



MORA
Mobiliteitsraad

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

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weggebonden mobiliteit en transport, de watergebonden mobiliteit en transport, en het eigen vermogen Flanders Hydraulics	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	6 mei 2026	
Goedkeuring raad	22 mei 2026	
Contactpersoon	Nico Milo	nmilo@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Advies Verzameldecreet MOW

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA om advies over het voorontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weggebonden mobiliteit en transport, de watergebonden mobiliteit en transport, en het eigen vermogen Flanders Hydraulics.

In zijn advies stelt de raad voor dat de advisering die vandaag via de Vlaamse commissie administratie-nijverheid (CAIN) verloopt, door de MORA wordt opgenomen. Dit met als doel de continuïteit, stabiliteit en rechtszekerheid van de advisering te waarborgen.

Wat basisbereikbaarheid betreft, vraagt de raad op korte termijn een grondige evaluatie van het decreet van 6 april 2019.

De raad adviseert om mogelijke tegenstrijdigheden tussen de verschillende regelgevingen inzake de heffing van scheepvaartrechten te vermijden en een sluitend juridisch kader hiervoor uit te werken.

Tevens adviseert de MORA om de stakeholders vroegtijdig te betrekken bij de verdere uitwerking van de uitvoeringsbesluiten van het Loodsdecreet.

Tenslotte vraagt de raad om de implementatie van de AFIR-verordening op korte termijn aan te pakken.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Inhoud	4
Advies	5
1. Inleiding	5
2. Advies	6
2.1 Wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en slotbepalingen	6
2.2 Wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid	7
2.3 Wijziging van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022	7
2.4 Wijziging van het Loodsdecreet van 19 april 1995	8
2.5 Implementatie AFIR-verordening op korte termijn aanpakken	8

Advies

1. Inleiding

De MORA werd op 6 mei 2026 om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weggebonden mobiliteit en transport, de watergebonden mobiliteit en transport, en het eigen vermogen Flanders Hydraulics (verzameldecreet MOW).

Het voorontwerp brengt hoofdzakelijk technische wijzigingen aan in twaalf regelgevingen die betrekking hebben op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken. Daarnaast bevat het voorontwerp bepalingen voor de omzetting van Europese regelgeving.

De MORA formuleert in dit advies opmerkingen bij volgende gewijzigde regelgevingen en thema's:

- wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- wijziging van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022;
- Wijziging van het Loodsdecreet van 19 april 1995;
- Implementatie van de AFIR-verordening.

2. Advies

De MORA formuleert opmerkingen bij volgende voorstellen tot wijziging.

2.1 Wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en slotbepalingen

De raadgevende (Vlaamse) **commissie administratie-nijverheid (CAIN)**, samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en vertegenwoordigers van de nijverheid betrokken bij de bouw, de herstelling en het onderhoud van de voertuigen voor vervoer te land, evenals bij hun gebruik, brengt verplicht advies uit over elk ontwerp van besluit tot uitvoering van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het gaat daarbij onder meer over regelgeving rond technische eisen voor auto's en andere voertuigen (zoals de periodieke autokeuring), het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) of de examens en opleidingsvereisten voor keurders.

Art. 4 van het voorontwerp voorziet de opheffing van het verplicht advies van de commissie administratie-nijverheid. Met art. 29 wordt ook het Koninklijk Besluit betreffende de raadgevende commissie administratie-nijverheid van 24 december 1985 opgeheven, dat de werking en de samenstelling van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid regelde, waardoor de commissie de facto wordt afgeschaft.

Het verplichte advies wordt vervangen door een mogelijkheid tot vrijwillige consultatie van de sector.

De MORA onderstreept het **belang en de noodzaak van een gedegen consultatie en overleg met de stakeholders uit de mobiliteitssector, voorafgaand aan de definitieve beleidsbeslissingen**. De creatie van maatschappelijk draagvlak draagt bij aan een efficiënter en sterker mobiliteitsbeleid.

De raad vreest dat de afschaffing van de CAIN en de verplichte advisering, alsook het concept van vrijwillige consultatie, kan leiden tot een versnippering en een ad-hoc aanpak van het overleg en de advisering rond mobiliteit en transport. Vroegtijdige betrokkenheid van de sector in het beleidsproces, alsook de continuïteit en de stabiliteit van de advisering over mobiliteit en transport, is essentieel en moet gegarandeerd kunnen blijven.

Tegelijk stelt de raad vast dat er een overlap is tussen de CAIN en de MORA, zowel qua samenstelling als qua thema's waarover advies wordt gevraagd en gegeven. Gelet op de samenstelling van de MORA, waarin alle geleidingen van het Vlaams mobiliteitsmiddenveld vertegenwoordigd

zijn en de opgebouwde expertise op het vlak van overleg en draagvlakcreatie, is de MORA als strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken, het uitgelezen platform voor het overleg en de advisering over alle aspecten van het Vlaams mobiliteits- en transportbeleid.

De raad stelt daarom voor om de advisering die vandaag via de Vlaamse commissie administratie-nijverheid (CAIN) verloopt, op te nemen in de MORA. Dit met als doel de continuïteit, stabiliteit en rechtszekerheid te waarborgen en een versnipperde of ad hoc aanpak te vermijden. De raad is ervan overtuigd dat dit geen vertragingen oplevert in het logistieke proces.

De MORA is zich bewust van de vaak hoge techniciteit van de dossiers die in het verleden binnen de CAIN aan bod kwamen. Daarom **stelt de raad voor om ingeval van zeer technische en minder strategische dossiers de insteken vanuit de organisaties te bundelen en over te maken aan de adviesvrager.**

2.2 Wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Het voorontwerp verduidelijkt de rol van De Lijn als ‘interne exploitant’ en bepaalt expliciet dat De Lijn ook de vervoersvoorwaarden voor vervoer op maat kan vaststellen.

De MORA gaat akkoord met deze wijziging gezien de huidige tekst kan leiden tot een foute interpretatie, namelijk dat de reisvoorwaarden van De Lijn enkel gelden op het kern- en aanvullend net en niet op de flexbussen.

De raad stelt wel voor om **op korte termijn een grondige evaluatie van het decreet basisbereikbaarheid te maken** en op basis daarvan, en indien nodig, het decreet te herzien.

2.3 Wijziging van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Op grond van het Scheepvaartdecreet kan het gebruik van waterwegen worden onderworpen aan scheepvaartrechten, met enkele uitzonderingen voor specifieke waterwegen, zoals de Zuid-Willemsvaart, waarvoor geen scheepvaartrechten kunnen worden geheven. De wijziging van het Scheepvaartdecreet maakt het nu mogelijk om ook op die waterweg scheepvaartrechten te heffen.

De raad stelt vast dat de Zuid-Willemsvaart valt onder de Herziene Rijnvaartakte. In die akte wordt onder meer gesteld dat op de Rijn, de zijrivieren en de waterwegen om zich van de Rijn naar de open zee of België en omgekeerd te begeven geen scheepvaartrechten kunnen worden geheven.

De MORA raadt aan om **mogelijke tegenstrijdigheden tussen de verschillende regelgevingen inzake de mogelijkheid tot heffing van scheepvaartrechten, te vermijden en hiervoor een sluitend juridisch kader uit te werken.**

2.4 Wijziging van het Loodsdecreet van 19 april 1995

Het voorontwerp van decreet voorziet de verdere uitwerking van de aanpassingen aan het Loodsdecreet via uitvoeringsbesluiten.

De aanpassingen aan het Loodsdecreet wijzen op een mogelijke verstrenging in de toekomst, onder meer met betrekking tot vrijstellingen van de loodsverplichting. De aanpassingen kunnen een operationele impact hebben op de havenactiviteiten. Het is bijgevolg belangrijk dat de herziening tot een werkbaar geheel leidt.

De MORA vraagt om de **stakeholders vroegtijdig te betrekken bij de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten.**

2.5 Implementatie AFIR-verordening op korte termijn aanpakken

De MORA sluit zich aan bij de vraag van de Inspectie van Financiën om te verduidelijken waarom de eerdere bepalingen over de wijzigingen in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens wat betreft de walstroomvoorzieningen voor zeegaande containerschepen en zeegaande passagiersschepen, niet meer zijn opgenomen in het voorliggende voorontwerp.

Met deze wijzigingen moest uitvoering worden gegeven aan verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (AFIR-verordening).

Het is voor de havens van belang om te weten hoe de omzetting van de AFIR-verordening zal gebeuren en wie welke verantwoordelijkheden draagt, ook met het oog op toekomstige regelgeving en op de coherentie met bijvoorbeeld de implementatie in Nederland.

Daarom vraagt de MORA om **de implementatie van de AFIR-verordening op korte termijn aan te pakken en de havens hierbij voorafgaandelijk te betrekken.**