



Advies

Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn

Brussel, 31 augustus 2018

Adviesvraag: Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 23 juli 2018

Adviestermijn: 60 dagen

Goedkeuring raad: 31 augustus 2018

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Advies	5

Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken vroeg de MORA op 23 juli 2018 om advies over het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn, ofte het verzameldecreet MOW 2018.

Na schriftelijk overleg bleek dat de leden van de Mobiliteitsraad het niet nodig achten om over alle onderdelen van het ontwerpdecreet te adviseren. Onderstaand advies focust daarom op vier onderdelen van het verzameldecreet waarover de MORA in consensus adviseert:

- De oprichting van een Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen en –incidenten;
- de wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven EVA VVM De Lijn, meer specifiek de toevoeging van ‘Hoofdstuk VI Administratieve sancties’;
- de wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende beleid en beheer van zeehavens;
- de wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende bescherming van verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Advies

1 Oprichting Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen en -incidenten

De Mobiliteitsraad erkent de meerwaarde van een onderzoeksinstantie die op onafhankelijke, onpartijdige en spoedige wijze onderzoek voert naar scheepvaartongevallen en 'near misses'. De oprichting van deze instantie kan immers bijdragen tot het behoud en verbetering van de nautische veiligheid.

Momenteel bestaat reeds een Nautische Commissie, die op onafhankelijke wijze technisch onderzoek voert naar oorzaken en omstandigheden van scheepvaartongevallen en -incidenten. Deze commissie voert specifiek gerechtelijke opdrachten uit, terwijl de conclusies en aanbevelingen van de nieuw op te richten instantie niet gebruikt kunnen worden om aansprakelijkheid te bepalen of een schuldvraag te beantwoorden. Het is voor de MORA niet duidelijk hoe deze twee instanties naast elkaar zullen werken, of er afspraken komen rond bevoegdheidsverdeling, of gekeken wordt naar de integratie van bepaalde taken, enz.

Ongevallen en 'near misses' worden daarnaast ook geanalyseerd en geëvalueerd door rederijen zelf, binnen een 'International Safety Management' systeem. Ook stellen klanten van rederijen dikwijls bijkomende, hoge eisen met betrekking tot het vermijden en rapporteren van ongevallen en 'near misses'.

Gezien de bestaande mechanismen om scheepvaartongevallen en -incidenten te onderzoeken, vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om, in afwachting van het vastleggen van verdere modaliteiten in een uitvoeringsbesluit, onderzoek te voeren naar eventuele synergiën. Zo kan de bestaande informatie en expertise maximaal worden aangewend, wordt dubbel werk zoveel mogelijk vermeden, en loopt het overheidsbeslag niet te veel op door kosten die gepaard gaan met de oprichting van een bijkomend overheidsapparaat.

2 Wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven EVA VVM De Lijn

De Mobiliteitsraad is ervan overtuigd dat de toevoeging van 'Hoofdstuk VI Administratieve sancties' aan het decreet over VVM De Lijn een positieve impact kan hebben voor reizigers.

De Raad is tevreden dat de Vlaamse Regering kiest om verschillende procedurele waarborgen inzake rechtspraak, die de facto reeds bestaan, decretaal te verankeren. Dit biedt aanzienlijk meer rechtszekerheid. De specifieke benadering voor minderjarigen inzake procedurele waarborgen, zoals betrokkenheid van ouders of voogden, bijstand door een advocaat, beroepsmogelijkheid voor de jeugdrechtbank, zijn volgens de MORA een belangrijke toevoeging aan het decreet.

Het decretaal vastleggen van een aangepaste aanpak voor minderjarigen bij overtredingen op het openbaar vervoer kan tevens op de goedkeuring van de Raad rekenen. Dit voorontwerp van

decreet biedt volgens de MORA een antwoord door een differentiatie voor en tussen minderjarigen inzake administratieve boetes te voorzien in het uitvoeringsbesluit. De Raad is akkoord om de boetebedragen te koppelen aan de abonnementstarieven aangezien deze regeling de voorgestelde differentiatie tussen minder- en meerderjarigen op een heldere en eenduidige manier vastlegt in het decreet.

Het is echter belangrijk om erover te waken dat klanten die te goeder trouw zijn op een aanvaardbare wijze een overtreding kunnen rechtzetten. De MORA vindt het onnodig dat een onbedoelde fout of vergissing, zoals het eenmalig vergeten van een abonnement, resulteert in een lang administratief proces.

Ten slotte wil de MORA opmerken dat de term 'exploitatievoorwaarden' niet overal correct gebruikt wordt in het ontwerpdecreet. Volgens de Raad zijn exploitatievoorwaarden de specifieke voorwaarden die opgelegd worden aan diegene die de exploitatie uitvoert, namelijk De Lijn. De reiziger is daarentegen onderhevig aan vervoersvoorwaarden, die hij moet respecteren en die bij overtreding kunnen leiden tot een sanctie. De MORA vraagt om dit onderscheid duidelijk te verankeren.

3 Wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende beleid en beheer zeehavens

Het artikel dat wordt toegevoegd aan het decreet van 2 maart 1999 geeft de mogelijkheid aan de Vlaamse overheid om via generieke steunmaatregelen de beschikbare vervoerscapaciteit beter te benutten door het stimuleren van verdichting van goederenstromen. Dit heeft als doelstelling een verbetering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens.

In het MORA-advies van 17 april 2018 over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting, gaf de Raad reeds advies over de toevoeging van artikel 35bis aan het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

In zijn advies brak de MORA een lans voor een goede bereikbaarheid van de economische poorten in Vlaanderen en een verduurzaming van het hinterlandvervoer van en naar de economische poorten. De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering deze problematiek onderkent en naast infrastructuurinvesteringen ook meer operationele maatregelen wil subsidiëren die de structurele verbetering van de hinterlandconnectiviteit als doelstelling hebben.

De Raad vraagt echter dat deze subsidies aan een aantal voorwaarden voldoen:

- De doelstellingen moeten duidelijk afgelijnd zijn.
- De subsidies moeten steeds bekeken worden in een intermodaal kader en moeten beperkt zijn in tijd.
- De subsidies mogen ingezet worden om trafieken efficiënter te maken en deze in het kader van comodaliteit op de meest geschikte modus te zetten, maar mogen geen trafieken tegen de markt in leefbaar houden.

In de memorie van toelichting bij het verzameldecreet worden dezelfde voorbeelden van mogelijke subsidiëring gegeven als in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2018. In zijn advies van 17 april 2018 gaf de Raad reeds aan dat deze voorbeelden te vaag zijn. De MORA heeft er

begrip voor dat de te subsidiëren maatregelen nog verder moeten geconcretiseerd worden, maar vraagt dat dit gebeurt in overleg met alle stakeholders, in alle transparantie en op basis van de eerder vermelde voorwaarden.

4 Wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende bescherming van verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Als gevolg van de zesde staatshervorming is het volledige bevoegdheidspakket inzake uitzonderlijk vervoer geregionaliseerd. Daarom onttrekt de Vlaamse Regering de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen aan het toepassingsgebied van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. De nieuwe regeling wordt geïntegreerd in het decreet van 3 mei 2013 over de bescherming van de weginfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Een belangrijk onderdeel van de nieuwe regeling is de erkenning voor de bestuurder van het uitzonderlijk voertuig. De MORA erkent dat uitvoeringsbesluiten de precieze modaliteiten rond erkenning van bestuurders, verkeerscoördinatoren en begeleiders moeten vastleggen. Toch vraagt de Raad aan de Vlaamse Regering om bij de verdere uitwerking rekening te houden met de volgende bedenkingen:

- De erkenning van bestuurders moet van toepassing zijn op alle bestuurders die in het Vlaams gewest opereren, om verstoringen in de markt te vermijden, specifiek door buitenlandse operatoren.
- De Vlaamse Regering moet spoedig werk maken van een wederzijdse erkenning tussen de gewesten.
- De erkenning mag enkel van toepassing zijn op bepaalde categorieën uitzonderlijk vervoer waarvoor daadwerkelijk begeleiding vereist is.