduidelijkheden, vragen en debat op het ogenblik dat het voorstel in de Mobiliteitsraad ter sprake kwam.

De MORA stelt dan ook dat een verzameldecreet niet de correcte plaats is om een dergelijk ingrijpend voorstel een wettelijke grondslag te geven.

De Raad begrijpt dat de Vlaamse Regering wil tegemoetkomen aan de vraag van enkele lokale besturen om zelf handhaving te voorzien vanuit de bekommernis om extra te kunnen inzetten op deze overtredingen. Zo willen ze een directe link tot stand brengen tussen de inspanningen en inkomsten op het vlak van het verkeersveiligheidsbeleid. De MORA vreest echter dat het invoeren van een systeem van GAS-boetes de urgentie wegneemt van de vaak noodzakelijke herinrichting van straten waarvan het wegbeeld niet voldoet aan de geldende snelheidsbeperking.

Voor zijn beoordeling vertrekt de MORA zelf vanuit het perspectief van de bijdrage ervan aan een performant Vlaams verkeersveiligheidsbeleid met als gedragen doelstelling 'vision zero'. De Raad heeft vastgesteld dat er vanuit dat perspectief een aantal onvolkomenheden zijn aan het voorstel.

### Overtredingen zijn niet beperkt en niet volledig

De overtredingen die de Vlaamse Regering in aanmerking wil nemen voor het depenaliseren zijn allesbehalve 'beperkt'. Voor de MORA is het rijden van 50 km/u in een zone 30 geen beperkte overtreding. Het systeem van tolerantie marges bij snelheidsmetingen zorgt er bovendien voor dat de werkelijke snelheid nog hoger ligt dan de gecorrigeerde 50 km/u die aanleiding geeft tot een boete.

Ook leidt de formulering in het voorliggende ontwerp van decreet ertoe dat het toepassingsgebied van de regelgeving gebieden met een snelheidsbeperking tot 20 km/u, zoals woonerven, niet omvat.

### Niet voor alle gemeenten weggelegd

Het voorstel en de bijhorende randvoorwaarden zorgen ervoor dat het systeem slechts voor enkele gemeenten eventuele baten zal opleveren. De MORA vreest dat het voorgestelde systeem niet zal leiden tot de bedoelde meerinkomsten voor steden en gemeenten die instappen in het GAS-systeem. Er zijn personeels- en werkingskosten verbonden aan de inzet van GAS-ambtenaren, hetzij gemeentelijk, hetzij provinciaal, hetzij intercommunaal. Afhankelijk van de hoeveelheid automatisch werkende toestellen die ingezet worden, zal dit extra werkdruk opleveren en dus extra (betaalde) werkrachten vragen.

Bovendien gaat het over een onvolledige transfer van verantwoordelijkheden naar ambtenaren, aangezien de vaststelling van de overtreding nog steeds gebeurt door de politie (via 'automatisch werkende toestellen'), maar de verwerking door een ambtenaar i.p.v. door de strafrechtelijke keten.

Ook het autonoom financieren van automatisch werkende toestellen door steden en gemeenten, één van de cumulatieve voorwaarden in het voorstel, is niet voor alle steden en gemeenten weggelegd. Het is niet ondenkbaar dat vooral of enkel grotere steden die nu al veel ANPR-camera's in gebruik hebben, zullen kiezen om in te zetten op dit GAS-systeem.

### Mogelijke straffeloosheid of ongelijke berechting

De MORA meent dat het huidige voorstel in een aantal gevallen tot straffeloosheid of ongelijke berechting kan leiden.

- Het voorstel vermeldt nergens een koppeling naar het strafrechtelijk systeem wanneer veelplegers zouden beboet worden.
- De manier waarop de overgang naar het strafrechtelijk systeem bij een zware overtreding of combinatieovertreding gegarandeerd wordt, is nog onvoldoende duidelijk.
- Veelplegers zijn een specifieke doelgroep in een adequaat handhavingssysteem met het oog op vision zero. Hoewel in het strafrechtelijk systeem recidive tot een hogere boete leidt, kan recidive niet vastgesteld worden bij een GAS-procedure.
- Het voorstel bevat bovendien geen enkele koppeling naar de gekende problematiek van buitenlandse overtreders die onbestraft blijven, of naar het snel ontwikkelende cross border project dat net wil bijdragen aan het kunnen beboeten van buitenlandse overtreders. Volgens de MORA zal de noodzakelijke toegang door elk van de betrokken gemeenten tot de inschrijvingsregisters van andere landen een onoverkomelijk probleem worden. Hierdoor zullen buitenlandse overtreders ongestraft blijven.

### Conclusie

De MORA meent bij deze aangetoond te hebben dat het voorstel om 'beperkte snelheidsovertredingen' te depenaliseren nog ernstige hiaten bevat. Volgens de Raad houdt het voorstel ook onvoldoende rekening met de vooruitgang die de voorbije jaren is geboekt op vlak van automatisering in de strafrechtelijke keten van verkeersovertredingen. Daarom moet dit voorstel herbekeken worden in een grotere groep van stakeholders opdat het een maximale bijdrage kan leveren voor het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen.

Voor de MORA moet het ideale handhavingssysteem voor snelheidsovertredingen immers aan een paar belangrijke voorwaarden voldoen:

- Controles moeten beter, vlotter en intensiever in alle Vlaamse gemeenten, niet enkel waar voldoende gemeentelijk budget of voldoende camera's aanwezig zijn.
- Controles moeten gebeuren in alle gebieden met snelheidsbeperkingen tot 50 km/u met, met voldoende zware straffen tot gevolg. Deze straffen moeten tegemoetkomen aan de vaststelling in de wetenschappelijke literatuur dat grote snelheidsverschillen op plaatsen met lagere snelheden een gigantisch effect hebben op mortaliteit bij eventuele ongevallen.
- Gelijkberechting is essentieel. Controles op buitenlandse overtreders mogen niet uit het oog verloren worden en deze overtreders mogen niet onbestraft blijven.
- Veelplegers mogen niet ontsnappen aan strafrechtelijke procedures. Hardleerse overtreders moeten gevisieerd en adequaat gestraft worden.