

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de modaliteiten voor het organiseren van het openbaar personenvervoer over water**

**- Definitieve goedkeuring**

Voorliggend ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering geeft uitvoering aan de bepalingen van het Personenvervoer over Water (PoW) vervat in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

#### 1. Beleidsnota MOW 2019-2024

In het Regeerakkoord en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken is de rol van het Personenvervoer over water opgenomen. Het staat in de beleidsnota als volgt omschreven:

- Op die manier realiseren we de basisbereikbaarheid waarmee we tegemoetkomen aan een vraaggerichte mobiliteit met een betaalbare prijs en aan een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk. Verder bekijken we hoe we het personenvervoer over het water hier ook een plaats in kunnen geven;

en

- We optimaliseren de personenmobiliteit over water door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier.(...)Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio.

## 2. Decreet basisbereikbaarheid

- Het Besluit van de Vlaamse Regering geeft uitvoering aan de bepalingen van het Personenvervoer over Water (PoW) vervat in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, zoals gewijzigd bij decreet van 9 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

## 3. Oprichtingsbesluit MDK

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust vermeldt het volgende:

Het agentschap wordt opgericht voor de uitvoering van het beleid binnen het werkgebied zoals bepaald in de bijlage bij dit besluit inzake de scheepvaart op de maritieme vaarwegen, inzake het openbaar personenvervoer over water en inzake de kust.

De missie van het agentschap bestaat erin om, binnen het werkgebied, vastgesteld in de bijlage bij dit besluit, te zorgen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen, het openbaar personenvervoer over water, het integraal kustzonebeheer en de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening.

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de waterinfrastructuur en waterbeleid.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën verleende op 19 januari 2022 een gunstig advies mits alle uitgaven worden opgevangen binnen de bestaande referte kredieten en wijst op de toepassing van bovenvermeld artikel 71 van het BVCO.

Wat dit eerste betreft worden de uitgaven opgevangen binnen de bestaande referte kredieten.

Wat de toepassing van artikel 71 van het BVCO betreft, verwijst de Inspectie van Financiën ter zake naar het advies dat werd verleend over het besluit van de Vlaamse Regering betreffende haltes en halte-infrastructuur dat op 15 oktober 2021 principieel werd goedgekeurd (VR 2021 1510 DOC. 1149/1 – DOC.1149/2).

Om tegemoet te komen aan deze opmerking van de Inspectie van Financiën zal er alsnog een protocol worden uitgewerkt voor de controle op de betrokken subsidies en dit conform het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, van 12 juli 2021, verleend bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende haltes en halte-infrastructuur.

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Erfgoed verleende op 3 maart 2022 het begrotingsakkoord op dezelfde voorwaarden als eerder geuit bij het voorwaardelijke gunstige advies van de Inspectie van Financiën. Daarnaast zal de bijkomende belasting op het apparaat van het beleidsdomein MOW opgevangen worden binnen de beschikbare apparaatskredieten.

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2021/03 van 7 januari 2022.

Het ontwerp van besluit werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11 maart 2022 (VR 2022 1103 DOC.0259/1 tot en met DOC.0259/4).

Het MORA-advies werd verleend op 8 april 2022.

Een eerste opmerking vanuit de MORA is dat de voorgestelde regelgeving in het ontwerp van besluit te weinig garanties zou bieden op een geïntegreerd, veelgebruikt en (financieel) levensvatbaar personenvervoer over water (PoW). De regelgeving zou voor MORA zo vorm moeten worden gegeven dat PoW een volwaardig onderdeel kan worden van het duurzaam mobiliteitsnetwerk in en tussen de vervoerregio's. De basis voor deze integratie is reeds verankerd in het decreet basisbereikbaarheid en vormde dan ook het uitgangspunt bij het opstellen van voorliggend ontwerp van besluit.

De MORA haalt aan dat de rol van de fietser beter geïntegreerd moet worden in de regelgeving. De MORA stelt als voorbeeld dat de mogelijkheid om fietsen mee te nemen duidelijk en ondubbelzinnig moet vermeld worden in het BVR. Het zou niet uniform en niet duurzaam zijn om bepaalde vervoersmodi extra te benadrukken en op een generieke wijze vast te leggen. Dat wordt immers ook niet gedaan voor bv. (deel)steps, cargo-bikes. Daarbovenop is het in de praktijk al mogelijk om op alle vaartuigen van het PoW fietsen mee te nemen. Om een correct beeld te krijgen van het vervoer van fietsen wordt het aandeel fietsers onder de gebruikers van PoW gemonitord. De opsplitsing naar type gebruikers zal ook als dusdanig worden opgenomen in de periodieke evaluatie zoals wordt voorzien in artikel 7 van het voorliggend ontwerp van besluit.

Ook bij het onderzoeken naar nieuwe of aangepaste verbindingen wordt de vervoersvraag steeds meegenomen. In die vervoersvraag is er een noodzakelijke opdeling tussen voertuigen, voetgangers en fietsers. Dit is noodzakelijk om binnen de haalbaarheidsstudie het type vaartuig te identificeren die aan de (vervoers)vraag kan voldoen.

Wat de aansluiting van fietsnetwerken op vaarnetwerken betreft, speelt de vervoerregioraad de grootste rol, zoals ook beschreven staat in artikel 8 van het Decreet Basisbereikbaarheid: de vervoerregioraad bewaakt het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten - en faciliteert de combimobiliteit en synchromodaliteit. Dit zal dan ook gebeuren binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan, waarbij MDK mee aan tafel zit voor de opmaak. De Vlaamse overheid is overtuigd dat de rol van de fietsers in de toekomst nog meer aan belang zal winnen. Het decreet basisbereikbaarheid en het beleid rond combimobiliteit en fietsbeleid bieden echter voldoende garanties waardoor geen specifieke bepalingen worden opgenomen in het voorliggend ontwerp van besluit.

De tweede opmerking in het MORA-advies is het belang van het verzekeren van de omvorming van aanlegsteigers tot kwalitatieve Hoppinpunten. Eerder werd door de Vlaamse Regering reeds een specifiek BVR Hoppinpunten goedgekeurd (zie VR 2022 1102 DOC.0165/2). In dat BVR sluit ook geen enkele bepaling uit dat een halte van het PoW niet zou kunnen worden geïntegreerd tot een Hoppinpunt.

De derde en laatste opmerking in het MORA-advies gaat over de rolverdeling inzake de uitbouw van PoW. Te veel beslissingen en processen liggen volgens MORA in handen van MDK. Deze opmerking lijkt te berusten op een te beperkte lezing van het voorliggend ontwerp van besluit, zeker gezien het besluit samen moet worden gelezen met het Decreet Basisbereikbaarheid. In het decreet staat immers het volgende:

Art. 8 §1 3° vervoerregioraad bepaalt het vervoer op maat;

Art. 8 §1 8° vervoerregioraad beslist over het PoW;

Art. 8 §1 5° vervoerregioraad bewaakt het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten en faciliteert de combimobiliteit en synchromodaliteit;

De aanpassingen die door MORA worden gevraagd, worden juist bereikt door hoe de taakstelling voor de vervoerregio's reeds wordt beschreven/voorzien in het Decreet Basisbereikbaarheid. De taakstelling geldt t.a.v. alle modi en die naar relevantie, mogelijkheden, wenselijkheid in het planproces en de verdere opvolging ervan kunnen worden bekeken.. Hoewel MDK wordt aangewezen om een voorstel van inhoudelijke bepalingen van het regionaal mobiliteitsplan uit te werken met betrekking tot PoW komt dit voorstel steeds tot stand in samenspraak met de vervoerregio. Alleen MDK dat immers ook niet kunnen, aangezien er input nodig is van andere partijen binnen de vervoerregio, over bijvoorbeeld de vervoerscontext en -vraag, en er nood is aan coördinatie en afstemming met andere partijen, waar de vervoerregioraad op moet toezien (zie Art. 8 §1 5° van het Decreet Basisbereikbaarheid)). De verschillende leden van de vervoerregioraad hebben reeds de mogelijkheid om voorstellen te doen om de integratie tussen PoW, Vervoer op Maat, kern- en aanvullend net te optimaliseren. Het is wel aan MDK om die voorstellen nader uit te werken en de haalbaarheid na te gaan voor een uiteindelijke integratie in het regionaal mobiliteitsplan, waar de vervoerregioraad uiteindelijk de coördinerende en beslissende rol in speelt.

Om voorgaande redenen besluiten we dat het MORA-advies geen aanleiding geeft tot noodzakelijke/wenselijke aanpassingen van het voorliggend ontwerp van besluit.

De Raad van State verleende advies nr. 71.686/3 op 13 juli 2022, waaraan het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast.

Conform de opmerkingen van de Raad van State onder punt 3 en 4 werden de rechtsgronden in de aanhef van het ontwerp aangepast en aangevuld..

De opmerking van de Raad onder punt 5 wordt gevolgd. Bij de definitie van het begrip waterwegbeheerder wordt de verwijzing 'of haar gemachtigde' geschrapt gezien dit overbodig is.

De formulering van artikel 2 van het ontwerp wordt aangepast conform het voorstel onder punt 6 van het advies van de Raad.

Artikel 6 van het ontwerp van besluit wordt tekstueel aangepast in overeenstemming met de suggesties zoals gegeven door de Raad onder punt 7.1 en 7.2. Ook de toelichting bij dit artikel wordt aangevuld.

Conform de suggestie van de Raad onder punt 8, wordt artikel 7, tweede lid duidelijker geformuleerd.

Bij de toelichting bij artikel 9, §3 van het ontwerp van besluit wordt conform punt 9 van het advies verduidelijkt dat de verbintenis van de exploitant om bij de aankoop van nieuwe vaartuigen rekening te houden met de nieuwste ontwikkelingen inzake veiligheid, milieu en comfort, een middelenverbintenis is.

Er wordt ingegaan op de suggestie onder punt 10 van de Raad om het woord "belangrijkste" weg te laten uit artikel 10, derde lid, van het ontwerp van besluit.

Conform punt 11.1 van het advies van de Raad van State wordt in artikel 14, §3 van het ontwerp van besluit, de term 'gecertificeerde assistentiedieren' vervangen door 'geattesteerde assistentiehonden' in overeenstemming met de terminologie van artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 december 2008 'betreffende de toegankelijkheid van bossen en natuurreservaten'.

Eveneens op advies van de Raad, onder punt 11.2., wordt afgezien van de eerder vermelde delegatie aan de minister om nadere maatregelen op te leggen en wordt artikel 14, §6 weggelaten.

De formulering van artikel 17 van het ontwerp van besluit wordt aangepast conform de suggestie onder punt 12 van het advies.

Conform de opmerking van de Raad onder punt 13 van het advies, wordt de formulering van artikel 20, eerste lid, van het ontwerp van besluit gewijzigd zodat het duidelijk is dat de exploitant aan elke aanlegsteiger een bord moet aanbrengen waarop de gegevens vermeld in artikel 12, §1, tweede lid van het besluit vermeld zijn.

Tot slot wordt de toelichting bij artikel 31 van het ontwerp van besluit conform punt 14 van het advies aangevuld.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Door het opnemen van het openbaar personenvervoer over water in het decreet Basisbereikbaarheid heeft het personenvervoer over water een plaats gekregen binnen het geheel van het openbaar vervoer, hetgeen in de praktijk niet het geval was. Dit belet niet dat het openbaar personenvervoer over water een specifieke vorm van openbaar vervoer is die sterk afwijkt van wat algemeen gangbaar en gekend is bij het openbaar personenvervoer over land. Het handelt dan ook eerder over een nichemarkt met een in verhouding tot het personenvervoer over land, zeer bescheiden marktaandeel. Het personenvervoer over water is daarenboven niet voor alle vervoerregio's – zoals ingedeeld op grond van het decreet Basisbereikbaarheid – relevant. Toch beschikt het personenvervoer over water over een groot groeipotentieel. Het feit dat het medium waarop het transport gedragen wordt water is, leidt tot zeer grote verschillen met wat mogelijk is bij transport over land. Deze verschillen komen tot uiting op diverse vlakken:

- Door het inzetten van vaartuigen voor het uitvoeren van de dienstverlening geldt de specifieke regelgeving voor de scheepvaart op de bevaarbare waterwegen en gelden de specifieke regels waaraan vaartuigen voor het vervoer van personen moeten voldoen. Ook voor de bemanning zijn specifieke regels van kracht, verbonden aan de voor het uitoefenen van hun taak vereiste bekwaamheden en aan de wijze waarop de taken worden uitgevoerd.
- De plaats waar openbaar personenvervoer over water operationeel kan zijn, wordt volledig geconditioneerd door het netwerk van waterwegen. Hierdoor zijn ook de mogelijkheden voor het inplanten van de stopplaatsen sterk beperkt. Ook de uitbouw ervan moet steeds ten volle rekening houden met de specificiteit van de vaarweg en de scheepvaart.
- De intrinsieke snelheid waarmee het vervoer gebeurt, ligt op het water heel wat lager dan wat gekend is over land.
- De stabiliteit van het vervoermiddel dat over water bij het varen onderhevig is aan stampen en rollen, onderhevig is aan de stromingen van het water en bij het in-en ontschepen bewegingen kan vertonen, ligt anders.
- De veiligheidsvereisten vertonen andere aspecten dan deze die het vervoer over land kenmerken. Deze veiligheidsvereisten zijn in belangrijke mate gekenmerkt door de directe aanwezigheid van water. Dit gegeven doet voor de passagiers het risico ontstaan door onzorgvuldig gedrag in het water te belanden. Voor het vaartuig zelf bestaat het gevaar op averij en aanvaring tot in het ergste geval het risico op zinken met uiteraard grote gevaren voor de passagiers en de bemanning. Ook stelt de bereikbaarheid van het vaartuig bij immobilisatie op de waterweg een probleem op zich, waaraan zich nog steeds het gevaar op afdrijven kan toevoegen als probleempunt.

Het openbaar personenvervoer over water wordt ook gekenmerkt door een grote verscheidenheid in de omgevingen waarin dit vervoer operationeel is en in de middelen die ingezet worden om het vervoer uit te voeren. In het algemeen kan gesteld worden dat een zeer grote kloof bestaat tussen

wat als “groot” te bestempelen is en wat als “klein” te bestempelen is. Zulke verscheidenheid is niet aanwezig in het openbaar personenvervoer over land. Het kan te water handelen over waterwegen met een groot gabarit en waterwegen met een klein gabarit. Deze infrastructurele kenmerken hebben hun directe invloed op de afmetingen van de in te zetten vaartuigen en op hun capaciteit. Infrastructureel kan ook het hoogteverschil tussen het niveau van het water en het niveau van het omliggende land waarop in-en ontscheept wordt, sterk verschillen van plaats tot plaats. Dit heeft voor gevolg dat de infrastructuur voor het aanmeren en de voorzieningen op het vaartuig voor het in-en ontschepen, hiermee rekening moet houden. Dit leidt tot voorzieningen die telkens specifiek aan de plaatselijke omstandigheden zijn aangepast, zowel aan de kant van de infrastructuur als met betrekking tot het vaartuig.

De omstandigheden waarin het openbaar personenvervoer over water operationeel is, zijn onderhevig aan de variaties in de klimatologische omstandigheden. Anders dan op het land, zijn vaartuigen meer gehinderd door de wind. Wat betreft het water zijn er de effecten van de wijzigingen in de stroomsnelheden en in de waterstanden. Dit alles kan de dienstregeling sterk beïnvloeden. Ook op dit vlak hebben de waterwegen sterk uiteenlopende kenmerken. Sommige zijn in hun regulier regime onderhevig aan relatief sterke stromingen, andere niet; sommige zijn onderhevig aan de tijwerking, andere niet.

De noden waarop de dienstverlening gericht is, is in de meeste gevallen specifiek verbonden aan de aanwezigheid van water en aan de hindernis die daardoor bestaat. In vele gevallen handelt het over de nood om op een bepaalde plaats de waterweg te kunnen oversteken, waarbij het bouwen van een vaste oeververbinding als niet opportuun wordt beoordeeld. Deze nood kan ingegeven zijn door een functionele vervoersvraag of door een recreatieve vervoersvraag of een combinatie van beiden. Dit leidt tot wisselingen in de vervoersvraag over de seizoenen en/of het variëren van de vervoersvraag met het toeristisch seizoen. Dit heeft zijn effect op de plaats waarop de vraag betrekking heeft en op het ogenblik waarop de vraag bestaat. Deze mix in de noden leidt tot een diversiteit in de dienstverlening en in de plaatsen waar deze georganiseerd wordt. Het heeft ook als effect dat de plaats in sommige gevallen nogal geïsoleerd gesitueerd is, weinig verbonden met andere netwerken.

Het gevolg van dit alles is dat het openbaar personenvervoer over water een zeer specifieke vorm van openbaar personenvervoer is, die nogal atypisch is ten opzichte van wat algemeen gekend is op het land. Elke dienstverlening op het water heeft daarbij meerdere kenmerken van maatwerk, aangepast aan de specifieke plaatselijke omstandigheden waarin het georganiseerd wordt. Het gevolg hiervan is ook dat de bedrijfseconomische omstandigheden van dit personenvervoer en de te hanteren performantiemaatstaven niet gelijklopen met deze verbonden aan het vervoer te land. Dit gegeven maakt dat de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid voor wat het openbaar personenvervoer over water betreft, om pragmatische redenen best gebundeld wordt in één specifiek Besluit van de Vlaamse Regering.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1.

“Aanlegsteiger” wordt gedefinieerd als de halte voor het openbaar personenvervoer over water waar vaartuigen kunnen aanleggen om reizigers te laten in-en ontschepen. De term “halte” wordt in het Decreet Basisbereikbaarheid gedefinieerd als “de stopplaats van geregeld vervoer of vervoer op maat waar reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet”. Haltes voor het openbaar personenvervoer over water beschikken over unieke karakteristieken. Om die reden kan de term “halte” gehanteerd in dit besluit, niet worden gelijkgeschakeld aan de haltes zoals bedoeld voor openbaar personenvervoer over land in het algemeen.

De term “exploitant” wordt gedefinieerd als de instantie van de Vlaamse administratie aangewezen door de Vlaamse Regering in uitvoering van artikel 34/1 van het decreet Basisbereikbaarheid. Voormeld artikel kreeg reeds uitvoering middels het besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Op basis van dit besluit, wordt aan MDK de exploitatie van de personenmobiliteit over water toegewezen.

## Artikel 2

Via deze bepaling worden de veren over de gemeenschappelijke Maas uitgesloten van de toepassing van dit besluit. Uit de memorie van toelichting van het decreet Basisbereikbaarheid blijkt reeds dat het niet de intentie is van de wetgever om de Maasveren onder basisbereikbaarheid op te nemen. Deze intentie wordt in dit artikel voor de duidelijkheid hernomen.

Voor deze veren zal bijgevolg een apart regime blijven gelden zowel wat betreft beheer als wat betreft de organisatie van de veerdienst. Het wordt mogelijk om op deze wijze met de bijzondere internationale status van deze veren en de specifieke afspraken die hieromtrent bestaan met Nederland, rekening te houden.

## Artikel 3.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 bepaalt dat aan het hoofd van de exploitant delegatie wordt verleend om voorstellen te formuleren aan de vervoerregioraad inzake het openbaar personenvervoer over water. Door het formuleren van deze voorstellen krijgt het personenvervoer over water een volwaardige plaats binnen het regionaal mobiliteitsplan. In dit artikel wordt het eigenlijke beslissingsproces en de rol van de exploitant toegelicht. De methodologie geldt enkel voor wat betreft het luik openbaar personenvervoer over water.

De te hanteren methode beschreven in paragraaf 1, onderscheidt twee fasen. De eerste fase bevat de eigenlijke analyse. Bepaald is welke elementen in deze analyse aan bod moeten komen. De tweede fase is de uitwerking van het voorstel en een evaluatie van het voorstel binnen het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid.

De waterwegbeheerder wordt van in de beginfase mee betrokken in het proces, voornamelijk ook over de afstemming aangaande technische aspecten. Vanzelfsprekend kunnen ook andere publieke partners worden betrokken.

Het voorstel moet de reisweg, de plaats van de aanlegsteigers en de voorgenomen kwaliteit bevatten.

De rol van de vervoerregioraad zoals bepaald in het decreet wordt hernomen.

Het operationeel plan voor het kunnen leveren van de door de vervoerregioraad besliste dienstverlening, moet toelaten op een transparante wijze de hiervoor vereiste middelen zichtbaar te maken. Uiteraard wordt dit operationeel plan opgebouwd uit de reeds voor paragraaf 1 geleverde werkzaamheden.

Het budget voor vervoer op maat is toegewezen aan de vervoerregioraad uitgezonderd het budget voor het openbaar personenvervoer over water.

Een duidelijke rol voor de exploitant – die voorstellen kan formuleren, rekening houdend met de impact op niveau van het Vlaamse Gewest (veel verbindingen zijn ook vervoerregio-overschrijdend) - voorkomt dat het ganse proces nodeloos vertraging oploopt.

De beschreven methodologie voorziet dat in het geval de vervoerregioraad substantiële wijzigingen aanbrengt aan het voorstel, opnieuw een onderzoek door de exploitant gebeurt, gevolgd door een voorstel dat op zijn beurt opnieuw door de vervoerregioraad behandeld wordt. Deze bepaling is erop gericht er zorg voor te dragen dat elk voorstel over een degelijke en deugdelijke onderbouwing zou beschikken.

## Artikel 4.

In toepassing van artikelen 32/1 van het decreet Basisbereikbaarheid, worden de minimale principes vastgelegd volgens dewelke het ontwerpen van het personenvervoer over water moet gebeuren. Deze principes laten toe om de specifieke omstandigheden waarin openbaar personenvervoer over water zal functioneren, te expliciteren.

Onder 1° wordt geduid op het feit dat het over scheepvaart handelt hetgeen een gans ander kader is dan vervoer te land. Ook de beschikbaarheid van de waterweg met zijn zeer uiteenlopende karakteristieken, is een gans ander gegeven dan wat gekend is voor het vervoer te land. In het bijzonder is verwezen naar het integraal waterbeheer hetgeen het geheel van het openbaar personenvervoer over water (vaartuig en aanlegsteiger) ook vraagt om rekening te houden met omgevingselementen zoals natuur en waterkwaliteit.

Onder 2° wordt rekening gehouden met het feit dat het voortbewegen over water voor een aantal kenmerken zorgt die de kwaliteit van het openbaar vervoer bepalen, hetgeen geen eenduidige vergelijking met het openbaar infrastructuur- en voertuiggebonden personenvervoer toelaat. Het handelt hier over elementen zoals de snelheid, de aanmeerfaciliteit die altijd het -in-en ontschepen op een vaartuig dat kan bewegen met het water inhoudt, het stampen en rollen van vaartuigen. Dit alles maakt dat niet alle kwaliteitseisen voor vervoer te land naar vervoer te water kunnen doorgetrokken worden.

Onder 3° wordt geduid op het feit dat passagiers op of direct nabij het water aanwezig zullen zijn en dat het zorg dragen voor hun veiligheid, het nemen van speciale acties noodzaakt.

Onder 4° wordt geduid dat er rekening dient te worden gehouden met bestaande reglementeringen op de bevaarbare waterwegen waar personenvervoer over water niet kan worden uitgesloten of afwijken.

Onder 5° wordt geduid op verbindingen waarbij de passagier slechts over een korte afstand en voor een korte periode op het vaartuig zal aanwezig zijn. Dit impliceert dat de aanwezige faciliteiten hieraan aangepast moeten zijn en in het bijzonder moeten toelaten dat zeker voor grote dwarsverbindingen, vlot in-en ontscheept kan worden. Ook is het in deze belangrijk dat vaartuig en aanlegsteiger goed op elkaar zijn afgestemd. Dit komt ook terug onder hoofdstuk 5.

#### Artikel 5.

De exploitant streeft ernaar om de capaciteit van de ingezette vaartuigen overeen te stemmen met de vervoersvraag, opdat reizigers niet op een structurele wijze zouden worden geweigerd op deze vaartuigen wegens een gebrek aan capaciteit.

In geval op het terrein een structureel hoger dan verwachte vervoersvraag zich manifesteert, streeft de exploitant er naar – vanzelfsprekend binnen de beschikbare budgetten – de frequentie van de vaartuigen aan te passen of na te gaan in welke mate vaartuigen met een verhoogde capaciteit kunnen ingezet worden.

Omdat de capaciteit inzake het openbaar personenvervoer over water in de meeste gevallen niet op een eenvoudige wijze te verhogen is, voorziet het artikel dus in eerste orde enkel de inspanningsverbintenis om ernaar te streven de frequentie in de dienstverlening te verhogen en alzo meer capaciteit te creëren. Slechts in tweede orde wordt er gekeken naar het inzetten van grotere vaartuigen, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden.

#### Artikel 6.

De exploitant maakt een periodieke evaluatie op die minstens een inzicht geeft in de aangeboden diensten en het gebruik ervan. De minister kan de periodiciteit van de evaluatie nader bepalen. De evaluatie moet op zijn minst jaarlijks gebeuren. Wanneer er specifieke vragen zijn over een bepaalde verbinding (bv over hoe succesvol die is, welke rol die verbinding speelt en dergelijke) kan er fijnmaziger gewerkt worden. In onderling overleg met de vervoerregioraden wordt bepaald op welke manier de data worden aangeleverd en op welke manier de monitoring in het kader van deze evaluatie gebeurt.

Overeenkomstig artikel 32/1 van het decreet Basisbereikbaarheid, kan de Vlaamse Regering de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen. Dit artikel geeft uitvoering aan deze bepaling.



Ook voor het kernnet en aanvullend net zijn afzonderlijke uitvoeringsbepalingen opgenomen aangaande de evaluatie (cfr. artikelen 11 en 15 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer).

Net zoals bij het kernnet en aanvullend net, kan de evaluatie meer operationele/technische aspecten betreffen, teneinde het aanbod op economisch verantwoorde wijze af te stemmen op de reële vervoersvraag.

Er wordt een parallel getrokken met voornoemd artikel 15 waardoor de verhoudingen gelijkaardig zijn: de voorstellen uit de evaluatie kunnen door de vervoerregioraad worden aangenomen in consensus met de exploitant. Als een consensus tussen de exploitant en de vervoerregioraad in eerste instantie uitblijft, doet de vervoerregioraad een alternatief voorstel voor het openbaar personenvervoer over het water dat de exploitant op equivalente wijze in staat stelt om de dienstverlening af te stemmen met de reële vervoersvraag.

#### Artikel 7.

De exploitatie werd middels het besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) toevertrouwd aan één exploitant.

Dit gegeven belet niet dat deze exploitant sommige onderdelen van de dienstverlening kan uitbesteden. De exploitant is hierin vrij.

Het moet echter duidelijk zijn dat naar de vervoerregioraad, de Mobiliteitscentrale en de Minister er slechts één aanspreekpunt en verantwoordelijke is, namelijk de door de Vlaamse Regering aangeduide exploitant.

Het feit dat de exploitant de enige verantwoordelijke is, brengt met zich mee dat bij uitbesteding de contractuele relatie tussen de exploitant en de opdrachtnemer zodanig moet opgezet zijn dat de bepalingen van het decreet Basisbereikbaarheid en dit besluit ten volle van toepassing zijn.

#### Artikel 8.

De bepaling in de eerste paragraaf is het doortrekken van het unieke aanspreekpunt naar de relatie met de Mobiliteitscentrale.

De exploitant zal in dit kader informatie inzake het vervoersaanbod moeten doorgeven aan de Mobiliteitscentrale. De waterwegbeheerder informeert de exploitant tijdig (via bv. Scheepvaartberichten of andere kanalen te bepalen in een samenwerkingsovereenkomst) van voorgenomen werken aan de aanlegsteiger die een hinder kunnen betekenen voor de vlotte afwikkeling van de dienstverlening door de exploitant, wegens beperkingen op de doorstroming van het verkeer of hinder bij het gebruik van de aanlegsteiger.

Voor onverwachte gebeurtenissen bij aanmeerinfrastructuur informeren de waterwegbeheerder en/of de exploitant elkaar zodra één van beide hiervan kennis heeft. De nadere precisering van dit punt kan gebeuren in de samenwerkingsovereenkomst voorzien in artikel 19.

Het is vervolgens aan de exploitant om deze informatie – met een impact op het vervoersaanbod – verder te laten doorstromen naar de Mobiliteitscentrale, evenals naar de reizigers en het publiek in het algemeen.

#### Artikel 9.

In dit artikel worden de vereisten voor de vaartuigen bepaald en worden deze vereisten verbonden aan minimale normen voor kwaliteit.

De ingezette vaartuigen, de aanlegsteigers en de afstemming tussen beiden voldoen aan de vereisten om een vlot en veilig in-en ontschepen te verzekeren. Voor de vaartuigen is de exploitant verantwoordelijk voor het uitrusten van de vaartuigen zodat deze veilig en vlot toegankelijk zijn voor de gebruiker. Voor de aanlegsteigers is de waterwegbeheerder hiervoor verantwoordelijk. De nadere bepalingen worden uitgewerkt in de samenwerkingsovereenkomst voorzien in artikel 18.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het toegankelijk maken van de vaartuigen en aanlegsteigers voor personen met mobiliteitsbeperkingen. De plaatsen voor deze personen moeten expliciet kenbaar gemaakt worden in het vaartuig.

De hulpdiensten kunnen steeds prioritair van het vaartuig gebruik maken.

Tot slot bepaalt de laatste paragraaf dat bij de aankoop van nieuwe vaartuigen, rekening wordt gehouden met de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van veiligheid, comfort en milieu-efficiëntie. Het gaat hier om een middelenverbintenis, het zal immers niet op elke waterweg of voor elke dienstverlening mogelijk zijn om steeds de allernieuwste technologieën in te zetten.

#### Artikel 10.

De exploitanten van openbaar personenvervoer zullen afspraken maken voor de door hen verzekerde verbindingen, om deze zoveel als mogelijk te coördineren en op elkaar te laten aansluiten in het netwerk van openbaar vervoer

De exploitant kan eventueel ook afspraken maken met de vervoermaatschappijen van andere gewesten over de onderlinge aansluiting tussen de geregelde vervoerdiensten aan de aanlegsteigers buiten het Vlaamse Gewest die door de exploitant worden bediend.

#### Artikel 11.

In dit artikel wordt een aanvulling gedaan op het KB van 14 december 1959 om visuele reclame in of op het vaartuig te kunnen aanbrengen. Deze reclame mag de dienstverlening of het andere verkeer op de waterweg niet hinderen. Daarnaast moet de veiligheid van de passagiers gewaarborgd blijven en moet deze inhoudelijk verenigbaar zijn met de openbare functie.

#### Artikel 12.

Los van het feit dat ook binnen de Mobiliteitscentrale deze gegevens voor de gebruiker zullen beschikbaar gesteld worden, wordt opgelegd dat de verzekerde openbare dienst en de voorwaarden waaronder hiervan kan gebruik gemaakt worden, op de website van de exploitant beschikbaar moet zijn. Dit artikel bepaalt wat dit minimaal moet omvatten, met onder meer voldoende aandacht voor vermeldingen inzake toegankelijkheid. De minister kan dit steeds nader specificeren. Daarnaast bepaalt dit artikel welke informatie voor de reiziger beschikbaar dient te zijn aan de aanlegsteiger en/of op het vaartuig.

#### Artikel 13.

Als bijzondere exploitatievoorwaarde wordt opgelegd dat het vaartuig, alsook de bemanning die in contact komt met het publiek, de herkenningstekens van het openbaar vervoer moeten dragen, met name de Hoppin-stijl, de merknaam voor het aanbod personenvervoer binnen basisbereikbaarheid.

#### Artikel 14.

In dit artikel worden in algemene termen een aantal reisvoorwaarden bepaald die de passagiers bij gebruik van de opgezette dienstverlening moeten in acht nemen.

Aan de bemanning wordt de mogelijkheid gegeven de toegang tot het vaartuig te weigeren als de maximaal toegelaten bezetting van het vaartuig bereikt is of wanneer de bepalingen van het besluit worden overtreden.

#### Artikel 15.

In dit artikel wordt bepaald dat de passagier over een geldig vervoerbewijs moet beschikken – althans wanneer dit is vereist – en hoe dit te gebruiken is.

#### Artikel 16.

In dit artikel worden een aantal reisvoorwaarden opgelegd onder de vorm van de wijze waarop de passagier de dienstverlening niet mag gebruiken.

De opgenomen lijst is geïnspireerd op reële situaties die zich op vandaag voordoen op vaartuigen. In paragraaf 2 wordt de bemanning aangeduid om over de naleving te waken. In geval van problemen zal zij de voor de handhaving bevoegde personen moeten oproepen.

#### Artikel 17.

In dit artikel wordt de Mobiliteitscentrale expliciet aangeduid als de instantie die conform haar taken, de klachten ingesteld door gebruikers behandelt. Dit is ook reeds zo voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid.

Op basis van andere toepasselijke regelgeving, kunnen evenwel ook andere klachteninstanties worden aangesproken, zoals de Vlaamse Ombudsdienst.

#### Artikel 18.

In dit artikel wordt als regel vastgelegd dat de aangewende infrastructuur voor het openbaar personenvervoer over water, onder de controle van de Vlaamse overheid in de brede betekenis moeten zijn. Dit is nodig omdat het handelt over een openbare dienst die ingesteld wordt, waarvan het al dan niet bestendigen niet kan afhankelijk zijn van de goodwill van derden buiten de Vlaamse overheid. Deze regel is essentieel en bepaalt aldus de inplanting van de infrastructuur.

De controle van de Vlaamse overheid kan gebeuren door ofwel het rechtstreeks beheer te bezitten over de plaats en de infrastructuur ofwel door een overeenkomst te sluiten met de eigenaar of de beheerder, zodanig dat de Vlaamse overheid over de plaats en de infrastructuur kan beschikken voor een lange periode (bijvoorbeeld 25 jaar), en volledig vrij is om de uitbouw van de infrastructuur te doen volgens de inzichten van dit besluit, zonder dat de desbetreffende derden hierin zeggenschap hebben.

Deze regel is nodig om het gewenste kwaliteitsniveau van de infrastructuur te kunnen waarborgen. Op deze wijze is het hele gebeuren van het openbaar personenvervoer over water onder de controle van de Vlaamse Regering, zowel de exploitatie als de infrastructuur, hetgeen in lijn ligt met de geest en de beginselen van de bepalingen door dewelke het openbaar personenvervoer over water geïntegreerd is in het decreet Basisbereikbaarheid.

#### Artikel 19.

In dit artikel wordt bepaald dat een samenwerkingsovereenkomst wordt afgesloten tussen minstens de exploitant en de waterwegbeheerder die de verschillende aspecten regelt van de nodige infrastructuurle kwaliteit die minimaal van de aanlegsteigers verwacht wordt. De samenwerkingsovereenkomst handelt over de beschrijving van normen om tot een kwaliteitsvolle infrastructuur voor de vervoersknooppunten voor het openbaar personenvervoer over water, te kunnen komen. Er zal gestreefd worden de afspraken in één samenwerkingsovereenkomst te bundelen, om te vermijden dat er per aanlegsteiger een overeenkomsten wordt opgesteld. Het feit dat de aanlegsteiger een cruciale rol vervult in de exploitatie en deze aanlegsteiger onder de bevoegdheid valt van de waterwegbeheerder en voor deze een belangrijke uitgavenpost kan vertegenwoordigen, maakt dat de exploitant en de waterwegbeheerder op een solide wijze moeten kunnen samenwerken. Onder verantwoordelijkheden kunnen ook afspraken vallen rond dagelijks

onderhoud zoals het proper houden van de aanlegsteiger, het opruimen van zwerfvuil, het schoonvegen en het ijsvrij houden van de aanlegsteiger  
In het tweede lid wordt nader ingegaan op eventuele bijzondere overeenkomsten die kunnen worden opgesteld om invulling te geven aan de specifieke lokale of technische omstandigheden per aanlegsteiger.

#### Artikel 20.

De waterwegbeheerder staat in voor de aanleg en het structureel onderhoud van de aanlegsteigers. Artikel 47, §2 van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat de waterwegbeheerders zorgen voor een vlotte doorstroming voor het openbaar personenvervoer over water en daarvoor de nodige infrastructuur aanbrengen én onderhouden. De infrastructuur moet aangepast zijn aan het verwacht aantal reizigers zodat een vlotte doorstroming van de in-en ontschepende passagiers op de steiger mogelijk is.

#### Artikel 21.

Doorstromingsmaatregelen zijn zeer belangrijke maatregelen om het openbaar personenvervoer over water vlot te laten verlopen, de exploitatiekosten te beheersen en de basisbereikbaarheid te garanderen. Deze doorstromingsmaatregelen moeten de vaartuigen de mogelijkheid geven om op het te volgen vaartraject een commerciële snelheid te behalen.

Voorbeelden van doorstromingsmaatregelen zijn het vrij houden van de vaarweg door baggerwerken of het afstemmen van sluizen en bruggen op de dienstregeling.

#### Artikel 22.

Dit artikel beschrijft de vereisten waaraan de uitrusting en plaatsing van schuilhuisjes moeten voldoen wanneer zij bij aanlegsteigers worden voorzien. Dit is belangrijk omdat de gemeenten hun ontwerp naar eigen inzichten kunnen sturen, rekening houdend met de merkarchitectuur vermeld in artikel 3.

#### Artikel 23.

Dit artikel wijst op de verantwoordelijkheid voor de gemeenten om de vereiste vergunningen te verwerven bij de plaatsing van schuilhuisjes als ze zelf niet de domeinbeheerder zijn.

#### Art. 24 – 27.

Deze artikelen voorzien in een subsidieregeling voor gemeenten bij de aanleg, herinrichting of uitrusting van haltes. Het betreft dezelfde subsidieregeling die wordt voorzien in het besluit van de Vlaamse Regering betreffende haltes en halte-infrastructuur in opmaak en betrekking zal hebben op de overige haltes voor personenvervoer, met name voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat over de weg of het spoor.

De regeling voorziet in een terugbetaling, naargelang het type van uitrusting forfaitair of a rato van de kostprijs, voor werken in functie van het toegankelijk maken van haltes, de plaatsing van schuilhuisjes en/of fietsenstallingen.

Een project (en subsidieaanvraag) dient niet noodzakelijk alle type van ingrepen te bevatten.

Een algemene voorwaarde voor subsidiëring is dat de gemeente beheerder is van de infrastructuur.

De subsidie voor de uitrusting van haltes kan ook toegekend worden voor haltes op gewestdomein aangezien de gemeente volgens artikel 44 van het decreet Basisbereikbaarheid steeds beheerder is van deze uitrusting.

#### Artikel 28.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid, wordt een nieuw artikel 5/1 ingevoegd. Het huidige artikel 5 capteert immers enkel projecten in het kader van openbaar personenvervoer over de weg, aangezien wordt verwezen naar het desbetreffende artikel 32 van het decreet Basisbereikbaarheid.

In dit nieuwe artikel 5/1 worden een aantal criteria opgenomen waaraan moet worden voldaan opdat projecten – aangaande de wijziging van het aanbod voor openbaar personenvervoer over water – onder het toepassingsgebied van de projectmethodologie zoals vervat in het besluit zouden vallen.

Naar analogie met projecten gelinkt aan openbaar personenvervoer over de weg, worden criteria bepaald voor wat de rechtszekerheid en duidelijkheid voor alle betrokken actoren ten goede komt. Net zomin als alle projecten gerelateerd aan openbaar personenvervoer over de weg onderworpen zijn aan de methodologie, zullen ook projecten inzake openbaar personenvervoer over water moeten voldoen aan de voorwaarden opgesomd in het besluit.

Naar analogie met wat is bepaald in het huidige artikel 5 van het besluit, kan dit onder meer op gemotiveerd verzoek van een of meer leden van de vervoerregioraad.

Daarnaast worden projecten, waarbij het aanbod slechts beperkt wordt gewijzigd, niet gevat. Enkel wanneer het aanbod op een traject met meer dan twee haltes met meer dan 10% van de plaatskilometers wordt aangepast, worden deze onderworpen aan de projectmethodologie.

Naar analogie met het huidige artikel 5 van het besluit, zijn ook tijdelijke maatregelen ten gevolge van een toevallige of een geplande verhoging van de vervoersvraag of van werken of calamiteiten aan de vaste route van een traject, uitgesloten.

#### Artikel 29.

In dit artikel wordt de exploitant aangeduid als de initiatiefnemer voor projecten met betrekking op openbaar personenvervoer over water of met een impact hierop, in de zin van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid. De projecten worden door de initiatiefnemer op een gecoördineerde en geïntegreerde wijze ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd. Voor infrastructuurprojecten op of langs waterwegen en op watergebonden gronden zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid treedt de waterwegbeheerder op als initiatiefnemer.

#### Artikel 30.

Voor de verbindingen waarvoor de uitvoering gebeurt via een nog lopende overheidsopdracht, wordt in dit artikel een overgangsbepaling voorzien. De nog lopende opdrachten aanpassen zal immers niet zonder financiële gevolgen zijn. Dit wordt via deze bepaling zoveel mogelijk vermeden.

#### Artikel 31.

In dit artikel wordt een overgangsregeling bepaald voor de vaartuigen op de bestaande verbindingen.

Bij het grondig renoveren van het voertuig kunnen grote structurele aanpassingen worden doorgevoerd om te voldoen aan de bepalingen van dit besluit.

#### Artikel 32.

Dit artikel spreekt voor zich.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

De subsidiëring van de schuilhuisjes en fietsenstalling zal in de praktijk deel uitmaken van de algemene subsidieregeling voor uitrusting van haltes zoals wordt voorzien in het besluit van de Vlaamse Regering van 13 mei 2022 betreffende haltes en halte-infrastructuur (VR 2022 1305 DOC. 0540/1 – DOC.0540/2).. Daarin wordt de bestaande subsidieregeling die thans door De Lijn aangeboden wordt, overgenomen en is er bijgevolg geen bijkomende budgettaire impact. Het aantal subsidiedossiers die betrekking zullen hebben op halte-infrastructuur bij aanlegsteigers zal beperkt zijn, op basis van de huidige situatie 49 op een totaal van 35.323 haltes, en mee worden opgenomen in de bestaande enveloppe. Ook vanuit het oogpunt van de aanvrager (de gemeenten) zullen de aanvragen voor alle type haltes (van toepassing onder ontwerpBVR haltes en onder dit ontwerpBVR) ook in eenzelfde administratieve procedure worden afgehandeld. Het is wel de bedoeling dat de afhandeling van deze subsidieaanvragen niet langer via De Lijn gebeurt, maar opgenomen wordt door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zoals dat ook voor de Hoppinpunten en schuilhuisjes in eigen beheer al het geval is. In tegenstelling tot de generieke subsidieregeling voor haltes, wordt hier het toegankelijk maken niet mee opgenomen omdat het personenvervoer over water geen deel uitmaakt van het masterplan toegankelijkheid en de toegankelijkheidseisen niet toepasbaar zijn op steiger en vaartuig.

#### **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

#### **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

#### **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

- 1 personeel: het ontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;
- 2 werkingsuitgaven: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de uitgaven van de lokale besturen
- 3 investeringen en schulden: het ontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;
- 4 ontvangsten: het ontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen;
- 5 conclusie: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen

## **4. VERDER TRAJECT**

Het besluit zal in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de modaliteiten voor het organiseren van het openbaar personenvervoer over water;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;
- het advies van de MORA van 8 april 2022;
- het advies 71.686/3 van de Raad van State van 13 juli 2022.