



VOORONTWERP VAN INSTEMMINGSDECREET SAMENWERKINGSAKKOORD VIAPASS

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 instemming met het samenwerkingsakkoord van (datum) tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen	
Adviesvrager	Ben Weyts - Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn	
Ontvangst adviesvraag	8 oktober 2025	
Goedkeuring raad	16 oktober 2025	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

De heer Ben WEYTS

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Kreupelenstraat 2

B-1000 Brussel

Advies voorontwerp van instemmingsdecreet Samenwerkingsakkoord Viapass

Mijnheer de minister

Met dit voorontwerp van instemmingsdecreet verleent de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de aanpassingen van het Samenwerkingsakkoord Viapass dat het voorbije jaar tot stand kwam in overleg met het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De MORA is tevreden dat de wijziging van het samenwerkingsakkoord een routeticket introduceert als secundaire methode voor de kilometerheffing voor vrachtwagens. Al in zijn eerste adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens vroeg de MORA immers om dergelijk secundair systeem op te zetten.

Hoewel de raad beseft dat de evenwichten in het intergewestelijk samenwerkingsakkoord delicaat kunnen zijn, wil hij in dit advies toch nog een aantal suggesties doen om de introductie en werking van het routeticket zo vlot mogelijk te laten verlopen. Ook vraagt de MORA om een aantal elementen van de hervorming te verduidelijken.

- Creëer een **gebruiksvriendelijk systeem**. Zorg voor voldoende verschillende betaalmogelijkheden en een helpdesk die makkelijk bereikbaar is, zeker bij de opstart van het systeem.
- Voer een **brede informatiecampagne in verschillende talen**. Eén op de twee vrachtwagens komen immers uit het buitenland en het routeticket is voor een aanzienlijk deel op deze occasionele weggebruikers gericht.
- Bepaal **regels over het omgaan met calamiteiten** en andere operationele redenen om van de vooraf bepaalde route af te wijken.

- Volgens het samenwerkingsakkoord is het routeticket *“een ticket dat het gebruik van de weg in een of meer tolgebieden toestaat, volgens een vooraf aangegeven traject en dat geldig is voor een beperkte duur”*. In de praktijk loopt vrachtwagenvervoer vaak op een andere manier dan omschreven in het samenwerkingsakkoord. Zeker in het geval van distributie en/of *groupage* – het combineren van meerdere laad- en losadressen door één enkel voertuig – lijkt dit een ingewikkelde puzzel te worden. Een vooraf aangegeven traject invoeren is dan niet evident.
- Bovendien stelt het samenwerkingsakkoord dat de houder van het voertuig en de bestuurder ertoe gehouden zijn om het in het routeticket aangegeven traject te volgen. De MORA volgt dit principe, maar vraagt verduidelijking over wat chauffeurs moeten doen in het geval van onverwachte calamiteiten op het vooraf geselecteerde en vastgelegde traject.
- Verschaf op voorhand duidelijkheid aan bedrijven en chauffeurs over de implicaties van de hervorming. **De aanpassingen in het samenwerkingsakkoord mogen in geen geval leiden tot meer administratieve overlast** voor vervoerders dan nu het geval is bij de drie uur vrijstelling bij een defecte OBU.

Ten slotte merkt de MORA op dat het herwerkte samenwerkingsakkoord een **belangrijke lacune laat bestaan op vlak van de toegankelijkheid en bruikbaarheid van geanonimiseerde of gepseudonimiseerde voertuig- en persoonsdata**.

- Artikels 36/37 en 36/38 stellen dat gegevens kunnen verwerkt worden “voor statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en historisch onderzoek”.
- Het blijkt in de realiteit echter allesbehalve eenvoudig om de door de dienstaanbieders of single service providers verwerkte gegevens te verkrijgen. Zowel sociale inspectiediensten, politie en douane ondervinden daarbij belangrijke hindernissen. De MORA vraagt om deze instanties betere toegang te verlenen tot informatie die ze nodig hebben om hun plicht uit te voeren, inclusief gegevens die de controle van EU-regels rond transport (mobility package, cabotage enz.) faciliteren.
- Ook voor wetenschappelijk onderzoek en wegbeheerders is het momenteel niet eenvoudig om bijvoorbeeld geanonimiseerde OBU-data te verkrijgen. De verzamelde gegevens kunnen voor wegbeheerders immers van grote waarde zijn voor het gemotiveerd plannen en ontwikkelen van

infrastructuur en de implementatie van sturende maatregelen zoals tonnageverboden e.d. **Het Vlaams gewest moet ondubbelzinnig vastleggen wie rechtmatig over deze data kan beschikken en zo de bevoegdheid vermeld in artikel 36/38 ten volle te gebruiken**, en “de geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens [te] bezorgen aan de door een regering aangeduide instanties”.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter