



BELEIDSNOTA
MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN 2024-2029

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 27 november 2024

Contactpersoon Tim Buyse tbuyse@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

B-1000 Brussel

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029

Mevrouw de minister

De MORA bezorgt u hierbij op eigen initiatief zijn advies over de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029.

De raad beseft dat in een beleidsnota nog niet alles in detail en volledig technisch kan zijn uitgewerkt. Daarom levert dit advies enkele principes en aandachtspunten aan die volgens de raad belangrijk zijn bij de verdere uitwerking van de vooropgestelde beleidslijnen.

De MORA kijkt er alvast naar uit om met u en uw beleidsmedewerkers in overleg te gaan en samen te werken.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	5
1. Algemene beschouwingen	5
2. Toekomstgerichte governance	6
3. Prijsbeleid	8
3.1 Personenwagens	8
3.2 Wijzigingen kilometerheffing voor vrachtwagens	10
4. Netwerkbeleid	11
4.1 Infrastructuurbeleid	11
4.2 Wegencategorisering	12
5. Verkeersveiligheid	13
5.1 Technische keuring	13
5.2 Rijopleiding	13
5.3 Verkeersveiligheidspact	14
5.4 Verkeersveiligheidsplan	15
5.5 Handhaving en GAS 5	15
6. Multimodaal personenvervoer	16
6.1 Systeemswitch Fiets	17
6.2 Openbaar vervoer op een kantelpunt	18
7. Elektrificatie personenvervoer	20
8. Multimodaal goederenvervoer	20
8.1 Multimodaliteit	21
8.2 Binnenvaart	21
8.3 Spoor	22
8.4 Weg	22
9. Vergroening goederenvervoer	23
10. Ontwikkeling internationale knooppunten	25
10.1 Havens	25
10.2 Luchthavens	26

Advies

In dit advies gaat de MORA in op de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid zoals uitgezet in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029.

1. Algemene beschouwingen

De MORA beschouwt de beleidsnota als een uitnodiging voor dialoog en overleg met de nieuwe Vlaamse Regering over de verdere uitbouw van het mobiliteitssysteem van de toekomst. De raad is dan ook tevreden dat de minister prominent wil inzetten op samenwerking met de stakeholders uit de maatschappelijke vijfhoek via de **structurele dialoog met de Mobiliteitsraad van Vlaanderen**. Een structurele en inhoudelijke betrokkenheid van het brede middenveld, vertegenwoordigd in de MORA, is namelijk essentieel om een breed gedragen en effectief mobiliteitsbeleid te realiseren. Dit advies moet dan ook gelezen worden als uitgestoken hand van het mobiliteitsmiddenveld om op constructieve wijze beleidsvoorstellen en acties vorm te geven die kunnen bijdragen tot het realiseren van de in de beleidsnota vastgelegde doelstellingen en ambities. De MORA wenst dat het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld en de Vlaamse Regering samenwerken aan een zo breed mogelijk draagvlak voor het toekomstig mobiliteitsbeleid.

Alvorens inhoudelijk in te gaan op de beleidsnota, formuleert de raad hierna **2 algemene bekommernissen**, die in het vervolg van dit advies verder onderbouwd zullen worden met concrete voorbeelden.

- Mobiliteit heeft raakvlakken met meerdere beleidsdomeinen en heeft ook impact op de doelstellingen van andere beleidsdomeinen. De raad leest in de beleidsnota wel de intentie tot samenwerking, maar mist de **afstemming** op zich. Maatregelen die in meerdere beleidsnota's voorkomen blijken andere nuances te bevatten en de doelstellingen uit beleidsplannen zoals het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Luchtkwaliteitsplan komen niet expliciet aan bod. Het ontbreekt daarbij in het algemeen aan afstemming met de andere beleidsnota's.
- Daarnaast stelt de raad in het algemeen vast dat de nota op veel plaatsen in vage bewoordingen blijft steken, zonder **concrete handvaten** te bieden voor de daadwerkelijke uitvoering van het beleid. De afstemming tussen de in de beleidsnota opgenomen toekomstvisie en de voorgestelde beleidsinitiatieven om deze te bereiken, is vaak zoek. Zo ontbreken rond verschillende initiatieven concrete doelstellingen en daaraan gekoppelde maatregelen. Waar maatregelen wel concreet werden opgenomen, is de timing vaak onduidelijk.

De raad beseft evenwel dat in een beleidsnota nog niet alles in detail en volledig technisch kan zijn uitgewerkt. Daarom levert dit advies enkele principes en aandachtspunten aan die volgens de raad belangrijk zijn bij de verdere uitwerking van de vooropgestelde beleidslijnen. De structuur van dit advies is daarom ook thematisch en geïnspireerd door de prioriteiten die de MORA identificeerde in zijn **memorandum**¹, dat als bijlage moet gelezen worden bij voorliggende tekst.

2. Toekomstgerichte governance

De MORA vroeg in zijn memorandum om (i) bij het toekomstig mobiliteitsbeleid te vertrekken van een duidelijke beleidsvisie die wordt omgezet in concrete acties, (ii) beleid te voeren dat onderbouwd wordt door data en onderzoek en (iii) beleid te baseren op cocreatie en samenwerking.

Zorg bij de actualisatie van Mobiliteitsvisie 2040 voor evenwicht tussen (boven)lokale en Vlaamse belangen

De Mobiliteitsvisie 2040 zal de komende legislatuur geactualiseerd worden en aangepast aan de regionale mobiliteitsplannen. De MORA steunt deze intentie. De raad is al langer vragende partij om de Mobiliteitsvisie te concretiseren en om te zetten in **operationele doelstellingen en maatregelen**. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is om een goed evenwicht te vinden tussen de Vlaamse overkoepelende visie en de (boven)lokale belangen.

Werk samen en stem af over beleidsdomeinen en gewesten heen

De raad leest in de beleidsnota de intentie tot samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen, maar mist de **concrete afstemming** met de doelstellingen uit andere beleidsdomeinen en -plannen zoals ruimtelijke ordening, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Luchtkwaliteitsplan.

Daarnaast moet er voldoende aandacht gaan naar overleg en afstemming met de **andere gewesten en de federale overheid**. Dat is bijvoorbeeld op het vlak van spoorvervoer, zowel voor goederen- als personenvervoer, cruciaal. Maar ook heel wat andere regelgeving, moet, waar nodig en zinvol, zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden. Vlot en duurzaam vervoer in België moet daarbij het uitgangspunt moet zijn.

Werk hiaten in data en onderzoek weg

De MORA vindt het positief dat de minister vaak naar datagebruik verwijst in haar beleidsnota. De raad ziet MoMo (Monitoring Mobiliteit) als een belangrijke tool voor de bundeling en de ontsluiting van mobiliteitsdata. Het is nu ook tijd om MoMo verder te ontwikkelen. In het

¹ MORA (2023) Memorandum 'Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029', Brussel. <https://www.serv.be/node/15934>

beleidsdomein MOW ontbreken nog veel data, of ze zijn net niet meer beschikbaar. Ook zijn niet alle data beschikbaar op alle beleidsniveaus: zeker met de ontwikkeling van de vervoerregiowerking zijn ook mobiliteitsdata nodig op lokaal en vervoerregionaalniveau. De MORA vraagt om de ontbrekende data te inventariseren en nieuwe datasets te creëren. De raad ziet ook nog veel kansen om de bestaande en nieuwe **data te gebruiken om beleid vorm te geven**, op te volgen en waar nodig bij te sturen. MoMo moet zo ook uitgebreid worden met data die beschikbaar zijn bij stakeholders en privé-partners en met data die voor hen belangrijk zijn.

Op het vlak van beleidsondersteunend onderzoek vraagt de raad om te werken met een **onderzoeksagenda** zodat het maatschappelijk middenveld zicht krijgt om de geplande beleidsvoorbereidende studies. Communicatie over zo'n onderzoeksagenda stelt het middenveld in staat om hiaten in kennis vroeg te signaleren aan de minister en het departement.

Implementeer een vervoerregiowerking 2.0

De MORA beaamt dat er werk- en verbeterpunten zijn in de vervoerregiowerking. Om de daadkracht van de vervoerregio's te versterken is het noodzakelijk de evaluatie van de vervoerregiowerking snel uit te voeren en de bijsturingen naar een vervoerregioraad 2.0 zo snel mogelijk te implementeren. De raad pleit om voldoende mensen en middelen in te zetten om de toegewezen taken te realiseren.

De raad beveelt aan om als bijsturing sterk in te zetten op een **transparant en gedegen stakeholdermanagement** zodat het draagvlak voor de vervoerregiowerking vergroot en alle relevante partijen betrokken worden bij het regionaal of gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De raad stelt vast dat een aantal belangengroepen, middenveldverenigingen en grote sociaal-economische spelers tot nu toe nog onvoldoende structureel betrokken zijn bij de vervoerregiowerking. De raad vraagt om deze organisaties mee te betrekken in de vervoerregiowerking 2.0. Het organiseren van het stakeholdermanagement vraagt een overkoepelende ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid.

Hervorm het Pendelfonds

De MORA stelt vast dat het **Pendelfonds** niet vermeld wordt in de beleidsnota. Naar aanleiding van een evaluatie van het Pendelfonds formuleerde de Begeleidingscommissie een concreet voorstel om het huidige complexe en tijdrovende Pendelfonds te hervormen tot een eenvoudige subsidiemaatregel.²

² Begeleidingscommissie Pendelfonds (2024) Advies 'Hervorming van het Pendelfonds', Brussel. <https://www.serv.be/node/16752>

3. Prijsbeleid

Elke Vlaamse burger en ondernemer wordt geconfronteerd met de kostprijs van mobiliteit. De Vlaamse Regering is in belangrijke mate verantwoordelijk voor de samenstelling van deze kostprijs, o.m. door de belasting op de inverkeerstelling (BIV), de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) en de kilometerheffing voor vrachtwagens. Gezien het grote belang van de kostprijs in de mobiliteitskeuzes, vindt de MORA het vreemd dat de plannen rond prijsbeleid voor personenmobiliteit enkel vermeld worden in de beleidsnota Financiën en Begroting en niet in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken.

De MORA wil in dit advies zijn bedenkingen meegeven m.b.t. (i) de voorziene schrapping van het nultarief voor BIV en JVB voor zero-emissiewagens, (ii) het geplande digitale systeem om buitenlandse voertuigen te laten betalen voor het gebruik van de Vlaamse wegen, en (iii) de voorgestelde aanpassingen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens.

3.1 Personenwagens

Zowel in zijn memorandum als in zijn recent advies 'Naar een algemene kilometerheffing' (2024)³ brak de MORA een lans voor een grondige herziening van het prijsbeleid voor personenvervoer. Daarbij vroeg de raad aan de Vlaamse Regering om **dringend de Vlaamse verkeersfiscaliteit te hertekenen** richting meer belasten van gebruik, en de principiële beslissing nemen om een systeem van algemene en slimme kilometerheffing in te voeren dat gestoeld is op een aantal met elkaar verweven principes⁴.

De Vlaamse Regering heeft deze aanbeveling van de MORA niet gevolgd. Wel besloot ze om de nultarieven voor zero-emissiewagens te schrappen, en een digitaal systeem uit te werken om buitenlandse chauffeurs te laten betalen voor het gebruik van de Vlaamse wegen.

Schrapping nultarieven voor zero-emissiewagens

De MORA waarschuwde recent dat, o.m. door de transitie naar elektrisch rijden, de inkomsten uit verkeersbelastingen en de accijnzen op fossiele brandstoffen verder zullen dalen. De Vlaamse

³ MORA (2024) Advies 'Naar een algemene kilometerheffing', Brussel. <https://www.serv.be/node/16606>

⁴ **Het gebruiker-betaalt-principe:** de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de kosten weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de infrastructuur.
Het vervuiler-betaalt-principe: de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de impact weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu/klimaat.
Het differentiatie-principe: de prijs die de gebruiker betaalt, is afhankelijk van de plaats, het type weg/de wegcategorie, het tijdstip, het type en de emissieklasse van het vervoersmiddel.
Het solidariteit-principe: de prijs die de gebruiker betaalt, houdt rekening met de draagkracht, de behoeften en de alternatieven van de gebruiker.

Regering wenst deze erosie van fiscale inkomsten te compenseren door het schrappen van de huidige nultarieven voor BIV en JVB voor zero-emissiewagens.

Hoewel de plannen niet extensief zijn uitgewerkt in de beleidsnota, is het voor de MORA duidelijk dat het schrappen van dit nultarief een aantal risico's met zich meebrengt. Zo zal een 'eenvoudige' tariefwijziging enkel van toepassing zijn op nieuw ingeschreven zero-emissiewagens en niet automatisch gelden voor nieuwe leasingwagens. Om de fiscaliteit van leasingvoertuigen te wijzigen is immers een intergouvernementeel samenwerkingsakkoord nodig, wat onvermijdelijk voor vertraging zorgt. Leasingwagens vertegenwoordigen echter het grootste aandeel nieuw ingeschreven zero-emissiewagens⁵. Bijgevolg wordt een aanzienlijk aandeel nieuwe zero-emissiewagens niet automatisch gevat door de tariefwijzigingen.

De MORA begrijpt dat het **nultarief steeds meer onhoudbaar** wordt gezien de impact op de Vlaamse begroting, maar waarschuwt voor een te optimistische inschatting van de inkomsten van de voorgestelde maatregel. De tariefwijziging kan bovendien de gewenste groei van batterij-elektrische voertuigen (BEV) vertragen bij consumenten, bedrijven en nichevloten. Dit is volgens de MORA contradictorisch aan de doelstelling uit de beleidsnota om de total cost of ownership (TCO) tegen 2029 aantrekkelijk te maken t.o.v. nieuwe voertuigen met een fossiele verbrandingsmotor.

Prijsmechanisme voor buitenlandse chauffeurs

De Vlaamse Regering wil buitenlandse voertuigen die momenteel niet onder de kilometerheffing voor vrachtwagens vallen, een bijdrage laten betalen op basis van hun gebruik van het Vlaams wegennet. Voor de MORA creëert deze beleidsintentie meer vragen dan antwoorden.

Zo rekent de Vlaamse Regering ook hier zeer snel op extra begrotingsinkomsten (€ 130 mln. vanaf 2027), terwijl deze zeer complexe maatregel nog volledig uitgewerkt moet worden. Bovendien moeten ook de (digitale) systemen nog ontwikkeld en getest worden, en is helemaal niet zeker of en hoe een dergelijk systeem kan passen binnen de Europese regelgeving. Ook de eventuele afstemming met de plannen van het Waals Gewest om een wegvignet in te voeren, zal heel wat tijd in beslag nemen.

Het regeerakkoord vermeldt bovendien dat de Vlaamse Regering zal vertrekken van "het Europese gelijkheidsbeginsel waarbij buitenlandse weggebruikers pro-rata aan dezelfde tarieven worden onderworpen als de Vlamingen". Om dit te verwezenlijken, dient een uitgebreid onderzoek te worden uitgevoerd naar het gemiddelde gebruik van het wegennet door de Vlaamse bevolking. De MORA vindt het een **gemiste kans** dat na het voeren van een dergelijk onderzoek geen

⁵ Tussen januari en september 2024 waren 86,7% van de nieuwe EV-inschrijvingen (83.420 voertuigen) leasingwagens (55,2%) of wagens aangekocht en ingeschreven door bedrijven (31,5%). (Bron: Traxio, <https://www.traxio.be/artikels/september-2024-bijna-100-000-nieuwe-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-negen-maanden>)

verdere stappen gezet zullen worden richting een gebruikstarief voor alle voertuigen die over de Vlaamse wegen rijden.

De MORA heeft over wegbeprijzing een uitgebreide expertise en biedt zich aan als gesprekspartner om van bij de start van de voorbereidende fase van deze beleidsmaatregel mee na te denken over de concrete modaliteiten, randvoorwaarden en verdere uitwerking.

3.2 Wijzigingen kilometerheffing voor vrachtwagens

De kilometerheffing voor vrachtwagens zal de komende legislatuur herzien worden en aangepast aan de nieuwe Europese wetgeving. Deze maakt het onder meer mogelijk om tariefvariaties te voorzien volgens de CO₂-emissie van de voertuigen. De raad heeft geen bezwaren tegen het principe van deze aanpassingen. Daarnaast wil de Vlaamse Regering ook nagaan hoe de kilometerheffing meer sturend kan gemaakt worden naar congestie en sluisverkeer, en kan sturen naar de nacht.

De huidige kilometerheffing is een infrastructuurheffing die niet bedoeld is om te sturen. De invoering van de kilometerheffing in 2016 heeft wel gezorgd voor een vergroening van het vrachtwagenpark. De MORA is pas bereid om mee te gaan in een hervorming van de kilometerheffing tot een sturend systeem (in functie van congestie, sluisverkeer en nachtlogistiek) als het wordt ingepast in een **prijsbeleid voor alle voertuigen**.

- Specifiek rond **sluisverkeer**, heeft de raad nooit bezwaar gemaakt tegen het opnemen van wegen in het heffingsnetwerk die gebruikt werden om kilometerheffing te vermijden. In de praktijk bleek dit vermijdingsverkeer echter zeer beperkt.
- Om een **verschuiving van vervoer naar de nacht** te creëren zal er meer nodig zijn dan enkel een aanpassing van de kilometerheffing, en moet de volledige logistieke keten hierop afgestemd worden (cf. infra, 8.4).

De raad verzoekt de minister om eerst **grondig wetenschappelijk onderzoek** te voeren naar de effecten van een sturende kilometerheffing en op basis daarvan een maatschappelijk debat te organiseren met voldoende tijd voor een diepgaande bespreking van de maatregelen en hun consequenties.

De MORA leest in de beleidsnota dat men de **verschuiving naar bestelwagens wil vermijden**. Dit is ook steeds een aandachtspunt van de MORA geweest. De raad mist in de beleidsnota concrete maatregelen om deze camionettisering aan te pakken. Hoewel de bestaande kilometerheffing hierin een rol speelt, is ook de groei van e-commerce een doorslaggevende factor. Het aanpakken van de camionettisering vraagt een pakket aan maatregelen, waarbij de opname in de kilometerheffing een mogelijke piste kan zijn.

4. Netwerkbeleid

De raad gaat hierna in op de voorgestelde aanpak rond infrastructuurbeleid (4.1) en op de wegencategorisering (4.2).

4.1 Infrastructuurbeleid

De MORA vindt het positief dat substantieel zal worden ingezet op investeringen in de volledige mobiliteitsinfrastructuur met bijzondere aandacht voor het structureel en regulier onderhoud.

De beleidsnota geeft ook een aantal belangrijke aanzetten om te komen tot een beter infrastructuurbeleid. In zijn advies van 21 november 2024⁶ reikt de MORA tal van handvaten aan om tot een efficiënt, onderbouwd en gedragen infrastructuurbeleid in Vlaanderen te komen. De raad adviseert om dit advies mee te nemen bij de verdere optimalisering van het infrastructuurbeleid.

Hierna geeft de MORA nog een aantal bijkomende bekommernissen en aanbevelingen mee.

Wees duidelijk over de prioritaire investeringsprojecten

De beleidsnota somt nominatief diverse infrastructuurprojecten op. Deze lijst schept volgens de MORA onduidelijkheid over de eigenlijke **investeringsprioriteiten**. Om verwarring te vermijden pleit de MORA voor een duidelijk en volledig overzicht van de grote investeringsprioriteiten in de komende legislatuur.

Zorg voor gerichte en onderbouwde infrastructuurkeuzes

Ondanks de voorziene extra budgettaire inspanningen zijn de middelen nog steeds ontoereikend om alle infrastructuurprioriteiten en onderhoudsnoden op korte termijn te realiseren. De MORA deelt de visie van de minister dat **onderbouwde modusneutrale keuzes** daarom nodig zijn. De raad vraagt wel om te verduidelijken hoe deze modusneutrale aanpak in concreto zal worden uitgewerkt (bijvoorbeeld welke criteria worden gehanteerd voor de selectie en keuze van de infrastructuurprioriteiten). Zoals ook in de beleidsnota is opgenomen pleit de MORA voor een neutraal afwegingskader voor infrastructuurkeuzes.

De oprichting van een **coördinerende investeringscel** binnen het departement MOW vindt de MORA in deze context positief. De raad merkt op dat vroegtijdige afstemming nodig is tussen de investeringscel en de gemeenten, de vervoerregio's en andere betrokken actoren zoals de rioolbeheerders en Aquafin.

⁶ MORA (2024) Advies 'Naar een geïntegreerd infrastructuurbeleid in Vlaanderen', Brussel. <https://www.serv.be/node/16785>

Bij de opmaak van het GIP vraagt de raad om zoveel mogelijk af te stemmen met doelstellingen die onrechtstreeks gelinkt zijn aan de mobiliteitsinfrastructuur. De raad denkt hierbij onder meer aan de Kaderrichtlijn Water (deadline 2027).

Wees flexibel bij vervangingsinvesteringen of structureel onderhoud

De beleidsnota geeft aan dat in het kader van vervangingsinvesteringen of structureel onderhoud steeds de impact op de **verkeersveiligheid** zal worden bekeken. De MORA vraagt om bij de heraanleg van infrastructuur, naast de impact op verkeersveiligheid, ook rekening te houden met eventuele gewijzigde afwikkelingssituaties, wijzigingen in de aard van het verkeer, het verbeteren van de doorstroming van alle modi, ...

Blijf maximaal inzetten op draagvlakvorming

De beleidsnota suggereert dat, naast het verkrijgen van vergunningen, het zoeken naar maatschappelijk draagvlak leidt tot vertragingen van het beleidsproces. De MORA is er van overtuigd dat **participatie en draagvlakvorming** in een vroeg stadium van het beleidsprocesproces net leidt tot sterkere projecten en een efficiënter proces. De raad is ook van oordeel dat duidelijke processtappen en regelgeving kunnen leiden tot meer rechtszekerheid. De MORA formuleerde hierover concrete aanbevelingen in zijn advies over een betere en snellere realisatie van complexe infrastructuurprojecten van februari 2023⁷.

4.2 Wegencategorisering

De MORA is tevreden dat de minister bij het verdere beleidstraject van de wegcategorisering rekening zal houden met de insteken uit het MORA-advies van juli 2024⁸ om aanpassingen aan te brengen.

De raad onderschrijft de doelstelling om de **wegencategorisering als beleidsinstrument** te gebruiken en wijst op het belang van coördinatie vanop Vlaams niveau om de robuustheid van het wegennetwerk, zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer, en de samenhang met andere netwerken (openbaar vervoer, fiets, routes voor uitzonderlijk vervoer, routes voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR ...) te bewaken. Voor alle netwerken is het belangrijk om een goed evenwicht te vinden tussen de lokale en regionale belangen, de belangen van het Vlaamse gewest en het maatschappelijk belang. Een gedegen stakeholderoverleg kan bijdragen aan het vinden van dit evenwicht.

⁷ MORA (2023) Advies 'Naar een betere en snellere realisatie van complexe infrastructuurinvesteringen', Brussel. <https://www.serv.be/node/15640>

⁸ MORA (2024) Advies 'Wegencategorisering', Brussel. <https://www.serv.be/node/16617>

5. Verkeersveiligheid

De beleidsnota herbevestigt het Vlaamse streefdoel om tot nul verkeersdoden te komen, de zogeheten 'vision zero'. De MORA ondersteunt deze doelstelling, maar vraagt om hier een uitgebreid maatregelenpakket met de nodige monitoring en bijsturing aan te koppelen. Naast de focus op technische keuring en rijopleiding, formuleert de MORA een aantal aanbevelingen om de passages rond handhaving, samenwerking, en monitoring en evaluatie te versterken.

5.1 Technische keuring

De MORA is tevreden dat de minister met een holistische bril naar de **technische keuring** wil kijken en aan de hand van een conceptnota een volwaardige visie zal uitwerken.

Tijdens de vorige legislatuur heeft de MORA meerdere adviezen gegeven m.b.t. (kleine aanpassingen aan) de technische keuring⁹, maar ook over het proefproject 'herkeuring bij erkende herstellende' ^{10,11}. Door het adviseren van deze incrementele aanpassingen ontstond binnen de MORA een steeds grotere vraag om zich te buigen over een toekomst voor de technische keuring waarin efficiëntie, klantgerichtheid, veiligheid en goede werkomstandigheden vooropstaan. Daarom vraagt de raad om expliciet betrokken te worden vanaf de eerste conceptnota over de nieuwe inhoudelijke en organisatorische visie op de technische keuring.

5.2 Rijopleiding

In het najaar van 2023 adviseerde de MORA op eigen initiatief¹² over het voorstel van decreet over het **professionele rijonderricht**, zoals het op 5 juni 2023 werd ingediend in het Vlaams Parlement. Volgens de MORA schoot het voorstel tekort om een écht gelijk speelveld te realiseren, en dit omdat het onderscheid tussen rij scholen en zelfstandige rijlesgevers in stand wordt gehouden en het onderscheid tussen facultatieve en verplichte lessen wordt gehandhaafd. Ook de focus op administratieve takenlast in plaats van de broodnodige actualisering van de rijopleiding in Vlaanderen was volgens de raad een gemiste kans.

De standpunten van de MORA over professioneel rijonderricht blijven gelden, m.n. de nood aan (i) de creatie van een level playing field tussen rij scholen en zelfstandige rijinstructeurs, (ii) een meer verregaande digitalisering, en (iii) het bewaken van de toegankelijkheid en betaalbaarheid

⁹ MORA (2024) Advies 'BVR wijzigingen technische keuring', Brussel. <https://www.serv.be/node/16478>

¹⁰ MORA (2023) Advies 'Advies proefproject herkeuringen bij erkende herstellende', Brussel. <https://www.serv.be/node/26026>

¹¹ MORA (2024) Advies 'BVR proefproject herkeuringen', Brussel. <https://www.serv.be/node/16587>

¹² MORA (2023) Advies 'Voorstel van decreet over het professioneel rijonderricht', Brussel. <https://www.serv.be/node/16176>

van de opleiding tot instructeur en de rijopleiding zelf. De MORA vraagt dan ook expliciet om betrokken te worden in de uitwerking van het ontwerpbesluit.

Ten slotte geeft de raad alvast een aantal aandachtspunten mee:

- Bij een echt level playing field zal het aantal opleidingsinitiatieven vergroten, met een mogelijk positieve impact op de prijs. Zo kan de rijopleiding relatief laagdrempelig blijven. De realisatie van een level playing field mag echter niet resulteren in identieke, vaak zinloze organisatieverplichtingen die de eigenheid van zelfstandige instructeurs en grotere rij scholen negeren.
- Meer verregaande digitalisering kan – voor een bepaald publiek – laagdrempelig en kostenverlagend werken. Het is hierbij belangrijk om verder te kijken dan bijvoorbeeld enkel een niet-verplicht logboek digitaal in te vullen, maar naar échte integratie van digitale leer methodes, bijvoorbeeld in de theorieopleiding. Hierbij blijft het belangrijk rekening te houden met de digitale vaardigheden van de totaliteit van het doelpubliek.
- De raad herhaalt ook zijn vraag om onder meer de theoretische examinering te updaten op vlak van methodes en klantgerichtheid waarbij archaisch taalgebruik wordt gereduceerd en beeldmateriaal wordt geüpdatet, uiteraard zonder impact op de moeilijkheidsgraad van het theoretisch examen.
- Ook bij het terugkeermoment en het (heringevoerde) vormingsmoment voor vrije begeleiders zijn nog verbeteringen mogelijk. De MORA verwijst voor deze en andere aanbevelingen graag naar de evaluatiestudie van IMOB over de hervormde rijopleiding categorie B¹³.

5.3 Verkeersveiligheidspact

De MORA is voorstander van een **versterkt verkeersveiligheidsbeleid** waarbij elk bestuursniveau zijn eigen autonome keuzes kan maken met aandacht voor de specifieke lokale en vervoerregionale context. Toch vraagt de raad om in de voorbereiding van het verkeersveiligheidspact een voldoende Vlaams kader te ontwikkelen m.b.t. verkeersveiligheidsmaatregelen die een bovenlokale impact hebben.

De MORA erkent dat lokale maatregelen zoals zones 30 en venstertijden voor vrachtverkeer goede ideeën kunnen zijn om de lokale verkeersveiligheid te vergroten, maar vraagt wel om dit beredeneerd en planmatig aan te pakken in functie van zowel ondernemers als actieve en andere mobiliteitsmodi. Een duidelijk kader vanuit Vlaanderen, noodzakelijk flankerend (Vlaams) beleid zoals voldoende vrachtwagenparkings en een leesbare en overeenstemmende weginfrastuur, en overleg op (vervoer)regionaal niveau, zijn een minimum. De MORA is uiteraard bereid om een bijdrage te leveren aan de voorbereiding en uitwerking van het Verkeersveiligheidspact.

¹³ Cuenen, A. et al. (2022) Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen van rijbewijs categorie B. IMOB.

5.4 Verkeersveiligheidsplan

In juli 2021 keurde de Vlaamse Regering het meest recente Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen goed, met hierin verschillende ambitieuze doelstellingen. Helaas blijkt uit de semestriële voortgangsrapportage dat de doelstellingen niet gehaald worden.

De MORA adviseert om bij de voorgestelde actualisatie niet zomaar op hetzelfde elan verder te gaan, maar grondig te onderzoeken waarom bij het plan 2021-2025 de doelstellingen niet bereikt worden met de voorgestelde maatregelen. Voor een **grondige beoordeling van het huidige plan** is het essentieel om maatregelen per soort te evalueren in plaats van enkel per project. De evaluatie moet ook oog hebben voor meer recente evoluties met een impact op verkeersveiligheid en blinde vlekken in de bestaande maatregelen. De MORA denkt onder meer aan de trend richting bredere en zwaardere wagens. In het nieuwe plan moeten beleidsinspanningen ex-ante getoetst worden aan hun doelstellingen en onderworpen worden aan een doortastende effectenberekening. Indien uit de continue monitoring van het nieuwe plan blijkt dat maatregelen niet de beoogde effecten hebben, moeten deze tijdens de looptijd van het plan versterkt worden.

De MORA adviseert om inspiratie te halen uit de maatregelennota van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid 'Realisatie verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 – prioritaire maatregelen' uit 2023. Deze gedragen set van maatregelen kan een belangrijke bijdrage leveren aan het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid en een noodzakelijke impuls geven aan het nieuwe verkeersveiligheidsplan. Om tot een geïntegreerd én gedragen plan te komen is het cruciaal om de andere overheden en infrastructuurbeheerders al in de voorbereidende fase te betrekken, net als academici en het mobiliteitsmiddenveld.

5.5 Handhaving en GAS 5

De MORA meent dat handhaving het sluitstuk van verkeersveiligheidsbeleid moet zijn en het is goed dat ook de minister deze benaderingswijze hanteert in haar beleidsnota. Verschillende nuttige handhavingsmaatregelen, waarvan sommige federale materie zijn, laten echter op zich wachten. Het verhogen van de objectieve en subjectieve pakkans, maar ook het invoeren van een rijbewijs met punten zijn twee belangrijke voorbeelden. De MORA is uiteraard tevreden dat de beleidsnota expliciet het **rijbewijs met punten** opneemt.

Rond GAS-boetes voor snelheidsovertredingen (**GAS 5**) heeft de MORA een afwijkend standpunt in vergelijking met de beleidsnota. In twee adviezen^{14, 15}, waaronder één op vraag van het Vlaams Parlement, toonde de MORA zich bezorgd over het gebrekkige zicht op recidive door het ontbreken van een centraal overzicht van GAS-boetes voor snelheidsovertredingen en strafrechtelijk vervolgte overtredingen. Op zich is het goed dat de beleidsnota dit probleem expliciet onder de aandacht brengt en tracht een oplossing te bieden met een 'registratiesysteem', maar de raad

¹⁴ MORA (2022) GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen, Brussel. <https://www.serv.be/node/15312>

¹⁵ MORA (2024) GAS 5 en doorstortscenario, Brussel. <https://www.serv.be/node/16382>

beschouwt dit als een pleister op een houten been: de constructiefouten van GAS 5 worden hiermee niet opgelost en de kans is reëel dat dergelijk systeem net extra werklast oplevert voor lokale besturen.

De MORA blijft voorstander van een eenvormig systeem voor boetes dat door de drie gewesten en de federale overheid gebruikt wordt, namelijk het **cross border systeem**. Volgens de raad is dit systeem de meest efficiënte en effectieve manier om recidive tegen te gaan in Vlaanderen en de andere gewesten. Bovendien biedt dit systeem ook de mogelijkheid om via een doorstortscenario de inkomsten van boetes te verdelen zodat alle Vlaamse gemeenten meer middelen ontvangen voor een lokaal verkeersveiligheidsbeleid, en niet enkel de gemeenten die investeren in GAS 5.

6. Multimodaal personenvervoer

Alvorens uitgebreider in te gaan op de thema's fiets en openbaar vervoer, formuleert de MORA een aantal algemene opmerkingen met betrekking tot de multimodale benadering van het personenvervoer.

Combineer pull- en push-maatregelen om modal shift te realiseren

De MORA onderschrijft de ambitieuze **modal shift** zoals vooropgesteld in de beleidsnota. De raad stelt echter in vraag of het mogelijk zal zijn om het aandeel duurzame modi tegen 2030 te laten toenemen tot 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen, wanneer voornamelijk wordt ingezet op pull-maatregelen. Wetenschappelijk onderzoek toont namelijk aan dat een combinatie van push- en pull-maatregelen een veel grotere impact heeft op het mobiliteitsgedrag en bovendien meer kostenefficiënt is dan louter pull-maatregelen.

De huidige benadering van modal split, op basis van het aantal verplaatsingen, is volgens de raad bovendien te beperkt. Om tot een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid te komen is het op termijn noodzakelijk om te streven naar een modal shift op basis van het aantal afgelegde kilometer.

Rol Hoppinpunten verder uit

De MORA vindt het positief dat de **Hoppinpunten** verder uitgerold worden. De raad vraagt om rekening te houden met het niveau van vervoersdiensten en de ruimtelijke context bij het uitbouwen van een kwalitatief aanbod op de Hoppinpunten. Toegankelijkheid blijft uiteraard een uitgangspunt bij het ontwerp van Hoppinpunten, al mag dit volgens de raad geen rem zijn op de uitrol ervan.

De MORA vraagt om de verschillende bestaande subsidiekanalen voor Hoppinpunten, toegankelijke haltes en de aanleg van halte-infrastructuur te harmoniseren en te vereenvoudigen.

Vergeet Mobility as a Service (MaaS) niet

De MORA betreurt het dat **Mobility as a Service (MaaS)** niet aan bod komt in de beleidsnota. Nochtans fungeert de Hoppincentrale, die vorige legislatuur geoperationaliseerd werd, als een soort MaaS-platform, dat op vandaag beperkt is tot reisplanner en boekingscentrale voor De Lijn Flex. De raad vraagt de Hoppincentrale zo snel mogelijk te laten evolueren naar MaaS-integratieniveau 4. Dit biedt de beste garantie om het Hoppinsysteem in functie te stellen van de beleidsdoelstellingen van basisbereikbaarheid.

Vorige legislatuur werd een Vlaams afsprakenkader MaaS opgesteld met als doelstelling tot een optimaal werkend MaaS-ecosysteem te komen. Dit afsprakenkader is echter niet verder geraakt dan algemene principes en engagementen. Om MaaS in te zetten in functie van duurzaamheids- en sociale doelstellingen zijn bijkomende initiatieven noodzakelijk, zoniet dreigt MaaS een niche-product te blijven.

Geef voetgangersbeleid een ruimere plaats in het mobiliteitsbeleid

Voetgangers komen slechts beperkt aan bod in de beleidsnota. De MORA erkent de nood om het Vademecum Voetgangersvoorzieningen te actualiseren en vindt het evident dat voetpaden gevrijwaard worden tijdens het laden van elektrische voertuigen.

De raad vraagt om voldoende aandacht te schenken aan het **voetgangersbeleid** in het mobiliteitsbeleid.

Werk een multidisciplinaire aanpak voor mobiliteitsarmoede uit

De aanpak van **mobiliteitsarmoede** is niet enkel een verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer. Mobiliteitsarmoede wegwerken vraagt een holistische en multidisciplinaire aanpak. De raad verwijst naar zijn recent advies 'Mobiliteitsarmoede in Vlaanderen'¹⁶ voor concrete bouwstenen om stappen te zetten richting een inclusief mobiliteitssysteem.

6.1 Systeemswitch Fiets

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering in 2025 een **Masterplan Fiets** wil uitwerken om tegen 2040 minstens 30% van de verplaatsingen per fiets te laten plaatsvinden. De raad ondersteunt deze algemene Vlaamse ambitie, maar onderstreept dat vervoerregio's en lokale besturen ook de ruimte moeten krijgen om ambitieuzere streefcijfers na te streven. Voor de raad is het belangrijk dat het Masterplan Fiets een écht strategisch fietsplan wordt dat richtinggevend is voor o.a. de vervoerregio's, lokale besturen en wegbeheerders, en ingebed is binnen een overkoepelend mobiliteitsbeleid.

¹⁶ MORA (2024) Advies 'Mobiliteitsarmoede in Vlaanderen', Brussel. <https://www.serv.be/node/16765>

De raad adviseert om bij de vormgeving en uitvoering van het plan niet enkel andere beleidsdomeinen, overheden en infrastructuurbeheerders te betrekken, maar ook actoren uit het mobiliteitsmiddenveld om zo tot een **gedragen Vlaams fietsbeleid** te komen. Het Masterplan Fiets dient verder – volgens een gefaseerd tijdspad – duidelijke beleidsdoelstellingen te bevatten inzake o.a. het gewenste aantal fietsers, de beoogde daling van fietsslachtoffers, ... Vertrekkend van een evaluatie die de drempels voor een inclusief fietsbeleid in kaart brengt, dient het plan ook maatregelen te bevatten die beogen dat alle burgers met de fiets maximaal kunnen participeren aan de maatschappij. Ook hier kan het recente MORA-advies ‘Mobiliteitsarmoede in Vlaanderen’ inspiratie bieden.

De MORA is tevreden dat deze regering het **groeipad van investeringen in fietsinfrastructuur** wil verderzetten en samen met de vervoerregio’s prioritaire fietsingrepen en -routes wil bepalen. De raad onderschrijft de routeaanpak en vraagt daarbij blijvend te focussen op investeringen die zorgen voor een vlot en veilig woon-werk en woon-schoolverkeer. Naast de terechte focus op veilige schoolomgevingen, vraagt dit ook extra aandacht voor veiliger woon-werkverkeer per fiets in en rond perifere bedrijvzones. Maatregelen die fietsen veiliger maken in de buurt van vrachtverkeer, infrastructuur die barrièrewerking tegengaat (bv. het kruisen van spoor, water, enz.) en ondersteunde diensten zoals de Waterbus en Fietsbus zijn daarvoor o.a. noodzakelijk.

Lokale besturen beheren ongeveer 90% van de wegen en zijn een belangrijke actor in de uitvoering van het fietsbeleid. Voor de raad is het belangrijk dat het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en de fietssnelwegen 100% subsidieerbaar blijven. De vooropgestelde **evaluatie van het Fietsfonds** dient te gebeuren in samenspraak met de lokale besturen. De raad vraagt het aantal fondsen en subsidiekaders voor lokale besturen te vereenvoudigen en de Fietssubsidiewijzer duidelijker en bekender te maken bij steden en gemeenten. Ook ondersteuning van het lokale flankerend fietsbeleid dat inzet op fietscultuur, fietsparkeren en deelfietsen is opportuun.

De raad betreurt sterk dat conformiteit met het **Vademecum Fietsvoorzieningen** geen uitsluitend criterium meer zal zijn voor subsidiëring. Het Vademecum is opgesteld door een zeer brede groep experts van verschillende beleidsniveaus en kent een breed draagvlak. Elke richtlijn werd grondig gewikt en gewogen. Overheden en wegbeheerders nu de mogelijkheid bieden om daarvan af te wijken zet volgens de raad de deur open voor willekeur, een incoherent netwerk en op termijn inferieure fietsinfrastructuur. Enkel in uitzonderlijke gevallen, mits een onderbouwde motivatie van de stuurgroep, kunnen afwijkingen overwogen worden. Bijvoorbeeld in het geval van ‘fix the mix’-projecten waarin duidelijk gemotiveerd wordt dat de fietser centraal staat in het wegbeeld.

6.2 Openbaar vervoer op een kantelpunt

De MORA is voorstander om de **nieuwe vervoersplannen te evalueren**, maar vraagt om die evaluatie niet te beperken tot de vervoersplannen van De Lijn en ook de interactie tussen het regulier openbaar vervoer, het vervoer op maat en de werking van de Hoppincentrale te evalueren. De evaluatie van de vervoersplannen moet bovendien leiden tot een verbetering van de gehanteerde beleidsprocessen en overlegstructuren, inclusief de werking van de vervoerregioraad.

Werk blinde vlekken maximaal weg

De MORA vroeg in zijn memorandum om meer middelen voor het Vlaams openbaar vervoer te voorzien. De raad is verheugd dat vanaf 2026 extra exploitatiemiddelen voorzien worden voor het wegwerken van blinde vlekken.

De raad vraagt om de **blinde vlekken** maximaal in te vullen door regulier openbaar vervoer. Op plaatsen met een specifieke typologie van vervoersstromen kan vervoer op maat ingezet worden. De raad beschouwt **collectief werknemersvervoer** als aanvullend op het regulier openbaar vervoer en vraagt de Vlaamse Regering hiervoor een duurzame visie en een concreet kader uit te werken voor de ontwikkeling en financiering. Om dit collectief vervoer te blijven organiseren en zo een modal shift te realiseren zal een structurele en substantiële financiële ondersteuning noodzakelijk zijn. De nota 'Toekomst collectief werknemersvervoer in havengebieden' biedt inspiratie voor een mogelijk kader.

Geef snel duidelijkheid over de invoering van VOM flexplus

De MORA is tevreden dat de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) geïntegreerd worden in het **VOM flexplus**. De raad vraagt evenwel snel duidelijkheid te scheppen over het voorziene tijdsplan voor de implementatie van het flexplusvervoer zodat de verschillende vervoerders zich tijdig kunnen voorbereiden. Gezien de specifieke noden van dit doelgroepenvervoer is het belangrijk om in dialoog te gaan met deze doelgroepen en snel duidelijkheid te creëren over de toegang tot en de gebruiksvoorwaarden voor het flexplusvervoer.

Realiseer tarief- en ticketintegratie

De beleidsnota formuleert slechts een beperkte ambitie betreffende de **tarief- en ticketintegratie**. De MORA vraagt om in afstemming met de andere gewestelijke overheden en de federale overheid concrete afspraken met alle openbaarvervoermaatschappijen (inclusief NMBS) te maken om dit te realiseren. Meer tariefsamenhang tussen verschillende operatoren zal het gebruiksgemak en -comfort verhogen en zo bijdragen aan een modal shift.

Behoud controle over tarieven van De Lijn

De Lijn krijgt, zoals afgesproken in het openbardienstencontract, meer **tariefautonomie**. De MORA vraagt echter dat de Vlaamse Regering de controle behoudt over het prijsbeleid van het Vlaams openbaar vervoer, en dit zowel voor kernnet, aanvullend net en vervoer op maat, en om over het tariefbeleid een maatschappelijk debat te organiseren. De formulering in de beleidsnota is voor wat betreft het flexvervoer bovendien tegenstrijdig met de formulering in het decreet basisbereikbaarheid waarin de tariefzetting voor vervoer op maat toegewezen is aan de vervoerregio's.

7. Elektrificatie personenvervoer

De beleidsnota stelt dat Vlaanderen de Europese tijdlijn zal volgen om vanaf 2035 geen nieuwe personenwagens met fossiele verbrandingsmotoren te verkopen. De raad vraagt om deze ambitie te vertalen in een **concreet stappenplan** om de overstap richting zero-emissie voertuigen te faciliteren, rekening houdend met de CO₂-reductiedoelstellingen geformuleerd in het Vlaams Energie- en Klimaatplan.

De raad adviseert om de elektrificatie van het wagenpark in te voeren op een **sociaal wenselijke manier**, met extra aandacht voor kwetsbare groepen. De MORA vraagt werk te maken van een betrouwbare tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen en drempels weg te nemen voor een uniforme batterijcheck zodat kopers inzicht krijgen in de capaciteit en levensduur van de batterij. De raad adviseert te onderzoeken of een sociaal leaseprogramma van elektrische fietsen en lichte elektrische wagens een oplossing kan bieden voor specifieke doelgroepen en daarbij de resultaten uit Frankrijk te bestuderen. De middelen die de Europese Commissie voorziet voor het Sociaal Klimaatplan dat België in 2025 moet indienen, kunnen een ruggensteun bieden voor de realisatie ervan.

Deze legislatuur zullen nieuwe klemtonen gelegd worden in de **Vlaamse Laadstrategie**. De MORA vindt het positief dat in de beleidsnota een aantal maatregelen staan in functie van een meer mature markt van elektrische voertuigen en laadpalen zoals de inzet op slimme laadpleinen. De raad vraagt om deze maatregelen snel concreet uit te werken. De tijd hiervoor dringt aangezien de nieuwe concessie voor laadpalen in voorjaar 2025 in de markt moet gezet worden.

De voorbije jaren is veel tijd verloren om een solide financiering te vinden voor de **elektrificatie** van de **vloot van De Lijn**. De voorziene € 400 mln. extra middelen zijn een stap vooruit, maar onvoldoende. De raad vraagt om lessen te trekken uit recente aanbestedingen die tot minder kwalitatieve bussen hebben geleid en de voorziene middelen daarom niet in één keer maar verspreid over de legislatuur aan te wenden. De MORA vraagt om aanvullend steunmaatregelen te voorzien voor de exploitanten en ook extra middelen te voorzien voor de laadinfrastructuur en stelplaatsen. Ook een duidelijk tijds kader en een stabiel financieel engagement op lange termijn voor de elektrificatie van alle spelers die een rol spelen bij de uitrol van basisbereikbaarheid, is noodzakelijk.

8. Multimodaal goederenvervoer

Vlaanderen is een belangrijke logistieke regio en heeft een centrale ligging in West-Europa. Het goederenvervoer staat voor een aantal uitdagingen: de gestage groei van het vervoer, de toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit, de bereikbaarheid van de economische poorten, de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen ... De raad formuleert in deze paragraaf aanbevelingen om het goederenvervoer te versterken.

8.1 Multimodaliteit

De raad is blij met de erkenning van het belang van een vlot en duurzaam goederenvervoer in de beleidsnota.

De raad mist in de beleidsnota het aspect **multimodaliteit**. In het regeerakkoord was hiervoor nog het concept van de Cargo P+R opgenomen. Dit concept vraagt nog verdere onderzoek over hoe het vorm kan krijgen en zal uitgewerkt en geoperationaliseerd worden. De raad vraagt om hem te betrekken bij deze concretisering. Het onderzoek moet onder meer de taken van de Vlaamse overheid bepalen en duidelijk maken op welke manier de Vlaamse overheid de goederenvervoerstromen in het hinterland, en van en naar de havens en luchthavens, wil optimaliseren. Het kan de rol en de visie van Vlaanderen verduidelijken op het vlak van multimodale terminals, watergebonden bedrijventerreinen, clustering van activiteiten, optimaliseren overslaglocaties, aandacht voor last mile ...

Digitalisering van informatiestromen krijgt ook aandacht als het gaat over goederenstromen van en naar de havens. De raad vraagt om dit uit te breiden naar alle goederenstromen in het hinterland en naar alle modi. Hij vraagt ook aandacht om deze systemen compatibel te maken over de gewestgrenzen heen en te benaderen vanuit een multidisciplinaire invalshoek.

Naast investeringen in harde infrastructuur benadrukt de MORA ook het belang van het blijvend **sensibiliseren**, stimuleren van gedragsverandering en begeleiden van bedrijven, bij het vinden van efficiënte en duurzame transportoplossingen.

8.2 Binnenvaart

De minister ziet de binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer maar stelt tegelijk vast dat de verwachte toename van het binnenvaartaandeel in het goederenvervoer zich niet kon doorzetten. De beleidsnota neemt maatregelen op om de binnenvaart competitiever en aantrekkelijker te maken.

De MORA deelt de ambitie van de minister om te blijven investeren in performante en goed onderhouden **binnenvaartinfrastructuur**. Het is aangewezen om daarbij ook aandacht te hebben voor de kleinere vaarwegen, die een rol kunnen spelen in de binnenvaartlogistiek en aldus de binnenvaart nog meer toegankelijk kunnen maken.

De minister wil samen met de binnenvaartsector nagaan wat de oorzaken zijn van het verminderde binnenvaartaandeel en daarbij ook zoeken naar oplossingen. De MORA wijst erop dat reeds onderzoek is verricht naar de knelpunten en de potentialiteiten van de binnenvaart en adviseert om van deze kennis te vertrekken. Op die manier wordt dubbel werk vermeden en kan er sneller overgegaan worden tot de uitwerking van concrete acties.

De minister wil in samenspraak met de havens gereserveerde plaatsen voor de binnenvaart voorzien aan de zeehaventerminals. De MORA vindt dit positief maar waarschuwt dat dit enkel mogelijk kan zijn door een verregaande digitalisering.

8.3 Spoor

Het is positief dat de minister het spoorvervoer een volwaardige rol wil geven in het mobiliteitsbeleid. Goederenvervoer per spoor is een belangrijke vervoersmodus. In het verleden bleek dat het, zowel voor personen- als voor goederenvervoer, zeer moeilijk is om vanuit de gewesten te wegen op het spoorbeleid. Dat het goederenvervoer per spoor een geliberaliseerde sector is, maakt dit nog moeilijker. Het is daarom aan te bevelen om een inventarisatie te maken van de instrumenten die Vlaanderen heeft in het kader van het spoorbeleid, deze te evalueren en zo goed mogelijk in te zetten.

De raad roept de minister op om een actieve rol op te nemen bij de **ondersteuning van het goederenvervoer per spoor**. De problemen die meer goederenvervoer over het spoor belemmeren moeten gedetecteerd en opgelijst worden over alle actoren heen. Wegen via de raad van bestuur van Infrabel (en voor personenvervoer de NMBS) is zeker een te bewandelen piste om een aantal issues aan te pakken. Daarnaast bestaan er echter ook beleidsplannen die maatregelen bevatten die binnen het Vlaams beleid vallen: het Actieplan Spoor Goederenvervoer 2030 en de Rail Roadmap 2030. De raad vraagt de Vlaamse Regering om de maatregelen die binnen haar bevoegdheid vallen te implementeren.

In de beleidsnota gaat veel aandacht naar **elektrificatie** van het volledige netwerk. Het spoornetwerk is al grotendeels geëlektrificeerd. Toch mogen de ontbrekende stukken, zoals de sporen binnen het havengebied, niet vergeten worden. Door de elektrificatie hiervan vergroot de kans dat het hele traject van een trein met een elektrisch aangedreven locomotief gebeurt.

De Vlaamse spoorstrategie, de Vlaamse spoorprioriteiten én het samenwerkingsakkoord zijn volgens de raad toe aan evaluatie en actualisatie. Onderzoeken zijn afgerond, de noodzaak van een aantal projecten is ondertussen in vraag gesteld en nieuwe projecten moeten een stimulans krijgen. Vlaanderen heeft nood aan de werkelijke realisatie van zijn spoorprioriteiten.

8.4 Weg

Met het oog op een efficiënter goederenvervoer over de weg focust de beleidsnota vooral op de creatie van bijkomende parkeerfaciliteit voor vrachtwagens en het stimuleren van nachtlogistiek. De MORA ondersteunt ook het voornemen uit de beleidsnota om een kwalitatieve regelgeving uit te werken voor de LZV.

Voorzie bijkomende kwalitatieve parkeercapaciteit

De MORA vindt het positief dat werk zal worden gemaakt van bijkomende, goed bereikbare **parkings voor vrachtwagens**. De raad dringt aan op een snelle uitvoering van deze doelstelling en daarbij aandacht te besteden aan het gedeeld gebruik van bestaande – ook private – infrastructuur en de bekommernissen van de verschillende wegbeheerders.

De beleidsnota legt de focus op parkings om de aantrekkelijkheid van de economische polen te versterken. De MORA adviseert om ook te investeren in voldoende parkeercapaciteit in het

achterland met aandacht voor de problematiek van de kleine(re) vervoerders die vaak geen eigen terrein hebben en waarbij de chauffeurs het voertuig mee naar huis moeten nemen.

Daarnaast adviseert de MORA om bij de ontwikkeling van de extra parkeercapaciteit voor vrachtwagens oog te hebben voor veiligheid, voldoende laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve aandrijfsystemen te voorzien, maar de parkings ook uit te rusten met de nodige infrastructuur voor de chauffeurs, zoals kwalitatieve sanitaire voorzieningen.

Nachtlogistiek vergt maatregelen in de volledige logistieke ketting

De beleidsnota ziet de kilometerheffing als instrument om de **nachtlogistiek** te stimuleren. Volgens de MORA is deze maatregel alleen hiervoor niet voldoende. Logistiek bestaat uit een ganse ketting van activiteiten (terminals, magazijnen, douane, transport ...). Daarnaast zijn er ook maatschappelijke aspecten die overleg in de daartoe geëigende fora vereisen. De raad denkt onder meer aan de problematiek van de nachtarbeid, de mogelijke geluidshinder voor omwonenden en lokale regelgeving zoals omgevingsvergunningen.

9. Vergroening goederenvervoer

Het verminderen van de impact van transport op milieu en klimaat is noodzakelijk. Naast een beleid dat stuurt naar de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus speelt ook technologische vergroening een belangrijke rol. Het goederenvervoer staat nog niet ver in het decarbonisatieproces. De MORA formuleert in deze paragraaf per modus welke beleidsmaatregelen de minister volgens hem prioritair zou moeten nemen.

Neem extra maatregelen om de vergroening van het wegtransport te stimuleren

De wegtransportsector heeft ondersteuning nodig om de evolutie naar zero-emissie te versnellen. De TCO-verschillen tussen zero-emissie en voertuigen met klassieke brandstofmotoren zijn momenteel nog zeer groot, waardoor de vergroening niet vanzelf zal gaan. De beleidsnota bevat al enkele noodzakelijke maatregelen, maar er zullen er nog veel meer nodig zijn.

De beleidsnota biedt specifieke aandacht aan het voorzien van **laad- en tankinfrastructuur** voor logistieke voertuigen. De raad roept op om de inplanting van deze infrastructuur te koppelen aan het uitrollen van een parkeerbeleid voor vrachtwagens.

De minister wil onderzoeken welke (regelgevende) drempels er nog zijn die de introductie van **zero-emissie vrachtwagens** kunnen belemmeren. De drempels zijn reeds gekend en vragen geen nieuw onderzoek. De wet- en regelgeving moet daarenboven aangepast worden aan de eisen van nieuwe aandrijftechnologieën zoals rij- en rusttijden, rijbewijs, rijopleiding ...

De raad roept de minister op om inspiratie voor additionele maatregelen te putten uit de studie “roadmap voor emissievrij transport” die momenteel wordt uitgevoerd op vraag van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Voor die maatregelen moet bij alle betrokken actoren draagvlak gezocht worden.

Maak een decretaal kader voor zero-emissie stedelijke distributie

In het voorjaar van 2024 liep een intens stakeholderoverleg over de **kaderovereenkomst zero-emissie stedelijke distributie (ZES)**. Dit overleg mondde uit in een uitgebreid en gedragen maatregelenpakket waarin alle betrokken partijen zowel financieel als praktisch worden ondersteund bij de invoering van ZES. Alle stakeholders geloven dat met dit pakket aan maatregelen ZES haalbaar is binnen de vastgelegde termijnen. De raad roept de minister op om geen nieuw overleg op te starten, maar verder te werken op basis van deze kaderovereenkomst.

Het bestaande draagvlak geldt bovendien enkel voor het volledige pakket aan maatregelen. Dat enkel steden en gemeenten handvaten aangereikt zullen krijgen en de andere partijen niet, is niet volgens de afspraken van de kaderovereenkomst.

Om de termijnen in de kaderovereenkomst te kunnen respecteren, is het noodzakelijk dat het **decreet** dat het Vlaams kader voor zero-emissie formuleert, goedgekeurd kan worden tegen de zomer van 2025. De raad roept de minister om het ontwerp van decreet zo snel mogelijk voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Rol walstroom verder uit

Om de emissies van de scheepvaart te verlagen is het inzetten op walstroom een belangrijke maatregel. De raad is tevreden dat de minister hier ook ruim aandacht aan besteed in haar beleidsnota. De raad vindt het wel belangrijk dat er een **onderscheid** gemaakt wordt tussen **walstroom voor binnenvaart en voor zeescheepvaart**. Er is een groot verschil in de vermogen tussen de twee, wat andere eisen stelt aan het elektriciteitsnetwerk en gevolgen heeft voor de kostprijs.

De MORA merkt op dat in de beleidsnota Omgeving gesproken wordt van een subsidieprogramma rond walstroom. De raad vraagt om dit programma ook vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken op te volgen en mee te ondersteunen.

Ondersteun de binnenvaart in de vergroening

De decarbonisatie van de binnenvaartsector staat nog in de kinderschoenen. De komende jaren zullen er beleidsmaatregelen nodig zijn om die vergroening te versnellen. Afgelopen legislatuur maakte de binnenvaartsector, samen met andere betrokken actoren, een **Green Deal Binnenvaart** op. Deze Green Deal bevat een pakket aan maatregelen die moeten zorgen voor de decarbonisatie van de sector. De raad stelt voor om te vertrekken van deze Green Deal, zoals opgenomen in de beleidsnota Omgeving, en hiervoor de nodige ondersteuningsmaatregelen te voorzien.

10. Ontwikkeling internationale knooppunten

Met zijn zeehavens en luchthavens beschikt Vlaanderen over belangrijke internationale knooppunten. Deze knooppunten staan voor uitdagingen wat betreft bereikbaarheid en connectiviteit om hun economische rol te vrijwaren. De MORA formuleert in deze paragraaf zijn aanbevelingen voor de ontwikkeling van deze internationale knooppunten.

De internationale knooppunten zijn voorlopers in duurzame ontwikkeling. Zowel in de havens als op Brussels Airport is de decarbonisatie ingezet en is het nodig om deze verder te zetten. Ook maatregelen die de energie-efficiëntie verhogen van de knooppunten en de daar aanwezige modi zullen nodig zijn. In de regionale luchthavens verloopt deze transitie trager. De vergroening van de havens en luchthavens en hun (voorbeeld)rol in de transitie van de maatschappij naar het gebruik van groenere energie, vormt wel nog een uitdaging.

10.1 Havens

De beleidsnota erkent de havens als belangrijke economische motoren in Vlaanderen. De raad adviseert om alle havens te betrekken bij de verdere ontwikkeling op basis van hun eigen kenmerken en te zorgen voor een **gelijk speelveld** voor alle havens.

Infrastructuurprojecten krijgen ruime aandacht bij het havenbeleid. Deze projecten zijn nodig en moeten deze legislatuur verder gerealiseerd worden. Infrastructuurinvesteringen zijn nodig in alle Vlaamse havens (North Sea Port, Port of Antwerp-Bruges én Port of Oostende).

Over de **strategische ontwikkeling** van de havens vindt de MORA weinig terug in de beleidsnota. Hij mist onder meer de realisatie van de Vlaamse havenstrategie en de verdere uitwerking van de afspraken in het Havendecreet. De beleidsnota Omgeving formuleert hieromtrent een veel duidelijkere en concretere visie. Gezien het belang voor de Vlaamse economie en de Vlaamse mobiliteit, roept de raad de minister op om vanuit Mobiliteit en Openbare Werken te blijven wegen op het havenbeleid en een goede afstemming te zoeken tussen de doelstellingen van alle beleidsdomeinen. De MORA, als strategische adviesraad voor het beleidsdomein, is een geschikt platform om te zoeken naar draagvlak voor het havenbeleid.

Ook binnen het beleidsdomein MOW is er afstemming nodig. Zo zal de realisatie van het **Masterplan Kustveiligheid** impact hebben op onze kusthavens. De raad vraagt om de maatregelen in dit masterplan maximaal af te stemmen op de havenwerking. Inspiratie hiervoor kan gevonden worden in onze buurlanden.

De Europese Commissie plant op korte termijn **Europese Havenstrategie** op te maken. Hier vraagt de raad aan de Vlaamse overheid om actief en proactief te wegen op de opmaak van de strategie om de belangen van de Vlaamse havens te versterken.

De MORA mist in de beleidsnota aandacht voor de **multimodale bereikbaarheid** van de havens, zowel voor personen als goederen. Dat estuaire vaart aandacht krijgt, is positief, maar alle havens hebben nood aan een goede hinterlandontsluiting voor hun goederenvervoermodi. Gezien hun perifere locaties hebben havens ook specifieke noden voor de multimodale ontsluiting voor hun werknemers. De raad vroeg in zijn memorandum om te voorzien in een openbaarvervoer-aanbod dat rekening houdt met de specifieke werkuren in havengebieden, het aanvullend ondersteunen van collectief vervoer en het aanbieden van veilige fietsinfrastructuur (zie ook 6.2).

10.2 Luchthavens

Naast zeehavens zijn de luchthavens belangrijke internationale knooppunten. De beleidsnota erkent het belang van de havens en regionale luchthavens als schakels in het mobiliteitsbeleid en de logistieke netwerken.

De MORA formuleert volgende aanbevelingen:

- Neem ook Brussels Airport mee in het beleid rond de internationale knooppunten. Maak werk van een Vlaamse visie op de ontwikkeling van Brussels Airport, als onderdeel van een overkoepelende visie voor de ontwikkeling van alle luchthavens. Gezien de ligging van Brussels Airport is zo'n visie onontbeerlijk voor de ontwikkelingen van de luchthaven en in de luchthavenregio;
- Maak dringend werk van de concretisering van de Vlaamse luchtvaartvisie (met integratie van Brussels Airport) via de aangekondigde masterplannen en stel de masterplannen ook publiek beschikbaar;
- Maak in de masterplannen keuzes rond de ontwikkelingsrichtingen van de luchthavens en zoek hierbij een evenwicht tussen alle aspecten van luchthavenontwikkeling, zowel langs de luchtvaartzijde als langs de hinterlandzijde. Consulteer de stakeholders bij de opmaak van de masterplannen;
- Stem de masterplannen van alle luchthavens op elkaar af zodat deze naadloos passen in een coherente Vlaamse luchtvaartstrategie voor de toekomst;
- Onderzoek de mogelijkheden en de hefboomen voor meer multimodaal vervoer en om een modal shift in het personen- en goederenvervoer in de luchthavens te realiseren;
- Zorg voor een juridisch rechtszeker kader waarin de luchthavens en bedrijven in en rond de luchthavens kunnen functioneren en ontwikkelen;
- Neem in de omgevingsanalyse de relevante data over alle luchthavens op (trafiek, maatschappelijke impact, economische impact, milieu-impact).