



ingediend op **1383** (2017-2018) – Nr. 2
12 december 2017 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen en Joris Vandenbroucke

over het ontwerp van decreet

houdende wijziging van het decreet van 31 juli 1990
betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven
extern verzelfstandigd agentschap
Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn,
het decreet van 2 maart 1999
houdende het beleid en het beheer van de zeehavens,
het decreet van 16 mei 2008
betreffende de aanvullende reglementen
op het wegverkeer en de plaatsing en
bekostiging van de verkeerstekens,
het decreet van 10 juli 2008
betreffende het beheer en de uitbating
van de regionale luchthavens Oostende-Brugge,
Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen
en aan bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit
van 13 december 2013,
ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015
tot invoering van de kilometerheffing
en stopzetting van de heffing van het eurovignet
en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit
van 13 december 2013

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1383 (2017-2018) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

1. Toelichting door minister Ben Weyts	4
1.1. Inhoud	4
1.2. Adviezen.....	5
2. Algemene en artikelsgewijze bespreking	6
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	6
2.2. Antwoorden van minister Weyts.....	7
3. Artikelsgewijze stemming en stemming over het geheel	7
Gebruikte afkortingen	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 7 december 2017 het zogenaamde ontwerp van verzameldecreet MOW, voluit: ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens, het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen en aan bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

1. Toelichting door minister Ben Weyts

Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn licht het ontwerp toe, dat naast een deeltje over de kilometerheffing vooral technische elementen bevat.

Hij overloopt de gevolgde procedure, waarbij hij de aandacht vestigt op de tweede adviesaanvraag bij de Raad van State over de toevoeging van de tracés in het kader van de kilometerheffing, wat tot beperkte legistische aanpassingen heeft geleid. Op 10 november 2017 werd het ontwerp van decreet definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

1.1. Inhoud

Daarop overloopt hij de artikelen. In hoofdstuk 2 gaat het over de wijziging van het oprichtingsdecreet van De Lijn. Het decreet van 22 november 2013 betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector bepaalt dat een derde van het aantal stemgerechtigde leden van de raad van bestuur onafhankelijk moet zijn. De Vlaamse Regering heeft niet gekozen voor de uitbreiding van de raad van bestuur. Het totale aantal bestuurders is gelijk gebleven. Daardoor ziet de samenstelling er als volgt uit: twee bestuurders namens de VVSG, een namens de SERV (min drie), vier onafhankelijke leden en vier bestuurders namens de Vlaamse Regering (min een).

Het derde hoofdstuk gaat over eerder technische wijzigingen aan het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (Haven-decreet): in artikel 3 gaat het om een correctie van een verwijzing naar gewijzigde federale wetgeving. Artikel 4 is een wijziging aan het decreet van 17 juli 2015 houdende de omvorming van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen tot een naamloze vennootschap van publiek recht. Daarin is bepaald dat het Havenbedrijf Antwerpen een vennootschap alleen kan oprichten en inschrijven op alle aandelen alsook alle aandelen kan bezitten in een naamloze vennootschap, zonder beperking van duur en zonder geacht te worden hoofdelijk borg te staan voor de verbintenissen van deze vennootschap. Door artikel 4 wordt dat voortaan ook mogelijk voor de andere havenbedrijven.

Artikel 5 zorgt voor een werkbare basis om invulling te geven aan de Havenverordeningen waarmee de vrachtverkeersbewegingen met havenvoertuigen binnen een en dezelfde haven op een vlotte manier kunnen gefaciliteerd worden. Voorgesteld wordt om de grenzen van het toepassingsgebied van de verordening van artikel 14bis van het Haven-decreet niet langer te koppelen aan de ruimtelijke afbakening van de havengebieden zoals voorzien in artikel 3 van het Haven-decreet, maar nader te laten omschrijven door de Vlaamse Regering in een uitvoeringsbesluit.

Artikel 6 heft een nooit gebruikte bepaling uit het Havendecreet op, met name de mogelijkheid om eenvormige regels vast te stellen voor het in beheer en concessie geven van de domeingoederen van het Vlaamse Gewest. De praktijken en de feitelijke situaties bij de diverse havenbedrijven blijken immers erg verschillend te zijn: sommige havenbedrijven verkiezen eigendom te verwerven en hebben daarnaast nog gronden van het Vlaamse Gewest in beheer, bij andere havenbedrijven werkt men uitsluitend op basis van het beheers- en concessiemodel. Daarnaast is het bepalen van eenvormige beheers- en concessievergoedingen ook problematisch in het licht van de historiek van belangrijke verschillen tussen de betrokken domeingoederen.

Hoofdstuk 4 (artikel 7) bevat de wijzigingen aan het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens. Zo wordt de omschrijving van havengebied waar de HavenverordeningHavenverordening geldt overeenkomstig het voorliggende artikel 5 gewijzigd zodat het ook uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 5 (artikelen 8 tot 13) betreft de wijzigingen aan het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen (het LOM/LEM-decreet). Naast het corrigeren van een aantal verwijzingen wordt verder in artikelen 9, 11 en 13 het LOM/LEM-decreet in overeenstemming gebracht met het decreet Deugdelijk Bestuur.

Hoofdstuk 6 gaat over de wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit met de toevoeging van enkele gewestwegen aan het betold wegennet naar aanleiding van de evaluatie van een jaar kilometerheffing (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1356/1)

Tot slot regelt artikel 15 de inwerkingtreding op 1 januari 2018.

1.2. Adviezen

Vervolgens overloopt minister Weyts de uitgebrachte adviezen. In het advies van de MORA is de enige inhoudelijke opmerking dat men de vermindering van het aantal vertegenwoordigers van de SERV in de raad van bestuur betreurt (van vier naar een), omdat daardoor de pariteit tussen werknemers en werkgevers verdwijnt. Ten gevolge daarvan zouden de gebruikers onvoldoende vertegenwoordigd zijn. De minister repliceert dat het aan de SERV zelf is om zijn vertegenwoordigers aan te wijzen. De minister heeft ervoor gezorgd dat de SERV een waarnemer mag aanduiden. Net zoals de vakbonden twee waarnemers mogen aanduiden. Van de onafhankelijke bestuurders verwacht hij aandacht voor alle facetten van de dienstverlening aan de gebruikers.

Het eerste advies van de Raad van State op het voorontwerp van decreet zonder het luik over de kilometerheffing, dat van 19 oktober 2017 dateert, merkte op dat een aantal legistieke verwijzingen niet correct was. Zij werden aangepast. Er werd ook ingegaan op het advies om op grond van de wijziging van het territoriale toepassingsgebied van de Havenverordening ook het decreet Aanvullende Reglementen aan te passen, zoals eerder toegelicht.

In zijn tweede advies van 7 november 2017, na de toevoeging van hoofdstuk 6 over de kilometerheffing, formuleerde de Raad van State twee belangrijke opmerkingen. De eerste ging over de aanmelding bij de Europese Commissie. De minister acht dit niet nodig omdat de tolregeling geen nieuwe is maar de wijziging van een bestaande. Bovendien is het volledige Vlaamse wegennet in dat kader al aangemeld, al geldt voor een deel ervan het nultarief. Ten tweede vindt de Raad van State dat in toepassing van het samenwerkingsakkoord ook de

wijziging aan de andere gewesten moet worden genotificeerd. Volgens de minister klopt dat niet en is notificatie alleen nodig bij algemene tariefwijzigingen. Bij uitbreiding van het belastbare wegennet volstaat eenvoudige kennisgeving, zoals ook het Waalse Gewest deed bij een eerdere uitbreiding. Ten slotte stelt de Raad van State dat, in het licht van zijn opmerkingen, de inwerkingtreding op 1 januari 2018 niet haalbaar is. Omdat beide opmerkingen weerlegd kunnen worden, is dat echter wel het geval.

2. Algemene en artikelsgewijze bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

Joris Vandenbroucke betreurt samen met SERV en MORA dat niet minstens twee volwaardige leden van de gewijzigde raad van bestuur van De Lijn als vertegenwoordiger van de SERV zitting hebben. De focus op woon-werkverkeer maakt zo iets nochtans logisch. De MORA stelt in zijn advies dat de inbreng van de SERV in veel dossiers voor een blijvende meerwaarde zorgt. Het lid is er niettemin van overtuigd dat de SERV met één volwaardige vertegenwoordiger plus een waarnemer zijn rol zal blijven spelen.

Verder adviseert de MORA dat minstens de helft van de vier onafhankelijke bestuurders beschikt over aantoonbare expertise van het openbaar vervoer. Het lid hoopt dan ook dat de minister daarmee rekening houdt.

De opname van bijkomende wegsegmenten in het betolde wegennet juicht hij toe, maar hij vindt nog steeds dat die uitbreiding te beperkt is. Hij verwijst naar zijn opmerkingen bij de bespreking van de evaluatie van een jaar kilometerheffing voor vrachtwagens (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1356/1). Hij herinnert aan het voorontwerp van decreet destijds waarin 77 gewestwegen werden opgenomen op basis van een studie van het Verkeerscentrum. Daarvan zijn er 58 gesneuveld, wat het lid betreurt. Mocht hij in de schoenen van de minister hebben gestaan, had hij van deze gelegenheid gebruikgemaakt om terug in de richting van de 77 voorgestelde gewestwegen te gaan.

Björn Rzoska erkent dat onafhankelijke mensen opnemen in de raad van bestuur een stap vooruit is, maar hij vindt het wel jammer dat ten aanzien van de SERV de logica wordt doorbroken. Het lid is het ook eens met het MORA-advies om onder de onafhankelijken ook gebruikers op te nemen opdat ook hun stem zou gehoord worden.

In verband met de uitbreiding van het betolde wegennet adviseerde de Raad van State om contact op te nemen met de Europese Commissie om uitsluitsel te krijgen over de vraag of een nieuwe aanmelding vereist is. Is dat gebeurd?

Wat de zeehavens betreft, is hij het eens met de MORA dat de memorie van toelichting onvoldoende duiding geeft over de impact van het voorliggende ontwerp van decreet op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de weginfrastructuur tussen de niet-aaneensluitende delen van hetzelfde havengebied van een van de vier zeehavens. De MORA is dus niet tegen maar vindt dat te weinig gegevens beschikbaar zijn om de impact in te schatten. Kan de minister daar wel informatie over geven?

Karin Brouwers vraagt welke kwaliteitseisen de raad van bestuur van De Lijn heeft gesteld bij zijn oproep in februari voor de kandidaatstelling van nieuwe externe deskundigen. Wanneer worden hun namen bekendgemaakt?

2.2. Antwoorden van minister Weyts

Ben Weyts antwoordt, wat de raad van bestuur betreft, dat het aantal vertegenwoordigers van de hoofdaandeelhouder, de Vlaamse Regering, nu al gereduceerd is tot vier, die nu al staan tegenover vier onafhankelijke bestuurders, twee bestuurders van de VVSG en een namens de SERV. Hij wil die verhouding, die weinig mogelijkheden tot verschuiving biedt, respecteren en is geen voorstander van uitbreiding. Zelf heeft hij alle vertrouwen in de onafhankelijke bestuurders. Hij kent de opgesomde voorwaarden uit de oproep voor de onafhankelijke bestuurders niet uit het hoofd, maar aandacht voor het oogpunt van de gebruikers en expertise acht de minister evident. Ondertussen heeft de raad van bestuur een lijst voorgedragen, waaruit een keuze dient gemaakt te worden. De timing kent hij niet uit het hoofd maar komt overeen met de inwerkingtreding, verzekert hij.

De aanmelding bij Europa is gebeurd voor het hele betolde wegennet en er is geen grond om dat nu opnieuw te doen. Het gaat immers niet om een nieuwe tolregeling maar om de wijziging van de bestaande.

Het klopt dat het voorliggende ontwerp van decreet slechts zes bijkomende tracés bevat, maar die zijn samen goed voor ongeveer 110 kilometer. Dat betekent overigens niet dat de opbrengsten in dezelfde mate toenemen want de tarieven van het onderliggende net, waarover het hier gaat, zijn tien keer kleiner dan op snelwegen. In de tweede fase wordt, op basis van fijnmazige monitoring en wetenschappelijke analyse van een vijftigtal andere tracés, bekeken of de toename van het vrachtverkeer er te wijten is aan alleen de kilometerheffing. En zo ja, of de opname in het tolnet dan de beste maatregel is.

Over de concrete impact in de havengebieden kan hij nog niets zeggen, maar het is alleszins de bedoeling om niet langer zoals vandaag te werken met een louter territoriale omschrijving.

3. Artikelsgewijze stemming en stemming over het geheel

De artikelen en het geheel van het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens, het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen en aan bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, worden aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten