

## Advies

Voorontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn, het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen

Brussel, 23 juni 2017

Adviesvraag: Verzameldecreet

Adviesvrager: Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 6 juni 2017

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 23 juni 2017

# 1. Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken vroeg de MORA op 6 juni 2017 om advies over het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn, het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen. Het gaat hier om een zogenaamd verzameldecreet.

Omwille van het diverse karakter van de voorgestelde decreetswijzigingen is het advies opgesplitst in drie deeladviezen.

# Advies over de voorgestelde wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn

## 1. Inleiding

Het huidige oprichtingsdecreet van De Lijn voorziet dat de Raad van Bestuur van De Lijn bestaat uit twee bestuurders op voordracht van de representatieve organisatie van werknemers en twee bestuurders op voordracht van de representatieve organisatie van werkgevers, vertegenwoordigd in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).

De Vlaamse Regering wil met de vooropgestelde wijzigingen aan het oprichtingsdecreet van De Lijn conformeren aan de vereisten van artikel 4 en 5 van het decreet van 22 november 2013 betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector. Deze artikels schrijven voor dat minimaal een derde van het aantal stemgerechtigde leden van de Raad van Bestuur van publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agent-schappen een onafhankelijk bestuurder moet zijn.

Dit betekent concreet dat er in plaats van 5 nog 4 bestuurders rechtstreeks door de Vlaamse regering worden benoemd en dat slechts één bestuurder uit de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers wordt voorgedragen door de SERV.

De samenstelling van de nieuwe Raad van Bestuur zal er dus als volgt uitzien:

- Een voorzitter en twee Commissarissen benoemd door de Vlaamse Regering.
- 4 vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest
- 2 vertegenwoordigers van Steden en Gemeenten
- 1 vertegenwoordiger op voordracht van de SERV
- 4 onafhankelijke bestuurders.

## 2. Advies

De MORA formuleert volgende aanbevelingen met betrekking tot de vooropgestelde samenstelling van een nieuwe Raad van Bestuur van De Lijn:

- ▀ Om De Lijn te laten uitgroeien tot een efficiënt en klantgericht bedrijf, is het noodzakelijk voor de MORA dat de belangen van de reizigers worden verdedigd in de Raad van Bestuur. Om de stem van de gebruiker te vertegenwoordigen, moet minstens de helft van de vier onafhankelijke bestuurders beschikken over aantoonbare

expertise van het openbaar vervoer en een sterke affiniteit hebben met de noden van de reizigers.

- De betrokkenheid van de sociale partners in de Raad van Bestuur van De Lijn blijft essentieel. Het Vlaams Regeerakkoord draagt De Lijn o.a. op om sterker in te zetten op duurzaam woon-werkverkeer en op de efficiënte ontsluiting van bedrijventerreinen. Deze thema's zijn ook prioritair voor de sociale partners van de SERV en hun aanwezigheid betekent in vele dossiers een blijvende meerwaarde bij de realisatie van de strategische en operationele doelstellingen uit de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse overheid.

De keuze voor één vertegenwoordiger van de sociale partners is vreemd omdat het gebruikelijke paritaire evenwicht in het Vlaams sociaal overlegmodel doorbroken wordt.

De MORA stelt dan ook voor om aan de Raad van Bestuur van De Lijn opnieuw één extra vertegenwoordiger op voordracht van de SERV toe te laten om dit paritaire evenwicht te respecteren. De MORA gaat er dan ook van uit dat hierover overleg met de SERV op de agenda staat.

# Advies over de voorgestelde wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

## 1. Inleiding

Dit deeladvies gaat specifiek over het voorstel in artikel 5 van het ontwerp tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (het zogenaamde havendecreet).

Artikel 14bis van het havendecreet voorziet in de mogelijkheid dat de Vlaamse Regering per havengebied op voorstel van de respectievelijke havenbesturen, een verordening kan vaststellen voor het verkeer van havenvoertuigen binnen het betreffende havengebied. De grenzen van dergelijk havengebied worden via een gewestplan of een GRUP vastgesteld.

In het voorliggende ontwerp van decreet wordt voorgesteld om de grenzen van het toepassingsgebied van de verordening van artikel 14bis niet langer te koppelen aan de ruimtelijke afbakening van de havengebieden maar nader te laten omschrijven door de Vlaamse regering in een uitvoeringsbesluit.

Volgens de Vlaamse Regering bemoeilijkt deze koppeling het havenintern verkeer met havenvoertuigen binnen een haven en kan het havenverkeer niet optimaal georganiseerd en gereguleerd worden.

## 2. Advies

De MORA begrijpt dat de Vlaamse regering een oplossing zoekt voor de problematiek van het havenintern verkeer met havenvoertuigen tussen niet-aansluitende delen van eenzelfde havengebied van één van de vier zeehavens.

Een decretaal kader zoals uitgewerkt in het ontwerp van decreet is voor de MORA mogelijk indien de wetgever over voldoende informatie beschikt over de impact op mobiliteit, verkeersveiligheid, concurrentievoorwaarden van het havenverkeer tussen de niet aansluitende havengebieden. De Raad stelt vast dat deze informatie momenteel niet voorhanden is.

De Memorie van toelichting geeft onvoldoende duiding over de impact van het voorliggende decreet op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de weginfrastructuur tussen de niet-aaneensluitende delen van eenzelfde havengebied van één van de vier zeehavens. Het gaat hierbij om belangrijke gewestwegen en tunnels.

Om deze impact te kunnen berekenen moet er in een **eerste stap** zicht zijn op het soort en aantal voertuigen die zich op de gewestwegen gaat begeven. De gewestelijke havenverordeningen die moeten worden opgesteld conform artikel 14bis van het decreet van 28 maart 2014 betreffende het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen, en waarin deze informatie wordt opgenomen, zijn nog niet opgemaakt .

De Raad merkt ook op dat hij in zijn advies van 20 december 2013 over dit decreet van 2014 aandrang op een analyse van de impact op de concurrentievoorwaarden inzake uitzonderlijk vervoer in geval van wijzigingen aan de afbakening van de havengebieden. Deze impactanalyse werd tot op heden niet uitgevoerd.

De MORA is zich bewust van het specifieke karakter en de eigenheid van de verschillende Vlaamse havens. Daarom stelt de Raad voor dat het decreet een procedure voorziet die de wetgever voldoende flexibiliteit biedt om havengebieden af te bakenen op basis van de afzonderlijke gewestelijke havenverordeningen. Er hoeft voor de MORA niet gewacht te worden met de verdere stappen in de procedure tot voor alle havens een gewestelijke havenverordening is vastgesteld. Indien dit voor één of meerdere havens het geval is, kan voor deze haven of havens de procedure verder worden doorlopen.

De Raad is van oordeel dat de gewestelijke havenverordeningen nodig zijn om in een **tweede stap** een aantal impactanalyses te kunnen uitvoeren. Aangezien de havens in vaak erg congestiegevoelige gebieden gelokaliseerd zijn, pleit de MORA ervoor om voor de verkeersinfrastructuur tussen de niet-aaneensluitende delen van eenzelfde havengebied van één van de vier zeehavens waarvan de havenvoertuigen gebruik zullen maken, de mogelijke impact op de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de concurrentievoorwaarden voorafgaandelijk in kaart te brengen.

Tenslotte vraagt de MORA om in de Memorie van toelichting van het ontwerpdecreet de chronologie van de wetgevende procedure beter te duiden. De Raad stelt vast dat deze chronologie momenteel niet logisch is. Uit de Memorie kan worden afgeleid dat de wetgever eerst het havengebied vaststelt en dat daarna de havenbedrijven via de gewestelijke verordening vaststellen welke voertuigen in dit havengebied kunnen ingezet worden. Volgens de Raad verliest de wetgever hierdoor controle op de toepassing van het decreet.

# **Advies over de voorgestelde wijziging van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen**

De MORA formuleert geen opmerkingen bij de voorstellen tot wijziging van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen.