



# ADVIES

VERZAMELDECREET MOW III

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

[www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) - T +32 2 209 01 11 - E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Adviesvraag	Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	12 juli 2022	
Goedkeuring commissie	Commissie Personenmobiliteit – 26 augustus 2022 Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten – 29 augustus 2022	
Formele goedkeuring raad	23 september 2022	
Contactpersonen	Hans Bonnarens	<a href="mailto:hbonnarens@serv.be">hbonnarens@serv.be</a>
	Koen De Meyer	<a href="mailto:kdmeyer@serv.be">kdmeyer@serv.be</a>
	Nico Milo	<a href="mailto:nmilo@serv.be">nmilo@serv.be</a>
	Ann Wuyts	<a href="mailto:awuyts@serv.be">awuyts@serv.be</a>

# Inhoud

Inleiding	4
Advies	6
1. Wet betreffende politie over het wegverkeer	6
2. Oprichtingsdecreet De Lijn	7
3. Begeleiding scheepvaart op de maritieme toegangswegen	8
4. Havenkapiteindienst	10

# Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, mevrouw Lydia Peeters, vroeg de MORA op 12 juli 2022 om advies over het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

In dit ontwerp van verzameldecreet worden wijzigingen aangebracht aan volgende bestaande regelgeving:

- de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968;
- 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 decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;
- het decreet van 16 juni 2016 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum;
- het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;
- het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent;
- het decreet van 3 mei 2019 houdende de Havenkapiteinsdienst;
- het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

Het advies van de MORA gaat in op vier hoofdstukken van het ontwerp van decreet:

- Hoofdstuk 2: wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
- Hoofdstuk 4: wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- Hoofdstuk 5: wijzigingen van het decreet van 16 juni 2016 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

- Hoofdstuk 8: wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteindienst.

Over de andere hoofdstukken van het ontwerp van decreet formuleert de MORA geen opmerkingen.

# Advies

De MORA vraagt in dit advies om:

- Het debat over de GAS 5-regelgeving ten gronde te laten voeren in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement en rekening te houden met voorstellen die daar worden aangereikt.
- Het oprichtingsdecreet van De Lijn te wijzigen om het in overeenstemming te brengen met de nieuwe opdrachten toegekend in het openbaredienstencontract 2023-2027.

De MORA betreurt dat de versnipperde oplevering van het verdere wettelijke kader basisbereikbaarheid in verzamel- en oprichtingsdecreten en vele strategische uitvoeringsbesluiten voor onduidelijkheid zorgt bij het mobiliteitsmiddenveld en de reiziger. Het gebrek aan een duidelijke beleidsvisie over de finale implementatie en vormgeving van basisbereikbaarheid bemoeilijkt het maatschappelijk debat en maakt de in opmaak zijnde regelgeving ondoorzichtig.

De Raad vraagt om duidelijkheid te creëren over het verdere wetgevend proces en actief te communiceren naar de reiziger zodat hij weet welke toekomstige veranderingen basisbereikbaarheid zullen teweegbrengen en wie het aanspreekpunt is voor meer informatie, klachten enz.

- Rekening te houden met het advies van het Raadgevend Comité bij MDK bij het wijzigen van het decreet over de scheepvaartbegeleiding en te zorgen voor een geleidelijke invoering van de tariefwijziging, deze voldoende duidelijk te communiceren naar de klanten, de tarieven te differentiëren naar de kusthavens en de tarieven in buurlanden te monitoren om in de toekomst sterke prijsstijgingen te vermijden.
- In de wijzigingen van het decreet op de havenkapiteindienst de terminologie te gebruiken die in de praktijk wordt gehanteerd en de redenering van geen goedkeuring nodig voor beëindiging voor pensioen doortrekken naar haveninspecteurs en havenagenten.

## 1. Wet betreffende politie over het wegverkeer

Hoofdstuk 2 van het Verzameldecreet MOW III wijzigt drie bepalingen die betrekking hebben op GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen, zoals opgenomen in artikel 29quater van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (16 maart 1968). De voorgestelde aanpassingen zijn van administratieve en procedurele aard.

Met deze wijzigingen lijkt de minister te erkennen dat de huidige regelgeving voor deze administratieve sancties imperfect is. Volgens de MORA zijn de drie voorgestelde aanpassingen positief maar lossen ze geen van de fundamentele problemen op.

De MORA betreurt dat de minister niet heeft gewacht op de uitkomst van de debatten rond GAS 5 die plaatsvinden in de parlementaire commissie Mobiliteit en Openbare Werken. In het kader van de parlementaire werkzaamheden is de Mobiliteitsraad gevraagd om een advies te geven over GAS 5 en twee recente parlementaire initiatieven hierrond. Voor een uitgebreid standpunt van de MORA over de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen verwijst de Raad graag naar het advies dat hij zal opleveren voor de start van het parlementaire jaar 2022-2023.

## 2. Oprichtingsdecreet De Lijn

Hoofdstuk 4 van het Verzameldecreet MOW III wijzigt het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, hierna 'oprichtingsdecreet van De Lijn'.

Het verzameldecreet introduceert een nieuw artikel 31bis in het oprichtingsdecreet van De Lijn waarmee De Lijn de rechtszekerheid krijgt om nutsmaatschappijen te bevelen de ligging, het tracé of het plan van aanpak van leidingen te wijzigen naar aanleiding van werken die ze wil uitvoeren aan het domein dat ze in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht heeft of dat ze beheert.

De MORA formuleert geen opmerkingen op deze wijziging.

### **Nieuw openbardienstencontract De Lijn vraagt wijzigingen oprichtingsdecreet De Lijn**

De Vlaamse Regering keurde op 1 juli 2022 het openbardienstencontract 2023-2027 voor De Lijn goed. De vervoersmaatschappij krijgt in dit contract een aantal nieuwe taken en bevoegdheden. Om de rechtszekerheid van deze nieuwe taken en bevoegdheden te garanderen, adviseert de MORA om via het voorliggende verzameldecreet ook het oprichtingsdecreet van De Lijn te wijzigen op een aantal punten.

Concreet vraagt de MORA om artikel drie uit het oprichtingsdecreet - dat de missie, taken en bevoegdheden van De Lijn bepaalt - aan te passen conform de taakstelling uit het nieuwe openbardienstencontract:

- De Lijn beheert het openbaar vervoer operationeel en treedt op als 'Beheerder van Vervoersystemen'.
- De Lijn fungeert als hefboom voor openbaar vervoer die samenwerkt met anderen en dient in die zin het mobiliteitspartnerschap en het mobiliteitsecosysteem aan te passen.

- De Lijn is gemachtigd om uit maatschappelijk oogpunt tijdelijk een specifiek aanbod te organiseren. Het betreft bijvoorbeeld kampvervoer, minder hinder maatregelen, evenementenvervoer en mobiliteitsoplossingen bij calamiteiten.
- De Lijn zal haar stelplaats openstellen voor derden.

Gezien de urgentie van deze aanpassingen, verkiest de MORA om bovenstaande wijzigingen via voorliggend verzameldecreet door te voeren en dus niet via een decreet tot wijziging van het oprichtingsdecreet.

### 3. Begeleiding scheepvaart op de maritieme toegangswegen

In hoofdstuk vijf van het verzameldecreet MOW wordt voorgesteld om de vergoeding die wordt gevraagd aan de klanten voor het gebruik van de verkeersbegeleidingssystemen (VBS-vergoeding) te herzien, o.a. rekening houdend met de evolutie in de scheepvaart en de technologie de afgelopen 20 jaar. De nieuwe tarieven worden gelijkgesteld met deze van de Nederlandse VBS-tarieven. De tarieven worden ook geïndexeerd.

De stijging van de tarieven wordt als volgt gemotiveerd:

- De Schelderadarketen (SRK) is de afgelopen jaren sterk gegroeid om te kunnen voldoen aan de steeds groter wordende eisen op het vlak van dekking en detailgraad.
- Door de uitbreiding van de infrastructuur en de sterke stijging van de prijzen op de markt, zijn de huidig beschikbare investeringsmiddelen onvoldoende om in de nabije toekomst dezelfde dienstverlening te kunnen aanbieden.
- Een vergoeding voor het gebruik van het verkeersbegeleidingssysteem wordt aangerekend aan de klanten via de VBS-vergoeding. De huidige bedragen van de VBS-vergoeding zijn sinds 2006 ongewijzigd.
- Ook is de VBS-vergoeding momenteel niet geïndexeerd. In Nederland zijn de tarieven ook niet geïndexeerd maar ze zijn wel significant hoger dan de Vlaamse tarieven.
- Daarom wordt voorgesteld om een tarifiering te hanteren gelijk aan deze van Nederland voor de VBS-vergoeding.

De MORA merkt op dat de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet verwijst naar het advies van het Raadgevend Comité bij het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust hierover. De Raad stelt echter vast dat dit advies op een aantal essentiële punten niet gevolgd is en vraagt om deze alsnog mee te nemen in de verdere besluitvorming.

#### **Geleidelijke invoering**

De voorgestelde tariefverhoging dient geleidelijk aan te gebeuren met spreiding over verschillende jaren om mogelijke negatieve gevolgen op de havenkeuze te vermijden. De bestaande



kloof tussen kosten en inkomsten moet (minstens tijdelijk) billijk verdeeld worden tussen de overheid die verzaakt heeft een kostendeckende tarifiering op te bouwen en de havengebruikers.

### **Communicatie naar de klanten**

Het is zeer belangrijk om een gerichte communicatiecampagne op te zetten om de klanten, waar de verhoging zal terechtkomen, gepast te informeren. De communicatie moet helder en begrijpelijk te zijn. Belangrijk hierbij is dat de betrokken overheid aangeeft dat de aangroeiende kost (investeringen en inflatie) sinds zeer lang niet is doorgerekend.

### **Opdeling van loodsgelden en VBS-tarief**

De loodsgelden en het VBS-tarief zijn twee afzonderlijke componenten die geïntegreerd worden aangerekend in één factuur; de zogenaamde loodsfactuur. Om verwarring hierover bij de klanten te vermijden, wordt een duidelijke opdeling tussen de twee aanrekeningen gevraagd.

### **Differentiatie naar de kusthavens**

Op basis van de redenering dat schepen die de Schelde opvaren veel meer gebruik maken van de verkeersbegeleidingssystemen dan schepen die naar de kusthavens varen, doet de MORA het voorstel om een verschillende tarifiering toe te passen voor die kusthavens. De impact van de verhoging van de VBS tarieven zal in de kusthavens een grotere impact hebben, een differentiatie kan die impact wat verzachten.

### **Monitoring van de tarieven**

Het advies van het Raadgevend Comité vraagt om een indexatie te voorzien om grote tariefsprongen in de toekomst te vermijden. Deze indexatie is voorzien in het ontwerp van decreet.

In Nederland is vooralsnog geen indexatie voorzien. De tarieven worden in het voorliggende ontwerp van decreet weliswaar gelijkgesteld met deze in Nederland, maar indien in Nederland geen indexatie wordt voorzien in de toekomst, kan worden verwacht dat de tarieven terug uit elkaar zullen groeien, met mogelijks negatieve gevolgen voor aanlopen naar de Vlaamse havens.

De gebruikers van de Vlaamse havens willen uiteraard betalen voor de performantie van de nautische dienstverlening, maar zullen steeds op zoek blijven gaan naar de meest economisch rendabele kanalen om hun schepen en lading in de West Europese regio onder te brengen. Het is belangrijk om de vergelijking te maken met de tarieven in de Nederlandse havens in het Scheldebied, niet enkel nu, maar ook voor de lange termijn (rekening houdende met de voorziene jaarlijkse indexering).

Daarom vraagt de MORA adequate monitoring van de tarieven in Vlaanderen en Nederland en van de impact ervan op de competitiviteit van de Vlaamse havens. Indien nodig moet een bijsturing van de tarieven mogelijk zijn.

## 4. Havenkapiteindienst

In artikel 10 van het decreet van 3 mei 2019 is bepaald dat de beslissing van een havenbedrijf om een havenkapitein te ontslaan of uit zijn functie te ontheffen, onderworpen is aan de goedkeuring van de Vlaamse Regering. Bij de redactie van dit artikel werd geen rekening gehouden met het scenario in welke de havenkapitein de functie dient neer te leggen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. De Vlaamse regering wil het decreet aanpassen waardoor ze bij een ontslag wegens pensionering geen goedkeuring meer hoeft te geven.

### **Aanpassen terminologie over pensionering**

De MORA volgt het voorstel van de Vlaamse regering dat ze in geval van pensionering van een havenkapitein hiervoor geen goedkeuring hoeft te geven. De Raad stelt vast dat de tekstuele aanpassing van het decreet die wordt voorgesteld “met uitzondering van de gevallen van ontslag wegens pensioen” niet helemaal sluitend is. De Raad stelt voor om deze zinsnede te wijzigen in “met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering”.

Statutaire medewerkers worden immers ‘ambtshalve’ op pensioen of op rust gesteld. De term ‘ontslag’ wordt in deze context niet gebruikt. Voor contractuele medewerkers wordt de arbeidsovereenkomst niet automatisch beëindigd bij het bereiken van de pensioenleeftijd. Omwille van het risico van leeftijdsdiscriminatie wordt ook hier niet gewerkt met “beëindiging wegens pensioen”. Daarom stelt de MORA de nieuwe zinsnede voor.

### **Gelijkaardige aanpassing voor pensionering haveninspecteur en havenagent**

In het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteindienst voorzien artikels 12 en 13 dat de havenkapitein zijn advies moet geven voor het ontslaan of uit zijn functie ontheffen van respectievelijk de haveninspecteurs (art. 12) en de havenagenten (art.13). Ook hier maakt het decreet geen uitzondering voor een beëindiging wegens pensioen. De MORA adviseert om het decreet aan te passen zodat het advies van de havenkapitein in geval van pensionering niet meer nodig is.