RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 71.686/3
van 13 juli 2022

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot bepaling van de modaliteiten voor het organiseren van het openbaar personenvervoer over water’

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Op 13 juni 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot bepaling van de modaliteiten voor het organiseren van het openbaar personenvervoer over water’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 5 juli 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 13 juli 2022.

*

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt ertoe uitvoering te geven aan de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’ die betrekking hebben op het openbaar personenvervoer over water.

In hoofdstuk 1 van het ontwerp wordt in een aantal definities voorzien (artikel 1 van het ontwerp) en worden de dwarsverbindingen over de gemeenschappelijke Maas uitgesloten van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling.

In hoofdstuk 2 van het ontwerp wordt het besluitvormingsproces voor openbaar personenvervoer over water geregeld, waarbij de exploitant ermee wordt belast een voorstel op te stellen van inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op dat vervoer (artikel 3).

In hoofdstuk 3 van het ontwerp worden de minimale principes vastgesteld inzake het openbaar personenvervoer over water (artikel 4).

In hoofdstuk 4 van het ontwerp wordt de dienstverlening geregeld, waarbij wordt bepaald dat de exploitant ernaar moet streven voertuigen in te zetten met voldoende capaciteit (artikel 5) en een periodieke evaluatie moet maken die minstens een inzicht geeft van de aangeboden diensten en het gebruik ervan (artikel 6).

In hoofdstuk 5 van het ontwerp wordt de exploitatie geregeld. De exploitant wordt de mogelijkheid gegeven om onderdelen van de door hem geëxploiteerde dienstverlening uit te besteden aan derden (artikel 7), maar hij treedt op als uniek aanspreekpunt voor de Mobiliteitscentrale voor het openbaar personenvervoer over water (artikel 8). Er wordt bepaald aan welke vereisten de ingezette vaartuigen, de aanlegsteigers en de afstemming tussen beide moeten voldoen (artikel 9) en dat aan de aanlegsteigers de aangeboden diensten maximaal tussen de verschillend exploitanten moeten worden afgestemd (artikel 10). Voorts worden de voorwaarden bepaald waaronder de exploitant visuele reclame en publiciteitsmiddelen kan aanbrengen (artikel 11), evenals de informatie die voor de reizigers beschikbaar moet zijn (artikel 12) en de herkenningstekens die het vaartuig draagt (artikel 13).

In hoofdstuk 6 van het ontwerp worden de reisvoorwaarden bepaald die reizigers moeten naleven (artikelen 14 tot 16) en wordt in een klachtprocedure voorzien (artikel 17).

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Hoofdstuk 7 van het ontwerp betreft de infrastructuur (artikelen 18 tot 23). De infrastructuur voor openbaar personenvervoer over water is in beheer van een waterwegbeheerder of hij beschikt over een gebruiksrecht erover (artikel 18). De waterwegbeheerder en de exploitant sluiten een samenwerkingsovereenkomst waarin onder meer de minimale vereisten van de aanlegsteiger worden geregeld (artikel 19), en de waterwegbeheerder wordt belast met de aanleg en het onderhoud van de aanlegsteiger (artikel 20), evenals met het realiseren van projecten ter verbetering van de doorstroming van de vaartuigen (artikel 21). Voorts wordt de plaatsing van schuilhuisjes geregeld waarmee een aanlegsteiger desgevallend wordt uitgerust (artikelen 22 en 23).

Hoofdstuk 8 van het ontwerp voorziet in een subsidie voor de halte-uitrusting bij aanlegsteigers (artikelen 24 tot 27).

Hoofdstuk 9 van het ontwerp bevat bepalingen die strekken tot wijziging 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’ (artikelen 28 en 29) en hoofdstuk 10 van het ontwerp bevat een aantal overgangsbepalingen (artikelen 30 en 31).

RECHTSGROND

3.1. Uit de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef kan worden opgemaakt dat voor het ontwerp rechtsgrond wordt gezocht in de artikelen 27, 29, 32, §5, 32/1, 39, 41, 43, 44 en 45 van het decreet van 26 april 2019.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde de volgende rechtsgrondentabel bezorgd:

Artikel	Rechtsgrond
1.	Definities
2.	Dit artikel is een uitzondering op de algemene toewijzing van de exploitatie van het personenvervoer over water aan MDK. Deze toewijzing vindt zijn rechtsgrond in artikel 34/1 van het decreet basisbereikbaarheid.
3.	Artikel 19, vierde lid en artikel 32/1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
4.	Artikel 39, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
5.	Artikel 32/1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
6.	Artikel 32/1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Artikel 7, §2, derde lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
7.	Artikel 39, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

8.	Artikel 33, vierde lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Artikel 5, §7, van het Decreet van 2 april 2004 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht' (voor De Vlaamse Waterweg). Artikel 87 BWHI (voor de afdeling Maritieme toegang en voor MDK).
9.	Artikel 32/1, tweede lid, artikel 39, eerste lid en artikel 44 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Artikel 5, §7, van het Decreet van 2 april 2004 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht' (voor De Vlaamse Waterweg). Artikel 87 BWHI (voor de afdeling Maritieme toegang en voor MDK).
10.	Artikel 32, § 2, § 3 en § 5, artikel 39, eerste lid, en artikel 41 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
11.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
12.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
13.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
14.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
15.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
16.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
17.	Artikel 39, eerste lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
18.	Artikel 32/1, tweede lid, en artikel 39, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Artikel 5, §7, van het Decreet van 2 april 2004 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht' (voor De Vlaamse Waterweg). Artikel 87 BWHI (voor de afdeling Maritieme toegang en voor MDK).
19.	Artikel 39, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Artikel 5, §7, van het Decreet van 2 april 2004 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht' (voor De Vlaamse Waterweg). Artikel 87 BWHI (voor de afdeling Maritieme toegang en voor MDK).

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

20.	Artikel 32/1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Artikel 5, §7, van het Decreet van 2 april 2004 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht' (voor De Vlaamse Waterweg). Artikel 87 BWHI (voor de afdeling Maritieme toegang en voor MDK).
21.	Artikel 47, §2, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
22.	Artikel 45, §1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
23.	Artikel 45, §1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
24.	Artikel 29 tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
25.	Artikel 29, tweede lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
26.	Artikel 29, derde lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
27.	Artikel 29, derde lid van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
28.	Artikel 25 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
29.	Artikel 28 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.
30.	Overgangsbepalingen
31.	Overgangsbepalingen
32.	Slotbepalingen

3.2. Met die rechtsgrondentabel kan worden ingestemd, onder voorbehoud van wat volgt.

3.3.1. Voor artikel 2 van het ontwerp wordt rechtsgrond gezocht in artikel 34/1 van het decreet van 26 april 2019, waarin de Vlaamse Regering (hierna: de regering) wordt gemachtigd om voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water één instantie aan te wijzen van de Vlaamse administratie als vermeld in artikel I.3, 2°, a) tot en met c), van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

3.3.2. In artikel 2 van het ontwerp wordt evenwel niet een instantie aangewezen voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water, maar worden de dwarsverbindingen over de gemeenschappelijke Maas uitgesloten van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Meer nog, uit de door de gemachtigde bezorgde rechtsgrondentabel blijkt dat met die bepaling wordt beoogd in een uitzondering te voorzien op de toewijzing van de exploitatie van het personenvervoer over water aan het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.[1] Hiervoor biedt artikel 34/1 van het decreet van 26 april 2019 geen rechtsgrond.

3.3.3. In de nota aan de regering wordt omtrent artikel 2 van het ontwerp het volgende uiteengezet:

> "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."

In de memorie van toelichting bij het ontwerp dat heeft geleid tot het 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' wordt omtrent de definitie van het begrip "openbaar personenvervoer over water" in artikel 2, 18/1°, van het decreet van 26 april 2019 inderdaad het volgende verklaard:

> "Voor het begrip 'openbaar personenvervoer over water' in het nieuwe 18°/1, wordt de reeds opgenomen definitie van openbaar personenvervoer overgenomen, maar verfijnd op vlak van modus. Gelet op de vereiste van algemeen belang en het feit dat de diensten op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden, vallen toeristische/recreatieve initiatieven zoals de Antwerpse Flandriaboot – in tegenstelling tot veerdiensten bijvoorbeeld – niet onder de definitie. De veren aan de Gemeenschappelijke Maas vallen dan weer evenmin onder het toepassingsgebied gelet op de specifieke afspraken die daarover zijn gemaakt met Nederland."[2]

3.3.4. De uitsluiting van de veren van de gemeenschappelijke Maas wordt weliswaar niet uitdrukkelijk vermeld in (de definitie in artikel 2, 18/1°, van) het decreet van 26 april 2019. Vermits het, evenwel, om grensoverschrijdend personenvervoer over water gaat, vermag de decreetgever dat vervoer sowieso niet op unilaterale wijze te regelen. Dit moet, zoals in de aangehaalde memorie van toelichting en in de nota aan de regering wordt uiteengezet, in samenspraak met de Nederlandse overheid gebeuren.

[1] Voor die toewijzing: zie artikel 4, § 1, 5°, 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'.

[2] *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 380/1, 57.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

In zoverre artikel 2 van het ontwerp expliciteert wat reeds impliciet voortvloeit uit het territoriale toepassingsgebied van het decreet van 26 april 2019, kan voor die bepaling een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de regering beschikt op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, in samenhang gelezen met het voormelde artikel 2, 18°/1, van het decreet van 26 april 2019.

3.4. Voor artikel 4 van het ontwerp wordt rechtsgrond gezocht in artikel 39, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019, naar luid waarvan de regering de wijze van klachtenbehandeling, de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden, waaronder de vereisten voor de voertuigen en het personeel, nader kan bepalen.

De klachtenbehandeling en de reis- en exploitatievoorwaarden voor het openbaar personenvervoer over water worden echter in de artikelen 7 tot 17 van het ontwerp geregeld. Artikel 4 van het ontwerp betreft, daarentegen, de minimale principes inzake het openbaar personenvervoer over water.

Die bepaling vindt dan ook veeleer rechtsgrond in artikel 32, § 5, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019, naar luid waarvan de regering de minimale principes kan vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen. Uit artikel 32/1, eerste lid, van hetzelfde decreet blijkt dat het openbaar personenvervoer over water vervoer op maat is.

3.5. Voor artikel 6 van het ontwerp wordt, onder meer, rechtsgrond gezocht in artikel 32/1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019. In die bepaling wordt de regering gemachtigd om de minimale normering voor de kwaliteitseisen op te leggen.

In zoverre in het eerste lid van artikel 6 van het ontwerp in een periodieke evaluatie wordt voorzien, vindt die bepaling echter rechtsgrond in artikel 32, § 5, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019, naar luid waarvan de regering de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat kan bepalen.

3.6. Voor artikel 8 van het ontwerp wordt onder meer rechtsgrond gezocht in artikel 33, vierde lid, van het decreet van 26 april 2019, naar luid waarvan de regering regels kan vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen.

In zoverre evenwel in artikel 8, § 1, en § 2, tweede en derde lid, van het ontwerp verplichtingen worden opgelegd aan de exploitant, en bovendien het niet vanzelfsprekend is aan te nemen dat met die verplichtingen wordt beoogd de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen, vinden die bepalingen veeleer rechtsgrond in het eerder vermelde artikel 39, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019.

3.7. Voor artikel 21 van het ontwerp, waarin wordt bepaald dat de waterwegbeheerders projecten realiseren ter verbetering van de doorstroming van vaartuigen, wordt rechtsgrond gezocht in artikel 47, §2, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019, naar luid waarvan de waterwegbeheerders voor een vlotte doorstroming zorgen voor het openbaar personenvervoer over water, daarvoor de nodige infrastructuur aanbrengen en die onderhouden.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Die bepaling bevat evenwel geen machtiging aan de regering. In zoverre de ontworpen regeling in het verlengde ligt van wat in dat artikel wordt bepaald, kan voor artikel 21 van het ontwerp echter een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid, in samenhang gelezen met het voormelde artikel 47, § 2, tweede lid.

3.8. Voor de artikelen 22 en 23 van het ontwerp wordt rechtsgrond gezocht in artikel 45, § 1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019. In die bepaling wordt de regering gemachtigd om regels vast te leggen over de inplanting en de aanleg van schuilhuisjes.

In zoverre in de artikelen 22 en 23 van het ontwerp daarnaast echter ook het uitrustingniveau van de schuilhuisjes wordt geregeld, vinden die bepalingen eveneens rechtsgrond in de artikelen 41, tweede lid, en 44, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

4. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt. Zo moet bijkomend worden verwezen naar de artikelen 20 en 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, evenals naar artikel 5, § 7, van het decreet van 2 april 2004 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht’, en de artikelen 2, 18°/1, 7, § 2, 19, vierde lid, 25, 28, 32, §§ 2 en 3, en 47, § 2, tweede lid, van het decreet van 26 september 2019.

Artikel 1

5. In artikel 1, 9°, van het ontwerp wordt het begrip “waterwegbeheerder” gedefinieerd als “de overheid die een of meer waterwegen, of de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, beheert of haar gemachtigde.”

De gemachtigde was het er echter mee eens dat de woorden “of haar gemachtigde” overbodig zijn en kunnen worden weggelaten.

Artikel 2

6. In artikel 2 van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “dwarsverbindingen over de gemeenschappelijke Maas, vermeld in artikel 2, eerste lid, 54°, en bijlage 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 januari 2018 houdende de omschrijving van de territoriale bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg NV”.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Erop gewezen dat die bepalingen het ambtsgebied bepalen van het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg NV, en niet van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, dat nochtans als exploitant wordt aangewezen voor het openbaar personenvervoer over water,[3] verklaarde de gemachtigde:

> "We stellen voor om artikel 2 aan te passen als volgt: 'De dwarsverbindingen over de gemeenschappelijke Maas, vermeld in punt 4°, van de bijlage bij 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, vallen niet onder het toepassingsgebied van dit besluit.'"

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 6

7.1. In artikel 6, eerste lid, van het ontwerp wordt de minister gemachtigd om de periodiciteit te bepalen van de evaluatie die de exploitant maakt teneinde een inzicht te verwerven in de aangeboden diensten en het gebruik ervan.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

> "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, bv 3-maandelijks.
>
> Binnen MDK bekijkt men nog welke cijfers ze voorhanden hebben en in welke mate van detail die beschikbaar zijn om zo te komen tot vast kader ter evaluatie. In het verleden waren in ieder geval cijfers per maand beschikbaar."

Dit zou in de tekst van artikel 6, eerste lid, van het ontwerp beter tot uiting komen door te schrijven dat de exploitant minstens jaarlijks een periodieke evaluatie maakt en dat de minister de periodiciteit van de evaluatie *nader* kan bepalen.

7.2. In artikel 6, vijfde lid, van het ontwerp schrijve men de "aanpassing van de dienstverlening" (in plaats van "de bedieningstijden"), zoals in het tweede lid, 1°, van die bepaling het geval is.

Artikel 7

8. Luidens artikel 7, tweede lid, van het ontwerp past de exploitant, als hij de uitvoering van diensten van openbaar personenvervoer over water via een overheidsopdracht uitbesteedt aan een derde, het bestek aan conform de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 en het te nemen besluit.

[3] Zie voetnoot 1.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

In de nota aan de regering wordt dienaangaande het volgende uiteengezet:

> "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."

De gemachtigde erkende dat, gelet hierop, in artikel 7, tweede lid, van het ontwerp eerder moet worden geschreven dat de exploitant het bestek aanpast "zodat de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 en dit besluit ten volle kunnen worden gerealiseerd."

Artikel 9

9. Luidens artikel 9, § 3, van het ontwerp verbindt de exploitant zich ertoe bij de aankoop van nieuwe vaartuigen rekening te houden met de nieuwste ontwikkelingen inzake veiligheid, milieu en comfort.

Volgens de nota aan de regering *moeten* nieuwe vaartuigen de nieuwste ontwikkelingen in zich dragen op het vlak van veiligheid, comfort en milieu-efficiëntie. De gemachtigde bevestigde evenwel dat, zoals ook de tekst van ontworpen regeling suggereert, het om een middelenverbintenis gaat:

> "Het is moeilijk om te stellen dat het vaartuig zal/moet beantwoorden aan de nieuwste ontwikkelingen. We moeten immers ook rekening houden met wat mogelijk is, want voor bepaalde soorten brandstof zal misschien infrastructuur nodig zijn of zal de aard van de taak van het schip het onmogelijk maken om een vaartuig met de nieuwste technologieën te gebruiken (bv een schip dat lang moet varen, terwijl het bereik van elektrische motoren op nieuwe vaartuigen nog te beperkt is). Het gaat dus eerder over een middelenverbintenis."

Artikel 10

10. Luidens artikel 10, derde lid, van het ontwerp kan de exploitant afspraken maken met de vervoermaatschappijen van andere gewesten over de onderlinge aansluiting tussen de geregelde vervoerdiensten aan de *belangrijkste* aanlegsteigers buiten het Vlaamse Gewest die door de exploitant worden bediend.

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, stelde de gemachtigde voor om het woord "belangrijkste" weg te laten.

Hiermee kan worden ingestemd.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Artikel 14

11.1. Luidens artikel 14, § 3, tweede lid, van het ontwerp zijn gecertificeerde assistentiedieren en politiedieren steeds toegelaten op het vaartuig.

Er kan evenwel beter gewag worden gemaakt van “geattesteerde assistentiehonden”, zoals ook het geval is in artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 december 2008 ‘betreffende de toegankelijkheid van bossen en natuurreservaten’.

11.2. In artikel 14, § 6, van het ontwerp wordt de minister gemachtigd om nadere maatregelen uit te vaardigen over het gebruik van het vaartuig door de reizigers als die maatregelen de veiligheid van de reizigers of de toegankelijkheid van het vaartuig ten goede komen.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, in het verleden reeds meermaals heeft opgemerkt, kan het toekennen van een verordenende bevoegdheid door de regering aan een van haar leden, enkel toelaatbaar worden geacht in zoverre die delegatie slechts regels van bijkomstige aard of van beperkt belang betreft.

De in artikel 14, § 6, van het ontwerp vervatte machtiging is evenwel zodanig onbepaald, dat niet wordt gewaarborgd dat de door de minister uitgevaardigde maatregelen enkel regels van bijkomstige aard of van beperkt belang betreffen. Bijgevolg moet die machtiging hetzij nader worden omschreven, hetzij worden weggelaten.

Artikel 17

12. In artikel 17 van het ontwerp schrijve men “een instantie die op basis van een andere regelgeving bevoegd is *om uitspraak te doen over een klacht over* een vermoedelijke schending van de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 of dit besluit”.

Artikel 20

13. Luidens artikel 20, eerste lid, van het ontwerp brengt de exploitant aan elke aanlegsteiger een bord “als vermeld in artikel 12, §1, derde lid,” aan.

In artikel 12, § 1, derde lid, van het ontwerp, wordt evenwel het onderhoud geregeld van “de borden waarop de gegevens, vermeld in het eerste en tweede lid”, worden vermeld. Luidens het tweede lid van die bepaling wordt de “dienstregeling en de contactgegevens om klachten te melden, (…) ook ter beschikking gesteld aan de aanlegsteigers.”

Gelet hierop moet in artikel 20, eerste lid, van het ontwerp veeleer naar dat tweede lid worden verwezen door te schrijven dat de exploitant aan elke aanlegsteiger een bord aanbrengt waarop de gegevens vermeld in artikel 12, § 1, tweede lid, worden vermeld.

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡

Artikel 31

14. Luidens artikel 31, tweede lid, van het ontwerp *kunnen* bij het grondig renoveren van het vaartuig grote structurele aanpassingen worden doorgevoerd om aan de bepalingen van dit besluit te voldoen.

Zoals blijkt uit het woord “kunnen” gaat het om een loutere mogelijkheid, zodat die bepaling geen normatief karakter heeft. De gemachtigde erkende dan ook dat die bepaling beter wordt weggelaten uit het ontwerp.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS Wilfried VAN VAERENBERGH

‡LW-BDHWPBICE-HBGIGXV‡