



Advies

Verzameldecreet MOW II

Brussel, 25 juni 2021

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 en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer (Verzameldecreet MOW II)

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

Ontvangst adviesvraag: 31 mei 2021

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 25 juni 2021

Contactpersonen: Karen Sas – ksas@serv.be
Ann Wuyts – awuyts@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Situering	4
Advies	5
1 Opheffing gemotiveerd afwijken Mobiliteitsvisie	5
2 Aandachtspunten voor subsidieregeling goederenvervoer	7
3 Pilotproject goederenvervoer per fiets	8
4 Vrijstelling retributie mobipunten	10

Situering

Op 31 mei ontving de Mobiliteitsraad een 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 en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer (Verzameldecreet MOW II).

Het Verzameldecreet omvat volgende thema's:

■ Hoofdstuk 2:

Subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer Het decreet bevat de opdracht om dit uit te werken in een uitvoeringsbesluit (art. 1 – 2)

■ Hoofdstuk 3 - Afdeling 1:

Bepalingen die wijzigingen aanbrengen aan het decreet tot vormgeving van De Lijn, het decreet tot begeleiding van de begroting van 1993 en het decreet basisbereikbaarheid. Deze afdeling neemt ook bepalingen op om conform te zijn met Europese regelgeving m.b.t. de verwerking van persoonsgegevens.

Inhoudelijk biedt dit verzameldecreet De Lijn de rechtsgrond om administratieve sancties uit te schrijven bij het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs en kunnen lijncontroleurs zo nodig de bijstand van lokale en federale politie vorderen. Ook de handhaving voor het personenvervoer over water en het vervoer op maat krijgt met dit verzameldecreet een decretale basis.

■ Hoofdstuk 3 - Afdeling 2

Regelt de vrijstelling van retributie van ingebruiknemingen van mobipunten om een vestzakbroekzakoperatie met het budget bestemd voor het vervoer op maat te vermijden.

■ Hoofdstuk 3 - Afdeling 3

Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Vanaf september 2021 zal het uitzonderlijk vervoer niet alleen moeten werken met erkende begeleiders, maar ook met erkende begeleidingsondernemingen. (art. 13)

Mogelijk maken van pilootprojecten met cargobikes die breder zijn dan momenteel toegelaten (art. 14-20)

■ Hoofdstuk 3 - Afdeling 4

Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Opheffing van het gemotiveerd kunnen afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie, aangezien dit een inspirerend beleidskader wordt zonder concrete operationele doelstellingen en dus zonder rechtsgevolgen.

■ Hoofdstuk 3 - Afdeling 5

Handhaving en administratieve sancties voor het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat. Deze afdeling neemt ook bepalingen op om conform te zijn met Europese regelgeving m.b.t. de verwerking van persoonsgegevens.

Advies

De Mobiliteitsraad gaat in zijn advies in op de artikels die gaan over:

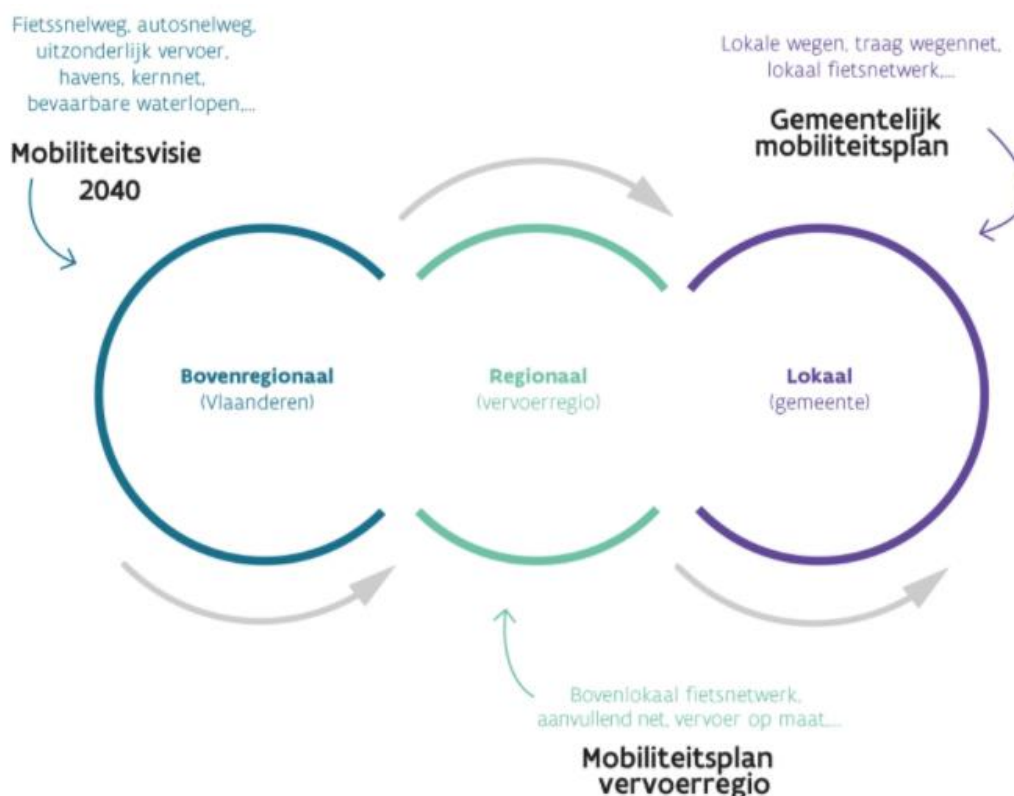
- De wijzigingen aan het Decreet Basisbereikbaarheid omtrent de Mobiliteitsvisie
- De subsidieregeling voor goederenvervoer
- Pilotprojecten voor goederenvervoer per fiets
- Retributie van de Mobipunten.

Hij formuleert geen opmerkingen op de artikels die handelen over:

- De administratieve sancties bij De Lijn
- De ondernemingen voor uitzonderlijk vervoer
- De sancties voor openbaarpersonenvervoer over water.

1 Opheffing gemotiveerd afwijken Mobiliteitsvisie

In ons [advies](#)¹ op het Verzameldecreet MOW I, 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 Vlaamse overheid ambieert zelf ook een integratie van mobiliteitsplannen.



Figuur over integratie van mobiliteitsplannen²

¹ MORA, 2020, Advies Verzameldecreet MOW I, p.4:
<https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-verzameldecreet>

² Website Vlaanderen.be, Basisbereikbaarheid
<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/mobiliteitsuitdagingen-regionaal-aanpakken/geintegreerd-regionaal-mobiliteitsplan>

Verlies aan afdwingbaarheid van de Vlaamse Mobiliteitsvisie

Het Verzameldecreet MOW I van 2020 bepaalde echter 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 gemotiveerde afwijkingsmogelijkheden.

Met dit eerste Verzameldecreet verdween de dwingende decretale verankering van de link tussen de Mobiliteitsvisie en de andere mobiliteitsplannen reeds.

Hoofdstuk 3 Afdeling 4 van het Verzameldecreet MOW II bevat de opheffing van het gemotiveerd afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Deze decretale aanpassing kadert in de politieke keuzes die gemaakt werden rond de Vlaamse Mobiliteitsvisie, waardoor de gemotiveerde afwijking overbodig werd. In die zin werkt dit artikel van het Verzameldecreet MOW II een tegenstrijdigheid weg.

Daarnaast kiest de Vlaamse regering nu ook voor een verandering van het statuut van de visietekst 'Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040': van regelgevend naar inspirerend.

Dit alles veroorzaakt het verlies aan afdwingbaarheid van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en verzwakt de integratie en coherentie van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Verzwakte integratie tussen Mobiliteitsvisie en mobiliteitsplannen

In artikel 11 en 18 van het Decreet Basisbereikbaarheid blijft de onderlinge afstemming tussen de Mobiliteitsvisie en de mobiliteitsplannen, en de bijhorende beschrijving daarvan, weliswaar decretaal behouden. Deze afstemming moet zorgen voor de link tussen de visie en de plannen, maar door het verlies aan afdwingbaarheid, krijgt dit een vrijblijvend karakter.

In de visietekst worden de ambities afgezwakt tot perspectieven zonder concrete, afdwingbare of toerekenbare engagementen. Zo krijgen de regionale en lokale niveaus de volle verantwoordelijkheid naar zich toegeschoven. Het wegvallen van de sturing door de Vlaamse Mobiliteitsvisie maakt bovendien dat er regelgeving zal moeten uitgewerkt worden in allerlei andere beleidsdocumenten, voor bijvoorbeeld de wegencategorisering, het kern- en aanvullend net, enz.

De gemaakte keuzes leiden volgens de MORA tot een versnippering van het beleid, verzwakken de beoogde onderlinge afstemming en houden risico's in voor de realisatie van de Vlaamse doestellingen rond o.a. modal shift en verkeersveiligheid.

Missing link tussen Mobiliteitsvisie en andere mobiliteitsplannen

De MORA kan zich niet vinden in de steeds verdergaande afbreuk van de afdwingbaarheid van de Vlaamse Mobiliteitsvisie. De gemaakte politieke keuzes maken de link tussen de visie en de mobiliteitsplannen erg vrijblijvend. De MORA vreest dan ook dat de link een missing link zal worden.

2 Aandachtspunten voor subsidieregeling goederenvervoer

Met artikels 1 en 2 regelt de Vlaamse regering dat ze binnen de perken van de kredieten die daarvoor beschikbaar zijn op de begroting, subsidies kan verlenen aan ondernemingen die een modal shift in het goederenvervoer bevorderen. De subsidieregeling zal ontwikkeld worden door het departement MOW en zal in een Besluit van de Vlaamse regering worden vastgelegd.

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse regering een subsidieregeling uitwerkt die gericht is het bundelen van goederenstromen, zowel de maritieme als de continentale. Omdat de subsidieregeling nog niet is uitgewerkt, wil de MORA een aantal aandachtspunten meegeven zodat deze subsidieregeling maximaal zijn doel kan bereiken.

Beoogde doelgroep voldoende ruim bepalen

Volgens het ontwerp van decreet kunnen de subsidies toegekend worden aan ondernemingen die een modal shift in het goederenvervoer bevorderen. De Raad vraagt om de definitie van “onderneming” voldoende ruim te zien en niet enkel te beperken tot verladers. In de logistieke keten zijn er namelijk zeer veel mogelijk beslissingsnemers die impact hebben op de moduskeuze zoals verladers, transporteurs, terminaluitbaters,... De Raad vraagt de Vlaamse regering om de subsidieregeling open te stellen voor die ondernemingen die echt het verschil kan maken in de moduskeuze, en niet enkel de verladers.

Om een structurele modal shift te kunnen bereiken, vraagt de Raad om bij voorkeur maatregelen te subsidiëren die gunstig zijn voor meerdere bedrijven dan voor één specifiek bedrijf.

Subsidies tijdelijk maken

De MORA heeft altijd gevraagd om het toekennen van subsidies tijdelijk te maken. Een subsidieregeling moet altijd een opstap vormen naar een zelfstandige marktwerking. Subsidies dienen om de initiële investering die de modal shift vraagt mee op te vangen.

Aanvraagtermijn voor subsidies: voldoende lang

Het is belangrijk dat de termijn tussen de aankondiging van de subsidieregeling en het moment waarop de subsidie moet aangevraagd worden voldoende lang is. Op die manier hebben ondernemingen de tijd om hun langetermijnstrategie omtrent modal shift uit te werken. Een te korte termijn werkt het indienen van ad-hoc-projecten in de hand.

Meest optimaal zou zijn dat de Vlaamse regering opteert voor een systeem dat meerdere rondes van subsidieaanvragen bevat, op voorspelbare tijdstippen. Op die manier kan ook kennisoverdracht gebeuren tussen de verschillende rondes.

Aandachtspunten voor de maatregelen die in aanmerking komen voor subsidies

Het uitgangspunt van de subsidieregeling is bundeling van goederenstromen. De MORA vindt het belangrijk dat de regeling subsidies voorziet voor alle vervoersmodi zolang ze maar bijdragen aan het bundelen van de stromen.

Om efficiënt te zijn, stelt de Raad voor om goed na te gaan wat de exacte bottleneck is waarom de stromen momenteel niet gebundeld zijn en dan vervolgens subsidies toekennen om deze bottleneck weg te werken. Dit kan zowel laad- en losinfrastructuur zijn als equipment. Momenteel

bestaat een PPS-regeling voor de financiering van kaaimuren, voor spoor en niet-watergebonden ondernemingen ontbreekt zo'n regeling. Terwijl investeringssteun in bijvoorbeeld overslagmateriaal, een reach stacker of intermodale containers, ook een positieve invloed hebben op de modal shift.

Vanuit het comodaliteitsprincipe roept de Raad op om goederen te koppelen aan de vervoersmodus waar ze het meest op thuis horen en zo de trafieken efficiënter maken, zonder innovatie in de weg te staan.

Een aandachtspunt bij de subsidieregeling is het voorzien van voldoende grote terugvrachten. Voor stromen die vertrekken in Vlaanderen is het eenvoudiger om ze te bundelen dan stromen die Vlaanderen als eindpunt hebben. De Raad adviseert om hiermee rekening te houden bij het uitwerken van de subsidieregeling.

Betrek het maatschappelijk middenveld bij de uitwerking

De MORA vraagt ook om aandacht te hebben voor projecten en ideeën die vanuit de sector groeien en deze, in overleg met de betrokkenen, mee te nemen in de beleidsvoorbereiding. De Raad verwijst onder meer naar het project dat operationele subsidies toekent aan transporteurs via overslagcheques.

De Raad en dan meer bepaald de MORA-commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten, biedt zich aan als klankbord om het ontwerpbesluit over deze subsidieregeling te bespreken vooraleer de Vlaamse regering hierover een principiële beslissing neemt. Op die manier kan het mobiliteitsmiddenveld op voorhand de contouren van het draagvlak aangeven.

3 Pilootproject goederenvervoer per fiets

Artikels 14-20 voegen een afdeling toe aan het decreet tot bescherming van de verkeersinfrastructuur in het geval van bijzonder wegtransport. Deze afdeling staat toe om pilootprojecten te organiseren om vrachtfietsen toe te laten met een breedte tot maximaal 1,2 m. Hierdoor kunnen europallets per vrachtfiets worden vervoerd. Het departement MOW bepaalt de verdere modaliteiten van het pilootproject.

De MORA ondersteunt het opstarten van het pilootproject omtrent bredere vrachtfietsen. In zijn Mobiliteitsverslag 2020³ heeft de Raad een hoofdstuk gewijd aan het goederenvervoer per fiets.

Op basis van zijn ervaringen met andere pilootprojecten formuleert de Raad suggesties voor het verder concretiseren van dit project.

Goede opvolging, monitoring en evaluatie voorzien

Om de effecten van het proefproject goed te kunnen inschatten vraagt de MORA om een goede opvolging, monitoring en evaluatie te voorzien. De Raad stelt voor om, analoog aan het proefproject LZV's, een onafhankelijke evaluatiecommissie op te richten waarbij de stakeholders en maatschappelijk middenveld betrokken worden.

³ MORA, 2020, Mobiliteitsverslag – Fiets, 122 p.
<https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/mobiliteitsverslag-2020>

Elementen die zeker een opvolging nodig hebben zijn impact op verkeersveiligheid, mobiliteit, doorstroming, kwaliteit dienstverlening, eerlijke concurrentie, interactie met andere modi, sociale voorwaarden...

Brede cargobikes beschouwen als uitzonderlijk vervoer

De vrachtfietsen in dit proefproject kunnen een maximumbreedte hebben van 1,2 m. De Raad schat in dat de meeste fietspaden niet voldoende breed zullen zijn om vrachtfietsen te kunnen laten op rijden. Ook voor tweerichtingsfietspaden lijkt dit uitdagingen te vormen. De MORA vraagt om het pilootproject te laten uitmaken wat de meest optimale plaats is van de vrachtfiets op de openbare weg, rekening houdend met de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers.

Op vele plaatsen zal de vrachtfiets sowieso op de rijbaan moeten rijden. Andere weggebruikers worden op die manier geconfronteerd met een fiets met afwijkende afmetingen. De Raad stelt voor om in het kader van dit proefproject na te gaan of het gebruik van extra signalisatie die wijst op de bredere afmetingen zinvol is.

Aandacht voor de technische eisen van cargobikes

Door de ruimere afmetingen in vergelijking met een standaard vrachtfiets groeit het potentieel aan goederen die ermee kunnen vervoerd worden. Vermoedelijk zal dit betekenen dat het gewicht van de vervoerde goederen zal toenemen. Een hoger gewicht stelt andere technische eisen om onder meer de verkeersveiligheid te verzekeren.

Het ontwerp van decreet verwijst terecht naar technische voorwaarden. De Raad vraagt om zeker te voorzien dat de remkracht van de vrachtfietsen voldoende groot is om andere weggebruikers niet in gevaar te brengen. Het pilootproject moet voor de Raad onder meer uitwijzen wat de maximummassa is van een lading die door vrachtfiets veilig kan vervoerd worden.

Kader uitwerken voor toegang tot de markt en toegang tot het beroep

Voor alle transporteurs in het gemotoriseerd vrachtvervoer bestaat een regelgeving rond toegang tot de markt en toegang tot het beroep. Dit kader bestaat momenteel nog niet voor goederenvervoer per fiets. Om het gelijk speelveld voor alle modi te creëren, adviseert de MORA om voor het goederenvervoer per fiets een gelijkaardig systeem uit te werken dan voor het gemotoriseerd vrachtvervoer.

Vervoer per fiets kan leiden tot een laadvermogen van 500 kg per voertuig. Dit is op vandaag de ondergrens voor vergunningsplicht met een motorvoertuig. Om een level playing field te creëren is een uitbreiding van het toepassingsgebied naar niet-gemotoriseerde voertuigen en beneden 500 kg laadvermogen nodig.

Veralgemening niet als uitzonderlijk vervoer

De afmetingen van voertuigen zijn een federale bevoegdheid en de afmetingen van vrachtfietsen in dit proefproject wijken hiervan af. De Vlaamse regering valt daarom terug op de wetgeving uitzonderlijk vervoer om het proefproject te organiseren en eventueel later te veralgemenen.

De Raad vindt het een goede werkwijze om te starten met een proefproject, aangezien enkel een proef de informatie kan aanleveren om een toekomstig beleid verder uit te werken. Na een gunstige evaluatie stelt de Raad voor om de regelgeving op te nemen in die wetgeving die het meest efficiënt is voor de gebruiker. De Raad is geen voorstander om fietsvervoer blijvend als

uitzonderlijk vervoer te beschouwen en vraagt om een gelijkaardig kader over de gewestgrenzen heen.

Voor de MORA is dit een thema dat moet meegenomen worden in het debat over de herziening van de bevoegdheden inzake mobiliteit zoals het momenteel is opgestart in het Vlaams Parlement.

4 Vrijstelling retributie mobipunten

Het ontwerpdecreet voorziet in een vrijstelling van retributie⁴ voor ingebruikname van mobipunten, die in beheer zijn bij een gewestelijke domeinbeheerder, door deelsystemen die worden aangebracht in het kader van basisbereikbaarheid en het vervoer op maat, om een vestzak-broekzakoperatie met het budget bestemd voor het vervoer op maat te vermijden. De MORA volgt deze redenering en maatregel.

Uitbreiding van de vrijstelling

- De MORA pleit echter steeds voor een gelijk speelveld om marktverstoring te voorkomen. Het lijkt de Raad dan ook aangewezen om de vrijstelling uit te breiden naar alle mobiliteitsaanbieders op alle mobipunten, ongeacht of ze opereren binnen het kader van vervoer op maat. De MORA wil vragen om dit op de een of andere manier decretaal vast te leggen, bijvoorbeeld als een zelfstandige bepaling in het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis.
- Gezien veel mobipunten ook ontwikkeld zullen worden aan treinstations en op andere sites, stelt de MORA voor om deze vrijstelling consequent toe te passen en dus uit te breiden naar andere domeinbeheerders, zoals het federale niveau en NMBS/Infrabel. Daarom wil de MORA vragen om deze kwestie te agenderen op het overlegcomité van de gemeenschappen.

⁴ BVR Retributiebesluit, 29/03/2002:
<https://codex.vlaanderen.be/portals/codex/documenten/1009176.html#H1018370>