



Vlaams
Parlement

ingediend op **380** (2019-2020) – Nr. 1
22 juni 2020 (2019-2020)

Ontwerp van decreet

houdende diverse bepalingen
over het gemeenschappelijk vervoer,
het algemeen mobiliteitsbeleid,
de weginfrastructuur en het wegenbeleid,
en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet van 6 maart 2020.....	71
Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens.....	101
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen	115
Advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed.....	139
Voorontwerp van decreet van 10 april 2020	145
Advies van de Raad van State	175
Ontwerp van decreet	227

MEMORIE VAN TOELICHTING

In dit ontwerp van decreet worden diverse wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving inzake het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid. Tevens wordt bestaande regelgeving decretaal bekrachtigd en wordt er in een overgangsregeling voorzien voor de nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk.

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

In dit ontwerp van decreet worden diverse wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving inzake het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

Tevens wordt bestaande regelgeving decretaal bekrachtigd en wordt er in een overgangsregeling voorzien voor de nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk.

Al deze bepalingen worden hieronder toegelicht.

B. Inhoud

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

De decreten en wetten die gewijzigd worden, evenals de decretaal te bekrachtigen bepalingen en overgangsbepaling, betreffen gewestaangelegenheden.

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Op 2 maart 2018 hechtte de Vlaamse Regering haar definitieve goedkeuring aan het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen, dat onder meer de punten 47° en 48° van het koninklijk besluit van 30 september 2005 vervangt, teneinde deze punten in overeenstemming te brengen met de tekst van het nieuwe Vlaamse artikel 45bis van de Wegcode.

Er volgde geen decretale bekrachtiging zodat de wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 op 20 mei 2019 ophield uitwerking te hebben.

Ten gevolge hiervan, dienen bepaalde overtredingen van artikel 45bis van de Wegcode als overtredingen van de eerste graad te worden beschouwd in plaats van overtredingen van de derde graad.

Om hieraan tegemoet te komen voert het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 de eerder vooropgestelde wijziging van de punten 47° en 48° van het koninklijk besluit van 30 september 2005 opnieuw door. Deze wijziging dient zo vlug mogelijk te worden bekrachtigd.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek

Deze wijziging wordt hieronder besproken bij de invoeging van het nieuw artikel 29quater in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 (Wegverkeerswet).

Afdeling 2. Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (Wegverkeerswet)

A. Wijziging van artikel 23 van de Wegverkeerswet

Met de zesde staatshervorming werden de gewesten bevoegd voor “de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rij scholen en examencentra” (artikel 6, §1, XII, 6°, bijzondere wet tot hervorming der instellingen (BWHI)). Om de kwaliteit van de rijopleiding te verhogen werden door de Vlaamse Regering al een aantal regelgevende initiatieven genomen en wordt nog regelgeving voorbereid.

Er is al gebleken dat de huidige, zeer algemene, rechtsgrond die zich in artikel 23, §3, van de Wegverkeerswet bevindt, niet altijd door de Raad van State als een duidelijke delegatie naar de Vlaamse Regering wordt beschouwd. Om deze reden wordt de (vroegere federale) tekst van artikel 23, §3, van de Wegverkeerswet aangepast.

Er wordt onder meer duidelijk opgenomen dat de Vlaamse Regering voorwaarden en nadere regels kan bepalen die gelden voor de instellingen en personen die rijonderricht verlenen, voor de examencentra en voor de beoordelingscommissie die optreedt bij geschillen inzake examens. Er wordt ook voorzien dat nadere regels kunnen worden bepaald voor opleidingen en bijscholingen van de personeelsleden van de instellingen en examencentra. Tevens wordt een rechtsgrond gecreëerd voor het uitoefenen van controle. Nadere regels voor de uitoefening van de controle en voor de aanwijzing van de personeelsleden belast met controletaken, kunnen door de Vlaamse Regering worden bepaald. Al deze bepalingen kaderen in het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding en bieden een basis die verder door de Vlaamse Regering kan worden uitgewerkt.

De wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens vereist voldoende garanties, liefst met een decretale grondslag, voor het verwerken van persoonsgegevens. Ook op dit vlak wordt een wijziging aan artikel 23 van de Wegverkeerswet doorgevoerd.

B. Toevoeging van een artikel 27/1 aan de Wegverkeerswet

Ook al bevat de Wegverkeerswet momenteel in artikel 27 al een delegatie voor het bepalen van retributies in het kader van de rijopleiding, moet ook op dit vlak vastgesteld worden dat een meer expliciete rechtsgrond aangewezen is. Om deze reden wordt een nieuw artikel 27/1 in de Wegverkeerswet toegevoegd. Op die manier wordt de grondslag voor de retributies die op dit moment geheven worden, stabiel. Bovendien vormt de toevoeging ook een garantie voor de toekomstige wijzigingen aan de regelgeving inzake de rijopleiding en de vakbekwaamheid.

C. Toevoeging van een artikel 29quater aan de Wegverkeerswet

De Vlaamse Regering wil steden en gemeenten de mogelijkheid bieden om gemeentelijke administratieve geldboetes te bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen die worden begaan op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur. Wanneer de gemeenten ervoor opteren om administratieve geldboetes te bepalen, worden de overtredingen niet langer strafrechtelijk gesanc-tioneerd. Als de sanctionerend ambtenaar vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop kan een protocol worden opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.

Om uitvoering te geven aan dit voornemen van de Vlaamse Regering wordt een nieuw artikel 29quater ingevoegd in de Wegverkeerswet. Tevens wordt de bevoegdheid van de politierechtbank uitgebreid met de beroepen tegen de beslissing tot het opleggen van deze administratieve geldboetes. Hiertoe wordt het Gerechtelijk Wetboek gewijzigd.

Afdeling 3. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

Het decreet van 18 december 1992 wordt gewijzigd om in een vrijstelling voor laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te voorzien.

Afdeling 4. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods

Het Loodsdecreet van 19 april 1995 vereist een zekerheidsstelling voor de betaling van loodsgelden, loodsvergoedingen en -kosten. Deze zekerheid moet worden gesteld voor het betrokken schip opnieuw kan vertrekken naar zee of naar het buitenland.

Bij gebreke van het stellen van voldoende zekerheid, kan een verbod tot afvaart worden opgelegd. Dergelijk verbod tot afvaart heeft uiteraard significante financiële gevolgen voor de exploitant van het betrokken vaartuig.

Overwegende dat de term 'voldoende geachte zekerheid' niet nader wordt gedefiniëerd in het Loodsdecreet, noch in zijn uitvoeringsbesluiten of ondersteunende wet-gevende teksten, worden met de beoogde wijziging de op heden bestaande wijzen van aanvaarde zekerheidsstellingen duidelijk omschreven; dit gezien er enerzijds in de praktijk occasioneel discussies ontstaan met de klanten van het Loodswezen omtrent de vorm en omvang van de minimaal vereiste zekerheidsstelling, en anderzijds het domiciliëren meer recent een gangbare wijze van zekerheidsstelling is geworden binnen de havengemeenschap.

De bevoegde ontvanger of dienst die met de inning van de loodsgelden is belast, zijnde de dienst met afzonderlijk beheer Loodswezen (DAB Loodswezen), aanvaardt als voldoende geachte zekerheid vier wijzen van zekerheids- of borgstelling, met name een conventionele borgstelling (1°), een domiciliëring (2°), een bankwaarborg (3°) of een individuele borgstelling (4°).

Wat betreft de conventionele borgstelling (1°) worden de leden van een scheepvaartvereniging, waarmee DAB Loodswezen of het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) een overeenkomst heeft afgesloten tot borgstelling voor onbetaalde en invorderbare loodsgelden, -vergoedingen en -kosten, geacht

voldoende zekerheid te hebben gesteld gedurende de duur van deze overeenkomst of onder de voorwaarden zoals in deze overeenkomst bepaald.

Wat betreft de domiciliëring (2°) worden de overeenkomstig het Loodsdecreet bepaalde schuldenaars van loodsgelden, loodsvergoedingen en -kosten geacht voldoende zekerheid te hebben gesteld gedurende de geldigheidsduur van een door hen toegekend SEPA-mandaat van het type business-to-business (b2b) (SEPA: Single Euro Payments Area) .

Wat betreft de bankwaarborg (3°) worden de schuldenaars van loodsgelden, loodsvergoedingen en loodskosten geacht voldoende zekerheid te hebben gesteld gedurende de geldigheidsduur van een door hen voorgelegde waarborg bij een kredietinstelling of verzekeringsinstelling van een lidstaat die behoort tot de Europese Economische Ruimte, of een ander land waartoe het vrije verkeer inzake bankwaarborgen is uitgebreid. De omvang van deze zekerheidsstelling bedraagt minstens de geraamde omzet per maand aan verschuldigde bedragen voor de geplande aanlopen, met name het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding (VBS: verkeersbegeleidingssysteem).

Wat betreft de individuele borgstelling (4°) worden de schuldenaars van loodsgelden, loodsvergoedingen en -kosten, die niet wensen gebruik te maken van een algemene borgstelling (onder 1°, 2° of 3°), doch enkel hun verplichting tot zekerheidsstelling willen nakomen per aanloop en voor vertrek naar zee of het buitenland, geacht voldoende zekerheid te hebben gesteld door het voorafgaand storten op rekening van DAB Loodswezen van een forfait ten belope van het loodsgeld, de bunker adjustment factor en de VBS-vergoeding.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Deze bepaling wordt toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics"

Zoals gekend werd het Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" (EVFH) bij decreet van 31 januari 2003 opgericht om op een werkbare manier de binnen de rangen van de Vlaamse administratie aanwezige knowhow en kennis inzake havens, scheepvaart en water gerelateerde aangelegenheden te promoten en te commercialiseren, en opdrachten voor derden uit te voeren.

Het decreet bevat vooral bepalingen met betrekking tot het opzetten en de werking van een juridische constructie die het in de toekomst mogelijk moest maken opdrachten voor derden uit te voeren. Het ging hier dus hoofdzakelijk om bepalingen van juridisch-technische aard, geïnspireerd op de constructie van reeds bestaande Eigen Vermogens binnen de Vlaamse overheid.

Momenteel maakt dit EVFH het mogelijk voor afdelingen van de Vlaamse overheid gerelateerd aan water (afdelingen Kust en Scheepvaartbegeleiding van MDK, afdelingen Waterbouwkundig Laboratorium (WL), Geotechniek, Beleid en Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW)) om studie- en onderzoeksopdrachten voor derden uit te voeren tegen betaling.

Het EVFH is een belangrijk instrument om in samenwerking met de Vlaamse studiebureaus en/of universiteiten internationale projecten uit te voeren die Vlaamse kennisopbouw, imago van Vlaanderen en internationale benchmarking mogelijk maken. De opgedane kennis en ervaring komt ten goede aan de klassieke dienstverlening van de Vlaamse overheid met name het adviseren van die overheid rond

watergebonden infrastructuur, nautische toegankelijkheid van havens, estuaria en rivieren enzovoort.

Een actualisatie van het decreet dringt zich op om verschillende redenen.

Ten eerste, dit ontwerp van wijzigingsdecreet beoogt in eerste instantie de opdracht van het EVFH te verduidelijken en transparanter te maken zodat het beter aansluit bij de huidige visie van de Vlaamse Regering. Het EVFH valoriseert vanaf heden de haven- en watergebonden expertise van de Vlaamse administratie uitsluitend ten behoeve van derden in binnen- en buitenland. Studie- en onderzoekswerk geïnitieerd vanuit de Vlaamse administratie zelf wordt uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium.

Dit laat ook toe een duidelijker kader te creëren en een systeem voor organisatiebeheersing op te zetten waarbinnen, op vraag van de Interne Audit van de Vlaamse Administratie (IAVA), ook een transparanter beleid kan gevoerd worden binnen het EVFH.

Ten tweede, er wordt een een-op-een relatie gerealiseerd tussen het WL (momenteel de grootste gebruiker) en het EVFH. Dit betekent dat alle andere partners worden geweerd. Die bijsturing is aangewezen in het licht van de reeds hogervermelde organisatiebeheersing.

De activiteiten van het EVFH worden momenteel nog uitgevoerd door verschillende afdelingen van de Vlaamse overheid. De projecten uitgevoerd voor derde partijen tegen betaling, gebeuren met gemengde inzet van zowel personeel van het EVFH, met ingehuurde expertise en met personeel van de Vlaamse overheid (WL of andere afdelingen).

Ten derde, tegelijk wordt het decreet ook in lijn gebracht met de (boekhoudkundige) procedures zoals die onder meer zijn opgenomen in de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën (VCO).

Ten vierde, van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt om nog enkele zakenrechtelijke aanpassingen aan het decreet door te voeren zodat het EVFH op autonome wijze kan instaan voor een doelmatig en efficiënt beheer van zijn domeingoederen.

Ten vijfde, het EVFH moet ook een flexibel personeelsbeleid kunnen voeren. De Vlaamse Regering kan hieromtrent nadere regels vaststellen. De werving van EVFH-personeel kan immers niet steeds gebeuren per project, maar vergt (om redenen van flexibiliteit en verankering van expertise) een systeem van permanent beschikbare vervangers.

Ten slotte wordt in het licht van de huidige visie van de Vlaamse Regering omtrent het EVFH, de samenstelling van de Beheerscommissie herzien en eveneens generationaliseerd. De Vlaamse Regering krijgt opdracht om de samenstelling en de werking van de Beheerscommissie verder ter bepalen.

Afdeling 7. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Met het oog op een terminologische conformiteit en eenduidigheid in de regelgeving, wordt het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, in overeenstemming gebracht met de benamingen en nummering van de volgende regelgeving: Bestuursdecreet in plaats van Kaderdecreet bestuurlijk beleid, Wetboek van vennootschappen en verenigingen

in plaats van Wetboek voor vennootschappen, en Wetboek van economisch recht in plaats van de Faillissementswet en de wet betreffende het gerechtelijk akkoord.

Tevens wordt een foutieve verwijzing in artikel 23, derde en vierde lid, van het decreet rechtgezet.

Afdeling 8. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Het opzet is het creëren van een rechtsgrond voor de erkenning van instellingen en lesgevers in het kader van de opleiding tot het behalen van een bekwaamheidsattest bestuurder van een langere en zwaardere vrachtwagen (LZV), evenals voor het heffen van een retributie voor de behandeling van de erkenningsaanvragen.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Met het voorliggende ontwerp van wijzigingsdecreet wordt een basis gelegd voor de rittendatabank die de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet verhoogt en waarmee eveneens een statistische en prijsopvolging van de sector mogelijk gemaakt wordt.

Daarnaast wordt er enerzijds tegemoet gekomen aan twee opmerkingen die de Raad van State heeft geformuleerd naar aanleiding van het advies over het uitvoeringsbesluit van het decreet individueel bezoldigd personenvervoer. Anderzijds worden er een aantal wijzigingen doorgevoerd die eerder van technische aard zijn.

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Dit hoofdstuk wijzigt de artikelen 2, 7, 8, 11, 14, 16, 33, 36, 37, 38, 39, 47 en 69 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, voegt in hetzelfde decreet de artikelen 10/1 tot en met 10/3, 32/1, 34/1 en 40/1 tot en met 40/4 toe en heft de artikelen 10 en 15 tot en met 17 op.

Er worden voor zeven aangelegenheden wijzigingen aangebracht aan het decreet Basisbereikbaarheid, namelijk met betrekking tot het personenvervoer over het water, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de Mobiliteitscentrale, de categorisering van de wegen en de waterwegen, de vervoerregioraad, de mobiliteitsmonitoring en de goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen op Vlaams niveau.

1. Het decreet Basisbereikbaarheid beoogt een sterk openbaar personenvervoer als een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit te verwezenlijken, aangezien hierdoor de bereikbaarheid en de sociaal-economische ontwikkeling van een regio worden bevorderd. Een sterk openbaar personenvervoer biedt een antwoord op een vervoersvraag door middel van collectief transport en kan in grote mate bijdragen aan de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

Het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 beoogt de doelstellingen van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid daadwerkelijk te implementeren en te operationaliseren door volop in te zetten op overstapmogelijkheden en alternatieven voor de wagen aantrekkelijker te maken.

Ook de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 beoogt de realisatie van de basisbereikbaarheid waarmee wordt tegemoetgekomen aan een vraaggerichte mobiliteit met een betaalbare prijs en aan een voldoende gebiedsdekkend

vervoersnetwerk. Specifiek verdient het personenvervoer over het water hierin een volwaardige plaats.

Omwille van het grote potentieel van het personenvervoer over het water is het een onmisbare schakel om de combimobiliteit te verwezenlijken. Daarenboven is het personenvervoer over het water een hefboom voor de modal shift, wat kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en – in combinatie met een vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot – de klimaatdoelstellingen. Zoals is aangegeven in de beleidsnota, kan het personenvervoer over water ook bijdragen tot de economische ontwikkeling van en de toegang tot de havens in Vlaanderen.

De verfijningen kaderen bijgevolg in de doelstelling om een efficiënt vraaggestuurd openbaar personenvervoer uit te rollen, waarbij de verschillende vervoersmodi elkaar aanvullen en personenvervoer over water een volwaardige plaats krijgt.

In het regeerakkoord is opgenomen dat de veren jaarlijks meer dan 3,8 miljoen passagiers overzetten. Daarnaast toont de Waterbus in Antwerpen aan dat er nog meer potentieel is. Het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 – evenals de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 – wil daarom de personenmobiliteit over water optimaliseren 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.

Het Vlaamse Gewest voorziet van 2020 tot en met 2024 in de nodige middelen voor de exploitatie van de Waterbus in de vervoerregio Antwerpen. Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio.

Het grote potentieel van de waterwegen wordt bevestigd door de vraag naar personenvervoer over water vanuit centrumsteden die beschikken over uitgebreide waterwegen, onder meer om deze autovrij te maken. Gelet op de toenemende verkeersdruk en de files op de Vlaamse wegen, is het inderdaad noodzakelijk om in te zetten op alternatieven, zoals personenvervoer over water.

Het personenvervoer over water maakt deel uit van het vervoer op maat. Aangezien het de ambitie van het regeerakkoord is om het beheer te centraliseren bij één entiteit op Vlaams niveau, is het belangrijk om het operationele, de coördinatie en het tariefbeleid in één hand vast te houden. Evenwel is het de vervoerregioraad die de beslissing neemt, maar de financiële middelen kunnen slechts aangewend worden voor andere vervoersmodi onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

2. Zowel het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 (voorlopige vaststelling 17 oktober 2003) als het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2012 (voorlopige vaststelling 25 oktober 2013) werden nooit definitief goedgekeurd en dit vaak om uiteenlopende redenen.

Op basis van deze ervaring is het inzicht ontstaan dat de opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen, conform de bepalingen van zowel het vroegere Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009, als – in mindere mate – van het huidige decreet Basisbereikbaarheid te weinig garanties inhouden op een definitieve goedkeuring. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen:

- de opmaak van actieplan met concrete maatregelen voor de periode van tien jaar biedt weinig meerwaarde ten opzichte van de maatregelen die reeds opgenomen zijn in de beleidsnota's en beleidsbrieven;

- de wijze van totstandkoming van een mobiliteitsvisie moet vanuit een bredere expertise rond mobiliteit komen, waarbij inspraak en draagvlak van zowel het mobiliteitsveld als de burger mogelijk moeten zijn.

Daarom wordt afgestapt van het klassieke planopmaak en wordt werk gemaakt van een langetermijnvisie dat tot uiting zal komen in de Vlaamse Mobiliteitsvisie.

Het belang van een breed gedragen langetermijnvisie met beleidslijnen die over voldoende lange termijn consequent worden aangehouden, wordt ten volle onderschreven. Consistentie in het beleid is immers een noodzakelijke voorwaarde om tot een verandering in het mobiliteitssysteem te komen. Het biedt ook een kader waarbinnen burgers, bedrijven, het maatschappelijke middenveld, kennisinstellingen enzovoort, initiatieven kunnen ontwikkelen of met zekerheid investeringen kunnen doorvoeren. In deze visie willen we ook rekening houden met een aantal technologische ontwikkelingen die zich op dit moment aan een hoog tempo voordoen en die een vergaande impact kunnen hebben op de mobiliteitsontwikkeling en bijgevolg op het te voeren beleid. Om de onzekerheden rond deze ontwikkelingen verder uit te klaren is het Departement MOW gestart met toekomstverkenningen (met 2050 als horizon). Deze mogelijke toekomstbeelden worden de komende maanden verder uitgewerkt en verrijkt via een ruim participatietraject waarbij diverse stakeholders worden betrokken.

Een strategisch beleidskader voor Vlaanderen laat ook toe dat de verschillende overheden hun beleid onderling kunnen aligneren. Volgens het decreet Basisbereikbaarheid dienen de regionale mobiliteitsplannen en in voorkomend geval de lokale mobiliteitsplannen afgestemd te zijn op de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Inmiddels zijn de vijftien vervoerregio's gestart met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Het ontbreken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie kan dan ook suboptimaal gezien worden, maar betekent wel niet dat er geen enkel beleidskader meer zou zijn voor het aligneren van de verschillende regionale mobiliteitsplannen. Met het opnemen van het doelstellingenkader voor het verduurzamen van de mobiliteit (bijsturen van de modale verdeling in het woon-werk- en woon-schoolverkeer en binnen de stedelijke regio's van Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand) in het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota worden aan de vervoerregio's immers belangrijke bakens meegegeven waarbinnen de regionale mobiliteitsplannen dienen ontwikkeld te worden.

Voor de wijziging van het decreet Basisbereikbaarheid naar het concept van de Vlaamse Mobiliteitsvisie inspireren we ons op de manier waarop op Europees niveau de opmaak van strategische visies of witboeken worden aangepakt. Hierbij wordt vertrokken vanuit een objectieve verkenning van de verschillende maatschappelijke trends en veranderingen, die vervolgens aangevuld wordt met en door een brede consultatie van de verschillende stakeholders in het mobiliteitsveld. Via een breed participatietraject komt men vervolgens tot een ruim gedragen strategische toekomstverkenning met duidelijke doelstellingen, die later ook gemonitord kunnen worden. Deze visie wordt in de daaropvolgende jaren systematisch uitgerold via beleidsnota's en -brieven of sectorale actieplannen (bijvoorbeeld fietsbeleidsplan, verkeersveiligheidsplan enzovoort).

3. Wat de Mobiliteitscentrale betreft, wordt de verplichting voor de Vlaamse Regering om regelgevend op te treden vervangen door een mogelijkheid.

4. Dit ontwerp van wijzigingsdecreet bevat ook het decretale kader voor de nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk.

Vanuit de doelstelling om een slim, robuust, veilig, toegankelijk en milieuvriendelijk netwerk voor alle verkeer te realiseren, wordt in Vlaanderen een nieuwe categorisering der wegen ingevoerd. Robuustheid wordt gedefinieerd als: "Het ver-

mogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen.” Robuustheid stelt eisen aan de betrouwbaarheid van een verbinding, de capaciteit en de reistijd.

De realisatie van dit robuust wegennet houdt in dat het wegennet wordt ingedeeld in een hiërarchische structuur met hoofdwegen op internationaal en Vlaams niveau, en een onderliggend regionaal en interlokaal netwerk als samenhangende rasters.

Voor een efficiënt functionerend vervoerssysteem moeten de verschillende modale netwerken hiërarchisch zijn gecategoriseerd. Elk van de modi voor het personenvervoer heeft specifieke toegewezen netwerken.

De functionele hiërarchie binnen het netwerk valt samen met het niveau van de verbindingen en is dus afhankelijk van de afstandsklasse van het verkeer dat hoofdzakelijk gebruikmaakt van een verbinding. De bedoeling van de functionele categorisering van verbindingen is het verkeer van een bepaalde afstandsklasse zo veel mogelijk te kanaliseren naar de wegen die daarvoor geselecteerd werden. Daarom wordt de selectie van het hiërarchisch niveau van een weg afgestemd op de verbindingen die deze maakt met type ruimtelijke knooppunten van een bepaald niveau: bijvoorbeeld tussen grootsteden, of van een kleine stad naar een grootstad.

De indeling bestaat uit drie hiërarchische niveaus binnen het netwerk: het hoofdwegennetwerk, het dragend netwerk en het lokaal netwerk. Deze niveaus hebben te maken met de scheiding van de aard van het verkeer op basis van herkomst/bestemming, en zijn bepalend voor het rijgedrag en de wensnelheid, alsook de organisatie van verkeersmanagement en beheer.

Het is niet de bedoeling om het waterwegennetwerk op te delen in verschillende niveaus. Het huidige waterwegennetwerk is vrijwel geheel geïntegreerd in het Trans-Europees Netwerk (TEN).

5. Artikel 10 van het decreet Basisbereikbaarheid wordt opgeheven zodat er geen discussie kan zijn over de rechtsgevolgen van de mobiliteitsplannen.

De mobiliteitsplannen hebben geen verordenend karakter. Instrumenten met een verordenend karakter, zijn plannen waarbij rechtsonderhorigen rechtstreeks gebonden zijn door de planvoorschriften. Dergelijke voorschriften werken rechtstreeks door naar vergunningen en moeten voldoende concreet zijn en duidelijk toepasbaar zijn op de rechtsonderhorige.

Hoewel het decreet Basisbereikbaarheid in artikel 13 expliciet stelt dat geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan verordenende kracht heeft, zaait de inhoud van artikel 10 van het decreet Basisbereikbaarheid verwarring, zoals tevens werd opgemerkt door de Raad van State. In artikel 10 wordt immers gesteld dat gemeentelijke beslissingen (dus ook vergunningsbeslissingen) niet tegen het mobiliteitsplan mogen ingaan. Op deze wijze wijst artikel 10 in de richting van een verordenend karakter van de mobiliteitsplannen en lijkt dit artikel moeilijk te rijmen met artikel 13. De rechtsgevolgen van de mobiliteitsplannen worden daarenboven afdoende geregeld in artikel 13 van het decreet Basisbereikbaarheid, zodat artikel 10 eigenlijk overbodig is.

6. Er wordt een rechtsgrond gecreëerd om persoonsgegevens op te vragen bij het Rijksregister door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zodat het departement contact kan opnemen met personen die representatief zijn voor de onderzoeken ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Deze gegevens worden na contact verwijderd.

7. Er wordt voorzien in een goedkeuring op Vlaams niveau van de regionale mobiliteitsplannen. Op die manier wordt er tegemoetgekomen aan de herhaalde kritiek van de Raad van State in verband met het gebrek aan rechtspersoonlijkheid en het daarmee gepaard gaande knelpunt van de rechtsbescherming wanneer de vervoerregioraad beslissingen neemt die juridisch bindend zijn.

Afdeling 11. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Deze bepaling wordt toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Deze bepalingen worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

C. Totstandkomingsprocedure

1. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen heeft zijn advies gegeven op 27 maart 2020.

Het MORA-advies is thematisch opgebouwd omdat niet alle elementen in het advies een vraag zijn om het ontwerp van decreet aan te passen. De raad kijkt ook naar de verdere uitwerking ervan en de effecten van het ontwerp van decreet op het beleidsdomein. Ook over die aspecten formuleert hij aanbevelingen.

Hierna zal ingegaan worden op zeven van de negen thematische hoofdstukken van het MORA-advies en wordt er aangegeven waar deze aanleiding geven tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet gevolgd worden, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

De twee thematische hoofdstukken waarop niet wordt ingegaan bij deze bespreking, werden naar aanleiding van het advies van de Raad van State uit het voorontwerp van decreet weggelaten en worden daar besproken.

1.1. Wijzigingen decreet Basisbereikbaarheid

1.1.1. Van mobiliteitsplan naar mobiliteitsvisie

Vlaamse Mobiliteitsvisie

De MORA vraagt om bij de verdere uitwerking van het participatietraject van de mobiliteitsvisie structureel betrokken te worden.

Met de MORA zullen, naar analogie met de toekomstscenario's, de nodige afspraken worden gemaakt om tot een structurele betrokkenheid te komen bij de mobiliteitsvisie.

Mobiliteitsmonitoringsysteem

Dit wordt uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit. Het Departement MOW trekt een werkgroep waarbij de diverse actoren binnen het beleidsdomein betrokken zijn. De oefening focust op het ontwikkelen van een set van indicatoren die representatief zijn voor de decretale doelstellingen. Zij dienen niet alleen zorgvuldig te worden geselecteerd, ze moeten ook haalbaar zijn. Het vastleggen van deze indicatoren impliceert immers dat ook de beschikbaarheid van de data en de bewaring van de data goed georganiseerd moeten zijn. Op basis hiervan kan dan een degelijk en onderbouwd uitvoeringsbesluit worden opgemaakt.

Verdere uitwerking basisbereikbaarheid

De regelgeving legt de basis van het mobiliteitsbeleid bij de vervoerregio's. Deze vervoerregio's hebben echter geen rechtspersoonlijkheid, waardoor alle definitieve beslissingen moeten bevestigd worden door de gemeenteraden.

De door de gemeenten te nemen beslissingen uit het regionaal mobiliteitsplan wordt decretaal verplicht voorgelegd aan de gemeenteraden. De gemeenten van de regio maken deel uit van de vervoerregioraad en zijn daar vertegenwoordigd door een uitvoerend mandataris (schep en of burgemeester). Zij worden geacht in de vervoerregioraad het standpunt van hun gemeente uit te dragen. Tijdens het proces voor opmaak van het mobiliteitsplan zorgen zij voor de terugkoppeling naar hun achterban, in casu de eigen gemeenteraad. Daarnaast is het wel zo dat elke regio zijn eigen participatietraject kan bepalen en dat daar meestal ruimte in voorzien is voor informatie naar en terugkoppeling met de gemeenteraadsleden van de regio. Het is evenwel niet onze ambitie per vervoerregio een soort 'parlement van de regio' te organiseren.

1.1.2. Regionale en lokale mobiliteitsplannen*Verschuiving van planningsniveau*

De opstart van de regionale mobiliteitsplannen zorgt er inderdaad voor dat de planningsdynamiek zich op dit ogenblik vooral op het regionale niveau focust. Het is wel zo dat ook de Vlaamse overheid daar intensief in participeert. De dynamiek gaat dus niet enkel uit van de betrokken lokale besturen.

Vanuit de regionale dynamiek en discussies borrelen wel belangrijke vragen op voor het Vlaamse niveau. De medewerkers van het beleidsdomein MOW zorgen voor de terugkoppeling hiervan.

De regionale mobiliteitsplannen kunnen van elkaar verschillen, maar de Vlaamse Mobiliteitsvisie moet de lijn vormen tussen alle regionale en lokale mobiliteitsplannen, die op hun beurt ten dienste moeten staan van de Vlaamse visie, doelstellingen en ambities, zodat de versnippering van onze ruimtelijke ordening zich niet doorzet in het mobiliteitsbeleid.

Om tot een goede afstemming te komen tussen de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de regionale mobiliteitsplannen wordt bij de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie de nodige aandacht besteed aan een goede dialoog en samenwerking met de verschillende actoren die binnen de vervoerregio's betrokken zijn bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Op die manier komen we tot een breed gedragen visie die via de regionale (en lokale) mobiliteitsplannen haar doorwerking kent op het terrein.

Verschuiving van afdwingbaarheid

Er is geen verschuiving van afdwingbaarheid. Er wordt enkel helder geformuleerd wat de bedoeling nu al is op basis van de huidige tekst van het decreet Basisbereikbaarheid. In tegenstelling tot wat de MORA stelt, was het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet verordenend op Vlaams niveau, niet op basis van het decreet Basisbereikbaarheid, maar ook niet op basis van het decreet Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009: het is altijd richtinggevend geweest met een mogelijkheid tot gemotiveerd afwijken. Gelet op het advies van de Raad van State wordt de term 'richtinggevend' volledig verlaten en bepaalt het voorliggende ontwerp van decreet nu dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie het beleidskader vormt.

Wat de regionale mobiliteitsplannen betreft, wordt er in het huidige decreet Basisbereikbaarheid gesteld dat het regionaal mobiliteitsplan richtinggevend is, en dat er enkel kan worden van afgeweken in twee specifieke gevallen. Buiten deze gevallen zijn de overheden wel degelijk gebonden door de regionale mobiliteitsplannen. De term 'richtinggevend' zorgde hierbij voor verwarring en was vatbaar voor interpretaties in strijd met de bedoeling van de decreetgever. De term 'bindend' is een duidelijkere term om de beoogde juridische gevolgen van de regionale mobiliteitsplannen, die ook onder de term 'richtinggevend' van toepassing waren, weer te geven.

Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid hand in hand

De aangehaalde en beoogde gelijkwaardigheid is inderdaad belangrijk: het huidig ruimtelijk beleid bepaalt in grote mate mee de toekomstige mobiliteitsuitdagingen. In die zin werd bij de inhoudsafbakening van de mobiliteitsplannen en bij de uitwerking ervan, belang gehecht aan de afstemming op het ruimtelijk beleid. De beide beleidsdomeinen zijn zich hiervan bewust en werken daartoe ook structureel samen.

Stakeholdermanagement in elke vervoerregio is onmisbaar

De participatie bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen die lopende is, werd voorzien als specifiek onderdeel van de opdracht voor de begeleidende studiebureaus. Er werd voldoende ruimte gelaten zodat elke vervoerregio dit naar eigen verwachtingen kan invullen. Een stakeholdermanager zou kunnen worden aangeduid wanneer het overleg met de stakeholders niet goed verloopt, maar deze beslissing wordt dan ook op het niveau van die vervoerregio genomen en uitgevoerd binnen de contouren van de lopende begeleidingsopdracht.

Het decreet Basisbereikbaarheid stelt (artikel 31) dat het ook de vervoerregioraad is die bepaalt hoe structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio plaatsvindt. Na de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is het dan opnieuw aan de vervoerregioraad om te kijken hoe hij het stakeholdermanagement op een gestructureerde, betaalbare en organisatorisch haalbare wijze kan organiseren.

1.1.3. Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale

"De Raad betreurt dat de selectiedraad intussen werd gepubliceerd zonder betrokkenheid van de stakeholders. De Raad vindt dat het bestek en de samenwerkingsovereenkomst ook vanuit een maatschappelijk perspectief moet worden nagelezen om de Mobiliteitscentrale optimaal vorm te geven. De MORA is bereid hier zijn volle medewerking aan te verlenen."

Begin 2019 werden door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de MORA klankbordgroepen georganiseerd rond de introductie van de basisbereikbaarheid voor een ruime groep vertegenwoordigers van het middenveld. Voor de Mobiliteitscentrale werd een aparte workshop georganiseerd tijdens deze klankbordgroepen. Deze werd druk bijgewoond en naast de verstrekte info werden tijdens deze workshop heel veel suggesties en vragen gecapteerd die bij de verdere uitwerking van de nu gepubliceerde selectieleidraad en het in opmaak zijnde technisch bestek werden meegenomen. In het voorjaar 2019 werd er door de MORA opnieuw een vragenronde georganiseerd naar aanleiding van de publicatie van de conceptnota 'uitwerking Mobiliteitscentrale'. Ook de hier verzamelde bezorgdheden en opmerkingen werden meegenomen voor de verdere uitwerking van de inmiddels gepubliceerde selectieleidraad en het in opmaak zijnde technisch bestek.

De tekst van de selectieleidraad werd inderdaad niet voorgelegd aan de raad. Het voorleggen van deze tekst aan de raad leidt immers tot voorkennis in hoofde van bepaalde deelnemers en belangenorganisaties. Hierdoor zou 'the level playing field' verstoord worden. Deze werkwijze kan ook aanleiding geven tot andere betwistingen die het verloop van de procedure in het gedrang kunnen brengen.

De gevolgde werkwijze voor de selectieleidraad geldt voor alle stappen van de procedure.

"De MORA adviseert om via het voorliggende voorontwerp van decreet het decreet basisbereikbaarheid te wijzigen en zo een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten vóórdat de mobiliteitscentrale in werking treedt."

Er is gekozen om te werken met een MaaS-netwerkfacilitator in plaats van een MaaS-regulator (MaaS: Mobility as a Service). Die eerste term benadrukt beter de ondersteunende rol die de Vlaamse overheid wil opnemen in de realisatie van een collectief afsprakenkader in een open MaaS-ecosysteem.

De Vlaamse overheid vermijdt om bijkomende juridische entiteiten op te richten. Bovendien is er ook geen noodzaak om een regulator op te richten nu het niet de bedoeling is om boetes of andere sancties op te leggen.

Landen zoals Denemarken, Finland, Frankrijk en Nederland die het voortouw hebben genomen om voor MaaS regulerende kaders op te stellen, kiezen niet voor onafhankelijke MaaS-regulatoren. MaaS Alliance (samenwerkingsverband van private en publieke MaaS belanghebbenden) werkt aan een MaaS-playbook. Dit is een vorm van zelfregulering door de sector.

Het MaaS-ecosysteem bevindt zich nog maar in een opschaa fase. Er is nog geen sprake van één of twee marktdominante partijen die de oprichting van een MaaS-regulator legitimeren (wat bijvoorbeeld intussen wel het geval is in de media-, telecom- en energiesector enzovoort).

De bedoeling is om dit in te vullen met soft regulation in de vorm van een MaaS-afsprakenkader. Hieraan nemen de actoren uit het MaaS-ecosysteem actief deel, zowel in de opmaak, als in de handhaving.

De rol van MaaS-facilitator kan desgevallend ook worden opgenomen door de vervoersautoriteit.

"Bij de verdere vormgeving van het vervoer op maat en de mobiliteitscentrale moet de reiziger centraal staan. Dit moet het uitgangspunt zijn bij de monitoring en kwaliteitsgarantie, de rechtsmatigheidstoets, de klachtenbehandeling en informatievoorziening. We adviseren om in het bestek voor de mobiliteitscentrale 'key performance indicators' en 'service levels' op te nemen waarbij de reiziger centraal staat en de aanwezigheid van lokale kennis te verankeren in het bestek."

In het in opmaak zijnde technisch bestek voor de Mobiliteitscentrale zullen inderdaad een aantal key performance indicators (KPI's) en service level agreements (SLA's) worden opgenomen om de service voor de reiziger te borgen. Ook het verankeren van de lokale kennis wordt gecapteerd in het bestek. De wijze waarop deze verankering van kennis wordt ingevuld wordt overgelaten aan de expertise van de kandidaat-inschrijvers.

"De MORA vindt dat de financiële verantwoordelijkheid voor een kwaliteitssprong van het vervoer op maat niet alleen bij de lokale overheden mag liggen. De Raad vraagt om snel duidelijkheid te verschaffen over het budget voor het vervoer op maat en hoe dat zal worden verdeeld over de vijftien vervoerregio's. De onduide-

lijkheid over de middelen zorgt er vandaag voor dat verschillende projecten niet worden opgestart. Daarom pleit de MORA voor degressieve subsidies om innovatieve projecten te kunnen testen. Deze projecten vergen in opstart een hogere kost en kunnen later zelfbedruipender en winstgevend worden.”

Om een kwaliteitssprong in het vervoer op maat te kunnen garanderen heeft de Vlaamse overheid voor de periode 2020-2024 extra middelen in het budget opgenomen. Deze middelen zullen gradueel worden ingezet om het vervoer op maat verder uit te bouwen. De verdeling van extra middelen per vervoerregio is op dit ogenblik nog niet vastgelegd en het is inderdaad belangrijk dat hierover op zeer korte termijn duidelijke afspraken komen om vervoerregio's toe te laten projecten uit te werken en op te starten. De degressieve werkwijze van het toekennen van de budgetten waarvoor de raad hier pleit, is niet voorzien in de meerjarenbegroting. De Vlaamse overheid heeft eerder geopteerd voor het scenario waar het vervoer op maat dat wordt opgezet in de vervoerregio's de mogelijkheid krijgt om op basis van opgedane ervaringen verder te groeien en zo nodig te worden bijgestuurd.

“De Vlaamse overheid moet inzetten op een geïntegreerd ticket- en tariefsysteem in samenwerking met de federale overheid, de NMBS en overheden en operatoren uit naburige gewesten en landen. De mobiliteitscentrale moet een actieve rol spelen om er mee voor te zorgen dat reizigers een vervoerregiogrensoverschrijdende verplaatsing kunnen maken met één ticket.”

De Mobiliteitscentrale kan inderdaad een rol spelen in de ticket- en tariefintegratie. Het systeem wordt verder uitgebouwd.

“Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt in artikel 36 dat de vervoerregioraad het tariefbeleid coördineert voor het vervoer op maat en de tarieven bepaalt. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen voor tariefdifferentiatie en ticket- en tariefintegratie.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering maximaal inzet op eenduidige tariefvoorwaarden en tariefstructuren over de grenzen van de vervoerregio's. Dit moet ervoor zorgen dat prijsverschillen voor het vervoer op maat tussen vervoerregio's beperkt blijven. Gelijke diensten zoals Blue-bike moeten dezelfde basisprijs hebben in alle vervoerregio's. Vervoerregioraden moeten wel de mogelijkheid krijgen om, via bv. een derdebetalersovereenkomst voordeligere tarieven te kunnen aanbieden.”

Op dit ogenblik werden er door de Vlaamse Regering nog geen initiatieven genomen om maximaal in te zetten op eenduidige tarieven en tariefstructuren wat het vervoer op maat betreft en behoort deze taak tot de vervoerregio's. Vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt dit verder opgevolgd.

“Bij het in de markt zetten van de vervoercontracten voor vaste trajecten en de uitbouw van flexsystemen mag de capaciteit van de in te zetten voertuigen zich niet enkel beperken tot voertuigen 8+1. In het bestek moet staan dat de mobiliteitscentrale 'future proof' moet werken en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen maximaal moet ondersteunen.”

De capaciteit van de in te zetten voertuigen zal mee bepaald worden door de vraag vanuit de vervoerregio's, in functie van de te verwachten vervoersvraag en het type aanbod dat een vervoerregio wenst aan te bieden. De capaciteit voor voertuigen die ingezet worden voor het vervoer op maat zal zich bijgevolg niet enkel beperken tot voertuigen 8+1.

1.1.4. Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid

Personenvervoer over water is niet enkel vervoer op maat

a) Categorisering voor het personenvervoer over water opdelen

De MORA adviseert om een categorisering voor het personenvervoer over water op te stellen.

Hierop ingaan zou betekenen dat het personenvervoer over water nog meer als een personenvervoer zoals over land zou beschouwd worden en de specificiteit ervan nog meer zou verlaten worden. Dit gaat onzes inziens volledig in tegen de initiële bedoeling van de Vlaamse Regering. Het is nu net dé specificiteit waarom de Vlaamse Regering terecht, binnen het kader van het decreet van 26 april 2019, een enigszins aparte behandeling geeft aan het personenvervoer over water.

Het betreft een zeer specifieke exploitatievorm die in het geheel van het personenvervoer een klein aandeel inneemt met een hoge kostprijs, wat de motivatie vormt voor deze regeling. Op langere termijn zullen we de evolutie van deze vervoersvorm opvolgen en in welke mate de respectieve vervoerregio's hierop inspelen.

Het labelen als vervoer op maat is in dit opzicht het meest aangewezen. Artikel 32, §4, van het decreet Basisbereikbaarheid stelt immers:

“Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.”

De diensten die nu voor personenvervoer te over water georganiseerd zijn, zijn inderdaad complementair aan het kern- en aanvullend net.

De veerdiensten zijn een volledig specifiek gegeven dat ten volle bepaald is door de locatie. Het vervoer gebeurt er over een afstand die zich beperkt tot maximum honderd meter. Het handelt hier over een collectief aangeboden vervoer dat inspeelt op specifieke, eerder individueel gerichte, mobiliteitsvragen met name het oversteken (dwarsen) van een waterweg. Om deze vraag naar dwarsen van de waterweg efficiënter te kunnen organiseren, kan dit oversteken op enkele plaatsen ingebed worden in een langsvervoer, nog steeds over relatief korte afstand. Dit doet echter geen afbreuk aan het gegeven dat personenvervoer over water in de eerste plaats een vervoer is gericht op het dwarsen op specifieke plaatsen, van de waterweg en dus op hoofdlijnen de kenmerken van een vervoer op maat bezit.

Er mag bij dit alles niet vergeten worden dat vervoer langs de waterweg steeds met de aanwezigheid van sluizen en de beperking in snelheid zal geconfronteerd worden, waardoor langsvervoer eerder de uitzondering is dan de regel.

Alleszins is het uit den boze, binnen de reeds zeer beperkte groep van het personenvervoer over water, nog een opdeling te gaan maken. Dit zou leiden tot een onaanvaardbare versnippering.

Door het feit dat in het ontwerp van decreet onder artikel 80 opgenomen is dat de Vlaamse Regering voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water een instantie van de Vlaamse administratie aanduidt, mag er van uit gegaan worden dat deze instantie in haar voorstellen, wanneer zich dit zou voordoen, rekening zal houden met optimale afstemming met initiatieven in een andere vervoerregio.

b) Regierol voor het departement

De MORA meent dat de regierol van het personenvervoer over water aan het departement moet toebehoren.

Hieromtrent is op te merken dat de tekst in artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019 aan het departement een specifieke regierol toekent, namelijk:

“Om de doelstellingen en de geïntegreerde aanpak, vermeld in het eerste en tweede lid (zijnde: 1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen; 2° combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken) te verwezenlijken, wordt een overkoepelende mobiliteitsregie uitgebouwd. De overkoepelende mobiliteitsregie komt in de eerste plaats toe aan het modusneutrale Departement Mobiliteit en Openbare Werken.”

Hieruit blijkt duidelijk dat aan het departement een bepaalde regierol is toegekend.

In artikel 77 wordt aan de exploitant van het openbaar personenvervoer (volgens artikel 79 een instantie van de Vlaamse administratie) de bevoegdheid gegeven om voorstellen te formuleren voor de reisweg, de plaats van de halte en de kwaliteitscriteria en deze voorstellen voor te leggen aan de vervoerregioraad (VVR).

Deze bevoegdheid treedt inderdaad ten dele op, op het vlak van het voeren van de regie. Hierbij komt immers dat door het feit dat het departement modusneutraal hoeft te zijn, het departement niet als exploitant zal kunnen aangeduid worden.

De regeling in artikel 77 kan echter verantwoord worden:

- Het artikel 77 moet samen gelezen worden met artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019.

Het samen lezen betekent dat weliswaar voor het personenvervoer over water, de voor de exploitatie aangeduide entiteit een voorstel voorlegt aan de VVR, maar dat in respect van artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019, deze entiteit voorafgaand met het departement zal dienen te overleggen, zodat het departement bij deze gelegenheid vanuit zijn regierol, zijn inbreng zal kunnen doen.

Hierbij komt nog dat het departement vertegenwoordigd is in de VVR zodat in geval artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019 niet zou gerespecteerd zijn, dit gegeven in de VVR nog steeds ter sprake zou kunnen komen. Het hoeft geen betoog dat zulke situatie absoluut te vermijden is. Binnen het beleidsdomein Openbare Werken zijn voldoende mechanismen aanwezig om dit te vermijden. Dit zorgt ervoor dat de rol van het departement gewaarborgd wordt.

- Het artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019 stipuleert dat de overkoepelende mobiliteitsregie “in de eerste plaats” toekomt aan het Departement “Mobiliteit en Openbare Werken”.

De woorden “in de eerste plaats” wijzen erop dat ook aan anderen een deel van de regierol kan toegekend worden.

c) Vertegenwoordiging van MDK

Het advies van de MORA kan op dit punt niet gevolgd worden.

Door MDK op te nemen in de VVR wordt MDK op eenzelfde niveau gebracht als Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Vlaamse Waterweg (DVW).

Op dit ogenblik heeft MDK delen van de infrastructuur in beheer die een rol vervullen in het vervoer. MDK is dan ook een cruciale speler in het maritiem vervoer. MDK is de belangrijkste exploitant van veren. Deze elementen verantwoorden een volwaardige aanwezigheid in de VVRR.

Op korte termijn zal nagegaan worden in welke mate het oprichtingsbesluit van MDK een aanpassing behoeft. Die zal dan aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

Financiering en organisatie

Met de plaatsing van het personenvervoer over het water binnen de vervoerslaag vervoer op maat, wordt een juridische basis voorzien voor wat reeds geregeld werd in de omzendbrief MOW 2019/01 die als mededeling op de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 werd gebracht. De vervoerregio's hebben dus bijna sinds meer dan één jaar hun werking hierop ofwel afgestemd of kunnen afstemmen.

Net zoals andere vervoersmodi van vervoer op maat een onderdeel kunnen vormen in een onderdeel dat uitgebreider is dan enkel vervoer op maat, geldt dit evenzeer voor veerdiensten of ander vervoer over water en geldt de vervoermodus niet als determinerend element om te bepalen tot welke vervoerslaag dit behoort. De Waterbus dat als voorbeeld werd aangehaald, is gestart als een initiatief van vervoer op maat en passend binnen de werking van Ibus en Maatschappij Linkerscheldeover (MSLO) dat behoort tot het netwerk vervoer op maat.

1.2. Steun voor laadinfrastructuur

Wat betreft de vraag van de MORA om ook voldoende aandacht te hebben voor de specifieke noden van vrachtwagens en autobussen met betrekking tot laadinfrastructuur, kan alvast bevestigd worden dat ook autobussen en vrachtwagens onder de categorie 'elektrische voertuigen' vallen.

1.3. Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden

Vermits dit onderdeel naar aanleiding van het advies van de Raad van State werd weggelaten uit het verzameldecreet, dient hier op dit punt niet meer te worden ingegaan.

1.4. Naar een betere taxiregeling

Regionale regelgeving vraagt om regionale overlegstructuur

De MORA is eventueel bereid om dit voorstel verder uit te werken in samenspraak met de minister, het Departement MOW en de sector.

Dit kan eventueel worden georganiseerd binnen de commissie Personenvervoer.

Ronselen, de perimeter en bestelde ritten

Het is de bedoeling dat beide taxisystemen naast elkaar opereren: de huidige klanten zullen een beroep blijven doen op de standplaatstaxi of op straattaxi's die ze contacteren via telefoon of website, de actieve smartphonegebruikers zullen op die manier straattaxi's bestellen. Het is de keuze van het beleid om zo tot een ruimer aanbod en gebruik te komen.

Dat, in combinatie met de regels omtrent de perimeter, maakt een definitie van ronselen overbodig.

Prijsobservatorium voor klantgerichtheid en een gezonde sector

"Hoewel de prijsopvolging in de sector zich met dit artikel nog maar in de beginfase bevindt, geeft de MORA nu al een aantal belangrijke opmerkingen mee.

De bepalingen in artikel 46, meer specifiek punt 4°, creëren de facto de verplichting voor vergunninghouders en tussenpersonen om in realtime gegevens door te sturen ("bij de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit"). De Raad meent dat dit een zeer verregaande eis is die onvoldoende gestaafd wordt.

De controle en handhaving van vergunningen is al mogelijk aan de hand van gegevens die de gemeenten moeten ingeven in de databank."

Dat klopt. De nieuwe gegevens zullen gekoppeld worden met degene die reeds zijn opgenomen in de huidige databank.

"Alle prijs-, locatie- en tijddata die nodig zijn voor statistische doeleinden en voor prijsopvolging, zijn volgens de MORA even waardevol wanneer ze na het einde van een dienst van een chauffeur geaggregeerd worden doorgestuurd naar de gegevensbank. Enkel op voorwaarde dat de prijsopvolging en het eventueel instellen van minimum- en maximumprijzen eveneens real-time gebeurt, is het opnemen van de verplichting tot real-time aanleveren van data in het decreet nuttig voor de MORA."

Er moet meer gecontroleerd worden dan enkel het einde van de rit. Het moment van de bestelling is noodzakelijk om te weten of een rit als bestelde rit kan gelden. Op die manier wordt er voorkomen dat er wordt geronseld, zoals er hierboven wordt gevraagd. Ook bij het begin van en tijdens een rit moet er kunnen worden gecontroleerd of er op de voorziene manier wordt gemeten en gerekend.

Hiervoor is het realtime doorsturen en beschikbaar zijn van de ritgegevens noodzakelijk. De meeste taxi's beschikken over een taxameter die over een track-and-trace-functie beschikt via gps, zodat bijna elke taxi de gegevens per direct kan doorsturen. Taxi's die werken via een digitaal platform sturen via dit platform hun gegevens direct door. Daarnaast wordt het anonimiseren van de gegevens ook gegarandeerd.

"Door het detailniveau van de gevraagde gegevens, gecombineerd met de vraag om deze real-time te bezorgen, kunnen er wel degelijk problemen ontstaan op vlak van privacy. Ook met het anonimiseren van data kunnen bepaalde zaken afgeleid worden uit dergelijke gedetailleerde gegevens. De MORA vraagt om bij de verdere uitwerking de noodzakelijkheid en proportionaliteit van de gegevensverzameling aan te tonen, zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming vereist."

Deze opmerking is terecht, maar het vereiste databeschermingsniveau 4 is reeds opgenomen voor de ontwikkeling van de Chirondatabank.

"Het prijsobservatorium moet nog verder uitgewerkt worden in overleg met de sector. De MORA heeft een aantal voorwaarden die moeten meegenomen worden bij de uitwerking van het besluit ter oprichting van dit orgaan:

- Creëer een overkoepelend prijsobservatorium binnen het Departement MOW.
- Maak een sterke koppeling met het niveau van de vervoerregio. Volgens de MORA is het vervoerregionaal niveau ideaal gesitueerd om regionale prijsfluctuaties op een correcte manier in te schatten, en hierop in te spelen indien nodig. Dit versterkt eveneens de koppeling tussen de vervoerregionale prijszetting in het vervoer op maat en OV-taxi's.

- Bepaal indicatieve boven- en ondergrenzen waarbinnen fluctuerende prijzen mogen bewegen binnen vooraf afgesproken tijdsperiodes. Bepaal ook afgebakende tijdsklassen waarbinnen de prijsmonitoring gebeurt.”

De gegevensverzameling, zoals hierboven vermeld, is ook nodig om de prijzen te kunnen monitoren. Het prijsobservatorium wordt opgericht binnen MOW en zal dus van start gaan als de prijsinfo via de databank binnenkomt. In het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) Individueel Bezoldigd Personenvervoer (artikel 32) is er een machtiging aan de minister verleend om minimum- of maximumtarieven te bepalen als er uit deze analyse zou blijken dat er marktverstoring optreedt.

1.5. Rechtsgrond voor opleidingen LZV's

De MORA is tevreden dat uitvoering kan worden gegeven aan het besluit van de Vlaamse Regering over de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van LZV-bestuurders en de voorwaarden voor de erkenning van Vlaamse opleidingscentra en -lesgevers. De raad adviseerde op 24 mei 2019 over dit besluit en verwacht dat dit nu zo snel mogelijk in werking kan treden. De raad formuleert verder geen opmerkingen bij dit artikel.

1.6. Voorstel wegencategorisering niet gedragen

Gebrek aan participatie middenveld in voortraject

Verder overleg met de MORA zal georganiseerd worden. Hierbij kunnen de resultaten van de studie besproken worden en kan de MORA dit nadien verder naar de leden toe communiceren.

Dit kan verduidelijken hoe er rekening wordt gehouden met de verkeersstromen van personen- en vrachtverkeer, verkeersveiligheid, doorstroming, voorrangsgeregels voor specifieke modi enzovoort, bij het uitwerken van de wegencategorisering.

In de klankbordgroep van de studie, dewelke aan de basis ligt van de nieuwe wegencategorisering, werden wel leden van het maatschappelijk middenveld betrokken, zoals de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), Fietsberaad en provincies. In de stuurgroep was vertegenwoordiging van de VVSG.

Afstemming met ruimtelijke ordening beter verzekeren

De inhoud van de studie zal aangeven dat de in de studie voorgestelde selectiecriteria rekening houden met de hiërarchie der kernen en met de verkeersstromen.

Het Departement Omgeving was van nabij betrokken bij de studie, die aan de basis ligt van de nieuwe wegencategorisering.

Samenhang tussen netwerken verbeteren

De samenhang tussen de netwerken is in het decreet inderdaad niet uitgewerkt. De link tussen de netwerken zal bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan, in de analysefase tot uiting komen. Immers, de keuze om een weg een bepaalde categorie toe te wijzen, zal ook bekeken worden in het licht van de overige netwerken.

De wegencategorisering in de studie heeft vooral tot doel gehad om de files aan te pakken door een cascadesysteem en ging uit van de vervoersstromen zoals weergegeven in de modellen en niet vanuit een modal shift. Het lijkt ook erg moeilijk om dat op landelijke schaal te doen, dat vraagt een modelscenario voor de toekomstige situatie.

De wegencategorisering die voorgesteld werd, is een categorisering voor de wegen voor autoverkeer, openbaar vervoer en vrachtverkeer met medegebruik voor fietsers en voetgangers.

Het is belangrijk mee te geven dat het niet de bedoeling is een unimodale oefening te maken. Het proces van mobiliteitsplanning is bij uitstek een multimodaal verhaal dat uiteindelijk moet leiden tot een gedragen, geïntegreerde aanpak van het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid in het betrokken gewest, regio of gemeente. In dat kader worden de verschillende netwerken onderzocht en uitgetekend, in onderlinge wisselwerking.

Het inhoudelijke debat rond de wegencategorisering is amper opgestart en er zal op het regionale niveau nog veel inkt over vloeien. Maar het is belangrijk nu een kader aan te reiken waar de vervoerregio's mee verder kunnen en dat zij als uitgangspunt kunnen gebruiken.

Er dient aan herinnerd te worden dat het decreet Basisbereikbaarheid de vervoerregio's uitdrukkelijk de taak geeft het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te bepalen.

Bij de keuze van de verschillende netwerken (wegen, fietsnetwerk, OV-netwerk (OV: openbaar vervoer)) wordt een multimodale afweging gemaakt. Eens de keuze gemaakt is, zullen inrichtingsvoorwaarden die de belangen van de netwerken verzorgen, worden uitgewerkt.

De vrachtroutes uit het Vrachtroutenetwerk zitten in de wegencategorisering op niveau van het hoofdwegennet. Bij de analysefase in verband met selecties, zal aandacht besteed worden aan de samenhang tussen de verschillende netwerken. Welke delen van het netwerk het best geschikt zijn om het doorgaand vrachtverkeer op te vangen, zal logischerwijze meegenomen worden in deze analyse.

Relatie tussen inrichtingsprincipes en selectiecriteria is fundamenteel

Dit is correct.

Bedenkingen bij routes voor vrachtverkeer

De MORA stelt dat uit de toelichting van het Departement MOW over de wegencategorisering bleek dat het vrachtroutenetwerk als basis zou gebruikt worden voor het bepalen van regionale wegen. Dit werd nochtans niet op die manier aan de MORA toegelicht.

De vervoerregio's zullen bijkomende regionale wegen selecteren naar regionale logistieke knooppunten: deze vervangen de regionale bedrijventerreinen in de hiërarchie van de bedrijventerreinen omwille van de focus op modalshift inzake vrachtverkeer. Het niet formeel goedgekeurde vrachtroutenetwerk was opgebouwd vanaf de regionale bedrijventerreinen, bijgevolg is het logisch om ook de regionale logistieke knooppunten mee te nemen in de analysefase bij de wegencategorisering.

De MORA vraagt coördinatie op Vlaams niveau. Het voorstel in het verzameldecreet sluit aan bij deze vraag. De Vlaamse overheid is enerzijds vertegenwoordigd in de vervoerregioraad. Anderzijds zal de VVRR een voorstel formuleren, maar beslist de Vlaamse Regering over het 'dragend netwerk' (inclusief regionale wegen). Dit zorgt ervoor dat een afstemming, voor zover deze nog niet is gebeurd tussen de VVRR's onderling, op Vlaams niveau zeker zal gebeuren.

Rol doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer

Er zijn twee onderwerpen vervat onder deze titel: het vermijden van doorgaand verkeer op lokale wegen en de selectie van vrachtroutes.

Voor de MORA is het een taak van de Vlaamse overheid om te vermijden dat er doorgaand verkeer op het lokale wegennet terecht komt. De uitvoering hiervan betreft echter een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid en de lokale overheden, elk verantwoordelijk voor maatregelen en investeringen op het eigen patrimonium. Zoals er in de artikelsgewijze bespreking wordt aangegeven, valt het beheer niet noodzakelijkerwijze samen met de selectie.

De Vlaamse overheid zal investeren in het gewestelijke wegennet, de lokale overheden hebben de verantwoordelijkheid om te investeren in de wegen in eigen beheer. Er wordt ingeschat dat de meerderheid van de hoogste categorieën (Europese Hoofdwegen (EHW), Vlaamse Hoofdwegen (VHW), Regionale Wegen (RW), Interlokale Wegen (IW)) in beheer van de Vlaamse overheid zullen zijn, maar dit is een voorafname op de oefening die in de schoot van de vervoerregio zal gebeuren (met betrekking tot het dragend netwerk). Door investeringen zal de Vlaamse overheid bijdragen aan het aantrekkelijk maken van het hoogste wegennet voor doorgaand vrachtverkeer enerzijds en trachten het doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen te weren, in samenspraak met lokale besturen. Mogelijke maatregelen zijn beperkingen stellen op het aantal aansluitingen op lokale wegen, sommige routes knippen enzovoort.

Het tweede deel gaat over de vrachtroutes. De categorisering wijst het vrachtverkeer niet specifiek toe aan specifieke routes. Wel is het logisch dat in de analysefase voor de wegencategorisering en bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan (RMP) in het algemeen nagedacht wordt waar het vrachtverkeer in de regio het beste afgewikkeld wordt. De aanbeveling van de MORA over het gebruik van de OBU-data van rekeningrijden zal gevolgd worden (OBU: onboardunit). Dat was informatie waarover we nog maar sinds kort beschikken.

Zicht krijgen op praktische uitwerking

De nieuwe wegencategorisering geeft een nieuw concept weer, waar selecties aan gekoppeld zijn. De wegencategorisering wordt bij voorkeur gemaakt op basis van de inherente nieuwe netwerklogica, het eigendomsaspect staat los van deze oefening (en kan bijgevolg ook geen onzekerheid ten aanzien van de eigendomsstructuur met zich meebrengen).

Zoals steeds kan, na overleg en consensus tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen, een weg of wegsegment van eigendom wijzigen. Dit volgt nu en in de toekomst de procedure voor een overname of overdracht van een weg overeenkomstig het decreet Lokaal Bestuur.

Regionale logistieke knooppunten niet zomaar als basis gebruiken voor regionale wegen

Het verzameldecreet betreft de introductie van een nieuw netwerkconcept voor de wegencategorisering. De logistieke knooppunten vormen slechts een van de overwegingselementen voor het aanduiden van een regionale weg. De regionale logistieke knooppunten worden als benadering gehanteerd voor belangrijke verkeersgenererende activiteiten en de mogelijkheden voor modal shift.

De exacte analyse zal echter in de schoot van de vervoerregioraad gebeuren, bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en dus in samenhang met de overige netwerken zoals OV-netwerk, fietsnetwerk en waterwegennetwerk. Het voorstel

voor regionale wegen zal bijgevolg gestoeld zijn op meerdere factoren, het overlegmodel staat centraal om tot een goed gestructureerde wegencategorisering/netwerkmmodel te komen. De definitie voor RW vormt het vertrekpunt voor de analyse, maar wil ook voldoende ruimte laten voor overleg en maatwerk op niveau van de VVRR.

Aandacht voor routes voor uitzonderlijk vervoer

Dat zal ook zo blijven.

Ook werk maken categorisering in havengebieden

Bij de selectie van het hoofdwegennet zal daarmee rekening worden houden.

1.7. Categorisering waterwegen volgens TEN-T

De MORA vraagt zich af wat de gevolgen voor de waterwegbeheerders zullen zijn door hen de taak toe te wijzen van de vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer over water, in de nodige infrastructuur te voorzien en deze te onderhouden. De MORA vindt dat als er bijkomende taken worden toegewezen aan de waterwegbeheerders, ook de nodige budgettaire middelen hiervoor moeten worden voorzien.

Het gaat voor alle duidelijkheid om doorstromingsmaatregelen ten gunste van het personenvervoer over water. Deze bepaling wordt toegevoegd naar analogie met het al bestaande artikel 47, §2, eerste lid, dat aan de wegbeheerders een gelijkaardige verplichting oplegt voor het kernnet en het aanvullend net. Op grond van die bepaling zijn de wegbeheerders bijvoorbeeld gehouden om busbanen aan te leggen of om op kruispunten voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer. Voor de waterwegbeheerders gaat het dus om gelijkaardige maatregelen die het vlot verkeer van het personenvervoer over water moeten waarborgen en die niet noodzakelijk grote financiële impact hebben.

1.8. Elektronische meldingsplicht binnenschepen mee opnemen

Vermits dit onderdeel naar aanleiding van het advies van de Raad van State werd weggelaten uit het verzameldecreet, dient hier op dit punt niet meer te worden ingegaan.

1.9. Geen depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen

Het beleidsvoornemen tot invoering van een systeem van gemeentelijke administratieve sancties voor beperkte snelheidsovertredingen werd weliswaar niet besproken in een specifieke werkkamer van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, maar was niettemin voorwerp van een brede dialoog.

In het kader van een impact- en doelmatigheidsanalyse werd voorliggend GAS-systeem immers besproken met diverse actoren die een cruciale rol vervullen in het afhandelingsproces van snelheidsovertredingen (GAS: gemeentelijke administratieve sanctie). Vertegenwoordigers van de VVSG, de lokale en federale politiediensten en Justitie namen deel aan overlegmomenten met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (onder andere beleidsmedewerkers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid).

Er werden daarenboven ook formele adviezen ingewonnen van de VVSG, de Vaste Commissie van de Lokale Politie, de federale politie, het College van Procureurs-generaal en de Conferentie van vrederechters en politierechters.

Overtredingen zijn niet beperkt en niet volledig

De MORA is van oordeel dat de overtredingen die volgens het ontwerp in aanmerking komen voor depenalisering niet beperkt zijn.

De overschrijding van maximaal 20 kilometer per uur ligt nochtans onder de bovengrens waarbij conform de strafrechtelijke handhaving een onmiddellijke inning mogelijk zou zijn voor snelheidsovertredingen in een agglomeratie, een zone 30 en in de nabijheid van een school.

Plaatsen zoals woonerven waar de snelheid beperkt is tot 20 kilometer per uur vallen inderdaad niet onder het toepassingsgebied van de ontworpen regeling. In dat geval zou er immers niet langer sprake zijn van een 'beperkte' snelheidsovertreding, aangezien dan snelheden tot 46 kilometer per uur (of meer dan het dubbele van de snelheidslimiet) via een administratieve sanctie zouden afgehandeld kunnen worden.

Niet voor alle gemeenten weggelegd

De MORA vreest dat het voorgestelde systeem niet zal leiden tot de bedoelde meerinkomsten voor de steden en gemeenten die instappen in het GAS-systeem.

Het behoort echter tot de gemeentelijke autonomie om al dan niet gebruik te maken van de mogelijkheid tot het invoeren van administratieve geldboeten. De steden en gemeenten zijn zelf best geplaatst om in dit verband beleidskeuzes te maken, onder meer rekening houdend met verkeersveiligheidsoverwegingen, kosten-batenanalyses enzovoort.

De vaststelling van de overtreding is inderdaad voorbehouden aan de bevoegde personen volgens artikel 3 van de Wegcode, waarbij de rol van de sanctionerend ambtenaren betrekking heeft op de verdere administratieve procedure.

Deze keuze werd trouwens bewust gemaakt om de gelijke behandeling tussen de burgers die een snelheidsovertreding begaan in een zone waar een strafrechtelijke sanctionering geldt en de burgers die dezelfde snelheidsovertreding begaan in een zone waar administratiefrechtelijk wordt gehandhaafd, optimaal te garanderen. De juridische risico's over de vaststelling van de overtreding worden op deze manier maximaal beperkt en de mogelijkheid tot penalisering, indien later blijkt dat niet voldaan is aan de voorwaarden tot depenalisering, wordt gevrijwaard.

Mogelijke straffeloosheid of ongelijke berechting

De MORA acht de overgang naar het strafrechtelijk systeem bij zware overtredingen of combinatieovertredingen onvoldoende duidelijk.

Zware overtredingen en combinatieovertredingen worden niet gedepenaliseerd maar beteugeld binnen het strafrechtelijk circuit.

De bevoegde persoon kan meteen vaststellen of de snelheid al dan niet met meer dan 20 kilometer per uur werd overschreden. In bevestigend geval wordt het proces-verbaal niet aan de sanctionerend ambtenaar bezorgd. Het dossier volgt het gewone strafrechtelijke traject.

Wat de combinatieovertredingen betreft is het wel mogelijk dat pas nadat het proces-verbaal aan de sanctionerend ambtenaar werd bezorgd aan het licht komt dat er gelijktijdig een andere overtreding werd gepleegd. Het ontwerp bevat dan ook een mechanisme opdat de draad opnieuw kan worden opgenomen binnen het strafrechtelijk circuit.

Indien de sanctionerend ambtenaar immers vaststelt dat niet aan de voorwaarden voldaan is om te kunnen beboeten door middel van een gemeentelijke administratieve sanctie, dan is hij gehouden om de vaststeller van de overtreding op de hoogte te brengen en dan wordt verder de strafrechtelijke procedure gevolgd.

Om te voorkomen dat overtredingen, waarbij de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen niet vervuld zijn, niet vervolgd zouden worden, wordt daarenboven een protocol opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden waarin de nodige afspraken worden gemaakt zodat de strafrechtelijke procedure in al deze gevallen kan worden gevolgd.

Wat betreft de bemerkingen van de MORA over de veelplegers kan het volgende worden opgemerkt.

De detectie en aanpak van recidivisme is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Ook binnen Justitie staat dit momenteel evenwel nog niet op punt.

Een integrale aanpak die een uniforme en adequate bestraffing van veelplegers verzekert, vereist een centraal register (of minstens een koppeling van de verschillende systemen) en een eenduidige definiëring.

Zodra deze randvoorwaarden vervuld zijn zal aan de ontworpen regeling van artikel 29quater, §2, een bijkomende voorwaarde worden toegevoegd, zodat veelplegers steeds binnen het strafrechtelijk circuit aangepakt worden, ook voor overtredingen begaan binnen een GAS-gemeente.

Tot slot merkt de MORA op dat huidig ontwerp geen koppeling bevat naar de problematiek van de buitenlandse overtredders.

Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen is echter ook van toepassing op het voorziene GAS-systeem. De richtlijn stelt immers uitdrukkelijk dat ze moet worden toegepast "ongeacht de kwalificatie van de overtredingen in het nationaal recht".

Elk lokaal bestuur kan derhalve op eigen initiatief de nodige acties ondernemen om buitenlandse overtredders te sanctioneren door middel van gemeentelijke administratieve sancties.

2. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC)

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van de persoonsgegevens heeft op 24 maart 2020 haar advies wetgeving nr. 2020/08 uitgebracht.

2.1. Rijschoolcentra

De Vlaamse Toezichtcommissie merkt op dat de inspectiebepaling vervat in artikel 4 van het ontwerp van decreet, niet is aangepast aan haar opmerkingen in haar advies nr. 16/2019 van 3 juli 2019. Als repliek wordt verwezen naar de nota van de Vlaamse Regering bij de definitieve goedkeuring van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van artikel 190 van het decreet van 8 juni 2018 houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) op 19 juli 2019 (VR 2019 1907 DOC.1044/1).

Op basis van het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie was er toen en nu geen noodzaak om de betrokken bepaling aan te passen.

2.2. Depenalisering beperkte verkeersovertredingen

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft opmerkingen bij artikel 6 van het voorgestelde voorontwerp van decreet, meer bepaald betreffende de rechtsgrond, de noodzakelijkheid van het gebruik van geautomatiseerde toestellen, het rechtskader waarin deze geautomatiseerde toestellen zullen worden gebruikt, de toegangsregeling van de verzamelde gegevens en het gebruik van een protocol.

Wat betreft de rechtsgrond kan worden ingestemd met de Vlaamse Toezichtcommissie. Bijgevolg wordt bijkomend een paragraaf 9 toegevoegd aan artikel 6 van het voorontwerp van decreet. Deze paragraaf bepaalt de essentiële elementen van de persoonsgegevensverwerking die niet reeds vervat waren in artikel 6 van het voorontwerp van decreet, meer bepaald de verantwoordelijke voor de verwerking, de te verwerken persoonsgegevens en de bewaartermijn van de verzamelde gegevens.

Het gebruik van geautomatiseerde toestellen, zowel bemand als onbemand, is de enige technische mogelijkheid om op een doeltreffende en correcte wijze snelheidsovertredingen vast te stellen. De Vlaamse Toezichtcommissie veronderstelt allicht dat de snelheidscontroles slechts zullen plaatsvinden met behulp van vaste, permanente installaties, doch dit is geenszins het geval. Met de verwijzing naar artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt immers het hele scala aan mogelijke wijzen van vaststelling met geautomatiseerde toestellen bedoeld, zowel tijdelijk of permanent, vast of mobiel. Welke wijze van vaststelling van snelheidsovertredingen op een bepaalde locatie zal worden gebruikt, hangt af van de concrete noden op het vlak van verkeersveiligheid. Deze keuze zal steeds moeten worden getoetst aan de relevante regelgeving inzake camera's (specifiek de wet 21 van maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's en de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt), de privacy van de burger en de algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Om enige twijfel over de reikwijdte van de wijzen van vaststelling uit te sluiten, wordt de memorie van toelichting aangepast.

Alle geautomatiseerde toestellen zullen vanzelfsprekend moeten voldoen aan de regelgeving die op hen toepasbaar is, specifiek het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten en in voorkomend geval de wet 21 van maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's. Wanneer de politie de snelheidsovertreding vaststelt, is de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt van toepassing in plaats van de Camerawet. Het is niet noodzakelijk om dit bijkomend te vermelden in het huidige voorontwerp van decreet.

Bijgevolg is ook de toegangsregeling van de op deze wijze verzamelde gegevens reeds geregeld in de voormelde regelgevingen.

In artikel 6, §6, van het voorgestelde voorontwerp van decreet wordt effectief de verplichting om een protocol op te stellen op basis van artikel 8 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer, bedoeld.

2.3. Taxi

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft opmerkingen betreffende het risico van onrechtmatige verwerking van persoonsgegevens van gebruikers van taxidiensten en bestuurders bij artikel 46 van het ontwerp.

De start- en aankomst van een taxi wordt echter enkel verwerkt en bewaard om de handhaving te kunnen garanderen van artikel 21, §2, 6°, en §3, van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer. Specifiek gaat het hier, zoals vermeld in de memorie van toelichting, om na te gaan of een rit al dan niet besteld is en of de klanten niet worden benadeeld door het nemen van langere en minder efficiënte traject. Beide zaken zijn verder uitgewerkt in het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019.

Gelet op het beperkte doel van deze verwerking, zal ook enkel toegang worden verleend tot deze gegevens om dit doel te bereiken. Artikel 54, §3, tweede lid, van het uitvoeringsbesluit bepaalt reeds het volgende: "De toegang, vermeld in het eerste lid, blijft beperkt tot die gegevens die noodzakelijk zijn voor de toepassing van het decreet van 29 maart 2019 en dit besluit, rekening houdend met de rol die iedere toegangsgerechtigde vervult."

Op basis van het huidige ontwerp van decreet zal artikel 54 van het uitvoeringsbesluit worden aangepast, waarbij deze wijziging zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor advies.

Bij de uitwerking van de databank zal er een gegevensbeschermingseffectbeoordeling gebeuren.

Het is geenszins de bedoeling om de locatiegegevens en levensgewoonten van gebruikers van taxidiensten te verzamelen en te verwerken. Dit is dan ook de reden waarom er geen rechtsgrond in deze zin is ingevoegd.

2.4. Basisbereikbaarheid

Monitoring

De Vlaamse Toezichtcommissie formuleert bij artikel 70 van het ontwerp opmerkingen betreffende het risico op profilering, minimale gegevensverwerking, de integriteit en vertrouwelijkheid van de te verwerken gegevens en de mededeling van deze gegevens.

Het principe van de minimale gegevensverwerking (artikel 5, 1, c), AVG) geldt onverminderd bij de toepassing van het voorgestelde artikel 70 van het ontwerp. Het is pertinent niet de bedoeling om persoonsgegevens langer bij te houden dan noodzakelijk. Bijgevolg is het ook zo dat zodra het niet meer noodzakelijk is om de gegevens in een niet-geanonimiseerde of gepseudonimiseerde vorm te bewaren of te verwerken, deze onmiddellijk worden geanonimiseerd en in ondergeschikt geval gepseudonimiseerd.

Aangezien de verwerking van persoonsgegevens als doel heeft "na te gaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt" (artikel 70, §1, eerste lid, van het ontwerp van decreet), zal de verwerking op een hoog beleidsniveau gebeuren en zal het mobiliteitsgedrag bijgevolg nooit tot op een individueel niveau permanent worden gemonitord.

Het risico op profilering is bijgevolg uitgesloten aangezien het doel van de verwerking dit niet toestaat.

Bij ieder proces dat steunt op de verwerking van persoonsgegevens zal conform de AVG een gegevensbeschermingseffectbeoordeling gebeuren om erop toe te zien dat ieder risico op profilering of andere onrechtmatige verwerkingen van persoonsgegevens uitgesloten zijn. De functionaris voor gegevensbescherming van de werkingsverantwoordelijke zal ook ondersteuning leveren bij deze processen en erop toezien dat de bepalingen van de AVG correct worden toegepast.

Het mobiliteitsmonitoringsysteem zal ook effectief enkel gebruikmaken van de authentieke bronnen die hem ter beschikking staan. Slechts in het uitzonderlijke geval dat de noodzakelijke informatie niet beschikbaar is bij deze bronnen, zal hij deze informatie zelf vergaren.

Toevoeging exploitant openbaarpersonenvervoer over het water

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft hierover geen opmerkingen.

3. Advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed (SARO)

Op 31 maart 2020 verleende de Strategische Adviesraad Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed een briefadvies.

3.1. Nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk

Nieuwe wegcategorisering

De verankering van de categorisering van de netwerken is niet nieuw met het verzameldecreet, maar was reeds in het decreet Basisbereikbaarheid ingeschreven.

In artikel 14, §2, van het decreet Basisbereikbaarheid staat dat de Vlaamse Regering beslist over de netwerken van structurerend belang op Vlaams niveau. Hiermee wordt het principe vastgelegd dat niet alleen het openbaarvervoernetwerk, maar elk vervoer- en infrastructuurnet hiërarchisch wordt gestructureerd. In artikel 16, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt bepaald dat de categorisering wordt opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering hield er toen rekening mee dat de rechtsgrond voor het categorisering van de netwerken verdwijnt met de overgang van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), waarvan de strategische visie werd goedgekeurd op 20 juli 2018.

Met het verzameldecreet, waarin er afstand wordt genomen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen ten voordele van een Vlaamse Mobiliteitsstrategie, wordt er nu voor geopteerd om net als voor het openbaarvervoernetwerk, ook voor ander modi een voldoende robuuste decretale basis op te nemen.

Reeds uit het 'Evaluerend onderzoek naar de effectiviteit van de uitvoering van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen' (juli 2011) werd geconcludeerd dat er een nood is aan een integrale visie op de verschillende lijninfrastructuren, waarbij een meerlagige categorisering wenselijk is. Voor het realiseren van een sterker multimodaal gerichte netwerkopbouw dient ook een categorisering van de knopen zich aan.

De opzet van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is vanaf het begin geweest om werk te maken van een meer strategisch en selectief ruimtelijk beleid. Sinds de goedkeuring van het RSV hebben heel wat beleidsdomeinen een eigen sectorale

ruimtelijke expertise ontwikkeld wat ook nodig is om een goede input en onderbouwing te kunnen geven van de sectorale ruimtelijke noden.

Het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid dient evenwel de integrale afweging te verzekeren van alle sectoraal ruimtelijke noden. Op strategisch niveau gebeurde dit vroeger in de structuurplanning. Vandaag gebeurt dit in de beleidsplanning. Specifiek wat de afstemming betreft tussen het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid en het mobiliteitsbeleid, wordt in het regeerakkoord 2019-2024 expliciet een koppeling gelegd: "Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal. Onder meer de vervoerregio's worden hierbij betrokken."

Zoals aangegeven is in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (nota Vlaamse Regering 20 juli 2018) is het: "belangrijk plannen en investeringen op het vlak van mobiliteit enerzijds en ruimte anderzijds goed af te stemmen en hierbij een goede koppeling te maken met de ontwikkeling van verschillende modi in het kader van combimobiliteit, binnen een transparant gelaagd vervoersmodel".

Met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, betekende dit dat er in het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid een omslag werd gemaakt van een infrastructuurgericht beleid naar een beleid dat inzet op nabijheid, bereikbaarheid en leefkwaliteit, terwijl het mobiliteitsbeleid een beleid voert over de infrastructuur. Binnen de strategische visie BRV heeft dit geresulteerd in een duidelijke wederzijdse koppeling met beleidsmatige afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijke ontwikkelingsbeleid gericht op mobiliteitsbeheersing. De Vlaamse Regering heeft deze afstemming met de goedkeuring van de strategische visie BRV herbevestigd in haar beslisnota (nota Vlaamse Regering 20 juli 2018). Aangezien het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de integratie verzorgt van de sectorale beleidskeuzes, is verdere afstemming tussen de wegcategorisering en het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid noodzakelijk.

Inmiddels heeft ook het regeerakkoord 2019-2024 zich ook hierover duidelijk uitgesproken: "Vlaanderen voert een nieuwe wegcategorisering in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie."

De mogelijkheid tot bijsturing in het verleden van het RSV was procedureel complex en daardoor zeer beperkt. Mede daardoor een aantal mobiliteitsknelpunten vandaag nog niet opgelost. De boomstructuur van de wegcategorisering in het RSV is op het terrein nog steeds niet gerealiseerd waardoor de gebruikers een andere routekeuze maken en de verkeersstromen niet meer overeenstemmen met de structuur. De nieuwe wegcategorisering wil beide beter op elkaar afstemmen en zal hierbij rekening houden met de principes van het BRV.

Stedelijke gebieden en verkeersgenererende activiteiten (bovenlokale ontwikkelingen, intermodale bedrijventerreinen) krijgen belangrijke ontsluitingsmogelijkheden in meerdere richtingen, meer dan in het RSV mogelijk was, waar slechts één primaire weg vanuit een stedelijk gebied naar één hoofdweg kon worden toegegaan. De nieuwe wegcategorisering is gebaseerd op een grondige evaluatie van de categorisering op basis van het RSV en het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) en biedt meer mogelijkheden om een grondige afstemming te doen tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Zoals in het verleden er secundaire wegen werden geselecteerd naar regionale bedrijventerreinen zullen regionale verbindingen worden gelegd naar potentiële regionale logistieke knopen om overslag naar spoor en water te bevorderen.

Selectie

De selectiecriteria voor de wegcategorisering moet nog vastgelegd worden, maar het is de intentie dat de selecties voor de wegen rekening houden met de stedelijke en economische centra, de knooppuntwaarden en het voorzieningenniveau.

De selectie wordt veel transparanter dan in de selectie van het de categorisering van wegen in het RSV en er is meer ruimte voor de afstemming op de gewenste regionale visie op mobiliteit die rekening houdt met de ruimtelijke visie.

De strategische visie van het BRV (nota Vlaamse Regering 20 juli 2018) bepaalt onder meer dat: "de ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen gebeurt op basis van het regionaal vervoerssysteem" en "dat de ruimtelijke ontwikkeling een mobiliteitsnetwerk ondersteunt waarbinnen knooppunten ontwikkeld worden waar verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten en overstappen logisch en vlot verlopen".

De kennis met betrekking tot het functioneren van bovenlokale wegen is bekend bij de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, vanuit de wegbeheerders en de verkeersdata en verkeersmodellen over het gebruik van de wegen en het openbaar vervoer. Hier zal een voorstel van dragend netwerk uitgewerkt worden. Voor de selectie van interlokale wegen en vooral de opname van lokale wegen, ingeval dat de mazen tussen het verbindend wegennet te groot worden, is een belangrijke rol weggelegd voor de betrokken lokale besturen om aan te geven of een maasdoorsnijding gewenst of ongewenst is. Die interactie zal plaats vinden op een lager niveau dan de vervoerregioraad. Het is duidelijk aangegeven in de bepalingen van de wegcategorisering dat de lokale wegen geen verbindingsfunctie meer mogen hebben en derhalve gevrijwaard moeten blijven van bovenlokaal verkeer.

De interactie met het ruimtelijk beleid zal intenser worden behandeld dan enkel met een vertegenwoordiging van de provincies in de vervoerregioraden.

De interactie mobiliteit en de ontwikkeling van kernen inzake de uitbouw van een goed collectief vervoer, hangt niet samen met de wegcategorisering. De relatie tussen openbaar vervoer en de collectieve vervoersknopen en voorzieningen is onderwerp van de herziening van het openbaarvervoernet zoals voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid. De herziening van het openbaarvervoernet heeft eveneens een grote ruimtelijke impact wanneer daaruit mobipunten worden afgeleid, afgestemd op het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer. De rol van de wegcategorisering is daarin beperkt en richt zich enkel op de doorstroming van het openbaar vervoer.

3.2. Afstemming decreet houdende de gemeentewegen

De raad vraagt verdere duiding omtrent de afstemming met het nieuwe decreet houdende de gemeentewegen waarbij gemeenten bevoegdheden krijgen om een veilig, fijnmazig netwerk van gemeentewegen uit te bouwen. Net zoals bij de bestaande categorisering waar steden/gemeenten instonden voor de selectie van de lokale wegen via het lokale mobiliteitsplan en/of gemeentelijke ruimtelijk structuurplan zullen ook bij de nieuwe categorisering de steden/gemeenten betrokken worden bij de selectie van het dragende netwerk (via de vervoerregioraden) en/of er zelf voor instaan, met name dan voor het lokale netwerk. Bijhorende ontwerpen van richtlijnen kunnen en zullen een gidsfunctie hebben bij het correct uitvoeren door de gemeenten van hun bevoegdheden in het kader van het Gemeentewegen-decreet.

We denken hierbij ook specifiek aan de uitbouw van het trage wegennet dat conform het Gemeentewegendecreet een bevoegdheid voor de gemeenten blijft. Dit

fijnmazig netwerk, gericht op lokale verplaatsingen, zal uiteraard geen onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet of het dragende netwerk.

3.3. Regionale mobiliteitsplannen

Statuut

In artikel 13, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid werd de term 'richtinggevend' vervangen door 'bindend' omdat deze term nu ondubbelzinnig weergeeft welk statuut de decreetgever beoogde toe te kennen aan de plannen. Het gaat hier dus in feite om een rechtzetting van de tegenstrijdigheden die in het decreet waren geslopen en die ook werden opgemerkt in het advies 64.577/3 van de Raad van State. Door in artikel 13, §2, van het decreet Basisbereikbaarheid limitatief de gevallen op de lijsten waarbij van het plan mag worden afgeweken, krijgt het plan immers een bindend karakter voor de instanties die het plan vaststellen.

Relatie met andere plannen

Wat de toepassing van artikel 20 van het decreet Basisbereikbaarheid betreft, dient te worden verduidelijkt dat de decreetgever hier niet tot doel heeft bestaande hiërarchische relaties tussen plannen te wijzigen. Het statuut van elk plan blijft gerespecteerd. De mogelijke tegenstrijdigheden vloeien voort uit het verschil in tijd waarbinnen de plannen tot stand zijn gekomen en door een gewijzigde context waardoor andere/nieuwe keuzes worden gemaakt. In navolging van het decreet dienen de betrokken actoren (dus ook departement Omgeving en de provincies) echter mee aan tafel te zitten bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan zodat potentiële tegenstrijdigheden niet zomaar uit de lucht kunnen vallen. Integendeel, wanneer een nieuwe beleidskeuze wordt gemaakt, zal deze in consensus genomen worden en zou dan al duidelijk moeten zijn of en in welke mate het andere plan zou moeten worden bijgestuurd.

Hetgeen volgens artikel 20, eerste lid, van het decreet Basisbereikbaarheid zou moeten gebeuren, zou feitelijk al in kaart moeten zijn gebracht tijdens het planningsproces en in onderlinge consensus. De effectieve aanpassingen zijn dan een logische uitvoering van wat werd overeengekomen en zullen net de samenhang bewerkstelligen.

De aangehaalde en beoogde gelijkwaardigheid is inderdaad belangrijk: het huidige ruimtelijk beleid bepaalt in grote mate mee de toekomstige mobiliteitsuitdagingen. In die zin werd bij de inhoudsafbakening van de mobiliteitsplannen en bij de uitwerking ervan, belang gehecht aan de afstemming op het ruimtelijk beleid. De beide beleidsdomeinen zijn zich hiervan bewust en werken daartoe ook structureel samen. Zo is beleidsdomein MOW ook vragende partij om rechtstreeks betrokken te worden bij de opmaak van de ruimtelijke plannen.

Afstemming met Vlaamse visie

Er wordt dan wel afgestapt van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar dit ten voordele van een strategische Vlaamse Mobiliteitsvisie, waarop de regionale mobiliteitsplannen dienen te worden afgestemd.

De opstart van de regionale mobiliteitsplannen zorgt er inderdaad voor dat de planningsdynamiek zich op dit ogenblik vooral op het regionale niveau focust. Het is wel zo dat ook de Vlaamse instanties daar intensief in participeren. De dynamiek gaat dus niet enkel uit van de betrokken lokale besturen.

Vanuit de regionale dynamiek en discussies borrelen wel belangrijke vragen op voor het Vlaamse niveau. De medewerkers van het beleidsdomein MOW zorgen voor de terugkoppeling hiervan.

De grote interactie die er is met de lokale besturen, maakt dat de knelpunten tussen de ruimtelijke structuur en de wegcategorisering op een meer open wijze aan bod komen en de mogelijke aangepaste oplossingen meer concreet worden. Het regionaal niveau waarop de plannen worden uitgewerkt biedt meer mogelijkheden voor afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit dan in het verleden.

Participatie

Het decreet Basisbereikbaarheid voorziet in verschillende bepalingen met betrekking tot participatie en daar wordt in het verzameldecreet niet aan geraakt. Zo geldt dat er op elk niveau in participatie moet worden voorzien. Op regionaal niveau gaat het dan zowel over een uit te werken participatietraject specifiek bij de opmaak of herziening van het regionaal mobiliteitsplan als over een structurele participatie in de algemene werking van de vervoerregio. De vervoerregioraden zullen deze concreet vorm geven en daarbij de te betrekken actoren en stakeholders afbakenen. De autonomie die daarbij aan de raden gegeven wordt, maakt dat dat zeer ruim kan worden opgevat en er een gebiedsspecifieke aanpak mogelijk is. Ten slotte zal de procedurele aanpak nog verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit betreffende de regionale mobiliteitsplannen waarin ook het integratie van de plan-MER zal worden uitgewerkt (MER: milieueffectrapport).

Plan-MER

Om tegemoet te komen aan de eventuele Plan-MER-verplichting zal in het uitvoeringsbesluit over de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de regionale mobiliteitsplannen de procedure worden uitgewerkt voor een integratiespoor. Een decretale grondslag is niet nodig in het decreet Basisbereikbaarheid aangezien deze reeds terug te vinden is in het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM).

4. Advies van de Raad van State

Op 28 mei 2020 verleende de Raad van State advies nr. 67.243/3.

4.1. Voorafgaande opmerkingen

Voorafgaandelijk merkt de Raad in randnummer 3 op dat het voorontwerp van decreet ook een aantal onderdelen bevat die eerder bij wege van een afzonderlijk ontwerp van decreet aan het Vlaamse Parlement moeten worden voorgelegd. Om aan deze opmerking tegemoet te komen wordt afdeling 6 (artikel 14 tot en met 23 van het voorontwerp van decreet) met betrekking tot het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, weggelaten uit het ontwerp van decreet.

In randnummer 4 stelt de Raad in vraag of de autonome bepaling in artikel 3 met betrekking tot de meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden, niet beter wordt geïntegreerd in een ander decreet. Aan deze opmerking wordt, mede in het licht van de en opmerking uit randnummer 6, gevolg gegeven door de schrapping van het hoofdstuk 3 dat bestaat uit dit ene autonome artikel 3.

4.2. Vormvereisten

De Raad stelt in randnummer 5.4 dat als de inrichtingsprincipes ook de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegennetwerk zouden betreffen, er dan alsnog een overleg zou moeten plaatsvinden overeenkomstig artikel 6, §3bis, 2°, van de BWHI.

Bij het opstellen van de inrichtingsprincipes die verbonden zijn aan de nieuwe wegcategorisering, wordt er niet geraakt aan de functionaliteit of compatibiliteit van autosnelwegen. Het doel van deze inrichtingsprincipes is om minimumstandaarden op te stellen die we aan de verschillende wegcategorieën willen geven. Het zijn streefdoelen en ambities die we willen bepalen in een visiedocument dat zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Aan zaken die betrekking hebben op de functionaliteit of compatibiliteit van autosnelwegen, zoals de breedte van een rijstrook, de maximumhelling of de nummering van een autosnelweg, wordt niet geraakt.

De volgende drie delen worden uit het verzameldecreet gelicht:

- artikel 3 (hoofdstuk 3. Meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden);
- artikel 8 tot en met 11 (hoofdstuk 4, afdeling 3. Wijzigingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972);
- artikel 14 tot en met 23 (hoofdstuk 4, afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens).

De artikelen 3 en 8 tot en met 11 van het voorontwerp betreffen regels van politie over het verkeer op waterwegen. Over deze artikelen moet, zoals de Raad van State terecht opmerkt, eerst overleg gepleegd worden tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid in de zin van artikel 6, §3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

De voorgestelde klachtenprocedure voor havengebruikers in afdeling 6 van hoofdstuk 4, is volgens de Raad van State geen afdoende vertaling van de bepalingen van de Europese havenverordening tot invoering van een doeltreffende procedure voor het behandelen van klachten die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening.

De betreffende artikelen worden in het licht hiervan meegenomen in navolgende decretale initiatieven zoals het Scheepvaartdecreet.

De Raad van State merkt op in randnummer 7 dat met betrekking tot voorliggend ontwerp van decreet, het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit moet worden ingewonnen.

Volgens de Raad van State voorziet artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 ervan, in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, bedoeld in de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Inmiddels werd bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens, opgericht. De Vlaamse Toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthou-

dende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten.

Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad de dato 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

Gelet op de opmerking van de Raad van State, is de suggestie omtrent het afsluiten van een samenwerkingsakkoord overgemaakt aan de bevoegde diensten binnen de Vlaamse overheid.

4.3. Bevoegdheid

De Raad van State bevestigt dat de ontworpen regeling betreffende de afhandeling van beperkte snelheidsovertredingen door middel van gemeentelijke administratieve sancties geen bevoegdheidsproblemen oplevert.

De politierechtbank is uiteraard de gespecialiseerde rechtbank voor verkeersovertredingen. Op het vlak van de procedure wordt daarenboven geen bijzondere en afwijkende regeling ingevoerd. Beroepen worden immers aangetekend volgens de gewone burgerlijke procedure waarmee griffies en politierechters uiteraard vertrouwd zijn. Ook beroepen in het kader van de GAS-wet verlopen trouwens volgens diezelfde procedure.

Wat betreft het voorbehoud met betrekking tot de bepaling dat het proces-verbaal van de overtreding binnen de veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld aan de sanctionerende ambtenaar moet worden bezorgd, wordt opgemerkt dat deze termijn overeenstemt met de termijn waarbinnen op basis van 62, lid 8, van de Wegverkeerswet een afschrift van het proces-verbaal wordt toegezonden aan de vermoedelijke overtreder. Deze termijn is dan ook niet van aard om de politiediensten op onevenredige wijze te belasten.

Het ontworpen artikel 29quater, §6, van de Wegverkeerswet houdt inderdaad voor de politie en het openbaar ministerie geen verplichting, maar louter de mogelijkheid in om een dergelijk protocol te sluiten.

Om elke twijfel in dat verband uit te sluiten wordt dit in het ontwerp verduidelijkt.

4.4. Algemene opmerkingen

4.4.1. Recht op eerbiediging van het privéleven

De Raad van State aanvaardt de in het ontworpen artikel 29quater, §9, tweede lid, van de Wegverkeerswet vervatte delegatie, maar vraagt zich af waarom ook de gemeente wordt vermeld, naast de sanctionerende ambtenaar.

Dit houdt verband met de regeling zoals bepaald in artikel 44, §1, van de GAS-wet: "Elke gemeente houdt één enkel bestand bij van de natuurlijke personen of rechtspersonen die, op basis van het algemeen politiereglement, het voorwerp hebben uitgemaakt van een administratieve sanctie of een in artikel 4, §2, bedoelde alter-

natieve maatregel. De gemeente is verantwoordelijk voor de verwerking van dit bestand.” Om deze reden wordt de ontworpen bepaling dan ook niet aangepast.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State in verband met het ontworpen artikel 29quater, §7, van de Wegverkeerswet werd deze bepaling aangepast.

De Raad van State aanvaardt in randnummer 12.4.2 de ontworpen regeling met betrekking tot de uitbreiding van de databank van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, weliswaar met het voorbehoud dat de verzameling en verwerking van de persoonsgegevens noodzakelijk is voor de doeleinden zoals beschreven in het ontworpen artikel 31, §2.

De verzameling van de ritgegevens zal slechts gebeuren met het oog op de controle op de weg door de politie. Gegevens van gebruikers van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen niet worden verzameld of verwerkt.

Wat betreft statistische gegevens zullen deze enkel en alleen anoniem worden verzameld en verwerkt.

Gelet op het enkel en alleen verzamelen en verwerken van persoonsgegevens voor zover het strikt noodzakelijk is om de doeleinden te behalen, zoals beschreven in het ontworpen artikel, wordt ook voorzien in een zeer strikt gebruikers- en toegangsbeheer.

De Raad heeft haar bezorgdheden geuit omtrent artikel 71 van het voorontwerp (huidig artikel 57) dat artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid vervangt. Het artikel betreft het mobiliteitsmonitoringsysteem dat tot doel heeft het mogelijk te maken om na te gaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt.

Specifiek heeft de Raad opmerkingen met betrekking tot de uitbreiding van het mobiliteitsmonitoringsysteem met identificatiegegevens. Hoewel het geenszins de bedoeling is om een rechtsgrond te creëren om persoonsgegevens over iedere persoon in het Vlaamse Gewest te kunnen verzamelen en verwerken, en dit ook niet de toets van noodzakelijkheid en proportionaliteit zou doorstaan, kan begrepen worden dat de gebruikte formulering hierover geen duidelijkheid brengt.

Gelet op de geformuleerde opmerkingen van de Raad is de eerst ontworpen ‘uitbreiding met persoonsgegevens’ van het mobiliteitsmonitoringsysteem uit het artikel gelicht.

In de plaats werd het artikel aangepast door toevoeging van een nieuwe paragraaf 2.

Met deze toevoeging is het duidelijk dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken slechts in het kader van onderzoek ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem persoonsgegevens kan opvragen bij het Rijksregister. Na machtiging door het Rijksregister, zal het departement, op basis van een lijst van criteria bepaald door het onderzoek, een contactlijst ontvangen van het Rijksregister van personen die voldoen aan de criteria vooropgesteld door het onderzoek.

Nadat de contactprocedure is afgerond zullen de gegevens verkregen van het Rijksregister, worden vernietigd. Verdere verwerking van persoonsgegevens in het kader van het onderzoek zal gebeuren op basis van toestemming van de betrokkene.

De toevoeging van deze paragraaf maakt duidelijk dat het geenszins mogelijk is en ook niet de bedoeling is om op grote schaal de persoonsgegevens van alle personen in het Vlaamse Gewest te verzamelen en te verwerken.

De toevoeging concretiseert ook welke persoonsgegevens zullen worden opgevraagd bij het Rijksregister, namelijk enkel die persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om de contactprocedure te starten.

Door deze toevoeging in te schrijven als een nieuwe paragraaf wordt ook duidelijk dat de verzameling en verwerking van de persoonsgegevens verkregen van het Rijksregister, geen inherent deel zullen uitmaken van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Het zijn slechts de anonieme resultaten van het resulterende onderzoek die ter ondersteuning zullen dienen van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Het zijn ook bijgevolg slechts de anonieme resultaten die zullen worden ontsloten naar de lokale besturen en de vervoerregio's.

4.4.2. Het juridisch statuut van de vervoerregioraad en van de regionale mobiliteitsplannen

In randnummer 13.1 citeert de Raad van State uit het advies bij het oorspronkelijke decreet Basisbereikbaarheid waarbij de Raad er toen al op wees dat de vervoerregioraad niet louter kon omschreven worden als een overlegorgaan en dat het gebrek aan rechtspersoonlijkheid tot moeilijkheden aanleiding zou kunnen geven in geval van een jurisdictioneel beroep tegen een van de beslissingen van de vervoerregioraad.

In randnummer 13.2 stelt de Raad van State dat er gepoogd wordt tegemoet te komen aan deze opmerkingen door de opheffing van artikel 10 van het decreet Basisbereikbaarheid, evenals een aanpassing aan artikel 13, §1, omtrent het bindend karakter van de regionale mobiliteitsplannen en de omvorming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen tot een Vlaamse Mobiliteitsvisie.

De Raad wijst in randnummer 13.3 op de aanhoudende verwarring nu, als de Vlaamse Mobiliteitsvisie als richtinggevend wordt bestempeld, terwijl er enkel gemotiveerd kan worden van afgeweken.

Om aan deze opmerking tegemoet te komen wordt de term 'richtinggevend' verlaten en vervangen door 'beleidskader' en wordt ook het woord 'alleen' geschrapt, zodat het duidelijk wordt dat er altijd van de Vlaamse Mobiliteitsvisie kan worden afgeweken mits dit wordt gemotiveerd.

In randnummer 13.4 concludeert de Raad dat er met de wijzigingen van de tekst, vermeld in randnummer 13.2, nog steeds niet tegemoet wordt gekomen aan het feit dat de raad gekwalificeerd wordt als een overlegorgaan, waarbij door het gebrek aan rechtspersoonlijkheid het knelpunt van de rechtsbescherming blijft bestaan wanneer de vervoerregioraad beslissingen neemt die juridisch bindend zijn. Het feit dat de gemeenteraden het regionaal mobiliteitsplan goedkeuren acht de Raad niet afdoende.

Om tegemoet te komen aan de herhaalde kritiek van de Raad van State, wordt er voorzien in een goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen op Vlaams niveau. De Raad stemde in met deze wijziging.

Op die manier wordt tegemoetgekomen aan de opmerkingen met betrekking tot het formele statuut van het regionale mobiliteitsplan. Een vaststelling binnen de vervoerregioraad betekent immers dat het gaat om een consensusbeslissing waarbij de standpunten op Vlaams niveau en op gemeentelijk niveau worden samengebracht. De Vlaamse instanties die deel uitmaken van de vervoerregioraad ver-

tegenwoordigen de Vlaamse Regering en het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dragen van daaruit bij in de vormgeving en uitvoering op het niveau van de vervoerregio. De bijdrage vanuit het Vlaams niveau zal worden geformaliseerd door een goedkeuring van de Vlaamse Regering. Dat doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid die de vervoerregioraad heeft als interbestuurlijk orgaan om gepast invulling en vorm te geven aan basisbereikbaarheid en het gewenste mobiliteitsbeleid op niveau van de vervoerregio.

Het is op die manier duidelijk vanaf welke datum het plan definitief is aangenomen en vanaf wanneer de juridische gevolgen effect hebben, namelijk vanaf het ogenblik dat het plan wordt goedgekeurd op Vlaams niveau. De initiatiefnemer van een project ter uitvoering van het plan weet duidelijk op welk plan het project zich kan beroepen om het project te verantwoorden.

4.4.3. Onderzoek van de tekst

Artikel 2

Omtrent de opmerking in randnummer 14 van het advies kan worden meegegeven dat de kwestieuze normen tegen een redelijke kostprijs beschikbaar zijn. Daarnaast kunnen zij kosteloos worden geraadpleegd in de bibliotheek van het Bureau voor Normalisatie.

De Staat en alle andere publiekrechtelijke personen kunnen refereren aan de door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde normen door een eenvoudige verwijzing naar de referte van deze normen.

Een afzonderlijke publicatie in het Belgisch Staatsblad is derhalve niet vereist en is overigens ook niet gebruikelijk.

Artikel 3

De opmerkingen over artikel 3 zijn niet langer relevant, gelet op de schrapping van dit artikel.

Artikel 5 (huidig artikel 4)

De Raad van State suggereert in randnummer 16.2 om in het ontworpen artikel 23, §4, eerste lid, en artikel 23, §5, eerste lid, van de Wegverkeerswet de toevoeging "en van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid" weg te laten.

De toevoeging had tot doel om duidelijk aan te geven welke regelgeving begrepen dient te worden onder "ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan".

Gezien dit blijkbaar tot verwarring leidt werd naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State hieromtrent de zinsbouw van het ontworpen artikel dan ook aangepast.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 23, §5, eerste lid, van de Wegverkeerswet.

In randnummer 16.3 merkt de Raad van State wat betreft het ontworpen artikel 23, §5, vierde lid, van de Wegverkeerswet op dat de mogelijkheid om de verplichtingen en rechten, vermeld in de artikelen 12 tot en met 22 van de AVG niet toe te

passen, moet worden beperkt tot de gevallen waarin dat noodzakelijk is voor het goede verloop van het onderzoek.

Omdat een inspectiedienst niet op voorhand weet wat nadelig kan zijn, en dus niet altijd bij aanvang kan inschatten of het voor het goede verloop van het verdere onderzoek noodzakelijk is dat de rechten niet worden toegepast aangezien een inspectieonderzoek altijd gebaat is bij discretie, net omdat dit essentieel is voor de goede werking van inspectie, is de bepaling als volgt geformuleerd: "op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast."

De VTC had trouwens in haar advies nr. 2019/16 van 3 juli 2019 (randnummer 20) over een identiek zelfde bepaling geen opmerkingen.

Omtrent het ontworpen artikel 23, §5, twaalfde lid, van de Wegverkeerswet heeft de Raad van State in randnummer 16.5 vragen bij wat er gebeurt indien de reactie van het openbaar ministerie of van de onderzoeksrechter uitblijft. Volgens de Raad van State lijkt minstens vereist dat de inspectiedienst die geen antwoord heeft ontvangen van het openbaar ministerie of van de onderzoeksrechter, de betrokkene hiervan op de hoogte brengt.

De VTC had in haar advies nr. 2019/16 van 3 juli 2019 (randnummer 30) over een identiek zelfde bepaling geen opmerkingen over het twaalfde lid dat reeds was voorzien in het AVG-decreet van 8 juni 2018. De VTC bevestigt uitdrukkelijk dat deze bepaling voorkomt dat de betrokkene, via de inspectiedienst, te weten komt dat er bij het parket of de onderzoeksrechter een dossier lopende is, terwijl dat niet aangewezen is.

Deze bepaling wordt dan ook niet aangepast om het lopende onderzoek niet te belemmeren. Zoals de Raad van State suggereert, kan het aangewezen zijn dat tussen de betrokken controle-, inspectie- of auditdienst enerzijds en de gerechtelijke overheid anderzijds afspraken hieromtrent worden gemaakt.

Artikel 6 (huidig artikel 5)

Om, zoals de Raad van State in randnummer 17.1 ook opmerkt, elke overlap tussen de machtigingen die vervat zijn in het ontworpen artikel 27/1, eerste en tweede lid, van de Wegverkeerswet en de machtigingen die vervat zijn in artikel 27 van diezelfde wet, te vermijden, wordt in het ontworpen artikel 27/1 een nieuw lid ingevoegd, waarin wordt aangegeven dat de in het eerste lid, 1°, 2° en 8°, en tweede lid, vermelde diensten niet de diensten, vermeld in artikel 27, tweede en derde lid, van de Wegverkeerswet omvatten.

Op die manier wordt duidelijk gemaakt dat niet voorzien zal worden in dubbele retributies.

De Raad van State is van oordeel dat het uitoefenen van toezicht en inspectie, die los van een of andere aanvraag van de heffingsplichtige worden verricht, geen aanleiding kan geven tot het opleggen van een retributie. Er wordt van uit gegaan dat de prestatie die hier wordt geleverd, geen dienst ten behoeve van de heffingsplichtige individueel beschouwd zou zijn maar veeleer strekt tot de financiering van een overheidsinstantie.

Dit standpunt kan niet worden bijgetreden. Het specifieke toezicht dat hier wordt bedoeld, komt wel degelijk ten goede aan de instellingen en personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°. Er werd geopteerd om een erkenning zonder einddatum te verlenen. Dat betekent dat de instellingen en personen, ver-

meld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°, enkel een retributie moeten betalen om de erkenning te verkrijgen en bijvoorbeeld niet na verloop van een bepaalde periode een nieuw erkenningsdossier, met daaraan gekoppelde kosten, moeten indienen.

Om te verzekeren dat de voorwaarden waaraan de instellingen en personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°, moeten voldoen, vervuld blijven, en dus erkend blijven, is een toezicht vereist. Voor dit toezicht is een periodieke retributie gerechtvaardigd.

Ook de huidige rechtsgrond voor de retributies (artikel 27 Wegverkeerswet) maakt melding van de mogelijkheid om retributies te bepalen voor "gehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- en toezichtskosten".

Op dezelfde manier wordt ook te werk gegaan bij de milieureglementering waar bijvoorbeeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 november 2010 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenningen met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL) eveneens retributies voor het toezicht op de erkenning worden bepaald.

Zoals de Raad van State opmerkt, is het belangrijk dat bij de uitvoering van deze bepalingen, bij het vaststellen van de concrete bedragen, er wordt op toegezien dat het wel degelijk om retributies gaat. Met deze opmerking zal uiteraard rekening worden gehouden.

Eenzelfde redenering geldt tevens voor het ontworpen artikel 43 (huidig artikel 29), waarin wordt voorzien dat een retributie kan worden gevraagd om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden van de instellingen en de lesgever in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen, uit oefenen.

Artikel 7 (huidig artikel 6)

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State in verband met het ontworpen artikel 29quater, §2, 3°, van de Wegverkeerswet in randnummer 18.1 van het advies, werd deze bepaling aangepast.

De bemerkingen van de Raad vermeld onder randnummers 18.2 (ontworpen artikel 29quater, §3, eerste lid, van de Wegverkeerswet) en 18.3 en 4 (ontworpen artikel 29quater, §4, vierde lid, van de Wegverkeerswet) werden eveneens verwerkt.

Artikel 9 en 11

De opmerkingen in de randnummers 19.1 tot en met 20 over artikel 9 en 11 behoeven geen repliek, gezien de schrapping van afdeling 3 (Wijzigingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972).

Artikel 13 (huidig artikel 8)

Het ontwerp van decreet werd aangepast aan de opmerkingen van de Raad in randnummer 22. Voortaan wordt verwezen naar "een lidstaat die behoort tot de Europese Economische Ruimte, of een ander land waartoe het vrije verkeer inzake bankwaarborgen is uitgebreid".

Artikel 16, 17, 18, 21 en 22

De opmerkingen in de randnummers 23.1 tot en met 25.6 over artikelen 16, 17, 18, 21 en 22 behoeven geen repliek, gezien de schrapping van afdeling 6 (Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens).

Artikel 29 (huidig artikel 14)

De opmerking van de Raad van State is terecht. Enkel het EVFH kan opdrachten voor derden uitvoeren en daar inkomsten uit puren. Elke dubbelzinnigheid daaromtrent wordt geschrapt in het betrokken artikel.

Artikel 31 (huidig artikel 16)

De opmerking van de Raad van State moet begrepen worden als een aandachtspunt. De eventuele opname van goederen in het openbaar domein van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics mag niet neerkomen op een feitelijke onteigening.

Artikel 32 (huidig artikel 17)

De opmerking van de Raad van State is terecht. Er wordt een toezichtregeling opgenomen in het decreet in de zin van de toezichtregeling in artikel III.13 van het Bestuursdecreet.

Artikel 48, 52 en 55 (huidig artikel 34, 38 en 41)

De technische aanpassingen, vermeld in opmerking 31 tot en met 33, werden doorgevoerd.

Artikel 57 (huidig artikel 43)

Overeenkomstig opmerking 34.3 werd er een lid toegevoegd aan het nieuwe artikel 10/3 waarin wordt gesteld dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie tot stand komt via een participatieproces dat door de Vlaamse Regering ruim wordt bekend gemaakt.

Artikel 71 (huidig artikel 57)

Overeenkomstig opmerking 37.2 wordt artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid zo aangepast dat wat betreft de gegevensverzameling over de voertuigen het gaat om voertuigen die door een ANPR-camera kunnen worden gedetecteerd (ANPR: Automatic Number Plate Recognition).

Artikel 77, 80 en 85 (huidig artikel 63, 67 en 72)

De tekstaanpassingen, voorgesteld in opmerking 38, 39, 40.1 en 40.2, werden doorgevoerd.

Artikel 86 (huidig artikel 73)

De Raad van State stelt in randnummers 41.2 tot en met 41.3 de vraag of het ontwerp van decreet toch niet in een procedure moet voorzien om aan de verplichtingen die voortvloeien uit richtlijn 2001/42/EG te voldoen voor het geval de Vlaamse Regering inrichtingsprincipes zou bepalen die bindend zijn voor het verlenen van de vergunningen voor de wegen waarop ze betrekking hebben, waarbij de aanleg van de wegen een project kan zijn dat aanzienlijke gevolgen voor het milieu kan hebben.

In de mate dat deze situatie zich zou voordoen, zal het generiek spoor uit het DABM worden toegepast, zodat er in het voorliggende ontwerp van decreet niet voorzien moet worden in een specifieke plan-MER-procedure.

Artikel 87 en 92 (huidig artikel 74 en 79)

De tekstaanpassingen, voorgesteld in opmerking 42 en 43, werden doorgevoerd.

Artikel 93 (huidig artikel 80)

Artikel 6 biedt elke gemeente de mogelijkheid om te opteren voor een systeem van administratieve geldboetes voor beperkte snelheidsovertredingen. Daarbij kan de gemeente ook kiezen zelf in te staan voor de verwerking hiervan, dan wel een beroep te doen op het systeem van de gewestelijke verwerkingscentra.

Teneinde de nodige besprekingen te kunnen organiseren en de ruimte te bieden om een protocol af te sluiten cfr. artikel 6, §6, van dit ontwerp van decreet, wordt het aan de Vlaamse Regering overgelaten te oordelen wanneer deze decretale bepalingen in werking treden.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Artikel 2

Dit artikel zorgt voor de bekrachtiging van artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek

Artikel 3

Deze wijziging vloeit voort uit de invoeging van het nieuwe artikel 29quater in de Wegverkeerswet, dat de mogelijkheid voorziet voor gemeenten om in reglementen of verordeningen administratieve sancties te bepalen voor een aantal verkeers-overtredingen. Tegen de beslissing om een administratieve sanctie op te leggen

kan beroep worden ingesteld bij de politierechtbank. Derhalve dient het Gerechtelijk Wetboek deze beroepsmogelijkheid te voorzien.

Afdeling 2. Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Artikel 4 – Wijzigingen van artikel 23 van de Wegverkeerswet

1° Vervanging van artikel 23, §3, van de Wegverkeerswet.

Het wordt aan de Vlaamse Regering overgelaten om de voorwaarden en nadere regels te bepalen waaraan de instellingen en hun personeelsleden die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen, moeten voldoen.

Daarnaast kan de Vlaamse Regering ook de voorwaarden en nadere regels bepalen voor de instellingen en hun personeelsleden of de personen die onderricht verstrekken om een rijbewijs te verkrijgen, in het kader van de voortgezette rijopleiding evenals om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen.

De Vlaamse Regering kan op grond hiervan onder meer regels uitvaardigen over:

- wie onderricht kan geven aan kandidaat-bestuurders;
- wie een kandidaat-bestuurder kan begeleiden tijdens de scholing;
- de voorwaarden betreffende de organisatie van de rijscholen, de examencentra, de opleidingscentra enzovoort;
- de voorwaarden betreffende de voertuigen die gebruikt mogen worden;
- de voorwaarden betreffende de lokalen en terreinen die gebruikt mogen worden;
- de voorwaarden waaraan het personeel van de rijscholen, de examencentra, de opleidingscentra enzovoort moet voldoen;
- de wijze waarop kennis wordt gegeven aan de Vlaamse overheid van het volgen van onderricht of het afleggen van examens en de wijze waarop men kan aantonen onderricht te hebben gevolgd of examens te hebben afgelegd;
- enzovoort.

Om een kwalitatief onderricht en een kwalitatieve dienstverlening in het kader van het onderricht en de examinering te verzekeren, is het van belang dat de nodige kwaliteitseisen gesteld kunnen worden aan de opleiding van de kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de exameninstellingen of van de instellingen die rijonderricht verstrekken, waaronder de examencentra, de rijscholen, de opleidingscentra enzovoort, alsook van de personen die rijonderricht verstrekken. Op die manier kan de kwaliteit van het onderricht evenals van de examens worden gewaarborgd.

Daarom zal de Vlaamse Regering de voorwaarden en nadere regels kunnen vaststellen voor de opleidingsverstrekkers die opleidingen en bijscholingen geven aan deze personen alsook voor deze opleidingen en de bijscholingen zelf. Het gaat dus bijvoorbeeld om:

- de erkennings-/goedkeuringsregeling van de opleidingsverstrekker;
- de goedkeuring van het programma van de opleidingen en de bijscholingen;
- de voorwaarden betreffende de organisatie van de opleiding;
- enzovoort.

Daarnaast wordt het ook aan de Vlaamse Regering overgelaten om de voorwaarden en nadere regels te bepalen voor personen die de kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de exameninstellingen of van de instellingen die rijonderricht verstrekken alsook die de personen die rijonderricht verstrekken begeleiden tijdens hun opleiding. In dat verband kunnen regels uitgevaardigd worden omtrent:

- de erkenning van de stagemeeester;
- de voorwaarden om als stagemeeester te kunnen optreden;
- enzovoort.

De Vlaamse Regering kan op grond van het nieuwe artikel 23, §3, ook de voorwaarden en nadere regels bepalen voor de beroepscommissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van de mislukking voor een examen. Zo kunnen regels bepaald worden over:

- de samenstelling van de beroepscommissie;
- de taken van de beroepscommissie;
- enzovoort.

Tot slot zal de Vlaamse Regering eveneens de regels voor de toekenning, weigering, verlenging, stopzetting, schorsing en intrekking van de erkenning van de in het eerste lid, 1° tot 4°, bepaalde instellingen en personen kunnen bepalen. De erkenning is ingegeven vanuit dwingende redenen van algemeen belang, met name het verhogen van de kwaliteit, wat aldus de verkeersveiligheid ten goede komt. De erkenning maakt ook een controle mogelijk.

2° Vervanging van artikel 23, §4, eerste lid, van de Wegverkeerswet.

Elke verwerking van persoonsgegevens moet steunen op een rechtsgrondslag in de zin van artikel 6 van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG. Dit wordt bij voorkeur bij decreet geregeld.

In artikel 23, §4, eerste lid, zoals dat werd toegevoegd bij het decreet van 26 april 2019, was een dergelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens enkel voorzien voor de bevoegdheden en de taken vermeld in artikel 23, §1, 2° en 4°, §2, 2°, en §3, van de Wegverkeerswet.

Dit wordt nu uitgebreid naar de bevoegdheden en de taken inzake de reglementering over de scholing en de examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie en inzake de reglementering over de vakbekwaamheid, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Tot de persoonsgegevens kunnen ook gegevens met betrekking tot de gezondheid en gerechtelijke gegevens behoren, als bedoeld in de artikelen 9, lid 1 en 10, van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.

3° Toevoeging van artikel 23, §5, van de Wegverkeerswet.

In het nieuwe artikel 23, §5, wordt bepaald dat de in paragraaf 3 vermelde instellingen en personen gecontroleerd kunnen worden door inspecteurs op de naleving van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Het gaat hierbij dus om volgende instellingen en personen:

- de rijsscholen, de examencentra, de opleidingscentra en hun respectievelijke personeel;

- de personen die de kandidaat-bestuurders begeleiden tijdens de scholing;
- de opleidingsverstrekkers die opleidingen en bijscholingen geven aan de kandidaat-personeelsleden en de personeelsleden van rijsscholen, examencentra en opleidingscentra;
- de personen die de kandidaat-personeelsleden en de personeelsleden van de rijsscholen, de examencentra en de opleidingscentra begeleiden tijdens hun opleiding;
- de commissie die oordeelt over het beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van de mislukking voor een examen.

De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de nadere regels betreffende deze controle te bepalen evenals om de inspecteurs die deze controle verrichten, aan te wijzen.

De inspecteurs verzamelen bij en in het kader van de uitoefening van hun opdracht gegevens. Die gegevens bevatten onder meer persoonsgegevens (in de zin van gegevens over en van natuurlijke personen).

Met het oog op de taken die hen worden toevertrouwd, is het niet altijd wenselijk om de betrokkenen wier gegevens worden verwerkt, in kennis te stellen van het feit dat hun gegevens verzameld zijn en verwerkt worden en hen bijgevolg de inlichtingen en de rechten mee te delen die door de algemene verordening gegevensbescherming worden voorzien.

Zo is het niet aangewezen dat wanneer een inspecteur gegevens verzamelt in het kader van een fraudeonderzoek, men hieromtrent wordt geïnformeerd. Indien de inspecteur hiertoe zou worden verplicht, zouden betrokkenen in de mogelijkheid worden gesteld de onwettige praktijken gedurende een bepaalde periode te stoppen of bewijzen te doen verdwijnen, zodat een verdere controle geen zin meer zou hebben.

Dit zou een efficiënte controle in de weg staan en niet stroken met de geest van de regelgeving waarop de inspecteurs toezicht dienen te houden.

Artikel 23, AVG laat de lidstaten toe om in een uitzondering te voorzien van de rechten van betrokkenen maar dit enkel binnen welbepaalde grenzen en voor specifieke doeleinden.

In het nieuwe artikel 23, §5, derde tot en met het twaalfde lid, wordt dan ook voorzien in een uitzondering van de rechten van betrokkenen, op voorwaarde dat dit voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn.

In zoverre die beperkingen tevens een inmenging inhouden in het recht op eerbiediging van het privéleven, vloeit uit artikel 22 van de Grondwet voort dat enkel krachtens een wettelijke bepaling, en onder de daarin bepaalde voorwaarden, een dergelijke inbreuk kan worden gepleegd op het privéleven.

Om die reden wordt de uitzondering op de rechten van de betrokkenen opgenomen op decretaal niveau. Dit wordt gedaan met een bepaling die bestaat uit tien leden en afgestemd is op de concrete gegevensverwerking.

Artikel 5 – Invoeging van artikel 27/1 in de Wegverkeerswet

Uit artikel 173 van de Grondwet volgt dat van een persoon slechts een financiële bijdrage kan worden gevraagd, onder de vorm van een retributie, als er daarvoor een decretale grondslag is.

De tekst van het ontwerp van decreet bevat een opsomming van de diensten waarvoor een eenmalige retributie kan geheven worden.

Het gaat hierbij om het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen alsook de erkenning van hun lokalen, terreinen en personeel.

Daarnaast betreft het eveneens het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen en de personen die onderricht verstrekken om een rijbewijs te verkrijgen, in het kader van de voortgezette rijopleiding evenals om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen. De Vlaamse Regering kan ook retributies heffen voor de erkenning van lokalen en de terreinen alsook voor de erkenning van het personeel van de instellingen.

Ten aanzien van de kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen die instaan voor het afnemen van examens alsook van de instellingen die onderricht verstrekken om een rijbewijs te verkrijgen, in het kader van de voortgezette rijopleiding evenals om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen, kan de Vlaamse Regering retributies bepalen voor het afleggen van de examens, het uitoefenen van de stage alsook het volgen van verplichte opleidingen en bijscholingen.

De Vlaamse Regering kan eveneens een eenmalige retributie bepalen voor het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning als opleidingsvertrekker of stagebegeleider.

Tot slot kan de Vlaamse Regering een eenmalige retributie bepalen voor:

- het behandelen van een aanvraag tot het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid of tot verlenging ervan;
- het afleggen van examens in een instelling die instaat voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen;
- het volgen van een verplichte rijopleiding en bijscholing om een rijbewijs te behalen, in het kader van de voortgezette rijopleiding of om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- het indienen van een verzoekschrift bij de beroepscommissie;
- het ondergaan van een onderzoek in een centrum voor rijgeschiktheid.

Naast de eenmalige retributies kan de Vlaamse Regering ook voorzien in de mogelijkheid om periodieke retributies te heffen, dit vermits de activiteiten die door de administratie worden verrichten, zich niet alleen situeren op het ogenblik van de aanvraag om erkenning.

Bij het behandelen van een erkenningsaanvraag wordt een eerste controle uitgevoerd en wordt nagegaan of de opleidingsvertrekker, de stagebegeleider en de instellingen die examens afnemen en rijonderricht verstrekken voldoen aan de gestelde voorwaarden.

Om erkend te blijven moeten deze instellingen en personen evenwel te allen tijde te blijven voldoen aan de gestelde voorwaarden. Regelmatige controle van de gestelde voorwaarden is in dat opzicht dan ook noodzakelijk. Te dien einde kan er dan ook een periodieke retributie worden geheven.

Artikel 6 – Invoeging van een nieuw artikel 29quater in de Wegverkeerswet

Paragraaf 1

De GAS-wet (wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties) bevat momenteel al de mogelijkheid voor gemeenten om in reglementen of verordeningen administratieve sancties te bepalen voor een aantal verkeers-overtredingen. Het betreft overtredingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen (met uitzondering van de algemene snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen). Het komt dan ook aan de gewesten toe om een regeling te treffen in verband met de sancties voor het overtreden van deze snelheidsbeperkingen.

Naar analogie met de regeling die nu al bestaat in de GAS-wet voor een aantal federale verkeersovertredingen, wil de Vlaamse Regering steden en gemeenten ook de mogelijkheid geven om voor beperkte snelheidsovertredingen, onder bepaalde voorwaarden, een administratieve geldboete te bepalen.

Wanneer een gemeente ervoor opteert om gebruik te maken van de mogelijkheid tot het invoeren van administratieve geldboetes, zullen deze snelheidsovertredingen volledig gedepenaliseerd worden.

Paragraaf 2

Opdat een gemeente een administratieve sanctionering zou kunnen invoeren, moeten een aantal voorwaarden cumulatief vervuld zijn. Wanneer de voorwaarden niet allemaal vervuld zijn, dan blijft de overtreding het voorwerp van strafrechtelijke betegeling.

1° Het nastreven van een hogere verkeersveiligheid blijft steeds het uitgangspunt. Om deze reden werd ervoor geopteerd om enkel beperkte snelheidsovertredingen administratief te laten betegelen. Overdreven of aangepaste snelheid blijft een zeer belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid, leidt tot een hoger aantal ongevallen met een hogere ernst van de gevolgen van de ongevallen.

Voor de toepassing van deze regeling wordt dan ook enkel de overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur als een beperkte snelheidsovertreding beschouwd.

2° De reglementen van de gemeente zullen enkel betrekking kunnen hebben op plaatsen waar een snelheidsbeperking van 30 of 50 kilometer per uur geldt. De snelheidsbeperking kan op verschillende wijzen zijn ingevoerd. Zo kan het bijvoorbeeld gaan om een snelheidsbeperking die wordt ingevoerd door middel van het verkeersteken C43 uit de Wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg). Het kan ook gaan om zonale snelheidsbeperkingen die in uitvoering van artikel 65.5 van de Wegcode wordenesignaleerd. Snelheidsbeperkingen die het gevolg zijn van de aanduiding van de bebouwde kom (in uitvoering van artikel 71.2 van de Wegcode) komen eveneens in aanmerking. Ook wanneer de snelheidsbeperking in de Wegcode wordt bepaald voor een specifieke locatie (bijvoorbeeld de fietsstraat, bepaald in artikel 22novies van de Wegcode) bestaat de mogelijkheid tot administratieve betegeling. Kortom, elke plaats waar een snelheidsbeperking geldt van 30 of 50 kilometer per uur kan het voorwerp uitmaken van een reglement van de gemeente tot het invoeren van administratieve geldboetes.

3° Enkel in de gevallen waarin de apparatuur en de infrastructuur waarmee de snelheidsovertreding wordt vastgesteld, volledig wordt gefinancierd door de lokale overheid, kan een gemeentelijke administratieve sanctionering worden ingevoerd. Concreet betekent dit dat zowel de paal als de camera volledig moeten worden gefinancierd door de lokale overheid (gemeente of lokale politie), ongeacht de plaats waar deze apparatuur zich bevindt. Zo zullen automatisch werkende toestellen van het gewest die zich bevinden langs een gemeenteweg geen aanleiding kunnen geven tot een gemeentelijke administratieve geldboete. Omgekeerd kunnen automatisch werkende toestellen van de gemeente langs een gewestweg wel tot een gemeentelijke administratieve geldboete leiden.

Wat de vaststelling van de inbreuken betreft, wordt verwezen naar artikel 62 van de Wegverkeerswet dat de grondslag bevat voor het gebruikmaken van (bemande en onbemande) automatisch werkende toestellen voor de vaststelling van de overtredingen. Op die manier zijn alle voorwaarden die gelden voor deze toestellen wanneer zij strafrechtelijk gesanctioneerde inbreuken registreren op dezelfde wijze van toepassing bij de vaststelling van administratief beteugelde inbreuken. Het gaat hier onder meer over de voorwaarden bepaald in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen, gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten. Meer bepaald zullen onder meer de technische tolerantiemarges die gehanteerd worden bij snelheidsovertredingen die strafrechtelijk beteugeld worden, op dezelfde wijze gelden bij administratief beteugelde snelheidsovertredingen. Concreet heeft dit onder meer tot gevolg dat de administratieve beteugeling mogelijk is voor snelheidsovertredingen waarbij de maximumsnelheid overschreden wordt tot en met 26 kilometer per uur. Immers, het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 voorziet een tolerantiemarge van 6 kilometer per uur bij snelheden van 30 kilometer per uur tot 100 kilometer per uur. Er is ten gevolge van de wettelijke tolerantiemarge dan ook pas sprake van een snelheidsovertreding wanneer de werkelijk gereden snelheid 6 kilometer per uur hoger ligt dan de maximumsnelheid.

Een paar concrete voorbeelden kunnen de toepassing van de tolerantiemarges verduidelijken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de bedragen van de onmiddellijke inningen zoals die zijn bepaald in het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer aangezien deze bedragen ook zullen worden toegepast als administratieve boete (zie paragraaf 3 van dit artikel dat hieronder wordt toegelicht):

- wanneer een weggebruiker werkelijk 35 kilometer per uur rijdt in een zone 30, zal hij geen administratieve boete kunnen opgelegd krijgen, net zoals hij momenteel ook geen strafrechtelijke boete kan krijgen. Na correctie rijdt deze weggebruiker immers maar 29 kilometer per uur en dus niet te snel;
- wanneer een weggebruiker werkelijk 39 kilometer per uur rijdt in een zone 30, rijdt hij, gecorrigeerd, 3 kilometer per uur te snel en zal hij de hiermee overeenstemmende boete krijgen. Het bedrag van de onmiddellijke inning is voor deze overtreding momenteel 53 euro en zou het voorwerp van een administratieve sanctie kunnen uitmaken;
- rijdt de weggebruiker werkelijk 56 kilometer per uur (gecorrigeerd 50 kilometer per uur) in een zone 30, dan bedraagt de onmiddellijke inning momenteel 163 euro. Dit bedrag kan, wanneer een gemeente daarvoor kiest, bij wijze van administratieve boete worden geïnd;
- wanneer een weggebruiker werkelijk 57 kilometer per uur (gecorrigeerd 51 kilometer per uur) rijdt in een zone 30, kan de overtreding niet administratief beteugeld worden. Deze weggebruiker overschrijdt immers de maximumsnelheid met meer dan 20 kilometer per uur. In dit geval gelden de bepalingen van de Wegverkeerswet inzake strafrechtelijke beteugeling. De voorwaarden voor de administratieve beteugeling zijn immers niet vervuld;

- wanneer een weggebruiker werkelijk 59 kilometer per uur rijdt in een zone 50 (buiten de bebouwde kom), rijdt hij, gecorrigeerd, 3 kilometer per uur te snel en zal hij de hiermee overeenstemmende boete krijgen. Het bedrag van de onmiddellijke inning is voor deze overtreding momenteel 53 euro en zou door middel van een administratieve sanctie kunnen worden beteugeld;
- rijdt de weggebruiker werkelijk 76 kilometer per uur (gecorrigeerd 70 kilometer per uur) in een zone 50 (binnen de bebouwde kom), dan bedraagt de onmiddellijke inning momenteel 163 euro. Dit bedrag kan, wanneer een gemeente daarvoor kiest, bij wijze van administratieve boete worden geïnd;
- bij een werkelijk gereden snelheid van 77 kilometer per uur in een zone 50 (binnen of buiten de bebouwde kom) zal geen administratieve afhandeling mogelijk zijn. Immers, in dat geval wordt meer dan 20 kilometer per uur te snel gereden. De overtreder zal dan ook strafrechtelijk gesanctioneerd worden.

Bij een werkelijk gereden snelheid van 77 kilometer per uur in een zone 50 (binnen of buiten de bebouwde kom) zal geen administratieve afhandeling mogelijk zijn. Immers, in dat geval wordt meer dan 20 kilometer per uur te snel gereden.

4° Naar analogie met de regeling die in de GAS-wet werd ingevoerd voor de administratieve beteugeling van federale verkeersovertredingen, wordt ook hier bepaald dat de administratieve afhandeling enkel mogelijk is voor meerderjarige natuurlijke personen. Minderjarige overtreders kunnen nog steeds strafrechtelijk vervolgd worden, op dezelfde wijze waarop dit voor andere snelheidsovertredingen het geval is. Het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer sluit immers ook de minderjarigen uit van de toepassing van het besluit. Op grond van artikel 36bis van de Jeugdbeschermingswet (wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, het ten laste nemen van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd en het herstel van de door dit feit veroorzaakte schade) zijn de politierechtbanken bevoegd om kennis te nemen van vorderingen inzake het wegverkeer die worden ingesteld tegen minderjarigen ouder dan 16 jaar en minder dan 18 jaar.

5° Wanneer samen met de beperkte snelheidsovertreding, bedoeld in dit artikel, ook een andere overtreding wordt vastgesteld, vervalt de mogelijkheid tot administratieve beteugeling. Op dat moment treedt het strafrechtelijke systeem, ook voor de hier bedoelde beperkte snelheidsovertreding, in werking. Ook dit principe geldt op grond van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer. Ook in dat besluit geldt dat geen onmiddellijke inning mogelijk is wanneer meerdere overtredingen gelijktijdig zijn vastgesteld.

Paragraaf 3

Aangezien de gemeenten de keuze hebben om al dan niet administratieve geldboetes in te voeren, zullen de beperkte snelheidsovertredingen op plaatsen waar een snelheidsbeperking van 30 of 50 kilometer per uur geldt in bepaalde gemeenten wel nog strafrechtelijk beteugeld worden.

Om geen ongerechtvaardigde ongelijkheid tussen de weggebruikers te laten ontstaan, wordt voorzien dat de administratieve geldboetes die door de gemeente zullen worden opgenomen in zijn reglement, overeenstemmen met de bedragen die worden bepaald in uitvoering van artikel 65, §1, tweede lid, van de Wegverkeerswet.

Het betreft hier de bedragen die zich bevinden in het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, zoals laatste gewijzigd bij besluit van de

Vlaamse Regering van 24 maart 2017 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, wat betreft de verhoging van de sommen.

Paragraaf 4

Er wordt voorzien dat de administratieve procedure zal worden gevoerd door de sanctionerend ambtenaar, vermeld in de GAS-wet. Deze ambtenaar moet, op grond van de GAS-wet, en het in uitvoering daarvan genomen koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de kwalificatie- en onafhankelijkheidsvoorwaarden van de ambtenaar belast met de oplegging van de administratieve geldboete en tot inning van de boetes in uitvoering van de wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, voldoen aan heel wat voorwaarden. Deze ambtenaar heeft bovendien in het kader van de uitoefening van zijn beroep, toegang tot een aantal databanken. Hij is dan ook best geplaatst om op te treden bij de beperkte snelheidsovertredingen.

De vaststelling van de overtreding zal, net zoals voor de strafrechtelijk gesanctioneerde verkeersovertredingen, gebeuren door de bevoegde personen, vermeld in artikel 3 van de Wegcode en op dezelfde wijze en met dezelfde garanties, zoals dit gebeurt bij alle verkeersovertredingen. Zo zal bijvoorbeeld ook het proces-verbaal dat naar aanleiding van de overtreding wordt opgesteld dezelfde bewijswaarde hebben. Op die manier is ook gegarandeerd dat de verbalisant bevoegd is om alle overtredingen die hij vaststelt in het proces-verbaal op te nemen.

De betalingstermijnen voor de administratieve geldboetes worden bepaald naar analogie met de termijnen die zijn voorzien voor de administratieve afhandeling van de federale verkeersovertredingen in de GAS-wet.

Wanneer de overtreder verweer wenst te voeren, moet dit schriftelijk gebeuren. Uiteraard wordt elektronische correspondentie ook als schriftelijke correspondentie beschouwd.

Paragraaf 5

Beroep tegen de beslissing van de sanctionerend ambtenaar kan worden ingesteld bij de politierechtbank, volgens de burgerlijke procedure. Hiertoe wordt ook een wijziging doorgevoerd in het Gerechtelijk Wetboek waar momenteel reeds verscheidene beroepsmogelijkheden tegen bestuurlijke beboeting aan de politierechter worden toegewezen. De keuze voor de politierechtbank is tevens ingegeven vanuit de noodzaak om te voorzien in een beroep met volle rechtsmacht. De politierechtbank kan de opgelegde bestuurlijke geldboete ofwel bevestigen ofwel hervormen.

Het komt aan het gewest toe om een dergelijke regeling door te voeren. Dit werd reeds herhaaldelijk bevestigd door de Raad van State. Zo maakte de Raad van State bijvoorbeeld geen opmerkingen bij het toekennen van de bevoegdheid aan de politierechtbank inzake het beroep tegen de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete, vermeld in artikel 10, §4, van het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones in artikel 601ter Ger.W. (advies van de Raad van State 57.459/1 van 28 mei 2015 over een voorontwerp van decreet betreffende lage-emissiezones). Voor talrijke voorbeelden in die zin, zie J. Vanpraet, *De latente staatshervorming*, Brugge, die Keure, 2011, pp. 309-320.

De decreetgever kan er eveneens in voorzien dat een uitspraak van de politierechtbank over administratieve sancties niet vatbaar is voor hoger beroep (zie bijvoorbeeld advies van de Raad van State 40.967, p. 24). Ook in artikel 31, §1, zesde lid,

van de GAS-wet wordt trouwens een hoger beroep uitgesloten. Op dezelfde manier wordt ook in het ontwerp voorzien dat geen hoger beroep mogelijk is.

Paragraaf 6

In bepaalde gevallen zal onmiddellijk bij de vaststelling blijken dat een bepaalde snelheidsovertreding niet administratief kan worden beteugeld, bijvoorbeeld omdat de verbalisant gelijktijdig vaststelt dat een overtreder ook een inbreuk op de verzekeringsplicht beging, of bijvoorbeeld wanneer een overtreder niet alleen een snelheidsovertreding beging maar ook het rode licht negeerde. In die gevallen zal het proces-verbaal niet aan de sanctionerend ambtenaar worden overgemaakt. De overtreder zal dan strafrechtelijk gesanctioneerd worden. Er kan zich echter een ook situatie voordoen waarbij pas tijdens de administratieve procedure blijkt dat de voorwaarden niet vervuld zijn, bijvoorbeeld omdat de houder van de nummerplaat van het voertuig dat werd geflitst, aan de sanctionerend ambtenaar meedeelt dat de overtreding niet door hem werd begaan maar door een minderjarige bestuurder. Om te verhinderen dat op dat ogenblik straffeloosheid zou gelden, wordt voorzien dat de overtreding alsnog de strafrechtelijke weg kan volgen.

Om te voorkomen dat overtredingen, waarbij de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen niet vervuld zijn, niet vervolgd zouden worden, kan een protocol worden opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden waarin de nodige afspraken kunnen worden gemaakt zodat de strafrechtelijke procedure in al deze gevallen kan worden gevolgd.

Paragraaf 7

De GAS-wet bevat bepalingen in verband met een register van de gemeentelijke administratieve sancties waar de gegevens in verband met de gemeentelijke administratieve sancties worden bijgehouden. Het is aangewezen dat ook de gegevens in verband met de beperkte snelheidsovertredingen in dit register worden opgenomen.

Paragraaf 8

Net zoals in de GAS-wet, wordt bepaald dat de administratieve geldboetes verjaren na vijf jaar, te rekenen vanaf de datum waarop ze betaald moeten worden. Deze verjaringstermijn doet uiteraard geen afbreuk aan de termijnen die worden bepaald voor de kennisgeving aan de overtreder. De termijn van vijf jaar betreft louter de termijn om tot invordering van de definitieve administratieve geldboete over te gaan.

Paragraaf 9

De gemeente is verwerkingsverantwoordelijke voor de persoonsgegevens die worden verzameld en verwerkt in het kader van de controle en de sanctionering van de snelheidsovertredingen, vermeld in de tweede paragraaf. Enkel die gegevens die strikt noodzakelijk zijn om dit doeleinde te bereiken worden door de betreffende gemeente en haar sanctionerend ambtenaar verzameld en verwerkt.

Gezien de vordering tot voldoening van de administratieve geldboete verjaart na vijf jaar vanaf de datum waarop ze betaald moet worden, is het niet noodzakelijk om de verzamelde gegevens meer dan zes jaar te bewaren. Met deze termijn wordt rekening gehouden met de periode tussen vaststelling en de datum waarop de administratieve geldboete moet worden betaald en de mogelijkheid van een burgerlijke procedure voor de politierechtbank.

Afdeling 3. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

Artikel 7

De Vlaamse Regering wil duurzame mobiliteit steunen en de transitie naar alternatieve transportbrandstoffen en zero-emissiemobiliteit mogelijk maken. Ter uitvoering van de Europese richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 22 december 2014 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Actieplan Clean Power for Transport (CPT) goed op 18 december 2015. Dit actieplan loopt tot 2020 en geeft het Vlaamse beleidskader voor onder andere de streefcijfers en doelen voor de uitrol van infrastructuur voor milieuvriendelijke energie/brandstof in functie van het beoogde voertuigenpark. Elektrische voertuigen en bijhorende laadinfrastructuur vallen hieronder. In uitvoering hiervan werden onder andere subsidies gegeven voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Het beleid na 2020 wordt uitgetekend in het Vlaams Energie- en Klimaatprogramma 2021-2030, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 december 2019. De Vlaamse Regering zet via dit plan de beleidslijn verder met betrekking tot alternatieve transportbrandstoffen en zero-emissiemobiliteit. Dit Vlaams Energie- en Klimaatprogramma stelt onder andere dat er ingezet wordt op een zo snel mogelijke realisatie van de basislaadinfrastructuur van 7400 publiek toegankelijke laadpunten, verspreid over Vlaanderen. Daarnaast zal er langs de grote verkeersassen bijkomend een snellaadinfrastructuur aanwezig zijn met laadpunten om de 25 kilometer.

Om de doorbraak van elektrische mobiliteit verder (financieel) te ondersteunen, wil de Vlaamse Regering de laadinfrastructuur ontheffen van vaste en variabele retributie. Deze vrijstelling geldt tot en met 31 december 2024. Als de Vlaamse Regering na 1 januari 2025 de vrijstelling wil bestendigen, dan zal de Vlaamse Regering een initiatief moeten nemen om daarvoor te zorgen, zo niet dan wordt de betrokken ingebruikneming dus opnieuw retributieplichtig.

Afdeling 4. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods

Artikel 8

Via het Loodsdecreet van 19 april 1995 worden de organisatie en werking van de loodsdienst bepaald, waaronder de wijze van vaststelling en inning van de loodsgelden en andere vergoedingen.

Overeenkomstig artikel 17 van het Loodsdecreet zijn gezagvoerders verplicht de loodsgelden, loodsvergoedingen en kosten binnen één maand en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland te betalen, tenzij een voldoende geachte zekerheid is gesteld.

Overwegende dat de term "voldoende geachte zekerheid" niet nader wordt gedefinieerd in het Loodsdecreet, noch in zijn uitvoeringsbesluiten, worden met dit ontwerpartikel de op heden bestaande wijzen van aanvaarde zekerheidsstellingen duidelijk omschreven in het ontworpen artikel 17 van het Loodsdecreet.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Artikel 9

In het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg staat in artikel 4°bis de definitie van het onwettig ronselen. Deze definitie is niet meer noodzakelijk in het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en kan bijgevolg ook worden opgeheven.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics"

Artikel 10

In dit artikel wordt het begrip "Vlaamse administratie" omschreven als een groepsnaam voor het geheel van departementen, intern verzelfstandigde agentschappen (met en zonder rechtspersoonlijkheid) en extern verzelfstandigde agentschappen (publiekrechtelijk en privaatrechtelijk vormgegeven).

Artikel 11

Het EVFH zal de taken, die haar door de decreetgever zijn opgedragen, enkel uitvoeren voor andere overheden en ondernemingen dan de Vlaamse administratie. Ten aanzien van de Vlaamse administratie worden deze taken verder uitgevoerd door het Waterkundig Laboratorium.

Artikel 12

Met dit artikel wordt de decretale grondslag gecreëerd voor de overname door de Vlaamse overheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) van de personeelsleden van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics die ingezet worden voor het gebruik, het onderhoud en de aanpassingen van de scheepsmanoeuvresimulators. De specifieke voorwaarden waaronder de personeelsleden kunnen worden overgenomen, worden door de Vlaamse Regering bepaald.

Artikel 13

In dit artikel wordt bepaald dat de samenstelling en werking van de Beheerscommissie wordt vastgelegd door de Vlaamse Regering aangezien dit meer flexibiliteit geeft bij evoluerende noden of wijzigingen in de organisatie van de Vlaamse administratie.

Artikel 14

Dit artikel breidt de mogelijke inkomsten van het EVFH uit. Het EVFH kan nu ook inkomsten halen uit goederen waarover het zakelijke of andere rechten heeft verkregen.

Artikel 15 en 16

Deze artikelen laten toe dat het EVFH op autonome wijze instaat voor een doelmatig en efficiënt beheer van haar goederen. De ruime beheersrechten omvatten onder meer de bevoegdheid van het EVFH tot affectie- en desaffectatie van de domeingooden die haar in eigendom toebehoren en de mogelijkheid om gebruiksrechten toe te staan aan derden en daar vergoedingen tegenover te stellen.

Artikel 17

Het toezicht op het EVFH wordt geregeld zoals bepaald in artikel III.13 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018. Het EVFH staat, zoals een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, onder het toezicht van de Vlaamse Regering. Dat toezicht wordt uitgeoefend door een regeringscommissaris aangesteld bij besluit van de Vlaamse Regering op voordracht van de bevoegde minister onder wie het agentschap ressorteert en door een regeringscommissaris die is aangesteld bij besluit van de Vlaamse Regering op voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor de financiën en de begroting.

Met deze bepaling moet de Vlaamse Regering ervoor kunnen zorgen dat het agentschap steeds het algemeen belang nastreeft en de wetten en decreten volgt.

Artikel 18

Door dit artikel wordt het overbodige en achterhaalde artikel 14 uit het decreet opgeheven.

Afdeling 7. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Artikel 19, 20, 21, 23 tot en met 28

Aanpassing terminologie en nummering in het kader van de nieuwe regelgeving: het Bestuursdecreet, Wetboek van economisch recht en Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Artikel 22

Correctie van een foutieve verwijzing in artikel 23, derde en vierde lid, van het decreet.

Afdeling 8. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Artikel 29

Dit artikel voegt aan artikel 4/1 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport een derde en een vierde lid toe teneinde in een wettelijke basis te voorzien om de Vlaamse Regering toe te staan regels uit te vaardigen in verband met de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van een erkenning voor instellingen en de lesgevers in het kader van de opleiding tot het behalen van de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van langere en zwaardere voertuigen. Er wordt tevens in voorzien dat voor de behandeling van de erkenningsaanvraag een retributie kan worden gegeven.

Artikel 30

Teneinde onder meer de naleving van de voorwaarden inzake erkenning als instelling of als lesgever efficiënt te kunnen handhaven, wordt in artikel 17 van hetzelfde decreet een lid toegevoegd dat de Vlaamse Regering toelaat om voor specifieke inbreuken een administratieve geldboete te bepalen die afwijkt van de geldboete zoals bepaald in artikel 17, §1.

In de regel is de administratieve geldboete gelijk aan het minimum van de strafrechtelijke geldboete zoals bepaald in artikel 14, verhoogd met de opdecimen. Dit staat soms een effectieve en efficiënte handhaving in de weg. Zo zou bijvoorbeeld lesgeven zonder erkenning op dezelfde manier bestraft moeten worden als het niet-ervullen van een administratieve formaliteit.

Om hieraan tegemoet te komen wordt voorzien dat de Vlaamse Regering een 'boetecatalogus' kan opmaken waarin aan de verschillende inbreuken, binnen de decretaal bepaalde vork, een verschillende administratieve geldboete kan gekoppeld worden, afhankelijk van de ernst van de inbreuk.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Artikel 31

Voor de doeltreffende handhaving van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering een procedure uitwerkt betreffende de vrijwillige stopzetting van de dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer door de exploitant.

In artikel 16 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer is reeds een procedure opgenomen betreffende de vrijwillige stopzetting van de activiteit. De Raad van State uitte echter in haar advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 haar twijfels bij de rechtsgrond van dit artikel. Bijgevolg raadde de Raad van State aan om een explicietere rechtsgrond voor dit artikel te creëren.

Artikel 32

In het kader van de vergroening van het wagenpark wensen veel steden en gemeenten bepaalde standplaatsen voor te behouden voor zero emissie wagens. Met deze wijziging krijgen de steden en gemeenten hier de mogelijkheid toe.

Artikel 33

Met de voorliggende wijziging van artikel 31 wordt de basis van de gegevensdatabank uitgebreid met de informatie van de ritten die nodig is, enerzijds om de handhaving van het decreet mogelijk te maken en anderzijds voor statistische doeleinden, met inbegrip van de prijsopvolging in de sector.

De opgesomde gegevens van punt 7° tot en met 9° geven de politie de mogelijkheid om te controleren of de rit besteld werd, de klanten niet worden benadeeld door het nemen van langere en minder efficiënte trajecten, de prijsopgave wordt gevolgd en zorgen er dus in hun totaliteit voor dat de klanten beter worden beschermd. De federale overheidsdiensten kunnen – beperkt – toegang krijgen tot de database bij controle van hun bevoegdheden zodanig dat een eerlijke dienstverlening en correcte tewerkstelling kan worden gegarandeerd. De Vlaamse overheid zal een betere algemene kijk hebben op de sector op anonieme wijze en zal aan prijsopvolging kunnen doen.

Het is noodzakelijk om de gegevens, vermeld in punt 7° tot en met 9°, bij te houden voor de handhaving van het decreet en haar uitvoeringsbesluit zodat een level playing field kan worden gegarandeerd tussen exploitanten die werken op basis van een taximeter en exploitanten die zullen gebruik maken van nieuwe technologieën, zoals apps, om hun diensten te exploiteren. Op deze manier worden alle exploitanten, onafhankelijk van de gebruikte technologie, onderworpen aan een gelijkwaardig controlemechanisme.

Aangezien de gegevens persoonsgegevens bevatten met betrekking tot de bestuurderspassen, zal in een beveiligingsniveau 4 worden voorzien. Er worden geen persoonsgegevens van de klanten die gebruikmaken van de dienst van individueel bezoldigd personenvervoer bijgehouden.

Verder kan de Vlaamse Regering de gegevensbank verder verfijnen met uitsluitend technische gegevens. Dit zijn gegevens die niet kunnen worden gelinkt aan een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon.

De gegevens, vermeld in punt 7° tot en met 9°, moeten worden aangeleverd door de exploitanten.

Om conform te zijn met de bewoordingen van de wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen en om enig twijfel over de concrete strekking van het begrip weg te nemen, wordt het woord "nummerplaat" vervangen door het woord "kentekenplaat".

Artikel 34

Het is noodzakelijk voor een doeltreffende handhaving dat de personen bevoegd voor de handhaving van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en haar uitvoeringsbesluit, toegang hebben tot de voertuigen die voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden gebruikt, en hun garages.

Het is evident dat de personen bevoegd voor de handhaving, toegang moeten hebben tot de voertuigen omdat ze anders strikt genomen de taxameter, de apparatuur of de staat van het voertuig niet zouden kunnen controleren.

Deze bevoegdheid stond reeds ingeschreven in artikel 65 van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

De Raad van State oordeelde echter in haar advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 dat deze bevoegdheid, gelet op het feit dat dergelijke doorzoeking raakt aan de grondrechten, beschermd door de artikelen 15 en 22 van de Grondwet, slechts kan worden aangenomen op basis van een uitdrukkelijke en ondubbelzinnige decretale basis en dus niet meer kon worden geregeld op niveau van een uitvoeringsbesluit.

Artikel 35

Op basis van artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer kunnen de houders van vergunningen voor een taxidienst of voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die afgegeven zijn krachtens het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, hun diensten blijven exploiteren conform de voorwaarden van de vergunning en dit gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning. Er bestaat echter onzekerheid of de overgangsmaatregel van artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019 voldoende ruim is dat de term "voorwaarden" in het artikel ook het voortbestaan van alle rechten en verplichtingen, met inbegrip van de strafbepalingen van het decreet van 20 april 2001 inhoudt.

Als de exploitanten ervoor kiezen om te blijven exploiteren op basis van een vergunning die werd afgeleverd op basis van het decreet van 20 april 2001 dan is het noodzakelijk dat alle rechten en verplichtingen die gelden op basis van die regelgeving van kracht blijven. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de mogelijkheid voor de

exploitant om nog een reservevoertuig aan te vragen, maar geldt evengoed voor de administratieve sancties die gemeenten kunnen opleggen of voor de strafsanc-ties die kunnen worden opgelegd op basis van het decreet van 20 april 2001.

Om iedere twijfel hierover weg te werken, wordt de term “voorwaarden” vervangen met een verwijzing naar het decreet van 20 april 2001 en het uitvoeringsbesluit die als overgangsmaatregel van toepassing blijven op deze lopende vergunningen.

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basis-bereikbaarheid

Artikel 36

In artikel 2 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, worden twee nieuwe definities ingevoegd, namelijk van het “openbaar personen-vervoer over water” en “Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust”.

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 defi-nitie. De veren aan de Gemeenschappelijke Maas vallen dan weer evenmin onder het toepassingsgebied gelet op de specifieke afspraken die daarover zijn gemaakt met Nederland.

Voor de definiëring van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust wordt er logischerwijze teruggerepen naar het oprichtingsbesluit.

Daarnaast wordt ook punt 16° opgeheven en vervangen door het nieuwe punt 27° met de definitie voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Vlaanderen heeft nood aan een breed gedragen langetermijnvisie om beleid te aligneren, investeringszekerheid te bieden aan bedrijven enzovoort. Deze visie komt het best tot stand op basis van een breed maatschappelijk debat met alle betrokken stakeholders zodat het plan op draagvlak kan rekenen. Deze visie dient in lijn te liggen met de Europese stra-tegische langetermijnvisie voor een koolstofneutrale samenleving (in opmaak) en rekening te houden met een aantal technologie gedreven ontwikkelingen die zich momenteel voordoen en die een verregaande impact kunnen hebben op de mobi-liteitsontwikkeling en bijgevolg op het te voeren beleid.

Artikel 37

In de samenstelling van de vervoerregioraad wordt een vertegenwoordiging opge-nomen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (artikel 7, §2, van het decreet).

De opname sluit aan bij de vermelding van het agentschap als lid van de ver-voerregioraad in omzendbrief MOW 2019/01 betreffende de opstart en de werking van de vervoerregio's. De decretale verankering verzekert bovendien de in het regeerakkoord opgenomen doelstelling om het personenvervoer over water een volwaardige plaats te geven binnen de combimobiliteit en de basisbereikbaarheid in het algemeen.

Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005, heeft het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust namelijk als missie te zorgen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen. De haar toebedeelde taken op basis van voormelde missie, maakt dat

het agentschap een cruciale overlegpartner is binnen de vervoerregioraad als multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld overlegorgaan.

Artikel 38

Het openbaar personenvervoer over water noopt tot een eigen invulling. Bijgevolg wordt er een nieuw artikel 32/1 opgenomen dat stelt dat het personenvervoer over water vervoer op maat is en dat de Vlaamse Regering de minimale normering kan opleggen voor de kwaliteitseisen ervan. Gelet op de specifieke vervoersmodus over water, de bijkomende technische- en veiligheidsvereisten dient de aangeduide instantie na de beslissing van de vervoerregioraad deze verantwoordelijkheid op te nemen. Deze beslissing van de vervoerregioraad wordt expliciet als taak opgenomen in artikel 8 als een nieuw punt 8° van het decreet.

Het bestaande artikel met het hierboven aangegeven punt 8°, wordt vervolgens ingedeeld onder paragraaf 1.

Er wordt een tweede paragraaf toegevoegd die de escalatieprocedure die werd voorzien in artikel 18, §3, vervangt. De escalatieprocedure moet toelaten dat als de vervoerregioraad geen beslissing neemt, de Vlaamse Regering toch noodzakelijke beslissingen kan nemen met betrekking tot de te nemen verantwoordelijkheden op Vlaams niveau, zoals de invulling van alle openbaarvervoerlagen bij de invoering van een nieuw OV-plan, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk enzovoort.

Artikel 39

Uit het eerdere advies van de Raad van State van nr. 64.577/3 van 10 december 2018 bleek dat de tekst van artikel 10 aanleiding zou kunnen geven tot verwarring omtrent de rechtsgevolgen van de mobiliteitsplannen, nu uit de tekst van deze bepaling zou kunnen worden afgeleid dat er wel sprake zou kunnen zijn van een verordenend karakter van de mobiliteitsplannen.

De decreetgever heeft echter steeds de bedoeling gehad om de mobiliteitsplannen een niet-verordenend karakter te geven. Het richtinggevend (bindend) karakter heeft betrekking op de overheden en niet op de burger.

Aangezien het richtinggevend (bindend) karakter reeds afdoende blijkt uit artikel 13, wordt artikel 10 opgeheven.

Artikel 40

In het decreet wordt een nieuw hoofdstuk ingevoegd met betrekking tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie.

Artikel 41

De mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie die voldoende structurerende elementen bevat om de weg uit te zetten naar een duurzame Vlaamse mobiliteit cfr. de missie (artikel 3). Deze strategische mobiliteitsvisie schrijft zich in binnen de Europese beleidskaders en is inhoudelijk consistent met andere langetermijnbeleidskaders die op Vlaams niveau werden ontwikkeld. De visie wordt opgesteld via een ruim participatietraject waarbij de verschillende stakeholders (MORA, burgers, voorlopers, vervoerregio's, andere beleidsdomeinen, federale overheid, andere gewesten, enzovoort) nauw betrokken worden om zo tot een maximale consensus maar ook maximale afstemming te komen.

Artikel 42

De mobiliteitsvisie is een beleidskader voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Dit betekent dat er altijd van de mobiliteitsvisie kan worden afgeweken, maar dat dit omstandig moet worden gemotiveerd. Afwijken kan bijvoorbeeld nodig zijn bij nieuwe of strengere doelstellingen op bijvoorbeeld Europees niveau. In dat geval zijn aanvullende beleidspistes nodig, moeten de bestaande versneld worden toegepast of zelfs verlaten worden omdat ze onvoldoende effectief zijn. Ook het doorbreken van nieuwe technologieën of technologieën die op dit moment nog niet voldoende perspectieven bieden en daardoor nog niet in beeld komen voor verdere uitrol of grootschalige toepassing, kunnen aanleiding geven tot een veranderde strategie. Meer in het algemeen kan zowel de financiële context als het gebrek aan draagvlak bij de bevolking ertoe leiden dat bepaalde beleidspistes moeten worden bijgesteld.

Artikel 43

De procedure zoals die bestond voor de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op basis van het te schrappen artikel 15 en 16 van het decreet Basisbereikbaarheid, wordt in het nieuwe artikel 10/3 hernomen.

In de eerste paragraaf wordt aangegeven dat het initiatief tot de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie berust bij de Vlaamse Regering die daartoe de nodige maatregelen treft. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een visie die tot stand komt via een breed participatieproces waarbij diverse stakeholders, burgers en MORA worden betrokken bij de opmaak van de mobiliteitsvisie. De bedoeling is om een brede consensus te bereiken over de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op de lange termijn. De Vlaamse Regering stelt de Vlaamse Mobiliteitsvisie vast en bepaalt de datum van inwerkingtreding.

De Vlaamse Regering geeft, naast de reguliere bekendmakingsvereisten, een ruime bekendheid aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie. De reguliere bekendmaking is de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Daarnaast lijkt het wenselijk het plan ook op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van deze informatie. Participatie van de burgers impliceert overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlot toegankelijke kennis- en informatiebron.

In de tweede paragraaf van dit artikel wordt een delegatiebepaling opgenomen op grond waarvan de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om nadere regels vast te stellen aangaande de inhoud, de methodologie en de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.

Artikel 44

Omwille van de structurele aanpassingen aan het decreet wordt de titel van dit hoofdstuk aangepast voor de duidelijkheid.

Artikel 45

Aangezien er afgestapt wordt van het concept van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, wordt er nu duidelijk aangegeven dat deze afdeling enkel van toepassing is voor de regionale en lokale mobiliteitsplannen.

Artikel 46

Artikel 11, §1, wordt herleid tot de regionale of lokale beleidsplannen.

Het feit dat de operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn moesten worden vermeld, was eigenlijk een overbodige bepaling. Alle mobiliteitsplannen kunnen opteren om doelstellingen te formuleren op lange, middellange, korte termijn, maar zelfs liefst niet enkel op korte termijn. Deze bepaling was destijds ingegeven door de focus op 'resultaatgerichtheid', maar daarvoor moet vooral het actieplan dienen dat van toepassing is voor de regionale en lokale mobiliteitsplannen.

Artikel 47

In dit artikel worden de bepalingen in verband met het Mobiliteitsplan Vlaanderen opgeheven.

Het eerste lid van paragraaf 3 wordt geschrapt, aangezien deze verplichting meerdere keren reeds herhaald wordt in het decreet bij de bepalingen betreffende het regionaal mobiliteitsplan en het lokale mobiliteitsplan.

Artikel 48

De regels betreffende het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden in dit artikel opgeheven.

Verder wordt, om verwarring te voorkomen, duidelijker gesteld wat het juridische karakter is van de mobiliteitsplannen.

De regionale mobiliteitsplannen zijn bindend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Dit betekent dat er niet kan worden afgeweken van de regionale mobiliteitsplannen, tenzij er onvoorziene ontwikkelingen zijn in de mobiliteitsvraag of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. Onvoorziene ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld de bouw van een voetbalstadion, een ziekenhuis, een hogeschool, een verdeelcentrum, een brexit-parking, maar even goed beprijzing, milieuzones, uitstootnormen en fiscale regels, kunnen een invloed hebben op de mobiliteitsvraag. Ook technologische innovaties met snelle adaptatie zoals bakfietsen, speedpedelecs, drones, routeplanners enzovoort, kunnen daaronder vallen. De definitie van wie er tot een bepaalde doelgroep behoort, kan ook worden gewijzigd door de bevoegde instantie, waardoor de spelregels voor wie er in aanmerking komt voor doelgroepenvervoer mogelijks eveneens moeten worden gewijzigd. Vervoersstromen zijn dan weer sterk gecorreleerd met de economische situatie die afwijkingen kunnen noodzaken. Wegens de annuïteit van de begroting zijn acties die opgenomen zouden zijn in het actieplan steeds onder voorbehoud van de nodige financiële middelen.

De lokale mobiliteitsplannen zijn bindend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

Artikel 49

Artikel 14, §2, van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat de Vlaamse Regering beslist over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Wat betreft de vervoersnetwerken is dit al gebeurd in artikel 32 van het decreet Basisbereikbaarheid. Ook wat betreft het fietsroutenetwerk is dit ook al afgedekt door artikel 8, 4°, van het decreet Basisbereikbaarheid.

Wat het wegennetwerk en het waterwegennetwerk wordt dit nu ingevuld met de nieuwe in te voegen artikelen 40/1 tot en met 40/4 zodat artikel 14, §2, overbodig is geworden.

Artikel 50

De artikelen betreffende het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgeheven.

Artikel 51 tot en met 54

Gelet op het verdwijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen ten voordele van de Vlaamse Mobiliteitsvisie, worden de artikelen 18, 19, 21 en 22 aangepast aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie en het feit dat dit een beleidskader is.

Artikel 18, §3, wordt gewijzigd ingevolge het advies van de Raad van State door de aanpassing van het vaststellingsmechanisme op het niveau van de vervoerregioraad en het Vlaamse niveau. Op die manier wordt er tegemoet gekomen aan de moeilijkheden die er kunnen rijzen bij een jurisdictioneel beroep.

Er wordt voorzien in een vaststelling en goedkeuring in twee stappen, namelijk eerst een vaststelling van het voorlopige ontwerp door de vervoerregioraad en vervolgens een goedkeuring van het voorlopige ontwerp op Vlaams niveau. Bij de definitieve vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan kan dan de verwerking van de adviezen van de gemeenteraden en andere eventuele adviesinstanties worden meegenomen. De vervoerregioraad stelt dan het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan vast en duidt het de door de gemeenten te nemen beslissingen aan. Finaal wordt het regionaal mobiliteitsplan goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Op basis van de rechtsgrond van artikel 18, §4, van het decreet Basisbereikbaarheid zal de procedure verder worden uitgeschreven in een uitvoeringsbesluit betreffende de regionale mobiliteitsplannen.

In de mate dat er concrete projecten worden opgenomen in de regionale mobiliteitsplannen, zal de goedkeuring door de Vlaamse Regering (die desgevallend kan worden gedelegeerd aan de minister) enkel kunnen gebeuren rekening houdend met de budgettaire ruimte en de bevoegdheidsbepalende regels, als vermeld in artikel 12, §3, van het decreet Basisbereikbaarheid. In een dergelijk geval worden alle regionale mobiliteitsplannen van de 15 vervoerregio's idealiter tegelijk voorgelegd aan de Vlaamse Regering zodat de totale budgettaire impact kan worden ingeschat.

Artikel 55

Om duidelijk te stellen dat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen niet een onderdeel is van de mobiliteitsplannen en -projecten, krijgt dit een eigen hoofdstuk.

Artikel 56

De mobiliteitsmonitoring wordt uitgevoerd om een beeld te krijgen van de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest, evenals voor het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen als voor de mobiliteitsplannen. Omwille van de duidelijkheid wordt dit ook een apart hoofdstuk.

Artikel 57

Dit artikel vormt de decretale basis voor een door de Vlaamse Regering uit te werken voortgangsrapportage- en mobiliteitsmonitoringsysteem en voor de gegevensverwerking die daarmee gepaard gaat.

Met het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt beoogd de vereiste gegevens te verzamelen over het verkeersveiligheidsbeleid, het verplaatsingsgedrag, alsook de verkeersintensiteiten van de verschillende modi en voertuigtypes per jaar zoals beschikbaar in modellen of kaarten bij het Departement Mobiliteit en Openbare werken. Het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt gevoed door reële kwantitatieve bepaling, door modellering, andere wijzen van datagaring of een combinatie hiervan.

Met het monitoringssysteem moet het mogelijk zijn de data te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en in het verkeersveiligheidsplan op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Verder moet het monitoringssysteem het mogelijk maken om een beeld te kunnen vormen over de mobiliteitstoestand op het niveau van het Vlaamse Gewest en hoe dit zich verhoudt met de gewenste mobiliteitsontwikkeling in Vlaanderen.

Het systeem moet ook de nodige data kunnen aanleveren als basis voor het berekenen van de uitstoot door het wegverkeer in Vlaanderen. Wat de voertuigen betreft gaat het daarbij om voertuigen met een kentekenplaat die door een ANPR-camera kan worden gedetecteerd. Wat de brandstof betreft kan het zowel gaan om benzine, diesel, LPG/CNG, elektrische aandrijving enzovoort. Deze gegevens zijn noodzakelijk om te voldoen aan de internationale en Europese wetgeving over het rapporteren van emissiegegevens (NEC-richtlijn (NEC: national emission ceiling), MMR-beschikking (MMR: Monitoring Mechanism Regulation), LRTAP-Conventie (LRTAP: Long Range Transboundary Air Pollution), Klimaatconventie, richtlijnen voor personen en vrachtverkeer en niet voor de weg bestemde voertuigen, kader-richtlijn Luchtkwaliteit). De emissie-inventaris dient bovendien als onderbouwing voor het klimaatbeleidsplan en het luchtbeleidsplan, eveneens in uitvoering van internationale en Europese wetgeving.

De Vlaamse administratie kan hiertoe gegevens opvragen bij onder meer federale diensten. De ontworpen regeling houdt voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting in om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, waardoor ze bestaanbaar is met de bevoegdheidverdelende regels.

Dit verzamelen, beheren en toetsen van gegevens zal een optimaler gebruik van verkeers- en luchtkwaliteitsmodellen mogelijk maken.

In paragraaf 2 wordt een rechtsgrond gecreëerd voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken om persoonsgegevens te ontvangen van het Rijksregister in het kader van onderzoek ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Dit is noodzakelijk omwille van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen.

Gezien de onderzoeken ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem hoofdzakelijk gebeuren op basis van steekproef, is het noodzakelijk om slechts deze personen te bevragen die samen een representatie vormen van de te onderzoeken doelgroep. In het licht hiervan worden criteria opgesteld waaraan deze personen moeten voldoen. Deze criteria worden vervolgens meegegeven aan het Rijksregister. Op basis van deze criteria zal het Rijksregister een contactlijst meegeven aan het departement.

Nadat het departement deze personen heeft gecontacteerd om te participeren in het onderzoek, worden de gegevens verkregen van het Rijksregister vernietigd. Het verdere verloop van het onderzoek gebeurt dan vervolgens op basis van de uitdrukkelijke toestemming van de betrokkene.

Artikel 58 tot en met 62

Deze artikelen trekken de indeling in hoofdstukken die noodzakelijk was voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring verder door in het resterende deel van hoofdstuk 3.

Artikel 63

De regeling in verband met het openbaar onderzoek wordt in artikel 31, §2, derde lid, van het decreet Basisbereikbaarheid opgeheven omdat deze zal worden opgenomen binnen de volledig uitgeschreven procedure die wordt uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit betreffende de regionale mobiliteitsplannen in uitvoering van het artikel 18, §4. Het wordt immers noodzakelijk geacht om het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek. Dat maakt dan standaard onderdeel uit van de procedure. Voor het overige kan de vervoerregioraad nog steeds op basis van artikel 31, §2, eerste lid, zelf de participatie invullen.

Artikel 64

De draagwijdte van artikel 32 wordt herleid tot het Vlaamse openbaar personenvervoer over de weg en over het spoor zodat er twee duidelijke regelingen ontstaan, enerzijds voor het vervoer over de weg door middel van bussen, trambussen en trams en anderzijds voor het vervoer over het water.

Artikel 65

Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer wordt ingedeeld in de volgende complementaire vervoerslagen: het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Gelet op de specificiteit van het openbaar personenvervoer over water, is het evenwel niet wenselijk om deze indeling – die is toegespitst op openbaar personenvervoer over de weg en over het spoor – te volgen.

Het openbaar personenvervoer over water noopt tot een eigen invulling.

Bijgevolg wordt er een nieuw artikel 32/1 opgenomen dat stelt dat het personenvervoer over water vervoer op maat is en dat de Vlaamse Regering de minimale normering kan opleggen voor de kwaliteitseisen ervan. Gelet op de specifieke vervoersmodus over water, de bijkomende technische- en veiligheidsvereisten dient de aangeduide instantie na de beslissing van de vervoerregioraad deze verantwoordelijkheid op te nemen. De voorziene Vlaamse middelen kunnen enkel ingezet worden voor een andere vervoersmodus onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt. Het uitgangspunt is wel dat de middelen voor het personenvervoer over water ook daadwerkelijk deze vervoersmodus ten goede komen.

Artikel 66

In de memorie van toelichting bij artikel 33 van het decreet Basisbereikbaarheid is bepaald dat de Mobiliteitscentrale een overeenkomst zal sluiten met departement MOW als gevolg van een overheidsopdracht. De contractuele relatie met het departement wordt gespecificeerd via het bestek en de overeenkomst.

Op 10 mei 2019 werd er een conceptnota voorgelegd aan de Vlaamse Regering betreffende de uitwerking van de Mobiliteitscentrale.

Bijgevolg is de bepaling dat de Vlaamse Regering door middel van een uitvoeringsbesluit de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale zal bepalen overbodig geworden. Deze bepaling wordt vervangen door een mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om regelgevend op te treden zodat er een decretale kapstok voorhanden zou zijn moest dit in de toekomst alsnog nodig zijn.

Artikel 67

Artikel 34 van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt:

“De Vlaamse Regering kan een interne exploitant aanduiden van het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen in verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en verordening (EEG) nr. 1007/70 van de Raad.

Als de VVM De Lijn voldoet aan een benchmark als vermeld in het derde lid, wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.”

Het is niet de bedoeling om de interne exploitant aan te duiden als exploitant van het openbaar personenvervoer over water. Dit blijkt ook reeds uit de bewoordingen van het artikel waarin expliciet wordt verwezen naar verordening 1370/2007, die enkel betrekking heeft op personenvervoer per spoor en over de weg.

Daarom wordt in een nieuw artikel 34/1 verduidelijkt dat de Vlaamse Regering voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water een instantie aanduidt van de Vlaamse administratie als vermeld in artikel I.3, 2°, a) tot en met c), van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Het gaat om de volgende instanties:

- a) de departementen;
- b) de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid;
- c) de intern verzelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid.

Er werd bewust afgestapt van de bewoordingen “interne exploitant”, nu de definiëring ervan haar oorsprong vindt in verordening 1370/2007 en zich dus niet leent om naar analogie toe te passen voor wat betreft openbaar personenvervoer over water.

De voorgenomen definiëring is ruimer dan die van “interne exploitant”, in die zin dat de “interne exploitant” over juridische onafhankelijkheid beschikt, terwijl het Bestuursdecreet ook intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid meeneemt onder de term “instantie van de Vlaamse administratie”. De definiëring van “exploitant” in artikel 2, 7°, van het decreet Basisbereikbaarheid, voorziet trouwens dat niet enkel een publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen de exploitatie op zich kan nemen, maar ook een overheidsdienst zelf. Overeenkomstig het advies van de Raad van State kan het echter niet gaan om een extern verzelfstandigd agentschap omdat dat een decretale tussenkomst vereist.

Het regeerakkoord spreekt zich niet uit over welke instantie het centrale beheer op zich zal nemen. De Vlaamse Regering zal de instantie aanduiden, uiteraard binnen de haar toegekende bevoegdheid en de geldende regelgeving.

Artikel 68

Naar analogie met het kernnet en het aanvullend net, zal de Vlaamse Regering volgens de het nieuwe tweede lid van artikel 36, §1, ook het tariefbeleid coördineren voor het openbaar personenvervoer over water en de tarieven bepalen.

Ten gevolge van de centralisatie van het beheer van het openbaar personenvervoer over water, kan er één uniforme tarifiering worden opgezet voor het gebruik, afgestemd met de beschikbare ticketingsystemen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Artikelen 69 tot en met 71

De artikelen 37 tot en met 39 van het decreet Basisbereikbaarheid betreffen een aantal verplichtingen op vlak van exploitatie.

Teneinde welbepaalde taken te kunnen uitoefenen, is een expliciete decretale rechtsbasis of machtiging noodzakelijk. Zo is in het decreet Basisbereikbaarheid opgenomen dat de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale persoonsgegevens van de reizigers en derden kunnen verwerken met het oog op een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, dat zij algemene reisvoorwaarden kunnen vaststellen enzovoort. De huidige bepalingen lijken voornamelijk toegespitst te zijn op de interne exploitant.

De bepalingen worden aldus verruimd om ook de exploitant van het openbaar personenvervoer over water te vatten.

Artikel 72

Het nieuw in te voegen artikel 40/1 voert een onderdeel van het regeerakkoord uit dat stelt: "Vlaanderen voert een nieuwe wegcategory in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen."

De bedoeling is om de bestaande wegencategorisering die voorheen was opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te vervangen door een nieuw gelaagd netwerk.

Het wegennet wordt ingedeeld in drie lagen. Het hoofdwegennet is het hoogste wegennet en bestaat uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het dragende netwerk ondersteunt het hoofdwegennet. Het dragende netwerk bestaat uit regionale wegen en interlokale wegen. Beide lagen vormen de verbindingswegen.

De verbindingswegen dienen in het kader van de verbindingfunctie en ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid, in de mate van het mogelijke, gevrijwaard te worden van bijkomende rechtstreekse erftoegangen en aantakkingen van zijwegen.

De derde laag, te weten het lokaal wegennet, kent geen verbindingfunctie meer. Lokale wegen kunnen bestaan uit ontsluitingswegen: dit betekent dat ze een gebied ontsluiten. Dat gebied kan groot of klein zijn, van stadsdeel tot buurt of wijk. Lokale wegen kunnen ook enkel een erftoegangsfunctie hebben, dit betekent dat ze enkel dienen om toegang te geven tot de percelen langs de weg.

De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T, namelijk het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk. Dit is een Europees netwerk dat instaat voor de internationale verbindingen in Europa. Europa stelt voor de aanleg en inrichting ook subsidies ter beschikking. In Vlaanderen dient deze hoogste categorie voor

de ontsluiting van de zeehavens en luchthavens naar het buitenland. Deze wegen zorgen ook voor de internationale verbindingen over ons land heen.

De Vlaamse hoofdwegen vervolledigen het raster van hoofdwegen met bijkomende verbindingen tussen de hoofdwegen. Zij zorgen op die manier voor een maasverkleining van het hoofdwegennet voor een betere ontsluiting van Vlaanderen. Zij zijn geen drager van internationaal verkeer maar ontsluiten ontwikkelingen in de regio naar het hoofdwegennet.

De regionale wegen zorgen eerder voor de ontsluiting van de regio en zijn belangrijke functies. Omdat Vlaanderen inzet op de modal shift van vrachtwagen naar boot en trein, werden te ontwikkelen regionale logistieke knooppunten onderscheiden. Deze worden hier ontsloten met regionale wegen. Regionale logistieke knooppunten (RLK) zijn schakels tussen internationale stromen en lokale productie- en afzetmarkten. Deze knooppunten maken deel uit van het gebiedsaanbod van functionele bedrijventerreinen, waar er zich naast logistieke activiteiten ook andere activiteiten kunnen bevinden. Ze zijn vaak bimodaal ontsloten. De selectie van RLK gebeurde op basis van de studie "Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten (RLK) 2017", in het kader van de realisatie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen door Trevizor in opdracht van departement Omgeving.

De interlokale wegen zijn het laagste niveau van verbindingswegen. Ze kunnen verbindingen leggen met alle hogere wegcategorieën om deze netwerken te ondersteunen. Zij ontleen hun functie enerzijds aan het verbinden van niet-aanpalende gemeenten en anderzijds aan het ontsluiten van belangrijke attractiepolen op recreatief en economisch vlak die het gemeentelijke niveau overstijgen. De verkeersfunctie is dus hoger dan deze van een lokale weg.

De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie meer toegewezen gekregen. Deze functie is voorbehouden voor het hogere wegennet. Lokale wegen zijn bedoeld voor lokaal verkeer, dat is verkeer op korte afstand. Wegen die enkel verbindingen leggen tussen twee aanpalende gemeenten onderling worden als lokale wegen beschouwd.

Lokale wegen zijn ingesloten door het hogere wegennet. Het hogere netwerk van verbindingswegen vormt een rasterstructuur met een zekere maaswijdte. De gebieden binnen dit raster noemen we in de regionale mobiliteitsplannen de interlokale zones. Deze zones noemen we interlokaal omdat ze gemeentegrensoverschrijdend kunnen zijn. De lokale wegen binnen een raster vormen boomstructuren, namelijk steeds verder gaande vertakkingen die uiteindelijk doodlopen en dus geen doorgaande verbindingen vormen tussen de grenzen van het raster.

De nieuwe wegencategorisering betracht een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als: "Het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Het wegennet kan haar verbindingsfunctie blijven vervullen bij verstoringen als het verkeer kan overlopen naar het onderliggend wegennet. Men noemt dit een cascadesysteem. Het dragende netwerk staat daarom in voor de opvang van het verkeer dat door het hoofdwegennet niet kan verwerkt worden. Het verkeer gebruikt bij capaciteitsproblemen op een bepaald wegennet de restcapaciteit van het onderliggende wegennet. De interlokale wegen staan dan ook op hun beurt in voor het verkeer dat door de regionale wegen niet kan worden verwerkt. Deze cascade mag echter niet tot het laagste niveau van de wegencategorisering doorlopen. Het lokale netwerk mag niet gebruikt worden voor verbindingen van doorgaand verkeer. Dit verkeer is ongewenst en wordt beschouwd als sluipverkeer. Het vormt een overlast voor het lokale netwerk en de leefbaarheid. Er zullen maatregelen nodig zijn om het doorgaand verkeer te weren uit de interlokale zones.

Artikel 73

Het nieuwe artikel 40/2 geeft aan de Vlaamse Regering de mogelijkheid om de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes te bepalen van de wegencategorisering. Deze invoering van een nieuwe wegencategorisering is gebaseerd op een voorafgaande studie die een analyse maakte van de bestaande wegencategorisering, het begrip robuustheid omschreef, het concept van de wegencategorisering vorm gaf en voor de selectie van de drie hoogste categorieën selectiecriteria en inrichtingsprincipes voorstelde en tenslotte een selectievoorstel deed.

Om de selectie van de wegen zo transparant en eenvormig mogelijk te laten gebeuren is het belangrijk dat over heel Vlaanderen dezelfde selectiecriteria gehanteerd worden. De vervoerregio's zullen ondersteund worden in hun voorstellen voor selectie van het dragend netwerk. Ook zullen de inrichtingsprincipes voor de verschillende wegcategorieën verder worden gedetailleerd uit het oogpunt van veiligheid, vlotheid en herkenbaarheid voor alle modi die de wegen gebruiken. Zo zal er aandacht zijn voor het samengaan en verknopen met fietsnetwerken en de doorstroming van het openbaar vervoer. De inrichtingsprincipes worden later vertaald in vademecums.

Artikel 74

Het nieuwe artikel 40/3 bevat de opeenvolgende stappen die gezet moeten worden om tot de nieuwe selectie van wegen te komen.

De Vlaamse Regering zal eerst een voorlopige selectie maken van de Europese en Vlaamse hoofdwegen zodat de vervoerregio's een kader krijgen waarbinnen zij vorm kunnen geven aan het dragend netwerk. De Vlaamse Regering zal bij die beslissing over de voorlopige selectie aan de vervoerregioraden een redelijke termijn, die bepaald wordt in functie van de complexiteit van de vraag, meegeven om te reageren. De vervoerregioraden geven een advies over de selectie van de Europese en Vlaamse hoofdwegen en doen een voorstel van selectie voor het dragende wegennet. Finaal wordt het hoofdwegennet en het dragende wegennet geselecteerd door de Vlaamse Regering. Als de vervoerregioraden binnen de redelijke termijn die de Vlaamse Regering had vooropgesteld geen voorstel hebben gedaan over het dragende wegennet, dan zal de Vlaamse Regering zelf de selectie doen.

De wegen die niet geselecteerd werden in het dragende netwerk of hoofdwegennet zijn lokale wegen. Zij kunnen door de gemeenten verder worden ingedeeld in ontsluitingswegen of erftoegangswegen. Zij zijn vrij om dat te doen in een gemeentelijk mobiliteitsplan of in een gemeenteraadsbeslissing over een lijst. De indeling van een weg als een lokale weg doet geen uitspraak over de indeling van de weg op basis van artikel 295 van het decreet Lokaal Bestuur (voorheen artikel 192 van het Gemeentedecreet). De overdracht van wegen blijft dus geregeld overeenkomstig het decreet Lokaal Bestuur.

Artikel 75

Het nieuwe artikel 40/4 stelt dat de Vlaamse Regering het Vlaamse waterwegen-netwerk zal bepalen. Een opdeling in lagen is daarbij in principe niet aan de orde. Het huidige waterwegennetwerk is quasi geheel geïntegreerd in het trans-Europees vervoersnetwerk.

Artikel 76

Voor de wegbeheerders zijn er meer gedetailleerde bepalingen opgenomen in artikel 47, bijvoorbeeld in geval van geplande werkzaamheden of manifestaties.

De bepaling inzake vlotte doorstroming wordt uitgebreid tot de waterwegbeheerders, zijnde de havenbedrijven, De Vlaamse Waterweg en de Vlaamse overheid. In plaats van te bepalen dat zij de vlotte doorstroming zullen "garanderen", wordt evenwel opgenomen dat zij hiervoor zullen "zorgen". De minder sterke bewoordingen zijn ingegeven vanuit het feit dat de waterwegbeheerders – in tegenstelling tot de wegbeheerders – steeds beperkt zijn in hun opties om een alternatief te voorzien binnen de eigen bevoegdheden. De eigenheid van de waterwegen leidt er immers toe dat een "wegomlegging" bijvoorbeeld niet evident is bij werken op een kanaal wanneer de hele doorgang wordt versperd.

Artikel 77

Er wordt voor de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen afgestapt van de methodiek zoals voorzien in het vroegere Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 of in het huidige decreet Basisbereikbaarheid.

Afdeling 11. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Artikel 78

Artikel 70, 19°, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg bepaalde al dat dit koninklijk besluit zou worden opgeheven. De betrokken bepaling werd echter nooit in werking gesteld door middel van een uitvoeringsbesluit. Artikel 41 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer hief op zijn beurt de opheffing op wat niet de bedoeling was.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Artikel 79

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal volledig worden opgeheven. Overeenkomstig de overgangsregeling in artikel 214 van het decreet van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving blijft het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van kracht tot het wordt vervangen door het eerste Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om de nieuwe categorisering voor de wegen- en waterwegeninfrastructuur op te nemen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Met de opheffing van artikel 16, tweede lid, door middel van het voorliggende ontwerp van wijzigingsdecreet, wordt er ook van deze piste afgestapt.

Op basis van de nieuw in te voegen artikelen 40/1 tot en met 40/4 in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid wordt er een decretaal kader gecreëerd voor de nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk. Op basis van deze artikelen zal de Vlaamse Regering het wegen- en waterwegennetwerk geheel of gedeeltelijk selecteren. Het is echter nog niet duidelijk of dit laatste besluit van de Vlaamse Regering er eerder of later zal zijn dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Als het besluit eerder kan worden aangenomen dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dan is het noodzakelijk dat de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die betrekking hebben op de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen buiten werking kunnen worden gesteld als een voorafname op de volledige opheffing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het omgekeerde geval zal de rechtsgrond van artikel 79 onnodig zijn.

Eenzelfde beweging wordt eveneens gedaan voor de provinciale ruimtelijke structuurplannen waarin de huidige wegencategorisering ook overgenomen is. De hierin opgenomen bepalingen rond categorisering van wegen en waterwegen worden buiten werking gesteld.

Wel is het de uitdrukkelijke bedoeling om de nieuwe wegencategorisering integraal in voege te laten treden van zodra het volledige netwerk vorm gekregen heeft. Dit kan niet los gezien worden van de ontwikkeling van de visie op mobiliteit en ruimtelijke ordening in de vervoerregio. Enkel wanneer voor heel Vlaanderen en voor alle vervoerregio's het hoofdwegennet en het dragende netwerk geselecteerd is, kan de wegencategorisering uit de structuurplannen geschrapt worden via artikel 79.

Artikel 80

Omdat de nieuwe bepalingen inzake de gemeentelijke administratieve geldboetes voor beperkte snelheidsovertredingen niet onmiddellijk uitvoering kunnen krijgen en het belangrijk is dat de verschillende actoren (gemeenten, politie enzovoort) de nodige voorbereidingen kunnen treffen, wordt geen onmiddellijke inwerkingtreding voorzien. Er wordt bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet zal bepalen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET
van 6 maart 2020



Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Art. 2. Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt bekrachtigd.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek

Art. 3. Aan artikel 601ter van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 13 mei 1999 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 maart 2018, wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° het beroep tegen de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete, vermeld in artikel 29quater, §5, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.”.

Afdeling 2. Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Art. 4. In artikel 23 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 29 februari 1984 en 18 juli 1990 en het decreet van 26 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden en nadere regels bepalen die gelden voor:

- 1° de instellingen en hun personeelsleden die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen;
- 2° de instellingen en hun personeelsleden of de personen die onderricht verstrekken:
 - a) om een rijbewijs te verkrijgen;
 - b) in het kader van de voortgezette rijopleiding;
 - c) om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- 3° de opleidingsverstrekkers die opleidingen en bijscholingen geven aan kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of aan de personen, vermeld in punt 2°;
- 4° de personen die kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of die de personen, vermeld in punt 2°, begeleiden tijdens hun opleiding;
- 5° de commissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van het niet-slagen voor een examen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de toekenning, weigering, verlenging, stopzetting, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in het eerste lid, 1° tot en met 4°, bepalen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de opleidingen en de bijscholingen van kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, en van de personen, vermeld in het eerste lid, 2°, bepalen.”;

2° in paragraaf 4 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, en van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid worden gegevens verwerkt, inclusief de gegevens, vermeld in artikel 9, lid 1, en artikel 10 van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van

persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).”;

3° er wordt een paragraaf 5 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§5. Inspecteurs kunnen de instellingen en de personen, vermeld in paragraaf 3, controleren op de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan en op de naleving van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de controle, vermeld in het eerste lid, en voor de aanwijzing van de inspecteurs die die controle verrichten.

Met toepassing van artikel 23, lid 1, e) en h), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) kunnen de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het vierde tot en met het twaalfde lid.

De afwijkmogelijkheid, vermeld in het derde lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden die daarmee verband houden, in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, en op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast. De duur van de voorbereidende werkzaamheden mag in voorkomend geval niet meer bedragen dan een jaar vanaf de ontvangst van een verzoek tot uitoefening van een van de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening.

De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor ze worden verwerkt.

De afwijkmogelijkheid, vermeld in het derde lid, heeft geen betrekking op de gegevens die losstaan van het voorwerp van het onderzoek dat of van de controle die de weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid, rechtvaardigt.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het derde lid, tijdens de periode, vermeld in het vierde lid, een verzoek indient op basis van artikel 12 tot

en met 22 van de voormelde verordening, bevestigt de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming de ontvangst daarvan.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming brengt de betrokkene schriftelijk, zo snel mogelijk en in elk geval binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van elke weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid. De verdere informatie over de nadere redenen voor die weigering of die beperking hoeft niet te worden verstrekt als dat de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, zou ondermijnen, met behoud van de toepassing van het tiende lid. Als het nodig is, kan de voormelde termijn met twee maanden worden verlengd, rekening houdend met het aantal aanvragen en de complexiteit ervan. De verwerkingsverantwoordelijke brengt de betrokkene binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van die verlenging en van de redenen voor het uitstel.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene ook over de mogelijkheid om een verzoek in te dienen bij de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens conform artikel 10/5, van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer en om een beroep in rechte in te stellen.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming noteert de feitelijke of juridische gronden waarop de beslissing is gebaseerd. Die informatie houdt hij ter beschikking van de voormelde Vlaamse toezichtcommissie.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 13 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval, conform artikel 12 van de voormelde verordening opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het derde lid bevat, naar het Openbaar Ministerie is gestuurd en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mag de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of, in voorkomend geval, de onderzoeksrechter heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.”.

Art. 5. In titel III, hoofdstuk IV, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976, 18 juli 1990 en het decreet van 13 december 2019, wordt na artikel 27 een artikel 27/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 27/1. De Vlaamse Regering kan een retributie bepalen voor:

- 1° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, en van de lokalen, de terreinen en het personeel van die instellingen;

- 2° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 2°, en van de lokalen en de terreinen van die personen;
- 3° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de opleidingsverstrekkers, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 3°;
- 4° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 4°;
- 5° het behandelen van een aanvraag tot het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid of tot verlenging ervan;
- 6° het afleggen van examens in de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1°;
- 7° het volgen van verplichte rijopleidingen en bijscholingen om een rijbewijs te behalen, in het kader van de voortgezette rijopleiding of om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- 8° het afleggen van de examens, het uitoefenen van de stage en het volgen van verplichte opleidingen en bijscholingen door kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, of door de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 2°;
- 9° het indienen van een verzoekschrift bij de beroepscommissie;
- 10° het onderzoek in een centrum voor rijgeschiktheid.

Tevens kan de Vlaamse Regering periodieke retributies bepalen voor de uitoefening van het toezicht op de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°.

De Vlaamse Regering kan de bedragen en de wijze waarop de retributies moeten worden voldaan evenals de procedure bij niet-naleving bepalen.”.

Art. 6. In dezelfde wet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 13 december 2019, wordt een artikel 29quater ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 29quater. §1. De gemeenteraad kan in zijn reglementen of verordeningen administratieve geldboetes bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen in welk geval die overtredingen niet strafrechtelijk worden bestraft.

§2. De gemeenteraden kunnen alleen administratieve geldboetes als vermeld in paragraaf 1, bepalen als al de volgende voorwaarden vervuld zijn:

- 1° het betreft een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 km per uur;
- 2° de snelheidsovertredingen worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur;
- 3° het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld met automatisch werkende toestellen als vermeld in artikel 62, die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid;
- 4° de snelheidsovertredingen worden begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door rechtspersonen;
- 5° er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

§3. De bedragen van de administratieve geldboetes die de gemeenteraad in zijn reglementen of verordeningen bepaalt, zijn gelijk aan de bedragen die de Vlaamse Regering bepaalt ter uitvoering van artikel 29, §3.

De administratieve geldboete wordt betaald op de wijze die in het betalingsverzoek is bepaald.

§4. Het proces-verbaal van de overtreding wordt binnen veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld, aan de sanctionerend ambtenaar, vermeld in artikel 6 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bezorgd.

Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het proces-verbaal heeft ontvangen, bezorgt hij dat proces-verbaal samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete aan de overtreder.

De overtreder betaalt de administratieve geldboete binnen dertig dagen na de kennisgeving ervan, tenzij de overtreder binnen die termijn zijn schriftelijke verweermiddelen bezorgt aan de sanctionerend ambtenaar.

Als de sanctionerend ambtenaar de verweermiddelen niet gegrond verklaart, brengt hij de overtreder daarvan op de hoogte binnen dertig dagen op een met redenen omklede wijze met de vermelding van de administratieve geldboete die moet worden betaald.

De administratieve geldboete wordt betaald binnen dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid.

Als de sanctionerend ambtenaar binnen dertig dagen na de dag waarop hij de verweermiddelen van de overtreder heeft ontvangen, de verweermiddelen van de overtreder niet ongegrond verklaart, worden die verweermiddelen geacht aanvaard te zijn.

De beslissing om een administratieve geldboete op te leggen, heeft uitvoerbare kracht als ze definitief geworden is. De voormelde beslissing is definitief op een van de volgende tijdstippen:

- 1° dertig dagen na de kennisgeving van de administratieve geldboete, vermeld in het tweede lid, als er geen beroep is aangetekend;
- 2° dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid, als er geen beroep is aangetekend.

§5. Tegen een beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd, kan degene aan wie de boete is opgelegd, binnen een maand na de kennisgeving van de beslissing volgens de burgerlijke procedure beroep aantekenen bij de politierechtbank.

De politierechtbank oordeelt over de wettelijkheid en de proportionaliteit van de opgelegde administratieve geldboete. Ze kan de opgelegde administratieve geldboete bevestigen of herzien. De beslissing van de politierechtbank is niet vatbaar voor hoger beroep.

§6. Als de sanctionerend ambtenaar tijdens de procedure, vermeld in paragraaf 4, vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen, vermeld in §2, niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop wordt een protocol opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.

§7. De definitieve administratieve geldboetes worden opgenomen in het register van gemeentelijke administratieve sancties, vermeld in artikel 44 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties.

§8. De vordering tot voldoening van de administratieve geldboete verjaart na vijf jaar vanaf de datum waarop ze betaald moet worden. De verjaring kan gestuit worden op de wijze en onder de voorwaarden, vermeld in artikel 2244 tot en met 2250 van het Burgerlijk Wetboek.”.

Afdeling 3. Wijzigingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972

Art. 7. In artikel 3 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt tussen het woord “uitvoeringsbesluiten” en het woord “heeft” de zinsnede “, met uitzondering van de bepalingen en voorschriften, vermeld in artikel 3/1, voor zover van toepassing in de zone, vermeld in artikel 3/1,” ingevoegd.

Art. 8. In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt een artikel 3/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 3/1. §1. Het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving is van toepassing op de handhaving, in de zone van de Scheldekaaien in de stad Antwerpen (Scheldekaaien zone stad), van de volgende bepalingen en voorschriften:

- 1° de bepalingen over de politie van de Beneden-Zeeschelde, aangenomen ter uitvoering van artikel 2, §4;
- 2° de voorschriften over de scheepvaart in de Beneden-Zeeschelde, aangenomen ter uitvoering van artikel 2, §4, die betrekking hebben op:
 - a) het voeren van lichten en dagmerken door schepen die ten anker liggen, aangemeerd zijn, aan de grond zitten of gezonken zijn,
 - b) obstakels voor de scheepvaart en drijvende leidingen;
 - c) de wacht houden aan boord van die schepen.

De Vlaamse Regering stelt nader de grenzen vast van de zone, vermeld in het eerste lid.

§2. Voor de toepassing van paragraaf 1, wordt als volgt afgeweken van het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving:

- 1° de toezichthouder, bedoeld in artikel 2,15°, de bestuurlijk opsporingsagent, bedoeld in artikel 2, 2°, de vervolgingsinstantie, bedoeld in artikel 2, 17°, en de beboetingsinstantie, bedoeld in artikel 2, 1°, 2°, 15° en 17° kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, zijn personeelsleden van de Stad Antwerpen die aangewezen worden door het College van Burgemeester en Schepenen;
- 2° de Vlaamse Belastingdienst is niet betrokken bij de uitvoering van bestuurlijke sancties, bedoeld in artikel 70 van hetzelfde kaderdecreet.”.

Art. 9. In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt een artikel 3/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 3/2. §1. Degene die zich in de zone, vermeld in artikel 3/1, schuldig maakt aan een overtreding van de bepalingen en voorschriften, vermeld in artikel 3/1, wordt gestraft met een exclusieve bestuurlijke geldboete.

§2. De bestuurlijke geldboete bedraagt, per inbreuk, maximaal 1000 euro voor natuurlijke personen en 5000 euro voor rechtspersonen.”.

Art. 10. In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt een artikel 3/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 3/3. §1. De bevoegde personeelsleden van de Stad Antwerpen kunnen bevelen of aanmaningen geven aan de vermoedelijke pleger van een inbreuk

Met behoud van de toepassing van de sancties, vermeld in artikel 3/2, hebben de personeelsleden, vermeld in het eerste lid, het recht om van elk schip dat de bepalingen en voorschriften, vermeld in artikel 3/1, heeft overtreden, de boorddocumenten tijdelijk in te houden totdat de gezagvoerder al die bepalingen en voorschriften is nagekomen, of om het schip van ambtswege naar een plaats te verhalen die ze aanwijzen, en waar het wordt opgehouden totdat de gezagvoerder al de voormelde bepalingen en voorschriften is nagekomen.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt welke detectiemiddelen mogen worden aangewend en de wijze waarop ze mogen worden gebruikt om inbreuken vast te stellen.”.

Afdeling 4. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

Art. 11. Aan artikel 43 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, vervangen bij het decreet van 5 juli 2002 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 30 maart 2007, worden een zesde tot en met een achtste lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt vrijgesteld van vaste en variabele retributie tot en met 31 december 2024.

In het zesde lid wordt verstaan onder laadinfrastructuur:

- 1° de ingenomen oppervlakte van de elektriciteitskast;

- 2° de ingenomen oppervlakte van de laadpaal zelf;
- 3° de ondergrondse leiding van de kast naar de laadpaal;
- 4° de oppervlakte van de parking;
- 5° de vervoerleiding voor de aansluiting van de elektriciteitskast, vermeld in punt 1°.

De Vlaamse Regering kan de laadinfrastructuur, vermeld in het zesde en zevende lid, vrijstellen vanaf 1 januari 2025.”.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloads

Art. 12. In artikel 17 van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloads wordt een paragraaf 2bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“§2bis. De volgende elementen worden als voldoende geachte zekerheid aanvaard:

- 1° een conventionele borgstelling door een scheepvaartvereniging voor haar onderschreven leden;
- 2° een Europees domiciliëringsmandaat van het type business-to-business (B2B);
- 3° een waarborg die een kredietinstelling of een verzekeringsinstelling in de Europese Unie toestaat voor de geraamde omzet per maand van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding;
- 4° een individuele borgstelling in speciën per aanloop voor een forfait van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding.”.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

Art. 13. In artikel 2 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, gewijzigd bij het decreet van 28 februari 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2°, c), wordt het woord “openbare” opgeheven;

2° punt 3° wordt vervangen door wat volgt:

“3° havendiensten: alle diensten die rechtstreeks of onrechtstreeks de overslag en het transport in het havengebied ondersteunen, waarvoor het havenbedrijf regelgevend wil optreden;”;

3° er wordt een punt 20° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“20° verordening (EU) 2017/352: verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens.”.

Art. 14. In artikel 5, §5, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 28 februari 2014, wordt de zinsnede “op basis waarvan de openbare havendiensten worden vastgesteld en georganiseerd,” opgeheven.

Art. 15. Artikel 7 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 7. Het havenbedrijf consulteert de havengebruikers over het beleid voor havengelden. Die raadpleging wordt ook gehouden bij elke aanzienlijke wijziging van dat beleid in de gevallen, vermeld in artikel 15, lid 1, van verordening (EU) 2017/352.

Het havenbedrijf consulteert de havengebruikers, de dienstverleners en andere belanghebbenden over de aangelegenheden, vermeld in artikel 15, lid 2, van voormelde verordening.

Het havenbedrijf zorgt ervoor dat de consultatie, vermeld in het eerste en het tweede lid, op transparante wijze verloopt. Het havenbedrijf waarborgt daarbij de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie.

De resultaten van de consultatie, vermeld in het eerste en tweede lid, zijn niet bindend voor het havenbedrijf.”.

Art. 16. Artikel 15 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 15. §1. De havenbedrijven ontvangen de inkomsten van de havenbestuurlijke bevoegdheden en van alle andere activiteiten die ze uitoefenen.

§2. De havenbedrijven kunnen de algemene havengelden vorderen van de havengebruikers als tegenprestatie voor het recht om het havengebied in kwestie binnen te varen, er door te varen, er aan te meren of er te verblijven.

De algemene havengelden komen uitsluitend toe aan de havenbedrijven.

De havenbedrijven zijn binnen hun havengebied als enige bevoegd om de algemene havengelden vast te stellen en te innen of te laten innen.

§3. Naast de algemene havengelden kunnen de havenbedrijven ook bijzondere havengelden vaststellen en innen of laten innen voor infrastructuur of specifieke diensten die de havenbedrijven aan de havengebruikers aanbieden.”.

Art. 17. Artikel 16 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 16. Met behoud van de toepassing van de bevoegdheden die aan andere overheden zijn toegewezen, stellen de havenbedrijven de havendiensten vast en organiseren ze die. De havenbedrijven kunnen daarbij openbardienstverplichtingen opleggen aan de aanbieders van havendiensten.”.

Art. 18. Artikel 17 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014, wordt opgeheven.

Art. 19. Artikel 20 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 20. Artikel 26 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 1 februari 2008, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 26. In geval van een klacht die voortvloeit uit de toepassing van verordening (EU) 2017/352, proberen de betrokken partijen eerst in onderling overleg tot een vergelijk te komen.

Als de partijen vaststellen dat een vergelijk na onderling overleg niet mogelijk is, melden ze dat bij de gewestelijke havencommissaris, vermeld in artikel 23. Nadat de klacht behandeld is, wordt de uitkomst meegedeeld aan de gewestelijke havencommissaris.

Als een van de partijen in beroep gaat, meldt ze dat bij de gewestelijke havencommissaris. De uitkomst van de beroepsprocedure wordt meegedeeld aan de gewestelijke havencommissaris.

Als de klacht, vermeld in het eerste lid, gericht is tegen een havenbedrijf, doet dat havenbedrijf de meldingen en de mededelingen, vermeld in het tweede en het derde lid.”.

Art. 21. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2019, wordt een artikel 26bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26bis. Een havengeschillencommissie met de werkwijze van arbitrage, vermeld in deel VI van het Gerechtelijk Wetboek, kan betwistingen tussen de havenbedrijven onderling over de exploitatie en over de commerciële activiteiten van de havenbedrijven, en betwistingen tussen de havenbedrijven en een of meer havengebruikers, beslechten. Een havengeschillencommissie kan ook klachten behandelen als vermeld in artikel 26 van dit decreet.

Eisende en verwerende partijen wijzen, in voorkomend geval, elk een scheidsrechter aan. Beide scheidsrechters wijzen op hun beurt een derde scheidsrechter aan, die ook voorzitter van het scheidsgerecht is.

De scheidsrechters functioneren als vrij verkozen rechters. Als ze hun opdracht uitvoeren, zijn ze vrijgesteld van alle rechtsvormen die niet volstrekt bindend zijn, en doen ze uitsluitend op basis van de schriftelijke bundels en de uiteenzettingen van de partijen een uitspraak. Als ze het nuttig achten, hebben ze het recht bijkomende schriftelijke inlichtingen te vragen of de partijen mondeling te horen.

De beraadslagingen van de scheidsrechters zijn geheim en de scheidsrechters eerbiedigen die geheimhoudingsplicht tegenover iedereen. De scheidsrechters zijn noch individueel, noch collegiaal aansprakelijk voor de gevolgen van de beslissing.

De beslissing wordt met meerderheid van stemmen genomen, uiterlijk drie maanden na de dag waarop de scheidsrechters hebben geoordeeld dat het dossier volledig is.”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2019, wordt een artikel 26ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26ter. Als een havenbedrijf de bepalingen van verordening (EU) 2017/352 niet naleeft, kan de Vlaamse Regering de uitkeringen, vermeld in artikel 29bis en 30 van dit decreet en artikel 32 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, volledig of gedeeltelijk inhouden of terugvorderen, vermeerderd met de wettelijke verwijlinterest.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedureregels die toepasselijk zijn op de inhoudingen en de terugvorderingen, vermeld in het eerste lid.”.

Afdeling 7. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 23. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, wordt punt 4°bis opgeheven.

Afdeling 8. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”

Art. 24. In het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 1/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 1/1. In dit decreet wordt verstaan onder Vlaamse administratie:

- 1° de departementen, vermeld in artikel 1, 7°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 2° de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel 1quater van het voormelde besluit;
- 3° de intern verzelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel III.4 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
- 4° de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.7 van het voormelde decreet;
- 5° de privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.14 van het voormelde decreet.”.

Art. 25. In artikel 4 van hetzelfde decreet wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° toegepaste onderzoeks-, studie-, expertise-, opleidings- en dienstverleningsopdrachten uitvoeren op het domein van de waterbouwkunde, de

nautische wetenschappen, de milieukunde, en andere aangelegenheden die betrekking hebben op water, zee, waterwegen, havens en de scheepvaart in de ruime zin van het woord, voor andere organisaties dan de Vlaamse administratie;”.

Art. 26. In hetzelfde decreet wordt een artikel 5bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 5bis. §1. De personeelsleden van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics die ingezet worden voor het gebruik, het onderhoud en de aanpassingen van de scheepsmanoeuvresimulatoren kunnen door het departement Mobiliteit en Openbare Werken worden overgenomen onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

§2. Als bij de overname van de personeelsleden, vermeld in paragraaf 1, blijkt dat ze een hogere geldelijke verloning genieten dan wat voor eenzelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken van toepassing is, dan behouden de betrokken personeelsleden de verloning die op het moment van de overname geldt, zonder afbreuk te doen aan de wettelijke mechanismen inzake de aanpassing van de lonen aan de evolutie van de consumptieprijzen, tot op het ogenblik dat de verloning overeenstemt met de lonen die gelden voor een zelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Als binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken eenzelfde functie niet aanwezig is, bepaalt de Vlaamse Regering de salarisschalen van de personeelsleden vermeld in paragraaf 1.

§3. De personeelsleden vermeld in paragraaf 1 kunnen alleen worden overgenomen als ze slagen voor een objectieve selectieproef, waarvan de voorwaarden worden vastgelegd door de Vlaamse Regering.”.

Art. 27. In artikel 6 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§2. De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling van de beheerscommissie, waarbij de meerderheid van de leden vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie zijn.”;

2° in paragraaf 4 wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 9” opgeheven.

Art. 28. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 5° wordt vervangen door wat volgt:

“5° de inkomsten van het beheer, de exploitatie en de vervreemding van goederen en installaties die behoren tot het vermogen van het EVFH of van het Waterbouwkundig Laboratorium, en de inkomsten van de uitbating van installaties en diensten;”;

2° er wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“6° de vergoedingen die betaald voor zijn onderzoeken, studies, analyses, proeven, keuringen, opleidingen en andere diensten die het Waterbouwkundig Laboratorium verricht voor rekening van andere organisaties dan de Vlaamse administratie.”.

Art. 29. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/1. §1. Het EVFH kan de domeingoederen die het in eigendom heeft, affecteren en desaffecteren.

§2. Het EVFH kan op de domeingoederen die het in eigendom heeft of die het beheert, rechten aan derden toekennen, als dat niet onverenigbaar is met de bestemming van het goed.

De beheerscommissie stelt de voorwaarden vast waaronder het EVFH de goederen aan derden ter beschikking stelt.”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/2. Het EVFH kan concessies, huur of andere rechten, zoals erfpacht- en opstalrechten, verkrijgen op of met betrekking tot domeingoederen die de Vlaamse administratie in eigendom heeft.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder een openbaardomeingoed van de Vlaamse administratie opgenomen kan worden in het openbaar domein van het EVFH.”.

Art. 31. In hetzelfde decreet worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 11;
2° artikel 14.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Art. 32. In artikel 2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006, 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt opgeheven;
2° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

"2° Wetboek van vennootschappen en verenigingen: Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 2 maart 2019;".

Art. 33. In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "bedoeld" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd;

2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zinsnede "van het Wetboek van vennootschappen, toepasselijk op de naamloze vennootschap" vervangen door de zinsnede "van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, toepasselijk op de naamloze vennootschap";

3° in paragraaf 2, derde lid, wordt de zinsnede "Artikel 783 en 784, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen" vervangen door de zinsnede "Artikel 14:10 en 14:11, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen".

Art. 34. In artikel 21 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "en" telkens de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd;

2° in het eerste lid worden tussen het woord "vennootschappen" en het woord "met" de woorden "en verenigingen" ingevoegd;

3° in het tweede lid wordt de zinsnede "de bepalingen van de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord en de faillissementswet van 8 augustus 1997" vervangen door de zinsnede "de bepalingen van boek XX van het Wetboek van economisch recht".

Art. 35. In artikel 23, derde en vierde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede "bedoeld in artikel 28, § 1, eerste lid, 2° en 3°, van dit decreet" vervangen door de zinsnede "als vermeld in artikel 26, §1, 2° en 3°".

Art. 36. In artikel 24, §2, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede "Artikel 454, 456, 458 en 646 van het Wetboek van vennootschappen" vervangen door de zinsnede "Artikel 7:15, 7:17, 7:18, 7:20 en 7:231 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen".

Art. 37. In artikel 28, §2, van hetzelfde decreet wordt het woord "vennootschappen" telkens vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 38. In artikel 33 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en de zinsnede ", zijn" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Art. 39. In artikel 34 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en de zinsnede ", is" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Art. 40. In artikel 37, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord "Vennootschappen" vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 41. In artikel 43 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 27 april 2007, 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "inzake" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd".

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 42. Aan artikel 4/1 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017, worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

"De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de lesgevers in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen.

Aan elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die een erkenningsaanvraag indient, kan een retributie worden gevraagd om de erkenningsaanvraag te behandelen. Dezelfde retributie kan worden gevraagd om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden uit te oefenen. De Vlaamse Regering bepaalt voor welke erkenningsaanvragen of toezichtverplichtingen een retributie is verschuldigd en stelt de bedragen vast, en de wijze waarop de retributie moet worden voldaan."

Art. 43. In artikel 17, §2, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd dat luidt als volgt:

"In afwijking van het eerste lid kan de Vlaamse Regering, voor specifieke inbreuken, het tarief van de administratieve geldboete bepalen op een bedrag dat hoger ligt dan de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, zonder evenwel de maximumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, te overschrijden.";

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, wordt de zinsnede "minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen"

vervangen door de zinsnede “administratieve geldboete, vermeld in het eerste of het tweede lid”;

3° in het bestaande derde lid, dat het vierde lid wordt, wordt het woord “tweede” vervangen door het woord “derde”.

Afdeling 11. Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Art. 44. Aan artikel 9 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt een paragraaf 3 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§3. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de vrijwillige stopzetting door de exploitant van de dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.”.

Art. 45. In artikel 12, §2, van hetzelfde decreet wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kunnen de gemeenten de toegang tot de standplaatsen die bestemd zijn voor zero-emissievoertuigen, beperken tot die categorie van voertuigen.”.

Art. 46. In artikel 31 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan paragraaf 1, eerste lid, worden een punt 7° tot en met 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

“7° per uitgevoerde rit:

- a) de identificatie van de exploitant;
- b) de identificatie van de bestuurder,
- c) de kentekenplaat van het voertuig;
- d) de datum;
- e) de start- en aankomstplaats;
- f) de start- en aankomsttijd;
- g) het unieke ritnummer;
- h) de eindprijs van de rit;
- i) de afstand van de rit;

8° per bestelde rit:

- a) de vastgelegde datum, het vastgelegde tijdstip en de start- en aankomstplaats van de bestelde rit;
- b) het tijdstip van de bestelling;
- c) de prijsafspraken bij bestelling;

9° per dienst:

- a) het aantal uitgevoerde ritten sinds het begin van de dienst;
- b) de totale afgelegde afstand;
- c) de afgelegde beladen afstand;
- d) de uren van de effectief genomen rustpauze;
- e) de datum en het uur van de effectieve beëindiging van de dienst.”;

2° aan paragraaf 1 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering kan de gegevensbank verfijnen met uitsluitend technische gegevens.”;

3° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

- 1° het administratieve beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;
- 2° de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan te verhogen door de gegevensdeling tussen gemeenten en de bevoegde Vlaamse en federale diensten, de politie, het klachtenorgaan en de gemeenten onderling;
- 3° statistische doeleinden te realiseren voor het personenvervoer, het multimodale personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, waaronder de opvolging van de evolutie van de prijzen.”;

4° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“De gemeenten voeren de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1° tot en met 6°, in de gegevensbank in. De vergunninghouders of hun tussenpersonen bezorgen de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 7° tot en met 9°, bij de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit.”;

5° in paragraaf 3, derde lid, wordt tussen de woorden “de politie” en de woorden “en de overheidsdiensten” de zinsnede “het klachtenorgaan, de federale overheidsdiensten” ingevoegd;

6° in paragraaf 5, eerste lid, 5°, wordt het woord “nummerplaat” vervangen door het woord “kentekenplaat”.

Art. 47. Aan artikel 34, §2, van hetzelfde decreet wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“5° toegang verkrijgen tot de voertuigen die voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden gebruikt, en hun garages.”.

Art. 48. In artikel 43 van hetzelfde decreet worden de woorden “de voorwaarden” vervangen door de zinsnede “de bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zoals van kracht op 31 december 2019”.

Afdeling 12. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Art. 49. In artikel 2 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 16° wordt opgeheven;

2° er wordt een punt 18°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“18°/1 openbaar personenvervoer over water: de personenvervoerdiensten van algemeen belang over water die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;”;

3° er wordt een punt 27° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“27° Vlaamse Mobiliteitsvisie: de mobiliteitsvisie, vermeld in artikel 10/1.”.

Art. 50. Aan artikel 7, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“7° een vertegenwoordiging van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, vermeld in artikel 2 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.”.

Art. 51. Aan artikel 8, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt een 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° gemotiveerd beslissen over het openbaar personenvervoer over water zoals vermeld in art. 32/1;”.

Art. 52. Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 53. In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK 2/1. Vlaamse Mobiliteitsvisie”.

Art. 54. In hetzelfde decreet wordt in hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 57, een artikel 10/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/1. Op gewestelijk niveau wordt de Vlaamse Mobiliteitsvisie opgemaakt.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. Die voldoet aan de missie, vermeld in artikel 3.”.

Art. 55. In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/2. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De entiteiten, vermeld in het eerste lid, kunnen alleen gemotiveerd afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”.

Art. 56. In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/3. §1. Voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt vastgesteld, wordt een onderzoek verricht naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften.

De Vlaamse Regering stelt de Vlaamse Mobiliteitsvisie vast en bepaalt de datum van de inwerkingtreding ervan.

De Vlaamse Regering zorgt ervoor dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie op ruime schaal wordt bekendgemaakt.

§2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie en de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”.

Art. 57. In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk 3 vervangen door wat volgt:

“HOOFDSTUK 3. Mobiliteitsplanning”.

Art. 58. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden “voor regionale en lokale mobiliteitsplannen” toegevoegd.

Art. 59. In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zin “Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid.” vervangen door de zinnen “Een regionaal of lokaal mobiliteitsplan vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het voldoet inhoudelijk aan de doelstellingen, vermeld in artikel 4, en is afgestemd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”;

2° in paragraaf 2, 2°, worden de woorden “op korte termijn” geschrapt.

Art. 60. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt voor het hele grondgebied van de vervoerregio.”;

2° in paragraaf 2 worden de woorden "Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau" vervangen door de woorden "Er kan ook een lokaal mobiliteitsplan worden opgemaakt";

3° in paragraaf 3 wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 61. Artikel 13 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 13. §1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

De regionale mobiliteitsplannen zijn bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn bindend voor de gemeente en de diensten en agentschappen die eronder ressorteren.

§2. Van een mobiliteitsplan kunnen de entiteiten, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, niet afwijken, behalve in geval van:

- 1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
- 2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking, vermeld in het eerste lid, wordt gemotiveerd.

§3. De regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:

- 1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
- 2° de relevante beleidsdocumenten."

Art. 62. In artikel 14 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 63. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt onderafdeling 1, die bestaat uit artikel 15 tot en met 17, opgeheven.

Art. 64. In artikel 18, §2, van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

"Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie."

Art. 65. In artikel 19, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen," vervangen door de woorden "Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op".

Art. 66. In artikel 21, §2, van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie en tot het regionale mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort. Het vult de bepalingen ervan aan op gemeentelijk niveau.”.

Art. 67. In artikel 22, §1, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen,” vervangen door de woorden “Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op”.

Art. 68. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/1. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen”.

Art. 69. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 5 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/2. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring”.

Art. 70. Artikel 24 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 24. §1. De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de inhoud, de ontwikkeling en het beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem. Dat strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen. Zo kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen, het verkeersveiligheidsplan en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in deze paragraaf.

Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gegevens verzameld:

- 1° identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd;
- 2° technische kenmerken van voertuigen, zoals het voertuigtype, de soort brandstof en de euronorm;
- 3° tijdstippen, locaties en snelheden van voertuigen;
- 4° gecodeerde nummerplaten van voertuigen;
- 5° metadata van de meetapparatuur.

Gelet op het doel van de mobiliteitsmonitoring worden de gegevens, vermeld in het derde lid, zo veel mogelijk gepseudonimiseerd.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem conform het decreet van 18 juli 2008 betreffende

het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is gekwalificeerd als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in de zin van artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming), voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, het Rijksregister, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen, en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.

Het opvragen van de gegevens, vermeld in het derde lid, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem worden uitgevoerd in overeenstemming met:

- 1° de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens;
- 2° het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De voormelde gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

§2. Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en bij te sturen.

In het voortgangsrapport worden de gegevens verwerkt conform paragraaf 1.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie van het voortgangsrapport.”.

Art. 71. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/3. Projecten en instrumenten”.

Art. 72. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 1 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 1. Projectmethodologie”.

Art. 73. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Subsidiëring”.

Art. 74. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 75. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten”.

Art. 76. In artikel 32, §1, van hetzelfde decreet worden tussen de woorden “Vlaamse openbaar” en het woord “personenvervoer” de woorden “infrastructuur- en voertuiggebonden” ingevoegd.

Art. 77. In hetzelfde decreet wordt een artikel 32/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32/1. Het openbaar personenvervoer over water bestaat uit één vervoerslaag, namelijk het vervoer op maat.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water formuleert een voorstel voor de reisweg, de plaats van de halte en de kwaliteitscriteria en legt dat voorstel voor aan de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering legt de minimale normering voor de kwaliteitseisen op. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing. De financiële middelen bestemd voor het openbaar personenvervoer over water kunnen enkel voor andere vervoermodi gebruikt worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.”.

Art. 78. In artikel 33, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale” vervangen door de woorden “kan de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale bepalen”.

Art. 79. In hetzelfde decreet wordt een artikel 34/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 34/1. De Vlaamse Regering wijst voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water een instantie van de Vlaamse administratie aan als vermeld in artikel I.3, 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.”.

Art. 80. Aan artikel 36, §1, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het openbaar personenvervoer over water en bepaalt de tarieven.”.

Art. 81. In artikel 37, §3, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen de woorden "De exploitanten van het kernnet en aanvullend net" en de woorden "en de Mobiliteitscentrale" de zinsnede ", de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd;

2° in het derde lid worden tussen de woorden "De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net" en de woorden "verwerken persoonsgegevens" de woorden "en ook de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd;

3° in het vierde lid wordt tussen de woorden "De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net" en de woorden "en de Mobiliteitscentrale" de zinsnede ", de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd.

Art. 82. In artikel 38 van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden "de exploitanten van het kernnet en aanvullend net" en de woorden "en de Mobiliteitscentrale" de zinsnede ", de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd.

Art. 83. In artikel 39, tweede lid, van hetzelfde decreet worden tussen de zinsnede "de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net," en de woorden "en de Mobiliteitscentrale" de woorden "de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd.

Art. 84. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 40/1. §1. Het wegennet wordt ingedeeld in drie lagen:

- 1° het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen;
- 2° het dragende netwerk: de regionale wegen en de interlokale wegen;
- 3° het lokale wegennet: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

§2. De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland.

De volgende knooppunten zijn internationale knooppunten als vermeld in het eerste lid:

- 1° zeehavens;
- 2° luchthavens;
- 3° grootsteden met hst-stations.

De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk, vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk.

§3. De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.

De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

§4. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert met toepassing van artikel 40/3, vierde lid, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

§5. Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven.

In het eerste lid wordt verstaan onder doorgaand verkeer: het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft.”.

Art. 85. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/2. De Vlaamse Regering kan de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering, vermeld in artikel 40/1, bepalen.”.

Art. 86. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/3. De Vlaamse Regering beslist over het ontwerp van de selectie van het hoofdwegennet, vermeld in artikel 40/1, §1, 1°.

De vervoerregioraden geven advies over de selectie, vermeld in het eerste lid.

De vervoerregioraden formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk, vermeld in artikel 40/1, §1, 2°.

De Vlaamse Regering bepaalt de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk.

De wegen die de Vlaamse Regering niet selecteert op basis van het vierde lid, zijn lokale wegen.”.

Art. 87. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/4. De Vlaamse Regering bepaalt het Vlaamse waterwegennetwerk.

Art. 88. Aan artikel 47, §2, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De waterwegbeheerders zorgen voor een vlotte doorstroming voor het openbaar personenvervoer over water, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.”.

Art. 89. In artikel 69 van hetzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

Afdeling 13. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Art. 90. Het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's wordt opgeheven.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Art. 91. De categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, treden buiten werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt.

Art. 92. Artikel 3 en 6 treden in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE VLAAMSE TOEZICHTCOMMISSIE
VOOR DE VERWERKING VAN PERSOONSGEGEVENS



Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens

Advies wetgeving VTC nr. 2020/08 van 24 maart 2020

betreffende

tekst	het ontwerp van decreet
van	van het Vlaams Parlement
titel	houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
roepnaam	(verzameldecreet MOW)
datum	zoals principieel goedgekeurd op 6 maart 2020

De Vlaamse Toezichtcommissie (hierna "de VTC");

Gelet op het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer (hierna: "het e-govdecreet"), inzonderheid artikel 10/4, §1;

Gelet op de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad Van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (hierna AVG), inzonderheid artikel 36, 4, artikel 57, 1, c) en artikel 58, 3;

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (hierna "WVG");

Gelet op het verzoek om advies van 6 maart 2020 van mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Brengt op 24 maart 2020 het volgend advies uit:

I. VOORWERP VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit en openbare werken (hierna “de aanvrager”) verzocht bij brief van 6 maart 2020 om het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (hierna “VTC”) over een ontwerp van decreet *houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid* (hierna “het Ontwerp”), meer bepaald van de artikelen 4, 2° en 3° (inspectie rijexamencentra), 6 (depenalisering), 46 (taxidecreet), 70 (mobiliteitsmonitoring) en 81 (exploitatievoorwaarden).
2. De VTC beperkt haar advies tot deze artikelen. Aangezien de adviesbevoegdheid van de VTC op grond van artikel 10/4, § 1 van het e-govdecreet betrekking heeft op de verwerkingen van persoonsgegevens, is haar adviesverlening hiertoe beperkt.

Context

3. Het Ontwerp heeft ondermeer de bedoeling om voor verschillende regelingen een rechtsgrond te creëren en daarmee ook bepaalde verwerkingen van persoonsgegevens:
 - de wijzigingen aan artikel 23 van de wegverkeerswet beogen verschillende rechtsgronden in te lassen; voor het bepalen van de voorwaarden waaraan de rijexamencentra alsook hun personeel en het personeel van de rijsscholen moeten voldoen, voor de verwerking van persoonsgegevens, voor de aanwijzing van inspecteurs,...(afdeling 2 van het Ontwerp)
 - de toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet beoogt naar analogie met de regeling die nu al bestaat in de GAS-Wet voor een aantal federale verkeersovertredingen, de steden en gemeenten ook de mogelijkheid geven om voor beperkte snelheidsovertredingen, die worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur een administratieve geldboete te bepalen. Wanneer de gemeenten er voor opteren om administratieve geldboetes te bepalen, worden de overtredingen niet langer strafrechtelijk gesanctioneerd. Met deze regeling zijn ook specifieke verwerkingen van persoonsgegevens verbonden. (afdeling 2 van het Ontwerp)
 - de wijziging van artikel 31 van het taxidecreet beoogt de basis van de gegevensdatabank uit te breiden met de informatie van de ritten die nodig is, enerzijds om de handhaving van het decreet mogelijk te maken en anderzijds voor statistische doeleinden, met inbegrip van de prijsopvolging in de sector.
 - de vervanging van artikel 24 van het decreet basisbereikbaarheid breidt het mobiliteitsmonitoringsysteem uit met persoonsgegevens opdat op een doeltreffende en representatieve manier de mobiliteitsstoestand in Vlaanderen kan worden gemeten
4. - de aanpassing van artikel 37, §3 van het decreet basisbereikbaarheid betreft een aantal verplichtingen op vlak van exploitatie en beoogt nu ook voor de exploitant van het openbaar personenvervoer over water een expliciete decretale rechtsbasis te vormen voor de verwerking van persoonsgegevens van de reizigers en derden met het oog op een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, dat zij algemene reisvoorwaarden kunnen vaststellen, etc.
5. De VTC verwijst de adviesvrager naar het (negatieve) advies dat de federale Gegevensbeschermingsautoriteit advies uitgebracht over de ontwerptekst van de artikelen 24, 33 en 37 van het bestaande decreet basisbereikbaarheid¹.

¹ https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_164_2018_0.pdf

II. ONDERZOEK VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Algemeen

6. Voor de verschillende hiervoor opgesomde regelingen die betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens gelden de volgende algemene opmerkingen.
7. Het komt de stellers van het Ontwerp toe om erover te waken dat elke verwerking die in onderhavige context zal plaatsvinden een **rechtsgrond** vindt in artikel 6 AVG (dit kan aangegeven worden in de nota aan de Vlaamse regering en de memorie van toelichting bij het decreet) en dat de in randnummer 7 opgesomde elementen in de regelgeving opgenomen worden.
8. De VTC wenst in herinnering te brengen dat elke inmenging in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zoals gewaarborgd door artikel 8 van het EVRM en artikel 22 van de Grondwet moet worden voorgeschreven in een 'voldoende precieze wettelijke bepaling' die beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte en evenredig is met de nagestreefde doelstelling. In een dergelijke precieze wettelijke bepaling moeten de essentiële elementen van de met de overheidsinmenging gepaard gaande verwerkingen van persoonsgegevens omschreven zijn.²
9. De VTC onderlijnt in het bijzonder het belang van artikel 6.3 van de AVG dat – samen gelezen met artikel 8 van het EVRM en artikel 22 van de Grondwet - voorschrijft dat regelgeving die verwerkingen in de zin van artikel 6.1, punt c)³ of punt e)⁴ AVG omkadert, in principe minstens de volgende essentiële elementen van die verwerkingen zou moeten vermelden:
 - het doel van de verwerking;
 - de types of categorieën van te verwerken persoonsgegevens; Deze gegevens moeten bovendien beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt („minimale gegevensverwerking”)⁵;
 - de betrokkenen;
 - de entiteiten waaraan en doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt;
 - de opslagperioden⁶;
 - de aanduiding van de verwerkingsverantwoordelijke(n).
10. Zoals al gezegd worden in het voorliggende Ontwerp verschillende regelingen aangepast die betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens. De VTC stelt vast dat er bewust een wettelijke basis voor de verschillende verwerkingen wordt gecreëerd, maar dat **anderzijds de hiervoor vermelde punten niet systematisch of volledig worden meegenomen**. De aanvrager moet daar nog een extra inspanning doen om AVG-conform te zijn.

² Zie DEGRAVE, E., *"L'égouvernement et la protection de la vie privée – Légalité, transparence et contrôle"*, Collection du CRIDS, Larcier, Brussel, 2014, p. 161 e.v. (zie o.m.: EHRM, arrest *Rotaru c. Roumania*, 4 mei 2000); Zie ook enkele arresten van het Grondwettelijk Hof: Arrest nr. 44/2015 van 23 april 2015 (p. 63), Arrest nr. 108/2017 van 5 oktober 2017 (p. 17) en Arrest nr. 29/2018 van 15 maart 2018 (p. 26). Zie ook F. SCHRAM, *Privacy & persoonsgegevens. Handboek*, Brussel, Politeia, 2019, 75-98, 111-116. Zie ook F. SCHRAM, *Privacy & persoonsgegevens. Handboek*, Brussel, Politeia, 2019, 75-98, 111-116.

³ "c) de verwerking is noodzakelijk om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;"

⁴ "e) de verwerking is noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen;"

⁵ Zie artikel 5.1.c) AVG.

⁶ Zie ook artikel 5.1.e) AVG.

2. Artikelsgewijze bespreking van de voor advies voorgelegde artikelen

11. Gezien het uiteenlopende projecten betreft, die op zich alle een grondig onderzoek verdienen, maar de tijd en de middelen beperkt zijn, houdt de VTC het bij het overlopen van de meest opvallende aspecten.

A. De wijzigingen aan artikel 23 wegverkeerswet

12. Artikel 4 van het Ontwerp

Artikel 4 wijzigt artikel 23 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op het creëren van rechtsgronden voor ondermeer het bepalen van de voorwaarden waaraan de rijexamencentra alsook hun personeel en het personeel van de rijscholen moeten voldoen, voor de aanwijzing van inspecteurs en ook voor de verwerking van persoonsgegevens.

13. Artikel 4, 2° van het Ontwerp

Met dit punt worden in paragraaf 4 van artikel 23 de doelstellingen van de verwerking van persoonsgegevens bepaald, met name voor de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van

- deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen;
- de reglementering over de vakbekwaamheid.

14. Artikel 4, 3° van het Ontwerp In dit punt (toevoeging paragraaf 5 in artikel 23) wordt beroep gedaan op de uitzonderingsbepaling van artikel 23 AVG inzake de rechten van betrokkenen. Deze bepaling is conform met de bepalingen die opgenomen werden in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 (AVG-inspectiebesluit⁷).

15. De VTC stelt vast dat in de door de Vlaamse Regering goedgekeurde en door het Vlaams Parlement bevestigde tekst van dat besluit geen rekening werd gehouden met de opmerkingen gegeven in haar advies nr. 16/2019 van 3 juli 2019. Zij is van oordeel dat deze aanpassingen nog moeten gebeuren en dat ten laatste dan ook voorliggende bepaling wordt aangepast.

16. Het is wel positief dat de uitzonderingsregeling hier meteen decretaal wordt vastgesteld.

B. De toevoeging van een artikel 29quater betreffende depenalisering aan de wegverkeerswet

Artikel 6 van het Ontwerp

17. In het algemeen begrijpt de VTC dat in het kader van het depenaliseren van verkeersovertredingen van beperkte omvang gebruik gemaakt zal worden van automatische camera's en dat er een uitbreiding komt van het aantal camera's. Er wordt naar het gebruik van camera's verwezen in de memorie van toelichting, maar er wordt niets over vermeld in het Ontwerp. In elk geval wordt niet verwezen dat de eventueel toepasselijke camerawetgeving die een bijkomende bescherming zou bieden voor de bescherming van de ingezamelde gegevens. De VTC wijst er op dat hiermee weer een stap verder wordt gezet in het registreren van de locatiegegevens van de burger. De doelstelling verkeersveiligheid is natuurlijk van groot belang, maar locatietechnologieën worden als bijzonder bedreigend beschouwd voor de privacy en de individuele vrijheden, zoals het zich anoniem kunnen verplaatsen.

18. De vraag stelt zich dus ondermeer of er voldoende naar alternatieven is gekeken om de lage snelheid af te dwingen. Dit project vereist in die zin dat er eerst een gegevensbeschermingsimpactanalyse (*GEB of DPIA*) gebeurt. De VTC verwijst naar de beslissing van het Algemeen secretariaat van de federale Gegevensbeschermingsautoriteit nr. 01/2019 van 16 januari 2019 betreffende de aanname van de lijst met verwerkingen waarvoor een

⁷ Besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 tot uitvoering van artikel 190 van het decreet van 8 juni 2018 houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

gegevensbeschermingseffectbeoordeling dient te worden uitgevoerd conform artikel 35.4 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (CO-A-2018-001) waarin de systematische verwerking van locatiegegevens als criterium wordt vermeld⁸.

19. De VTC vraagt zich bovendien af aan welke vereisten de camera's moeten voldoen om een betrouwbare en kwalitatief hoogstaande verwerking te verzekeren, bijvoorbeeld inzake ijking en certificatie van de toestellen. Het kader voor dit project is op dit punt niet compleet. Daarnaast is het ook niet duidelijk wat er gebeurt met de gegevens na de initiële registratie door de camera's, en met name wie er toegang zou krijgen tot de gegevens, voor welke doeleinde deze gebruikt zouden worden, en vooral binnen welke periode de gegevens definitief vernietigd of volledig en onomkeerbaar geanonimiseerd zouden worden. De vraagsteller zou minstens kunnen verwijzen naar de federale vereisten.
20. De VTC is van oordeel dat er uitdrukkelijk moet bepaald worden dat de verzamelde gegevens enkel mogen gebruikt worden voor de controle en sanctionering van snelheidsovertredingen en daarna moeten gewist of geanonimiseerd worden.
21. Een mogelijke algemene oplossing zou kunnen zijn om met een kluis ("vault") te werken voor dergelijke verwerkingen van persoonsgegevens. (Dit is ook gedecentraliseerd mogelijk met verschillende kluizen.) Er worden dan alleen opvragingen mogelijk in kader van een specifiek doeleinde. Het systeem genereert enkel "views" en geeft geen directe toegang tot de data. De data worden enkel op aanvraag gegenereerd. De bevestigingen moeten steeds getoetst worden op hun proportionaliteit en finaliteit. Niet iedereen kan eender welke bevestiging doen. Ook datamining kan alleen als voldaan wordt aan genoemde toets.
22. Zoals onder randnummer 8 en 9 werd aangegeven, is voor deze gegevensverwerking een wettelijke basis nodig die voldoet aan artikel 6, 3, AVG. **Dit is nu nog niet het geval.**
23. §6 van het nieuwe artikel 29quater regelt impliciet de overdracht van persoonsgegevens, waaronder dus ook de beelden en de daaruit afgeleide gegevens en metagegevens, door de vaststeller van de overtreding ⁽⁹⁾ wanneer de voorwaarden niet allemaal vervuld zijn en de overtreding het voorwerp van strafrechtelijke betegeling uitmaakt.
24. Er wordt opgelegd dat er een protocol moet opgesteld worden tussen de betrokken diensten en overheden. De VTC wijst er op dat er in ieder geval op grond van artikel 8 van het e-govdecreet al een protocol moet worden opgesteld. Het is niet duidelijk of dat hier bedoeld wordt.
25. §7 van het nieuwe artikel 29quater bepaalt dat de definitieve administratieve geldboetes worden opgenomen in het register van gemeentelijke administratieve sancties, vermeld in artikel 44 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties.
26. De VTC onderzoekt nu niet of de wetgeving m.b.t. het bedoelde register aan de voorwaarden van de AVG voldoet, bijvoorbeeld inzake bewaartermijnen en veiligheidsmaatregelen, aangezien het hier gaat om federale wetgeving. De verwerkingsverantwoordelijke(n) moet(en) wel nagaan of de ontvangende verwerkingsverantwoordelijke(n) voldoende garanties geeft(geven) inzake conformiteit met de AVG, alvorens ze persoonsgegevens doorgeven.
27. Wat de bewaartermijnen betreft kan wel verwezen worden naar de in §8 van het nieuwe artikel vermelde verjaringstermijn voor de vordering tot voldoening van de administratieve geldboete.

⁸ meer bepaald punt 7) van deze lijst: "7) *wanneer er sprake is van een grootschalige en/of systematische verwerking van telefonie-, internet- of andere communicatiegegevens, metagegevens of locatiegegevens van of herleidbaar tot natuurlijke personen (bijvoorbeeld wifi-tracking of verwerking van locatiegegevens van reizigers in het openbaar vervoer) wanneer de verwerking niet strikt noodzakelijk is voor een door de betrokkene gevraagde dienst;*"

Dit criterium werd ook opgenomen in de lijst van de VTC die binnenkort gepubliceerd wordt.

⁹ Een bevoegde persoon: zoals bepaald in art. 3 van de wegcode, <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/101-art3>.

C. De wijziging van artikel 31 taxidecreet

28. Artikel 46 van het Ontwerp

29. Met dit artikel wordt artikel 31 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het **individueel bezoldigd personenvervoer** (het Taxidecreet) aangepast. Artikel 31 geeft een wettelijke basis aan de **gegevensbank** over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

30. De gegevens worden **uitgebreid met informatie over de ritten**. Het opnemen van de **categorieën van gegevens** in het decreet is conform met de opmerkingen van het advies VTC nr. 2019/17 van 3 juli 2019 inzake het uitvoeringsbesluit.

31. Het **doel** wordt ook in het decreet opgenomen in het punt 3° van artikel 46:

“§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

1° het administratieve beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;

2° de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan te verhogen door de gegevensdeling tussen gemeenten en de bevoegde Vlaamse en federale diensten, de politie, het klachtenorgaan en de gemeenten onderling;

3° statistische doeleinden te realiseren voor het personenvervoer, het multimodale personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, waaronder de opvolging van de evolutie van de prijzen.”;

32. Volgens de memorie van toelichting

“wordt de basis van de gegevensdatabank uitgebreid met de informatie van de ritten die nodig is, enerzijds om de handhaving van het decreet mogelijk te maken en anderzijds voor statistische doeleinden, met inbegrip van de prijsopvolging in de sector.

De opgesomde gegevens van punt 7° tot en met 9° geven de politie de mogelijkheid om te controleren of de rit besteld werd, de klanten niet worden benadeeld door het nemen van langere en minder efficiënte trajecten, de prijsopgave wordt gevolgd en zorgen er dus in hun totaliteit voor dat de klanten beter worden beschermd. De federale overheidsdiensten kunnen – beperkt – toegang krijgen tot de database bij controle van hun bevoegdheden zodanig dat een eerlijke dienstverlening en correcte tewerkstelling kan worden gegarandeerd. De Vlaamse overheid zal een betere algemene kijk hebben op de sector op anonieme wijze en zal aan prijsopvolging kunnen doen.

Aangezien de gegevens persoonsgegevens bevatten, zal in een beveiligingsniveau 4 worden voorzien.

Verder kan de Vlaamse Regering de gegevensbank verder verfijnen met uitsluitend technische gegevens. Dit zijn gegevens die niet kunnen worden gelinkt aan een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon.”

33. De gegevens, vermeld in punt 7° tot en met 9°, moeten worden aangeleverd door de exploitanten. Per aard van rit worden gegevens m.b.t. de rit gevraagd samen met de gegevens van volgende **natuurlijke personen**:

- van de exploitant (zo natuurlijke persoon);
- van de bestuurder.

34. De VTC is van oordeel dat de opgesomde gegevens noodzakelijk zijn voor de beoogde doeleinden.

35. Er moet over echter over gewaakt worden dat door de registratie van adressen, geen inbreuk wordt gemaakt op de bescherming van de persoonsgegevens van de **gebruikers van de taxidiensten**. De personen zouden immers kunnen geïdentificeerd worden door het vertrekadres en aankomstadres - wat hun woonst of werkplek kan zijn - zodat hun locatiegegevens en leefgewoonten daaruit kunnen afgeleid worden. De tekst sluit dergelijke verwerking niet uit en biedt er anderzijds ook geen rechtsgrond voor.¹⁰

¹⁰ Deze gegevens kunnen ook gekoppeld worden aan contactgegevens en telecomgegevens, zoals het telefoonnummer van de klant.

36. Bovendien wijst de VTC er op dat natuurlijke personen, en we denken daarbij aan de vervoerder, **niet continu** mogen gevolgd worden, bijvoorbeeld na hun werkuren en bijgevolg een volgsysteem moeten kunnen uitschakelen tenzij ze hiertoe wettelijk of contractueel verplicht zijn.
37. De risico's die de VTC aanhaalt in de twee vorige paragrafen wijzen er op dat ook voor deze verwerking een **GEB** (zie onder B) moet worden gemaakt. Als men een correcte GEB had uitgevoerd, zou men al tot het beseft gekomen zijn dat er een verhoogd risico is voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.
38. Er is ook sprake van **mededeling** van persoonsgegevens: artikel 31, §2, 2° zegt namelijk dat het decreet asl doel heeft om de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan te verhogen door de gegevensdeling tussen gemeenten en de bevoegde Vlaamse en federale diensten, de politie, het klachtenorgaan enz. Het doel om deze gegevens te verwerken is dus beperkt. Dat moet voor elke partij die betrokken is bij de gegevensuitwisseling duidelijk zijn.
39. De VTC vestigt in ieder geval de aandacht op
- het artikel 20 van de WVG en het nieuwe artikel 8 van het Vlaams e-govdecreet van 18 juli 2008, die aan overheden de verplichting opleggen om protocollen af te sluiten voor gegevensuitwisselingen in de publieke sector;
 - de bevoegdheden van het opgerichte "informatieveiligheidscomité"¹¹.
 - de artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen die een machtigingsvereiste instellen van de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken voor het gebruik van het rijksregisternummer¹²;
40. De VTC wijst er op dat zij enkel bevoegd is voor wat de verwerking betreft van persoonsgegevens door Vlaamse bestuursinstanties. (Gegevensverwerking door politie wordt geregeld in de WPA en in de wet van 30 juli 2018.)

D. De vervanging van artikel 24 decreet basisbereikbaarheid betreffende het mobiliteitsmonitoringsysteem

Artikel 70 van het Ontwerp

41. Artikel 70 vervangt artikel 24 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid¹³¹⁴. Artikel 24 betreft het **mobiliteitsmonitoringsysteem**.
42. De wijzigingen betreffen de verwerking van bijkomende gegevens waaronder identificatiegegevens en het uitschakelen van de strikte eis om met gepseudonimiseerde gegevens te werken.
43. In de bestaande tekst van artikel 24 worden de volgende gegevens aangeduid:

"Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gepseudonimiseerde gegevens, vermeld in de zin van artikel 4, 5), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, verzameld:

1° technische kenmerken van voertuigen zoals onder meer het voertuigtype, het soort brandstof en de euronorm;

¹¹ Wet van 5 september 2018 tot oprichting van het informatieveiligheidscomité en tot wijziging van diverse wetten betreffende de uitvoering van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (B.S. 10 september 2018) <https://dt.bosa.be/nl/ivc>

¹² Zie artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen

¹³ <https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1031764&datum=&geannoteerd=false&print=false>

¹⁴ Volgens de memorie van toelichting worden er voor zes aangelegenheden wijzigingen aangebracht aan het decreet Basisbereikbaarheid, nl. met betrekking tot het personenvervoer over het water, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de Mobiliteitscentrale, de categorisering van de wegen en de waterwegen, de Vervoerregioraad en de mobiliteitsmonitoring.

- 2° tijdstippen, locaties, snelheden van voertuigen;
- 3° gecodeerde nummerplaten van voertuigen;
- 4° metadata van de metingsapparatuur.”

44. In het Ontwerp wordt het:

“Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gegevens verzameld:

- 1° identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd;*
- 2° technische kenmerken van voertuigen, zoals het voertuigtype, de soort brandstof en de euronorm;*
- 3° tijdstippen, locaties en snelheden van voertuigen;*
- 4° gecodeerde nummerplaten van voertuigen;*
- 5° metadata van de meetapparatuur.*

Gelet op het doel van de mobiliteitsmonitoring worden de gegevens, vermeld in het derde lid, zo veel mogelijk gepseudonimiseerd.”

45. Het is positief dat de decreetgever, zoals vereist door de AVG, een wettelijke basis wil bieden aan de geplande (of bestaande?) verwerking, maar ook aan de andere principes van de AVG moet worden voldaan. In dit geval zijn dat in de eerste plaats het principe van **minimale gegevensverwerking** (artikel 5, 1, c), AVG) en de principes van **integriteit en vertrouwelijkheid** (artikel 5, 1, f), AVG).

46. Als verantwoording wordt in de nota (p. 8) en de memorie (p. 11) het volgende gesteld:

“6. Het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt uitgebreid met persoonsgegevens opdat op een doeltreffende en representatieve manier de mobiliteitstoestand in Vlaanderen kan worden gemeten.”

47. De memorie van toelichting (p. 36) geeft hierbij volgende verduidelijking:

“Dit mobiliteitsmonitoringsysteem wordt uitgebreid met identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd. Het is noodzakelijk dat het mobiliteitsmonitoringsysteem ook gebruik kan maken van de persoonsgegevens bijgehouden door het Rijksregister. Een onderdeel van de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest is het verplaatsingsgedrag binnen het Vlaamse Gewest. Om dit te kunnen onderzoeken is het noodzakelijk om onder meer de leeftijd, het geslacht, de samenstelling van het gezin en de hoofdverblijfplaats¹⁵ van betrokkenen op te vragen. Deze gegevens zijn nodig om te kunnen garanderen dat het mobiliteitsmonitoringsysteem representatief is voor het Vlaamse Gewest.

Om de rechten van de betrokkenen zoveel als mogelijk te beschermen, conform de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, worden de verwerkte gegevens zoveel als mogelijk gepseudonimiseerd.”

48. Pseudonimiseren is een basisvereiste om in een context van monitoring en statistische verwerking (artikel 32 en artikel 89, §1, AVG) met persoonsgegevens te werken.

49. De VTC herinnert aan haar richtlijnen inzake het opzetten van een datawarehouse waarvan de principes hier ook zouden moeten toegepast worden.

https://overheid.vlaanderen.be/sites/default/files/media/VTC/VTC_nota_principes_datawarehouse_persoonsgegevens.pdf

Als gepaste maatregelen, denkt de VTC ondermeer aan pseudonimisering en anonimisering en het inschakelen van een *trusted third party* en functiescheiding;

50. Zoals al in dit advies werd vermeld, worden **locatietechnologieën worden als bijzonder bedreigend** beschouwd voor de privacy en de individuele vrijheden, zoals het zich anoniem kunnen verplaatsen. De proportionaliteit van de verwerking tot de doeleinden moet dus rigoureuus worden getoetst en zo nodig met de nodige maatregelen worden omkaderd. Het decreet verwijst daarvoor naar de vereisten van de gegevensbeschermingswetgeving wat misschien van goede intenties getuigt, maar op zich geen garanties biedt.

¹⁵ Dit gegeven wordt alleen in de memorie vermeld.

51. Het is dus aangewezen om de geplande verwerkingen te bekijken of herbekijken op basis van een of meerdere gegevensbeschermingsimpactanalyses (GEB/DPIA). De VTC wijst er op dat dergelijke analyse ook mogelijk is in het kader van het opstellen van regelgeving en dat dat hier aangewezen was geweest. (zie art. 23 van de wet van 30 juli 2018). Als men een correcte GEB had uitgevoerd, zou men al tot het besef gekomen zijn dat er een verhoogd risico is voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.
52. De VTC beoordeelt het **risico van profilering** als te groot en bijgevolg de verwerking van de bijkomende persoonsgegevens als **disproportioneel**.
53. De gegevens die extra zullen worden verwerkt, zijn mogelijk ook afkomstig van de al in het decreet opgenomen verzameling van persoonsgegevens door het bevoegde departement: Volgende bepaling inzake de verzameling door **de mededeling van gegevens** te vragen wordt overgenomen van het bestaande decreet:
- “Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, het Rijksregister, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen, en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.”*
54. De VTC wijst er op dat zij enkel bevoegd is voor wat de verwerking betreft van persoonsgegevens door Vlaamse bestuursinstanties. Wat de bevoegdheid van de decreetgever betreft voor deze bepaling heeft de Raad van State afdeling wetgeving al een gunstig advies verleend ¹⁶. Het artikel biedt dus een wettelijke basis voor het opvragen van persoonsgegevens bij de genoemde instanties (noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde).

E. De aanpassing artikel 37, §3 van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid

Artikel 81 van het Ontwerp:

55. In dit artikel wordt artikel 37, §3 van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid aangepast. Artikel 37 betreft een aantal verplichtingen inzake exploitatie waaronder het verwerken van persoonsgegevens. De aanpassingen houden enkel de toevoeging in van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water. Deze wordt dus een nieuwe **verwerkingsverantwoordelijke** aangeduid.
56. De memorie van toelichting stelt het volgende:
- “Teneinde welbepaalde taken te kunnen uitoefenen, is een expliciete decretale rechtsbasis of machtiging noodzakelijk. Zo is in het decreet Basisbereikbaarheid opgenomen dat de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale persoonsgegevens van de reizigers en derden kunnen verwerken met het oog op een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, dat zij algemene reisvoorwaarden kunnen vaststellen, etc. De huidige bepalingen lijken voornamelijk toegespitst te zijn op de interne exploitant. De bepalingen worden aldus verruimd om ook de exploitant van het openbaar personenvervoer over water te vatten.”*
57. Artikel 37 bevat al een aantal van de verplichte elementen voor een AVG-conforme wettelijke basis waarnaar in dit advies onder luik II, 1 wordt verwezen, namelijk:
- de categorieën van personen;
 - het doeleinde van de verwerking;
 - de verschillende verwerkingsverantwoordelijken;
 - de toewijzing van de transparantieplichtingen en de uitvoering van de verzoeken tot uitoefening van de rechten van de betrokkenen aan de verwerker;
 - de bewaartermijnen.

¹⁶R.v.St., advies nr. 64.577/3 van 10 december 2018 over een voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest „betreffende de basisbereikbaarheid“ <https://dam.vlaanderen.be/m/59ade8b3fbb2fa53/original/Raad-van-State-advies-ontwerp-basisbereikbaarheid.pdf> In dit advies van 10 december 2018 inzake het decreet bespreekt de Raad van State het artikel 24 van het toenmalige ontwerpdecreet waarin het opvragen van persoonsgegevens wordt behandeld. Ze stelt daarbij dat vermits de ontworpen regeling voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting inhoudt om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, ze bestaanbaar is met de bevoegdheidverdelende regels.

58. Wat de toewijzing van de **transparantieplichtingen** en de uitvoering van de verzoeken tot uitoefening van de **rechten van de betrokkenen** aan de verwerker, betreft, wijst de VTC er op dat dit de verantwoordelijke niet ontslaat van zijn verplichtingen. Naar transparantie toe moet er zeker aandacht worden besteed aan de gevolgen van aan de toevoeging van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water.
59. Het artikel bevat ook al de **beveiligingsmaatregel** van anonimisering en pseudonimisering en een opdracht aan de Vlaamse Regering om de verwerking van persoonsgegevens verder te regelen.
60. Artikel 37, §3 zal er na de aanpassing als volgt uitzien (aanpassing onderlijnd):

(Afdeling 4. Verplichtingen voor de exploitatie

Art. 37. (22/06/2019- ...)

§ 1. De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale¹⁷ alle informatie over hun vervoersaanbod.

§ 2. De Vlaamse Regering stelt de regels vast voor interoperabiliteit, open data, realtimedata en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer.)

§ 3. De exploitanten van het kernnet en aanvullend net, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water en de Mobiliteitscentrale kunnen persoonsgegevens van de reizigers en derden verwerken met het oog op:

1° een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd;

2° het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit;

3° statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie inzake personenmobiliteit, vervoersstromen, modale verdeling en verkeersveiligheid in kaart te brengen.

Voor zover de gegevens, vermeld in het eerste lid, 3°, persoonsgegevens bevatten, worden deze zo veel als mogelijk geanonimiseerd en in ondergeschikt geval gepseudonimiseerd.

De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water verwerken persoonsgegevens, vermeld in artikel 4, 1), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en de persoonsgegevens, vermeld in artikel 9 van de voormelde verordening.

De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water en de Mobiliteitscentrale kwalificeren als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de voormelde verordening voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2, van de voormelde verordening, die op hem rusten.

De verwerkingsverantwoordelijke draagt zijn verwerkers op om de personen in kwestie te informeren over de verwerking van hun persoonsgegevens en om te zorgen voor een effectieve uitvoering van de aan de betrokkenen toegekende rechten, vermeld in hoofdstuk III van de voormelde verordening.”

¹⁷ Over de mobiliteitscentrale in de het bestaande decreet: “Afdeling 2. Exploitatie van het openbaar personenvervoer

Art 33. De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op.

De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat:

1° informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;

2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;

3° vervoersaanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoersdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;

4° ritprijzen factureert;

5° klachten van gebruikers behandelt.

[...]

Bij de uitoefening van haar taken verwerkt de Mobiliteitscentrale persoonsgegevens overeenkomstig de bepalingen, vermeld in artikel 37, § 3.”

De gegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in het eerste lid, worden bewaard gedurende:

1° vijf jaar, voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 1°;

2° één jaar na stopzetting van het contract met de betrokkene, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 2°;

3° vijf jaar, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 3°.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

61. In principe moet de specificering van maatregelen niet in de wetgeving worden opgenomen. Wanneer de decreetgever of de Vlaamse Regering echter vermoedt dat de gepaste maatregelen niet gerealiseerd zullen worden zonder dit aan de betrokken instanties expliciet op te leggen, dan moet dat wel gebeuren¹⁸.

III. BESLUIT

62. De VTC is van oordeel dat de waarborgen die het voorgelegde ontwerp biedt inzake de bescherming van persoonsgegevens verschillen per regeling/verwerking.
63. Het Ontwerp kan voldoende waarborgen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen betreft, op voorwaarde dat aandacht wordt geschonken aan volgende aspecten:

wat A betreft (rijexamencentra):

- het herformuleren van de uitzonderingsbepaling op basis van artikel 23 AVG inzake de rechten van betrokkenen.

wat B betreft (depenalisering):

- voor deze gegevensverwerking een wettelijke basis uitwerken die voldoet aan artikel 6, 3, AVG;
- verduidelijking over het protocol dat moet opgesteld worden tussen de betrokken diensten en overheden;
- gebruik gegevens verzameld via camera's omkaderen of herbekijken.

wat C betreft (taxidecreet):

- de bescherming van de persoonsgegevens van de gebruikers van de taxidiensten;
- de bescherming van de vervoerders tegen continu volgen;
- de juiste procedures inzake de mededeling van persoonsgegevens aan de diverse vermelde diensten;
- het opstellen van een GEB en respecteren van de proportionaliteit.

wat D betreft (mobiliteitsmonitoringsysteem):

- de verschillende aspecten van artikel 6, 2, AVG die nog opgenomen moeten worden;
- de proportionaliteit die moet worden aangetoond en/of de gegevensverzameling moet worden aangepast;
- het opstellen van een GEB en respecteren van de proportionaliteit;
- de gepaste maatregelen, inzonderheid de implementatie van pseudonimisering en anonimisering en het inschakelen van een *trusted third party* en functiescheiding;
- het formuleren en documenteren van minimale beveiligingsmaatregelen.

¹⁸ Dit kan eventueel ook in een ministerieel besluit of een omzendbrief.

wat E betreft (exploitatievoorwaarden en mobiliteitscentrale):

- het garanderen van transparantie en de rechten van betrokkenen door de verantwoordelijke zelf;
- de uitvoeringsreglementering die voldoende waarborgen moet bieden.

Hans Graux,
Voorzitter VTC

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



Advies

Verzameldecreet

Brussel, 27 maart 2020

Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

Adviesvraag: Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 6 maart 2020

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 27 maart 2020

Contactpersoon: MORA-secretariaat@serv.be – fvthillo@serv.be

Inhoud

Inhoud	119
Krachtlijnen	120
Inleiding	122
Advies	123
1 Wijzigingen decreet basisbereikbaarheid	123
1.1 Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie	123
1.2 Regionale en lokale mobiliteitsplannen	124
1.3 Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale	126
1.4 Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid	127
2 Steun voor laadinfrastructuur.....	129
3 Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden	129
4 Naar een betere taxiregelgeving	130
5 Rechtsgrond voor opleidingen LZV's	132
6 Voorstel wegcategorisering niet gedragen.....	133
7 Categorisering waterwegen volgens TEN-T	136
8 Elektronische meldingsplicht binnenschepen mee opnemen.....	136
9 Geen depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen	137

Krachtenlijnen

Het ontwerp van Verzameldecreet dat op 6 maart 2020 aan de MORA voor advies werd voorgelegd voert voor een aantal thema's in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken duidelijke rechtsgronden in en zet een aantal juridische onzorgvuldigheden recht.

De MORA staat dus erg positief tegenover dit noodzakelijk initiatief om in één decreet een aantal onvolkomenheden en hiaten recht te zetten.

Voor basisbereikbaarheid was het uitblijven van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een rem op de verdere operationalisering. Dat in het ontwerp van Verzameldecreet het Mobiliteitsplan wordt vervangen door een meer dynamische Mobiliteitsvisie leidt voor de MORA niet tot een principieel bezwaar. De MORA wil wel de garantie dat hij ernstig en structureel betrokken wordt bij alle volgende stappen en dat de Mobiliteitsvisie geen vrijblijvende denkoefening wordt en voldoende sturing biedt aan de vervoerregio's.

De gelijktijdige uitwerking van Mobiliteitsvisie en regionale mobiliteitsplannen zal de nodige aandacht vragen voor een goede afstemming. De MORA blijft er van overtuigd dat goed stakeholdermanagement in elke vervoerregio uitermate noodzakelijk is. Het advies gaat ook in op de verschuiving van het planningsniveau en de afdwingbaarheid en benadrukt dat de gelijkwaardigheid van de ruimtelijke en mobiliteitsplannen ten allen tijde en op elk beleidsniveau zeer goed bewaakt moet worden.

De Mobiliteitscentrale wordt de hoeksteen van het mogelijke succes van basisbereikbaarheid. De transparantie die ontbrak bij de voorbereiding van de aanbesteding voor de mobiliteitscentrale blijft een cruciaal aandachtspunt in het verdere proces. De MORA is door het gelopen traject blijvend overtuigd dat het best is om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten vóórdat de mobiliteitscentrale in werking treedt.

De MORA vindt het een goede zaak dat personenvervoer over water ingeschakeld wordt in het collectief personenvervoer in het kader van de basisbereikbaarheid. Maar met betrekking tot de organisatie ervan vraagt de MORA dat in overleg met de vervoerregio's een categorisering voor het personenvervoer over water wordt opgesteld. Voor de MORA is het bovendien belangrijk dat de Vlaamse overheid verantwoordelijk blijft voor de financiering van het personenvervoer over water.

De Raad is tevreden met de oplossingen die het ontwerp van Verzameldecreet aanreikt voor verschillende onvolmaaktheden in het decreet en besluit individueel bezoldigd personenvervoer. De Mobiliteitsraad beschouwt het verplicht aanbrengen en verzamelen van bijkomende gegevens als het startpunt van het beloofde prijsobservatorium en vraagt dat dit verder uitgewerkt wordt. De Raad stelt vast dat mede hierdoor regionaal tripartiet overleg met de sector noodzakelijk blijft. Bij de verdere uitwerking moet eveneens aandacht gaan naar het evenwicht tussen noodzaak en wenselijkheid om data in real-time op te vragen.

De MORA heeft geen draagvlak gevonden om de wegcategorysering in dit Verzameldecreet nu al een decretale basis te geven. Hoewel de inrichtingsprincipes en de selectiecriteria nog bepaald moeten worden geeft de voorbereidende denkoefening aan dat het voorstel te weinig rekening houdt met de modal-shift ambitie van deze regering. Door een ontoereikend participatietraject houdt het voorstel onvoldoende rekening met andere netwerken zoals het fietsroutenetwerk, het openbaar-vervoersnetwerk volgens basisbereikbaarheid, trage wegen, de onverharde wegen en de buurtwegen. De Raad dringt ook aan op maatschappelijk overleg over de selectie voor de

vrachtwagenroutes en verwacht dat de wegen in havengebied een categorie krijgen toebedeeld die de internationale ontsluitingsfunctie van de havens ondersteunt.

De MORA vraagt om de opportuniteit van een Verzameldecreet te gebruiken om de elektronische meldingsplicht voor bepaalde binnenschepen in te voeren, om de dienstverlening in de binnenvaart te optimaliseren en de datakwaliteit binnen de nautische keten te verhogen.

De MORA gaat niet akkoord met de depenalisering van zogenaamd 'beperkte' snelheidsovertredingen en vindt een Verzameldecreet geen goed instrument om dergelijk verregaand voorstel in te voeren. Tot op heden maakte dit ook nog geen voorwerp uit van een bredere discussie, ook niet in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Het voorstel bevat een aantal onvolkomenheden en de maatregel lijkt niet haalbaar voor alle Vlaamse gemeenten. Bovendien is voor de MORA een snelheidsovertreding van 20 km per uur boven de limiet geen beperkte snelheidsovertreding te noemen.

Daarom vraagt de MORA om het draagvlak op weg naar de doelstelling 'vision zero' niet op de helling te plaatsen door dit onvoldragen voorstel in het Verzameldecreet op te nemen.

Inleiding

Op 6 maart 2020 ontving de MORA de adviesvraag over het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid. De Vlaamse Regering had dit 'Verzameldecreet' op dezelfde dag voor een eerste maal principieel goedgekeurd.

Het ontwerp van decreet brengt wijzigingen aan bestaande regelgeving aan op de meest diverse deeldomeinen van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het voert voor een aantal thema's duidelijke rechtsgronden in en zet een aantal juridische onzorgvuldigheden recht.

Het ontwerp van decreet bevat eveneens enkele vergaande politieke beslissingen met ruime maatschappelijk gevolgen zoals het depenaliseren van bepaalde snelheidsovertredingen en het afschaffen van het beleidsinstrument Mobiliteitsplan en de invoering van een wegencategorisering.

De omvang van het ontwerp van decreet maakte dat de organisatie van het debat in de MORA-commissies niet evident was. De impact van de coronacrisis en de richtlijnen van het crisiscentrum van de Vlaamse Regering hebben er die opdracht niet eenvoudiger op gemaakt. Zo heeft het vergaderen op afstand versneld ingang gevonden bij de werkzaamheden van de MORA. Het advies is tot stand gekomen tijdens online vergaderingen en schriftelijke procedures. De Raad slaagde er ondanks de moeilijke omgevingsfactoren in om binnen de gevraagde termijn een gedragen advies te formuleren.

De algemene overtuiging heerst dat grote delen van dit Verzameldecreet een degelijk en noodzakelijk stuk regelgevend werk zijn voor de verdere beleidsvoering.

De MORA stelt wel vast dat de depenalisering van snelheidsovertredingen en de wegencategorisering nog bijkomend maatschappelijk debat en overleg verdienen alvorens zij een decretale basis krijgen.

Het MORA-advies is thematisch opgebouwd omdat niet alle elementen in het advies een vraag zijn om het ontwerpdecreet aan te passen. De Raad kijkt ook naar de verdere uitwerking ervan en de effecten van het decreet op het beleidsdomein. Ook over die aspecten formuleert hij aanbevelingen.

Op de afdelingen 1, 3, 5, 8 en 9 formuleert de Raad geen bemerkingen omdat ze geen mobiliteitsstrategische elementen bevatten.

Advies

1 Wijzigingen decreet basisbereikbaarheid

In het ontwerp Verzameldecreet hebben 40 van de 92 artikels betrekking op wijzigingen van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019. In dit hoofdstuk formuleren we advies op de vormgeving van de Mobiliteitsvisie en regionale plannen, de mobiliteitscentrale en het personenvervoer over water.

1.1 Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie

Vlaamse Mobiliteitsvisie

De MORA adviseerde in het verleden om aan de hand van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een globale langetermijnvisie uit te werken voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Na twee legislaturen bleek het mobiliteitsdecreet onvoldoende garantie te bieden voor het opstellen van een Mobiliteitsplan. De MORA maakt dan ook geen principieel bezwaar tegen artikel 54 van het ontwerp van decreet dat het Mobiliteitsplan als beleidsinstrument schrapt en vervangt door een nieuwe Vlaamse Mobiliteitsvisie.

Deze Mobiliteitsvisie moet wel voldoende structurerende en concreet richtinggevende elementen bevatten om de weg uit te zetten naar een duurzame Vlaamse mobiliteit en de internationale engagements inzake klimaatdoelstellingen moeten er integraal onderdeel van uitmaken. De inhoudelijke koppeling met andere plannen uit het beleidsdomein MOW en andere beleidsdomeinen moet een essentieel onderdeel zijn van deze visie.

Artikel 56§2 bepaalt de Vlaamse Regering dat het vaststellen van de Mobiliteitsvisie wordt voorafgegaan door een onderzoek naar maatschappelijke ontwikkelingen en mobiliteitsbehoeften. Het geeft de Vlaamse Regering de mogelijkheid om nadere regels vast te leggen voor de methodologie en procedure. Hierbij moet, naast de samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten, bijkomend aandacht zijn voor de samenwerking over de beleidsdomeinen heen en de Europese context.

In het verleden is de Mobiliteitsraad steeds betrokken geweest bij de opmaak van een ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook in het nieuwe traject is de Raad reeds betrokken bij de eerste Toekomstverkenningen die moeten leiden tot de Mobiliteitsvisie. Hoewel de MORA tevreden is met deze vraag om betrokkenheid, worden noch het participatietraject, noch de structurele betrokkenheid van de MORA in dit traject duidelijk vastgelegd. De MORA vraagt dan ook om bij de verdere uitwerking van het participatietraject van de Mobiliteitsvisie structureel betrokken te worden.

Mobiliteitsmonitoringsysteem

De MORA wil specifiek de aandacht vestigen op het belang van een uitgewerkt en functioneel mobiliteitsmonitoringsysteem. Ondanks goede intenties is dit in het verleden vaak dode letter gebleven. Informatie, meetgegevens en analyses zijn echter onontbeerlijk om zowel een maatschappelijk debat te voeren als bij de opmaak van een langetermijnvisie.

Net zoals andere onderdelen van het decreet basisbereikbaarheid moet het mobiliteitsmonitoringsysteem en de voortgangsrapportage verder uitgewerkt worden in een BVR.

De MORA vraagt om, in navolging van de aanpassing uit het ontwerp van Verzameldecreet, spoedig werk te maken van dit BVR als noodzakelijke aanvulling op de decretale bepalingen.

Verdere uitwerking basisbereikbaarheid

De Raad wil actief bijdragen aan de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de regelgeving rond basisbereikbaarheid, maar is bezorgd dat de timing voor de opmaak ervan gelijktijdig verloopt met die van de regionale mobiliteitsplannen. Dit maakt de onderlinge afstemming moeilijker en verhoogt het risico op tegenstrijdigheden. Om de verschillende visies en plannen te laten convergeren in dezelfde richting, vraagt De MORA dat de basisprincipes rond o.a. verkeersveiligheid, congestiebestrijding en leefbaarheid, en de ambities voor het beperken van de verkeersgeneratie, het maken van een modale verschuiving en het verminderen van de emissies, opgenomen worden in de opmaak van zowel de Mobiliteitsvisie als de regionale en lokale mobiliteitsplannen.”

De regelgeving legt de basis van het mobiliteitsbeleid bij de vervoerregio's. Deze vervoerregio's hebben echter geen rechtspersoonlijkheid, waardoor alle definitieve beslissingen moeten bevestigd worden door de gemeenteraden. Tijdens het proces van opmaak is er dus weinig democratische controle.

Het decreet basisbereikbaarheid stelt in artikels 7 en 8 dat de Vlaamse Regering de regels kan bepalen voor de samenstelling en werking van de vervoerregioraad en voor onderling overleg tussen vervoerregio's. Het voorontwerp van decreet vult deze regels niet verder in. Daarom vraagt de MORA om de toewijzing van de bevoegdheden en de beslissingsmacht duidelijk decretaal vast te leggen. Bovendien is het belangrijk dat de uitvoeringsbesluiten van het decreet basisbereikbaarheid verder verduidelijken hoe het beslissingsproces binnen de vervoerregioraad moet verlopen, hoe zal worden omgegaan met tegenstrijdige belangen, of er sancties zullen worden opgelegd bij niet gemotiveerde beslissingen en of de regionale mobiliteitsplannen MER-plichtig zijn. De MORA vraagt om betrokken te worden bij de vormgeving van de uitvoeringsbesluiten.

1.2 Regionale en lokale mobiliteitsplannen

In dit hoofdstuk vraagt de MORA om bij de verschuiving van het planningsniveau de Vlaamse doelstellingen en ambities niet uit het oog te verliezen, de koppeling met de ruimtelijke plannen te maken en een stakeholdermanager aan te stellen per vervoerregio in functie van een kwaliteitsvol participatietraject.

Verschuiving van planningsniveau

Het ontwerp van Verzameldecreet induceert met artikel 55 een belangrijke verschuiving van planningsniveau. De regionale en lokale mobiliteitsplannen worden dwingend, met mogelijke afwijkingen onder voorwaarden en mits motivatie. De Mobiliteitsvisie wordt enkel richtinggevend voor andere beleidsniveaus, met mogelijke afwijkingen mits motivatie. De vroegere ambities van strategie, samenhang, inspraak, evaluaties en herzieningen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen verschuiven ook mee.

Dit betekent dat de basis van het mobiliteitsbeleid verschuift van Vlaanderen naar het niveau van de vervoerregio. De MORA maakt zich zorgen over het vasthouden aan en het behalen van de Vlaamse doelstellingen inzake modale verschuiving, verkeersveiligheid, MaaS, logistieke bereikbaarheid, enz. In Nederland heeft een soortgelijke niveauverschuiving, namelijk het

afschaffen van alle sturende nationale oefeningen met betrekking tot ruimtelijke ordening, tot heel wat problemen geleid.

De MORA meent dat in Vlaanderen de slinger niet te ver mag doorslaan, weg van een Vlaams planningsniveau. De regionale mobiliteitsplannen kunnen van elkaar verschillen, maar de Vlaamse Mobiliteitsvisie moet de lijm vormen tussen alle regionale en lokale mobiliteitsplannen, die op hun beurt ten dienste moeten staan van de Vlaamse visie, doelstellingen en ambities, zodat de versnippering van onze ruimtelijke ordening zich niet doorzet in het mobiliteitsbeleid.

Verschuiving van afdwingbaarheid

Vroeger was het Mobiliteitsplan verordenend op Vlaams niveau. Nu is de Mobiliteitsvisie richtinggevend op Vlaams niveau. Dit maakt de Vlaamse visie flexibeler en aanpasbaar aan voortschrijdend inzicht.

Op regionaal en lokaal niveau worden de mobiliteitsplannen dwingend in de plaats van richtinggevend (artikel 61).

Door deze gecombineerde verschuiving van planningsniveau en afdwingbaarheid, wordt de basis van het mobiliteitsbeleid juridisch eenvoudiger aanpasbaar, maar dit weegt helaas niet op tegen de nadelige impact op het ruimtelijk planningsbeleid.

Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid hand in hand

In artikel 61 van het ontwerp van Verzameldecreet (dat de tekst van artikel 13 van het decreet basisbereikbaarheid integraal vervangt) stellen we vast dat de regionale en lokale mobiliteitsplannen van richtinggevend naar dwingend zijn gegaan. Daarnaast bepaalt artikel 20 van het decreet basisbereikbaarheid dat de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen aangepast moeten worden aan de regionale en lokale mobiliteitsplannen. Ondanks de afstemming met de ruimtelijke, milieu- en waterbeheerplannen, opgenomen in artikel 61 van het ontwerp van verzameldecreet, komen de mobiliteitsplannen dus hiërarchisch boven de ruimtelijke beleidsplannen te staan. De verschuiving van richtinggevende naar dwingende mobiliteitsplannen versterkt zo de ondergeschikte rol van de ruimtelijke plannen. Deze dwingende hiërarchie staat lijnrecht tegenover de sterke, gelijkwaardige koppeling en afstemming tussen ruimte en mobiliteit die altijd bepleit werd door zowel de MORA als de SARO. Zo kwam deze koppeling meermaals ter sprake in het MORA-advies van 19 september 2018 op het decreet basisbereikbaarheid.

De Raad wil dus benadrukken dat de gelijkwaardigheid van de ruimtelijke en mobiliteitsplannen ten allen tijde en op elk beleidsniveau zeer goed bewaakt moet worden. Daarnaast blijft participatie onontbeerlijk en is het nodig beide zaken op te nemen in decreten en besluiten."

Stakeholdermanagement in elke vervoerregio is onmisbaar

Het decreet basisbereikbaarheid stelt in artikel 31 dat op regionaal niveau de vervoerregioraad de participatie bepaalt bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan moet minstens aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. De vervoerregioraad moet ook de structurele participatie bepalen van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio. De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor de participatie.

De vereiste om op regionaal en lokaal niveau minimaal een openbaar onderzoek te organiseren volstaat niet voor de MORA. Het voorliggende voorontwerp van decreet formuleert geen

wijzigingen aan het decreet basisbereikbaarheid om het participatieproces verder vorm te geven. Daarom adviseert de MORA om via dit voorontwerp van decreet het artikel 7 §2. van het decreet basisbereikbaarheid te wijzigen zodat ook stakeholdermanagement een structurele plaats krijgt. In zijn advies van 19 september 2018 op het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid adviseerde de MORA om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen.

De MORA stelt vast dat het vandaag een moeilijke opdracht is voor de vijftien vervoerregioraden om op regionaal en lokaal niveau zelf een relevant participatietraject op te stellen. De Raad stelt vast dat niet in elke vervoerregioraad dezelfde stakeholders worden uitgenodigd. De MORA blijft er daarom van overtuigd dat de aanstelling van een stakeholdermanager in elke vervoerregio de beste garantie biedt voor een kwaliteitsvol participatietraject. De input van deze stakeholdermanagers kan een belangrijke ondersteuning bieden voor het Vlaams beleid en het beleid binnen de vervoerregio's.

Het is de taak van de stakeholdermanagers om, op maat van de specifieke vervoerregio of van een specifiek project, alle relevante stakeholders en het maatschappelijk middenveld te betrekken bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio. De stakeholdermanager moet als onafhankelijke schakel kunnen opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld. De stakeholdermanager moet actief inzetten op toegankelijke communicatie om alle gewenste doelgroepen te bereiken zodat zij mee alle bereikbaarheidsnoden van de vervoerregio kunnen in kaart brengen. Dit moet ervoor zorgen dat de voorgestelde bereikbaarheidsoplossingen maatschappelijk gedragen zijn en beantwoorden aan de behoeften van alle gebruikers ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, toegankelijkheidsbeperkingen of een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving.

1.3 Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale

De memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet duidt dat er geen uitvoeringsbesluit nodig is voor de mobiliteitscentrale omdat de contractuele relatie met het departement MOW zal worden gespecificeerd via het bestek en de overeenkomst. Het voorliggende voorontwerp van decreet wijzigt het decreet basisbereikbaarheid door de verplichting voor de Vlaamse Regering om regelgevend op te treden te vervangen door een mogelijkheid.

Omdat de procedure is veranderd en er geen uitvoeringsbesluit meer komt, vraagt de MORA opnieuw om maximale transparantie te bieden aan alle stakeholders over het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst en bestek. De Raad betreurt immers dat de selectiedraad intussen werd gepubliceerd zonder betrokkenheid van de stakeholders. De Raad vindt dat het bestek en de samenwerkingsovereenkomst ook vanuit een maatschappelijk perspectief moet worden nagelezen om de mobiliteitscentrale optimaal vorm te geven. De MORA is bereid hier zijn volle medewerking aan te verlenen.

De MORA formuleert een aantal aandachtspunten voor de verdere vormgeving van het vervoer op maat en de mobiliteitscentrale. Een aantal van deze punten worden best meegenomen vóórdat de mobiliteitscentrale in de markt wordt gezet.

- De Vlaamse Regering wil de mobiliteitscentrale laten evolueren naar een MaaS-operator die beleidsdoelstellingen in het MaaS aanbod integreert. De MORA adviseert om via het voorliggende voorontwerp van decreet het decreet basisbereikbaarheid te wijzigen en zo een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten vóórdat de mobiliteitscentrale in werking treedt.

Deze regulator moet er op toezien dat er geen belangenvermenging is tussen de mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat. In de uitvoering van de opdracht moet de mobiliteitscentrale de wijze waarop zij de onafhankelijkheid borgt, kunnen aantonen.

De MaaS-regulator moet in samenwerking met alle stakeholders optreden als facilitator voor MaaS in Vlaanderen, ervoor zorgen dat MaaS bijdraagt aan de gewenste mobiliteitsontwikkeling, een gelijk speelveld creëren en waar nodig een Vlaams kader opstellen.

- Bij de verdere vormgeving van het vervoer op maat en de mobiliteitscentrale moet de reiziger centraal staan. Dit moet het uitgangspunt zijn bij de monitoring en kwaliteitsgarantie, de rechtsmatigheidstoets, de klachtenbehandeling en informatievoorziening. We adviseren om in het bestek voor de mobiliteitscentrale 'key performance indicators' en 'service levels' op te nemen waarbij de reiziger centraal staat en de aanwezigheid van lokale kennis te verankeren in het bestek.
- De MORA vindt dat de financiële verantwoordelijkheid voor een kwaliteitssprong van het vervoer op maat niet alleen bij de lokale overheden mag liggen. De Raad vraagt om snel duidelijkheid te verschaffen over het budget voor het vervoer op maat en hoe dat zal worden verdeeld over de vijftien vervoerregio's. De onduidelijkheid over de middelen zorgt er vandaag voor dat verschillende projecten niet worden opgestart. Daarom pleit de MORA voor degressieve subsidies om innovatieve projecten te kunnen testen. Deze projecten vergen in opstart een hogere kost en kunnen later zelfbedruipender en winstgevend worden.

De Vlaamse overheid moet inzetten op een geïntegreerd ticket- en tariefsysteem in samenwerking met de federale overheid, de NMBS en overheden en operatoren uit naburige gewesten en landen. De mobiliteitscentrale moet een actieve rol spelen om er mee voor te zorgen dat reizigers een vervoerregiogrensoverschrijdende verplaatsing kunnen maken met één ticket.

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt in artikel 36 dat de vervoerregioraad het tariefbeleid coördineert voor het vervoer op maat en de tarieven bepaalt. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen voor tariefdifferentiatie en ticket- en tariefintegratie.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering maximaal inzet op eenduidige tariefvoorwaarden en tariefstructuren over de grenzen van de vervoerregio's. Dit moet er voor zorgen dat prijsverschillen voor het vervoer op maat tussen vervoerregio's beperkt blijven. Gelijke diensten zoals Blue-Bike moet dezelfde basisprijs hebben in alle vervoerregio's. Vervoerregioraden moeten wel de mogelijkheid krijgen om, via bv. een derdebetalersovereenkomst voordeligere tarieven te kunnen aanbieden.

- Bij het in de markt zetten van de vervoercontracten voor vaste trajecten en de uitbouw van flexsystemen mag de capaciteit van de in te zetten voertuigen zich niet enkel beperken tot voertuigen 8+1. In het bestek moet staan dat de mobiliteitscentrale 'future proof' moet werken en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen maximaal moet ondersteunen.

1.4 Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid

De MORA vindt het goed dat openbaar personenvervoer over water wordt ingeschakeld bij de concretisering van basisbereikbaarheid omdat het een lacune in het netwerk kan invullen.

Het voorontwerp van decreet bepaalt dat het openbaar personenvervoer over water tot één vervoerslaag behoort, namelijk het vervoer op maat. De Raad stelt vast dat het voorontwerp voor het personenvervoer over water echter afwijkt van de kenmerken van het vervoer op maat zoals die werden vastgelegd in het decreet basisbereikbaarheid. Volgens dit decreet bepaalt de vervoerregioraad het aanbod van modi, de routes en de tarieven en staat zij in voor de financiering. Het personenvervoer over water sluit hier niet bij aan: de Vlaamse Regering bepaalt de tarieven en de voorwaarden waarbij financiële middelen voor het personenvervoer over water kunnen gebruikt worden voor andere modi en een instantie van de Vlaamse administratie staat in voor de exploitatie en formuleert voorstellen van reisweg.

Personenvervoer over water is niet enkel vervoer op maat

De MORA volgt de keuze niet om alle personenvervoer over water automatisch te labelen als vervoer op maat in het voorontwerp van decreet.

- Veren worden gebruikt door personen- en goederenvervoer en lossen lokaal een vervoersprobleem op door een oeververbinding te bieden over rivieren en kanalen. Ze fungeren daarbij als vervanging van infrastructuur zoals een brug of een tunnel, dit is dus geen vervoer op maat. Veerdiensten kunnen ook een rol spelen in het openbaar vervoer die uitgebreider is dan enkel vervoer op maat. De MORA vindt het belangrijk dat de bestaande dienstverlening wordt gegarandeerd en veerdiensten gratis blijven.
- Vandaag volgt de Waterbus in Antwerpen een vaste dienstregeling en zorgt zowel voor Schelde-kruisende verbindingen als voor verbindingen op lange afstand. De rol van de Waterbus overstijgt dus het vervoer op maat. Toekomstige, gelijkaardige initiatieven kunnen, afhankelijk van hun potentieel en gebruik, in andere vervoerregio's ook zowel een rol spelen in het kern- en aanvullend net als het vervoer op maat. Daarom vindt de Raad het niet aangewezen om initiatieven zoals de Waterbus decretaal enkel te beperken tot het vervoer op maat. Doordat de Waterbus een lange-afstandsverbinding is, is een vervoerregio-overschrijdende visie ervoor nodig. Daarom vindt de Raad het aangewezen om de exploitatie in handen te houden van de Vlaamse overheid.

De MORA adviseert om een categorisering voor het personenvervoer over water op te stellen. In overleg met de vervoerregio's moet telkens bekeken worden tot welke laag het personenvervoer over water best past zodat optimale afstemming met andere initiatieven in de regio's is gegarandeerd.

Financiering en organisatie

Voor de MORA is het belangrijk dat de Vlaamse overheid verantwoordelijk blijft voor de financiering van het personenvervoer over water. De MORA vraagt om extra middelen te voorzien zodat nieuwe verbindingen kunnen gerealiseerd worden. Dit mag niet ten koste gaan van de financiering van andere netten en modi.

Het decreet basisbereikbaarheid legt de modusneutrale regisseursrol voor de organisatie van basisbereikbaarheid bij het departement MOW. Dit voorontwerp van decreet biedt de decretale basis voor de Vlaamse Regering om voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water een instantie van de Vlaamse administratie aan te duiden. De MORA vindt het vreemd dat er specifiek voor de regie van het personenvervoer over water een aparte instantie van de Vlaamse administratie wordt aangeduid. De MORA adviseert om dit, net zoals bij de andere modi, door het departement MOW te laten doen zodat een optimale afstemming met andere modi is gegarandeerd.

De MORA vindt het niet aangewezen om een vertegenwoordiging van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust decretaal toe te voegen aan de minimale samenstelling van elke vervoerregioraad. De Raad acht het zinvoller om het agentschap een expertrol te geven in die regio's waar het zinvol is.

2 Steun voor laadinfrastructuur

Afdeling 4 van het ontwerpdecreet voorziet een maatregel om publiek toegankelijke laadpunten voor elektrische voertuigen te ondersteunen door deze te ontheffen van vaste en variabele retributie tot en met 31 december 2024. De MORA is ervan overtuigd dat deze bepaling de uitbouw van publiek toegankelijke laadinfrastructuur kan vooruithelpen, in de richting van de doelstellingen uit 'Clean Power for Transport' en het Vlaamse Energie- en Klimaatprogramma.

In eerdere adviezen heeft de MORA al opgemerkt dat voldoende laadinfrastructuur een noodzakelijke voorwaarde is om personen van hun 'range anxiety' af te helpen. Ook de wijze waarop deze retributie wordt vrijgesteld, namelijk specifiek gericht en beperkt in de tijd, komt overeen met de visie van de Mobiliteitsraad op het inzetten van subsidies.

De Raad vraagt om ook voldoende aandacht te hebben voor de specifieke noden van vrachtwagens en autobussen m.b.t. laadinfrastructuur. Zowel het ontwerpdecreet als de memorie van toelichting spreken over 'elektrische voertuigen'. Voor de MORA vallen ook autobussen en vrachtwagens onder deze categorie. De Vlaamse overheid moet daarom rekening houden met de technische en operationele eisen voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens en bussen. Deze infrastructuur vraagt een specifieke aanpak die afwijkt van de laadinfrastructuur voor personenwagens.

3 Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden

De artikels uit afdeling 6 van het Verzameldecreet passen het Havendecreet aan volgens de Europese havenverordening (EU) 2017/352. De MORA vindt het positief dat over de wijziging van het Havendecreet voorafgaandelijk is overlegd met de betrokken actoren, dat heeft het adviesproces bij de MORA sterk vereenvoudigd. De Raad formuleert daarom geen inhoudelijke opmerkingen op deze afdeling.

De MORA geeft bij art. 13 nog een technische opmerking mee. In de memorie van toelichting is bij dit artikel het woord 'openbare' onterecht doorstreept.

De MORA verzoekt de Vlaamse Regering om, los van dit Verzameldecreet, het Havendecreet verder te bekijken en aan te passen aan de wijzigende omstandigheden zoals de financieringsmogelijkheden. De MORA denkt dan onder meer aan de in opmaak zijnde Europese groepsvrijstelling, fusies en grensoverschrijdende samenwerking en de consequenties van bepaalde juridische standpunten binnen de Europese Commissie over de havens (o.a. arrest vennootschapsbelasting).

4 Naar een betere taxiregelgeving

Het ontwerp van Verzameldecreet vult verschillende hiaten op in de taxiregelgeving. Daarnaast maakt het de bestaande regelgeving meer toekomstbestendig en klantgericht op vlak van zero-emissiewagens en prijsmonitoring.

Opvullen hiaten in regelgeving

De Raad vindt het positief dat het ontwerp van verzameldecreet oplossingen aanreikt voor verschillende onvolmaaktheden in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer (29 maart 2019) en het BVR exploitatievoorwaarden individueel bezoldigd personenvervoer (8 november 2019).

Het ontwerp van decreet creëert bijvoorbeeld een solide rechtsgrond voor vrijwillige stopzetting van een taxidienst door de exploitant, zorgt voor een duidelijke regeling inzake toegang tot taxivoertuigen en garages door handhavers, en neemt de bestaande twijfel weg over de exploitatievoorwaarden waaraan exploitanten met een vergunning volgens het decreet van 2001 moeten voldoen.

Regionale regelgeving vraagt om regionale overlegstructuur

Artikel 90 van het ontwerp van verzameldecreet zorgt voor de opheffing van het KB 7 juli 1975 betreffende regionale comités voor advies voor de taxi's. De MORA heeft begrip voor deze eerder formele wijziging, maar meent dat hierdoor de nood aan overleg op gewestelijk niveau niet verdwijnt. Door de regionale insteek van de nieuwe taxiregelgeving, het Vlaams klachtenorgaan en het verwacht prijsobservatorium is volgens de Raad de nood aan een geïntegreerd overlegcomité rond taxi's op Vlaams niveau toegenomen.

De Raad denkt hierbij aan een tripartite overleg dat plaatsvindt in de schoot van de MORA, met een belangrijke rol voor het departement MOW en vergelijkbaar met het VESOC-overleg bij de SERV. Eventuele prijsschommelingen die het prijsobservatorium opmerkt, nieuwe regelgeving, enz. kunnen zo open en gericht besproken worden.

De MORA is eventueel bereid om dit voorstel verder uit te werken in samenspraak met de minister, het departement MOW en de sector.

Voorbehouden standplaatsen zero-emissiewagens

De MORA gaat akkoord met artikel 45. Dit artikel, dat gemeenten de mogelijkheid geeft om standplaatsen voor te behouden voor zero-emissiewagens, sluit aan bij MORA-visie over de vergroening van de taxisector.

In zijn vorige adviezen over de nieuwe taxiregelgeving vroeg de MORA duidelijk om aan de hand van de randvoorwaarden de vergroening op een zichtbare, maar economisch haalbare manier te realiseren. Bovendien ligt deze nieuwe mogelijkheid in lijn met de autonomie die gemeenten al hadden om bijvoorbeeld strengere milieunormen voor standplaatstaxi's te hanteren bij het afleveren van standplaatsmachtigingen. De MORA heeft deze autonomie om bijkomende voorwaarden te hanteren steeds ondersteund.

Ronselen, de perimeter en bestelde ritten

Artikel 23 van het ontwerpdecreet schrapt de definitie van 'onwettig ronselen' uit het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. De MORA volgt

de redenering uit de memorie van toelichting, namelijk dat de definitie van 'onwettig ronselen' in dit oude decreet overbodig is gezien het nieuwe systeem met straat- en standplaats taxi's in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer.

Een toelichting van het departement MOW heeft bovendien verduidelijkt dat deze definitie nog steeds van toepassing is voor exploitanten die vallen onder de exploitatievoorwaarden van het decreet van 2001, maar verder geen betekenis heeft voor exploitanten die werken volgens de exploitatievoorwaarden van het huidige decreet en BVR. Daarnaast was het van bij het begin de bedoeling van de Vlaamse Regering om deze definitie mee op te heffen, maar is dit door een onnauwkeurigheid in het decreetgevend proces niet gebeurd.

Toch vestigt de MORA de aandacht op situaties waarin onwettig ronselen nog kan voorvallen ondanks de huidige regelgeving, namelijk binnen de perimeter rond standplaatsen. Artikel 37 van het BVR exploitatievoorwaarden erkent dat deze praktijk nog kan voorvallen, en kan gelezen worden als een verbod op ronselen binnen de perimeter van een standplaats. Het artikel stelt immers duidelijk dat *“[een] voertuig zich niet [mag] parkeren, stationeren of heen en weer rijden op minder dan tweehonderd meter loopafstand van een standplaats voorbehouden voor standplaats taxi's, tenzij de rit is besteld.”*

Belangrijk bij deze nieuwe 'definitie' van ronselen is het concept van een bestelde rit. Momenteel wordt deze nog gedefinieerd als een rit die minstens vijftien minuten op voorhand is besteld. Deze bepaling is ingevoerd om de kans op rondrijden binnen een perimeter te beperken voor straat taxi's, behalve wanneer er een gerichte bestelling is gedaan.

De MORA heeft begrepen dat de minister de intentie heeft om de vijftien-minutenregel voor bestelde ritten te schrappen. Hierdoor vergroot volgens de Raad de kans op ronselpraktijken binnen de perimeter. Steden en gemeenten hebben in dit scenario een zeer grote verantwoordelijkheid om een evenwicht te bewaren tussen het aantal standplaatsen die voorzien zijn op zijn grondgebied en de handhavingscapaciteit.

Om steden en gemeenten hierin bij te staan is het belangrijk dat de Vlaamse overheid een duidelijke inschatting maakt van de gevolgen die het schrappen van de vijftien-minutenregel kan hebben voor ronselpraktijken in en rond standplaatsen en perimeters. De MORA erkent dat het huidige systeem nog niet optimaal is, maar elke aanpassing aan de bestaande evenwichten moet volgens hem gebeuren aan de hand van een voorafgaandelijke inschatting, met de veiligheid van de klant centraal en in overleg met de sector.

Prijsobservatorium voor klantgerichtheid en een gezonde sector

Artikel 46 uit het ontwerpdecreet behandelt de verplicht in te geven data in de Vlaamse gegevensbank voor het taxibeleid. Dit artikel breidt de gegevensdatabank uit met de informatie van ritten die nodig is om handhaving van het decreet mogelijk te maken, maar ook voor statistische doeleinden inclusief de prijsopvolging in de sector. De Mobiliteitsraad beschouwt het verplicht aanbrengen en verzamelen van deze gegevens als het startpunt van het beloofde prijsobservatorium.

In zijn advies op het ontwerpbesluit exploitatievoorwaarden van 29 mei 2015 heeft de MORA een eerste insteek gegeven over het prijsobservatorium. In dit advies vroeg hij om, zoals bij het tweedelijns klachtenorgaan, het observatorium evenwichtig samen te stellen met een rol voor de sector, de gebruikers, en andere belanghebbenden. Dit observatorium moet regelmatig peilen naar de gehanteerde tarieven en andere elementen van de marktwerking.

Hoewel de prijsopvolging in de sector zich met dit artikel nog maar in de beginfase bevindt, geeft de MORA nu al een aantal belangrijke opmerkingen mee.

- De MORA vindt het correct dat zowel vergunninghouders als tussenpersonen geresponsabiliseerd worden voor het aanbrengen van de nodige gegevens. Aangezien een voertuig voor verschillende platformen actief kan zijn, vraagt de Raad om te verduidelijken voor welke gegevens de vergunninghouder en tussenpersonen specifiek verantwoordelijk zijn. Zo worden misverstanden vermeden en garandeert de wetgeving een optimale dataverzameling.
- De bepalingen in artikel 46, meer specifiek 4°, creëren de facto de verplichting voor vergunninghouders en tussenpersonen om in real-time gegevens door te sturen ("bij de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit"). De Raad meent dat dit een zeer verregaande eis is die onvoldoende gestaafd wordt.
 - De controle en handhaving van vergunningen is al mogelijk aan de hand van gegevens die de gemeenten moeten ingeven in de databank.
 - Alle prijs-, locatie- en tijddata die nodig zijn voor statistische doeleinden en voor prijsopvolging, zijn volgens de MORA even waardevol wanneer ze na het einde van een dienst van een chauffeur geaggregeerd worden doorgestuurd naar de gegevensbank. Enkel op voorwaarde dat de prijsopvolging en het eventueel instellen van minimum- en maximumprijzen eveneens real-time gebeurt, is het opnemen van de verplichting tot real-time aanleveren van data in het decreet nuttig voor de MORA.
 - Door het detailniveau van de gevraagde gegevens, gecombineerd met de vraag om deze real-time te bezorgen, kunnen er wel degelijk problemen ontstaan op vlak van privacy. Ook met het anonimiseren van data kunnen bepaalde zaken afgeleid worden uit dergelijke gedetailleerde gegevens. De MORA vraagt om bij de verdere uitwerking de noodzakelijkheid en proportionaliteit van de gegevensverzameling aan te tonen, zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming vereist.

Het prijsobservatorium moet nog verder uitgewerkt worden in overleg met de sector. De MORA heeft een aantal voorwaarden die moeten meegenomen worden bij de uitwerking van het besluit ter oprichting van dit orgaan:

- Creëer een overkoepelend prijsobservatorium binnen het departement MOW.
- Maak een sterke koppeling met het niveau van de vervoerregio. Volgens de MORA is het vervoerregionaal niveau ideaal gesitueerd om regionale prijsfluctuaties op een correcte manier in te schatten, en hierop in te spelen indien nodig. Dit versterkt eveneens de koppeling tussen de vervoerregionale prijszetting in het vervoer op maat en OV-taxi's.
- Bepaal indicatieve boven- en ondergrenzen waarbinnen fluctuerende prijzen mogen bewegen binnen vooraf afgesproken tijdsperiodes. Bepaal ook afgebakende tijdsklassen waarbinnen de prijsmonitoring gebeurt.

5 Rechtsgrond voor opleidingen LZV's

Art. 42 voorziet in een rechtsgrond voor de organisatie van de opleiding en behalen van een vakbekwaamheidsattest voor LZV-bestuurders in Vlaanderen, in het kader van het proefproject LZV's dat momenteel loopt.

De MORA is tevreden dat uitvoering kan worden gegeven aan het besluit van de Vlaamse Regering over de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van LZV-bestuurders en de voorwaarden voor de erkenning van Vlaamse opleidingscentra en -lesgevers. De Raad adviseerde op 24 mei 2019 over dit besluit en verwacht dat dit nu zo snel mogelijk in werking kan treden. De Raad formuleert verder geen opmerkingen bij dit artikel.

6 Voorstel wegencategorisering niet gedragen

De MORA heeft geen draagvlak gevonden voor het voorstel van wegencategorisering zoals opgenomen in het ontwerp van Verzameldecreet (art. 84-89). Voor de Raad zijn er nog te veel onduidelijkheden en hiaten in het voorstel.

De Mobiliteitsraad adviseert de Vlaamse Regering om de wegencategorisering nu niet op te nemen in het Verzameldecreet. De Raad vraagt bijkomende achtergrondinformatie en tijd om een maatschappelijk debat ten gronde te voeren, vertrekkende van de basisprincipes.

Gebrek aan participatie middenveld in voortraject

De MORA stelt vast dat de politieke beslissingen over de wegencategorisering gebaseerd zijn op studies en documenten die niet beschikbaar zijn gesteld bij de adviesvraag. De Raad heeft deze documenten opgevraagd, maar kreeg ze niet ter beschikking. De studies bevatten de duiding van de keuze van de basisprincipes van de wegencategorisering. Deze documenten zijn voorafgaandelijk niet voorgelegd aan het mobiliteitsmiddenveld en er is niet transparant over gecommuniceerd. De MORA mist daardoor de achtergrond voor de beleidskeuzes.

Deze basisprincipes hadden kunnen verduidelijken in hoeverre rekening is gehouden met verkeersveiligheid, doorstroming, voorrangregels voor specifieke modi,... bij het uitwerken van de wegencategorisering.

De MORA vindt dat eerst over deze basisprincipes draagvlak had moeten gezocht worden bij het mobiliteitsmiddenveld, vooraleer het nieuwe systeem van wegencategorisering op te nemen in een decreet. In het adviesproces botsen de MORA-leden steeds op principes waarvan de duiding ontbrak waarom ze wel of niet zijn opgenomen.

Afstemming met ruimtelijke ordening beter verzekeren

De MORA mist ook de link met het ruimtelijk beleid en wil benadrukken dat de afstemming met ruimtelijke ordening zo maximaal mogelijk moet zijn. De wegencategorisering moet ook de ruimtelijke transitie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ondersteunen en rekening houden met de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van kernen. Ook op het vlak van participatie, vindt de MORA dat de afstemming met het participatietraject van het BRV maximaal moet zijn.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevatte het eerste systeem van wegencategorisering in Vlaanderen. Eén van de redenen waarom het nooit volledig is gerealiseerd, is omdat er te weinig rekening is gehouden met de manier hoe verkeersstromen werkelijk verlopen. Deze vaststelling benadrukt het belang van een goede afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Samenhang tussen netwerken verbeteren

De wegencategorisering, zoals voorgesteld in het ontwerp van Verzameldecreet, geeft de categorisering voor het gemotoriseerd verkeer op de wegen weer. De MORA mist de link met de netwerken van de andere modi.

De Vlaamse Regering koos in haar regeerakkoord resoluut voor een modal shift. De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit werkte dit verder uit in haar beleidsnota. De MORA is verheugd dat de wegencategorisering als expliciete doelstelling meekrijgt dat ze dient om een modal shift te ondersteunen. Toch mist de Raad de vertaling van deze intenties in een uitgewerkt voorstel:

- De vernieuwing van de wegencategorisering is een uitgelezen moment om de categorisering van de fietsroutenetwerken te herzien en de afstemming tussen beiden zo optimaal mogelijk te maken.
- Ook de rol van de trage wegen, onverharde wegen, buurtwegen,... in uitvoering van het decreet van 24 april 2019 houdende de gemeentewegen, ontbreekt in dit voorstel. De MORA ziet het ontbreken hiervan als een gemiste kans om de zachte weggebruikers een veilige plaats te geven in het lokale wegennetwerk.
- Uit de toelichting door het departement MOW tijdens de MORA-commissie¹ dat er ook vrachtroutes zullen uitgetekend worden. Ook deze routes moeten op de maatschappelijk meest optimale wijze ingebouwd worden in het netwerk.
- Binnen basisbereikbaarheid wordt het hele openbaar-vervoerslandschap hertekend. De link met dit nieuwe netwerk ontbreekt eveneens in het voorstel voor wegencategorisering.

Relatie tussen inrichtingsprincipes en selectiecriteria is fundamenteel

Het ontwerp van Verzameldecreet stelt dat zowel de inrichtingsprincipes als de selectiecriteria van de wegen nog moeten bepaald worden. Deze twee zijn sterk aan elkaar gelinkt aangezien wegen die niet kunnen voldoen aan bepaalde inrichtingsprincipes per definitie in een andere wegencategorie zullen moeten vallen. De selectie en inrichtingsprincipes hangen ook nauw samen met de samenhang van de netwerken, zoals besproken in vorige paragraaf.

De MORA vraagt om hierrond zo snel mogelijk voorstellen te formuleren en aan te geven welke criteria als doorslaggevend zullen beschouwd worden, rekening houdend met de basisprincipes, en draagvlak te zoeken voor deze criteria.

Eén van de vaststelling over de wegencategorisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen was dat de financiële middelen ontbraken om alle wegen in te richten zoals vereist voor hun categorie. Daarom adviseert de MORA om zoveel mogelijk gebruik te maken van quick wins bij het inrichten van de wegen volgens hun categorie.

Bedenkingen bij routes voor vrachtverkeer

Uit de toelichting van het departement MOW over de wegencategorisering blijkt dat het vrachtroutenetwerk als basis zou gebruikt worden voor het bepalen van regionale wegen. Dat netwerk heeft nooit een decretale basis gekregen. Het is voor de MORA onduidelijk welke criteria gebruikt zijn om deze wegen te selecteren. De Raad vraagt daarom een grotere transparantie van de selectie en een duiding van de keuzes voor de vrachtwagenroutes. Daarnaast verwacht de MORA een overleg met onder andere de sectororganisaties bij de selectie.

¹ Toelichting tijdens de vergadering van de MORA-commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten van 10 maart 2020

Door vrachtwagens specifieke routes te laten volgen, leggen ze in een aantal gevallen meer kilometers af dan wanneer ze de snelste route volgen. Deze omrijfactor heeft een impact op de CO₂-emissie van vrachtverkeer. Aan de andere kant zijn er routes waar de verkeersveiligheid voor de zachte weggebruikers voorrang zal moeten krijgen. Naast deze criteria zijn er ook nog de andere doelstellingen van het (mobiliteits)beleid, de bebouwing, de aanwezigheid van mobipunten, de weginrichting,...

De vervoerregio's krijgen een belangrijke rol bij het bepalen van de regionale wegen en bijgevolg ook de routes waarop vrachtverkeer is toegelaten. Goederenvervoer is vooral vervoerregio-overschrijdend en vraagt daarom een coördinerende rol van de Vlaamse overheid.

Rol doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer

Een achterliggend principe bij de wegencategorisering is dat het opgebouwd is volgens een cascadesysteem. Bij een probleem op het hoofdwegennet moet het dragend netwerk overnemen. Het lokale wegennet staat niet in voor het opvangen van doorgaand verkeer. Het ontwerp van Verzameldecreet schuift de verantwoordelijkheid hiervoor door naar de lokale overheden.

De MORA wijst erop dat het hoofdwegennet en het dragend netwerk zodanig moeten opgebouwd worden dat overloop naar het lokale wegennet maximaal wordt vermeden. Voor de MORA is het een taak van de Vlaamse overheid om te vermijden dat er doorgaand verkeer op het lokale wegennet terecht komt.

Bij de selectie van vrachtroutes is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Om hier een duidelijk zicht op te krijgen, stelt de MORA voor om de OBU-data van de kilometerheffing te gebruiken om onderbouwde beslissingen te nemen. De Vlaamse overheid kan deze data ook gebruiken om de impact van de omrijfactoren van het vrachtverkeer door de categorisering te bepalen. Voor vrachtverkeer moet bestemmingsverkeer gegarandeerd blijven.

De categorisering wijst vrachtwagens toe aan specifieke routes. De MORA vraagt om hierbij steeds een secundaire oplossing te hebben voor routes in het geval van calamiteiten, rekening houdend met de criteria zoals hierboven vermeld.

Zicht krijgen op praktische uitwerking

Zoals eerder aangehaald, moeten de selectiecriteria voor de wegen nog bepaald worden. De Vlaamse Regering, de vervoerregio's en de gemeenten krijgen hierin taken en bevoegdheden. De MORA stelt vast dat de teksten van het decreet en de memorie van toelichting hierover op een aantal vlakken verschillen. De Raad adviseert om deze taakverdeling eerst uit te klaren en er vervolgens over te communiceren.

De nieuwe wegencategorisering maakt dat een aantal wegen van functie zullen veranderen. De MORA besluit hieruit dat het ook kan dat een aantal wegen daardoor van wegbeheerder kan veranderen. Om de periode van onzekerheid voor de lokale wegbeheerders zo kort mogelijk te maken, vraagt de Raad om hierover zo snel mogelijk te overleggen met de betrokken beleidsniveaus.

Regionale logistieke knooppunten niet zomaar als basis gebruiken voor regionale wegen

Regionale logistieke knooppunten worden als basis gebruikt voor de selectie van regionale wegen (voor het vrachtvervoer). Deze knooppunten zijn voorgesteld in een studie voor het

departement Omgeving ter voorbereiding van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De knooppunten zijn nooit officieel aangeduid, gecommuniceerd of formeel vastgelegd. De MORA kan niet akkoord gaan om een decreet te baseren op basis van iets dat enkel in een studie is opgenomen.

De MORA pleit om de selectiecriteria voor deze regionale logistieke knooppunten en hun selectie eerst ruimtelijk en maatschappelijk te onderbouwen.

Aandacht voor routes voor uitzonderlijk vervoer

De MORA wil eveneens het uitzonderlijk vervoer onder de aandacht brengen. Uitzonderlijk vervoer heeft nood aan aparte routes die voldoen aan specifieke dimensies van weginrichting en die geschikt zijn voor ondeelbare ladingen met grote afmetingen. De MORA wil dat dat in de toekomst zo blijft en dat hiermee rekening wordt gehouden bij de weginrichting.

Ook werk maken categorisering in havengebieden

In de havengebieden gebieden lopen TEN-T-wegen die ook een plaats zullen krijgen in de categorisering. De selectie zal gebeuren op voorstel van de Vlaamse Regering en de vervoerregio's. De MORA verwacht dat deze wegen een categorie krijgen toebedeeld die de internationale ontsluitingsfunctie van de havens ondersteunt.

7 Categorisering waterwegen volgens TEN-T

De MORA sluit zich aan bij het voorstel van de Vlaamse Regering in afdeling 12 om bij de categorisering van de waterwegen deze van het TEN-netwerk te volgen omdat het waterwegennetwerk volledig daarin opgenomen is.

Het Verzameldecreet geeft ook bijkomende taken aan de waterwegbeheerders. De MORA vraagt zich af wat de gevolgen voor de waterwegbeheerders zullen zijn door hen de taak toe te wijzen van de vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer over water, de nodige infrastructuur te voorzien en deze te onderhouden. De MORA vindt dat als er bijkomende taken worden toegewezen aan de waterwegbeheerders, ook de nodige budgettaire middelen hiervoor moeten worden voorzien.

8 Elektronische meldingsplicht binnenschepen mee opnemen

Op voorstel van de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten, adviseert de MORA om in het Verzameldecreet een extra afdeling op te nemen. Deze zou de elektronische meldingsplicht voor tankvaart, containervaart en alle andere beroepsvaartuigen moeten regelen.

Op initiatief van de Vlaamse Zeehavens, De Vlaamse Waterweg en MDK is SWING (Single Window for Inland Navigation) opgericht. Met dit systeem wil men de dienstverlening in de binnenvaart optimaliseren door de datakwaliteit binnen de nautische keten te verhogen. Een voorwaarde om dit te bereiken is het afdwingen van de elektronische meldingsplicht. Het was de bedoeling van de Vlaamse overheid om deze meldingsplicht in te voeren via het Scheepvaartdecreet. De timing van de voorziene agendering van het Scheepvaartdecreet maakt dat de meldplicht mogelijks niet meer tijdig kan ingevoerd worden. De MORA vindt het binnen het

kader van comoditeit belangrijk om de binnenvaartsector zo optimaal mogelijk te laten functioneren en ziet dit Verzameldecreet als een opportuniteit om deze meldingsplicht tijdig te regelen. De MORA adviseert om de meldingsplicht in het kader van SWINg voor tankvaart, containervaart en alle andere beroepsvaartuigen op te nemen in dit Verzameldecreet.

9 Geen depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen

In navolging van het Regeerakkoord 2019-2024 en de Beleidsnota MOW 2019-2024, geven artikels 2 en 6 van het voorliggende ontwerpdecreet de mogelijkheid aan steden en gemeenten om een systeem van GAS-boetes in te voeren voor 'beperkte snelheidsovertredingen'. Dit politieke voorstel heeft tot op heden geen onderwerp uitgemaakt van een bredere discussie in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dit verklaart wellicht ten dele de vele onduidelijkheden, vragen en debat op het ogenblik dat het voorstel in de Mobiliteitsraad ter sprake kwam.

De MORA stelt dan ook dat een verzameldecreet niet de correcte plaats is om een dergelijk ingrijpend voorstel een wettelijke grondslag te geven.

De Raad begrijpt dat de Vlaamse Regering wil tegemoetkomen aan de vraag van enkele lokale besturen om zelf handhaving te voorzien vanuit de bekommernis om extra te kunnen inzetten op deze overtredingen. Zo willen ze een directe link tot stand brengen tussen de inspanningen en inkomsten op het vlak van het verkeersveiligheidsbeleid. De MORA vreest echter dat het invoeren van een systeem van GAS-boetes de urgentie wegneemt van de vaak noodzakelijke herinrichting van straten waarvan het wegbeeld niet voldoet aan de geldende snelheidsbeperking.

Voor zijn beoordeling vertrekt de MORA zelf vanuit het perspectief van de bijdrage ervan aan een performant Vlaams verkeersveiligheidsbeleid met als gedragen doelstelling 'vision zero'. De Raad heeft vastgesteld dat er vanuit dat perspectief een aantal onvolkomenheden zijn aan het voorstel.

Overtredingen zijn niet beperkt en niet volledig

De overtredingen die de Vlaamse Regering in aanmerking wil nemen voor het depenaliseren zijn allesbehalve 'beperkt'. Voor de MORA is het rijden van 50 km/u in een zone 30 geen beperkte overtreding. Het systeem van tolerantiemarges bij snelheidsmetingen zorgt er bovendien voor dat de werkelijke snelheid nog hoger ligt dan de gecorrigeerde 50 km/u die aanleiding geeft tot een boete.

Ook leidt de formulering in het voorliggende ontwerp van decreet ertoe dat het toepassingsgebied van de regelgeving gebieden met een snelheidsbeperking tot 20 km/u, zoals woonerven, niet omvat.

Niet voor alle gemeenten weggelegd

Het voorstel en de bijhorende randvoorwaarden zorgen ervoor dat het systeem slechts voor enkele gemeenten eventuele baten zal opleveren. De MORA vreest dat het voorgestelde systeem niet zal leiden tot de bedoelde meerinkomsten voor steden en gemeenten die instappen in het GAS-systeem. Er zijn personeels- en werkingskosten verbonden aan de inzet van GAS-ambtenaren, hetzij gemeentelijk, hetzij provinciaal, hetzij intercommunaal. Afhankelijk van de hoeveelheid automatisch werkende toestellen die ingezet worden, zal dit extra werkdruk opleveren en dus extra (betaalde) werkrachten vragen.

Bovendien gaat het over een onvolledige transfer van verantwoordelijkheden naar ambtenaren, aangezien de vaststelling van de overtreding nog steeds gebeurt door de politie (via 'automatisch werkende toestellen'), maar de verwerking door een ambtenaar i.p.v. door de strafrechtelijke keten.

Ook het autonoom financieren van automatisch werkende toestellen door steden en gemeenten, één van de cumulatieve voorwaarden in het voorstel, is niet voor alle steden en gemeenten weggelegd. Het is niet ondenkbaar dat vooral of enkel grotere steden die nu al veel ANPR-camera's in gebruik hebben, zullen kiezen om in te zetten op dit GAS-systeem.

Mogelijke straffeloosheid of ongelijke berechting

De MORA meent dat het huidige voorstel in een aantal gevallen tot straffeloosheid of ongelijke berechting kan leiden.

- Het voorstel vermeldt nergens een koppeling naar het strafrechtelijk systeem wanneer veelplegers zouden beboet worden.
- De manier waarop de overgang naar het strafrechtelijk systeem bij een zware overtreding of combinatieovertreding gegarandeerd wordt, is nog onvoldoende duidelijk.
- Veelplegers zijn een specifieke doelgroep in een adequaat handhavingssysteem met het oog op vision zero. Hoewel in het strafrechtelijk systeem recidive tot een hogere boete leidt, kan recidive niet vastgesteld worden bij een GAS-procedure.
- Het voorstel bevat bovendien geen enkele koppeling naar de gekende problematiek van buitenlandse overtreeders die onbestraft blijven, of naar het snel ontwikkelende cross border project dat net wil bijdragen aan het kunnen beboeten van buitenlandse overtreeders. Volgens de MORA zal de noodzakelijke toegang door elk van de betrokken gemeenten tot de inschrijvingsregisters van andere landen een onoverkomelijk probleem worden. Hierdoor zullen buitenlandse overtreeders ongestraft blijven.

Conclusie

De MORA meent bij deze aangetoond te hebben dat het voorstel om 'beperkte snelheidsovertredingen' te depenaliseren nog ernstige hiaten bevat. Volgens de Raad houdt het voorstel ook onvoldoende rekening met de vooruitgang die de voorbije jaren is geboekt op vlak van automatisering in de strafrechtelijke keten van verkeersovertredingen. Daarom moet dit voorstel herbekeken worden in een grotere groep van stakeholders opdat het een maximale bijdrage kan leveren voor het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen.

Voor de MORA moet het ideale handhavingssysteem voor snelheidsovertredingen immers aan een paar belangrijke voorwaarden voldoen:

- Controles moeten beter, vlotter en intensiever in alle Vlaamse gemeenten, niet enkel waar voldoende gemeentelijk budget of voldoende camera's aanwezig zijn.
- Controles moeten gebeuren in alle gebieden met snelheidsbeperkingen tot 50 km/u met, met voldoende zware straffen tot gevolg. Deze straffen moeten tegemoetkomen aan de vaststelling in de wetenschappelijke literatuur dat grote snelheidsverschillen op plaatsen met lagere snelheden een gigantisch effect hebben op mortaliteit bij eventuele ongevallen.
- Gelijkberechting is essentieel. Controles op buitenlandse overtreeders mogen niet uit het oog verloren worden en deze overtreeders mogen niet onbestraft blijven.
- Veelplegers mogen niet ontsnappen aan strafrechtelijke procedures. Hardleerse overtreeders moeten gevisieerd en adequaat gestraft worden.

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD
RUIMTELIJKE ORDENING - ONROEREND ERFGOED



Aan mevrouw Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit
en Openbare Werken
Koning Albert II laan 20
1000 Brussel

Kopie aan Vlaams minister Zuhal Demir

uw kenmerk	ons kenmerk	Bijlagen
-	L1/2020-011	-
vragen naar / e-mail	telefoonnummer	Datum
bea.kayaerts@vlaanderen.be	02-553 64 61	31 maart 2020

Betreft : SARO en het verzameldecreet mobiliteit

Mevrouw de minister,

De Vlaamse Regering keurde op 6 maart 2020 het voorontwerp verzameldecreet inzake mobiliteit goed en dit met het oog op adviesvraag aan de MORA en de RVS.^{1 2}

SARO betreurt dat dit ontwerpdecreet niet voor advies werd voorgelegd aan de raad. In het algemeen wenst de raad immers de zeer sterke samenhang te benadrukken tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Specifiek stelt SARO vast dat het ontwerpdecreet sterk ingrijpt op enkele ruimtelijke strategische uitgangspunten (zoals vastgelegd in het RSV, de strategische visie BRV en de VCRO). Zo wijst de raad er onder meer op dat met het ontwerpdecreet een nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk en een vernieuwde rol van de regionale mobiliteitsplannen worden ingevoerd (zie hieronder).

Nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk

Het ontwerpdecreet (artikel 84 e.v.) legt het decretale kader vast voor de nieuwe categorisering voor het wegen-en waterwegennetwerk. Als gevolg hiervan wordt met artikel 91 van het ontwerpdecreet ingegrepen op de huidige bepalingen in het RSV: *‘De categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, treden buiten werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt.’* Het is de bedoeling om de bestaande wegencategorisering die voorheen was opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te vervangen door een nieuw gelaagd netwerk.³ De decretale basis hiertoe wordt ingevoerd in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Op basis van deze artikelen zal de Vlaamse Regering het wegen-en waterwegennetwerk via besluit geheel of gedeeltelijk selecteren.

¹ <https://beslissingenvlaamsegering.vlaanderen.be/document-view/5E614A475A2F580008000055>

² Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

³ Memorie van Toelichting: pag. 39

Wat betreft artikel 91 verduidelijkt de nota aan de Vlaamse Regering: ‘... *Het is echter nog niet duidelijk of dit laatste besluit van de Vlaamse Regering er eerder of later zal zijn dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Als het besluit eerder kan worden aangenomen dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dan is het noodzakelijk dat de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die betrekking hebben op de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen buiten werking kunnen worden gesteld als een voorafname op de volledige opheffing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het omgekeerde geval zal de rechtsgrond van artikel 3 onnodig zijn.*’

SARO benadrukt dat de huidige wegcategorisering is vastgelegd in het bindend gedeelte van het RSV. Het is voor de raad niet wenselijk dat – zoals zou blijken uit het ontwerpdecreet – de categorisering via een Besluit van de Vlaamse Regering uit het RSV zou worden geschrapt. Idealiter gebeurt dit via de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, of een wijziging van het RSV zelf mocht één en ander zeer dringend blijken en er niet kan worden gewacht op het BRV.

SARO meent bovendien dat de bepalingen in artikel 91 van het ontwerpdecreet volledig voorbij gaan aan de noodzakelijke samenhang en de noodzakelijke afstemming tussen de categorisering van het wegen- en waterwegennetwerk en de beoogde ruimtelijke transitie die met het BRV wordt beoogd. Strategische doelstelling betreft het stimuleren van wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern bepalen de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern, zoals de uitbreidingsmogelijkheden, de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en mix van activiteiten (wonen, werken, voorzieningen). Plaatsen met hoge knooppuntwaarden of met hoog voorzieningenniveau in gebieden met beperkt collectief vervoer, vangen zoveel mogelijk de ruimtevragen als gevolg van demografische groei op. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern kunnen doorheen de tijd veranderen door onder andere bijkomende collectieve vervoersmodi of door de realisatie van additionele voorzieningen.

De raad vraagt verdere duiding omtrent de afstemming met het nieuwe decreet gemeentewegen waarbij gemeenten bevoegdheden krijgen om een veilig, fijnmazig netwerk van gemeentewegen uit te bouwen.

Rol van de regionale mobiliteitsplannen

In zijn briefadvies van 26 september 2018 over het ontwerpdecreet inzake de basisbereikbaarheid vroeg SARO aandacht voor de noodzakelijke afstemming tussen de mobiliteitsplannen en de ruimtelijke beleidsplannen.⁴ De raad oordeelde dat het geen goede zaak is dat met het decreet basisbereikbaarheid de planning inzake het mobiliteitsbeleid hiërarchisch boven de ruimtelijke planning wordt gepositioneerd en daarop ook grondig kan ingrijpen.

SARO stelt vast dat het ontwerpdecreet (artikel 61) deze bepalingen in het decreet basisbereikbaarheid grondig wijzigt en onder meer stelt dat de regionale mobiliteitsplannen bindend zijn voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. De lokale mobiliteitsplannen worden bindend voor de gemeente en de diensten en agentschappen die eronder ressorteren. De raad kan deze bepalingen geenszins ondersteunen: momenteel is in het decreet sprake van ‘richtinggevend’ en dit wordt verstrengd naar ‘bindend’.

Het dwingend karakter van de mobiliteitsplannen op regionaal en lokaal niveau ondergraaft de mogelijkheid voor opmaak van een Vlaamse visie, en de link met het ruimtelijke ordeningsbeleid, het BRV. Bovendien is samenhang tussen de verschillende niveaus en bijgevolg sturing op Vlaams niveau hierbij geenszins gegarandeerd.

Vanuit inhoudelijk oogpunt mist het ontwerpdecreet aldus een geïntegreerde benadering. Procedureel mist het ontwerpdecreet eveneens eenvormigheid. De opmaak van ruimtelijke (structuur-

⁴ <https://www.sarovlaanderen.be/briefadvies-decreet-basisbereikbaarheid>

beleids- of uitvoerings-)plannen voorziet een veel grotere mate van participatie (consultatie, informatie en/of openbaar onderzoek) dan de vastgelegde procedure voor de mobiliteitsplannen. In die zin is het niet te verantwoorden dat een mobiliteitsplan bindend zou zijn tegenover ruimtelijke plannen. Op deze wijze wordt voorbij gegaan aan de ruime participatie die de ruimtelijke planningsprocessen hoog in het vaandel draagt. Tot slot vraagt de raad om juridisch te onderzoeken in hoeverre dergelijke bindende mobiliteitsplannen dan ook niet plan-MER plichtig zijn en gebonden zijn aan de MER procedureregels.

Bij de vraag naar integraliteit wenst SARO ook te waarschuwen dat het doorvoeren van een nieuwe categorisering van het wegen- en waterwegennetwerk de continuïteit in het ruimtelijk beleid niet mag ondermijnen. De selecties van wegen vanuit de structuurplannen vormen reeds lang een belangrijk criterium binnen de locatieonderzoeken voor bovenlokale ontwikkelingen en lokale ontwikkelingen. Denk maar aan het voorzien van nieuwe lokale bedrijventerreinen aangegeven in de verschillende gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of aan het inplannen van grootschalige verkeers-genererende activiteiten in afbakeningsprocessen van regionaal- en kleinstedelijke gebieden. De ontsluiting via primaire wegen en secundaire wegen was hierbij van belang en in een aantal gevallen zelfs doorslaggevend. Waar bijsturing nodig was, is dit reeds gebeurd bij herzieningen van RSV en PRS. Met andere woorden er zijn reeds tussentijdse evaluaties en bijstellingen gebeurd.

Indien de Vlaamse overheid de selectie van het hoofdwegennet én het dragend netwerk gaat bepalen is het van belang dat optimaal gebruik gemaakt wordt van de kennis met betrekking tot het functioneren van bovenlokale wegen en lokale wegen, die in aanmerking komen voor opname in het dragend netwerk, zowel op ruimtelijk en verkeersplanologisch vlak. Het is dan ook essentieel dat de provincies, net als de gemeentebesturen, een volwaardige decretale vertegenwoordiging krijgen in alle vervoerregioraden, aangezien er vanuit deze raden een voorstel zal geformuleerd worden over de selectie van het dragend netwerk.

Vraag naar volwaardige adviesvraag aan de SARO

SARO dringt er op aan dat er alsnog een adviesvraag wordt gesteld aan de SARO zodanig dat de raad op een volwaardige manier zijn strategische ruimtelijke aandachtspunten kan formuleren bij het ontwerpdecreet. De raad verwijst hierbij naar de decretale adviesbepalingen zoals vastgelegd in het Bestuursdecreet en het SARO-decreet.

Met vriendelijke groeten,

Filiep Loosveldt
Voorzitter SARO

VOORONTWERP VAN DECREET
van 10 april 2020



Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Art. 2. Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt bekrachtigd.

Hoofdstuk 3. Meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden

Art. 3. De Vlaamse Regering kan aan schepen die zich op de binnenwateren bevinden of zullen bevinden de verplichting opleggen om gegevens betreffende de reis, de lading, de passagiers en het schip te melden. Het toepassingsgebied van deze verplichting, de nadere regels ter zake, alsook de wijze waarop de gegevens worden uitgewisseld tussen bij de scheepvaart betrokken overheidsinstellingen en private actoren, worden bepaald door de Vlaamse Regering.

In dit artikel wordt verstaan onder binnenwateren: de openbare wateren in het Vlaamse Gewest die voor de scheepvaart kunnen worden gebruikt, daarin

begrepen de zeehavens en de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek

Art. 4. Aan artikel 601ter van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 13 mei 1999 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 maart 2018, wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° het beroep tegen de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete, vermeld in artikel 29quater, §5, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.”.

Afdeling 2. Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Art. 5. In artikel 23 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 29 februari 1984 en 18 juli 1990 en het decreet van 26 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden en nadere regels bepalen die gelden voor:

- 1° de instellingen en hun personeelsleden die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen;
- 2° de instellingen en hun personeelsleden of de personen die onderricht verstrekken:
 - a) om een rijbewijs te verkrijgen;
 - b) in het kader van de voortgezette rijopleiding;
 - c) om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- 3° de opleidingsverstrekkers die opleidingen en bijscholingen geven aan kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of aan de personen, vermeld in punt 2°;
- 4° de personen die kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of die de personen, vermeld in punt 2°, begeleiden tijdens hun opleiding;
- 5° de commissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van het niet-slagen voor een examen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de toekenning, weigering, verlenging, stopzetting, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in het eerste lid, 1° tot en met 4°, bepalen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de opleidingen en de bijscholingen van kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de

instellingen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, en van de personen, vermeld in het eerste lid, 2°, bepalen.”;

2° in paragraaf 4 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, en van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid worden gegevens verwerkt, inclusief de gegevens, vermeld in artikel 9, lid 1, en artikel 10 van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).”;

3° er wordt een paragraaf 5 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§5. Inspecteurs kunnen de instellingen en de personen, vermeld in paragraaf 3, controleren op de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan en op de naleving van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de controle, vermeld in het eerste lid, en voor de aanwijzing van de inspecteurs die die controle verrichten.

Met toepassing van artikel 23, lid 1, e) en h), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) kunnen de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het vierde tot en met het twaalfde lid.

De afwijkingsmogelijkheid, vermeld in het derde lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden die daarmee verband houden, in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, en op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast. De duur van de voorbereidende werkzaamheden mag in voorkomend geval niet meer bedragen dan een jaar

vanaf de ontvangst van een verzoek tot uitoefening van een van de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening.

De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor ze worden verwerkt.

De afwijkmogelijkheid, vermeld in het derde lid, heeft geen betrekking op de gegevens die losstaan van het voorwerp van het onderzoek dat of van de controle die de weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid, rechtvaardigt.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het derde lid, tijdens de periode, vermeld in het vierde lid, een verzoek indient op basis van artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, bevestigt de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming de ontvangst daarvan.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming brengt de betrokkene schriftelijk, zo snel mogelijk en in elk geval binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van elke weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid. De verdere informatie over de nadere redenen voor die weigering of die beperking hoeft niet te worden verstrekt als dat de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, zou ondermijnen, met behoud van de toepassing van het tiende lid. Als het nodig is, kan de voormelde termijn met twee maanden worden verlengd, rekening houdend met het aantal aanvragen en de complexiteit ervan. De verwerkingsverantwoordelijke brengt de betrokkene binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van die verlenging en van de redenen voor het uitstel.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene ook over de mogelijkheid om een verzoek in te dienen bij de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens conform artikel 10/5, van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer en om een beroep in rechte in te stellen.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming noteert de feitelijke of juridische gronden waarop de beslissing is gebaseerd. Die informatie houdt hij ter beschikking van de voormelde Vlaamse toezichtcommissie.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 13 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval, conform artikel 12 van de voormelde verordening opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het derde lid bevat, naar het Openbaar Ministerie is gestuurd en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mag de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of, in voorkomend geval, de onderzoeksrechter heeft

bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.”.

Art. 6. In titel III, hoofdstuk IV, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976, 18 juli 1990 en het decreet van 13 december 2019, wordt na artikel 27 een artikel 27/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 27/1. De Vlaamse Regering kan een retributie bepalen voor:

- 1° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, en van de lokalen, de terreinen en het personeel van die instellingen;
- 2° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 2°, en van de lokalen en de terreinen van die personen;
- 3° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de opleidingsverstrekkers, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 3°;
- 4° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 4°;
- 5° het behandelen van een aanvraag tot het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid of tot verlenging ervan;
- 6° het afleggen van examens in de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1°;
- 7° het volgen van verplichte rijopleidingen en bijscholingen om een rijbewijs te behalen, in het kader van de voortgezette rijopleiding of om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- 8° het afleggen van de examens, het uitoefenen van de stage en het volgen van verplichte opleidingen en bijscholingen door kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, of door de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 2°;
- 9° het indienen van een verzoekschrift bij de beroepscommissie;
- 10° het onderzoek in een centrum voor rijgeschiktheid.

Tevens kan de Vlaamse Regering periodieke retributies bepalen voor de uitoefening van het toezicht op de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°.

De Vlaamse Regering kan de bedragen en de wijze waarop de retributies moeten worden voldaan evenals de procedure bij niet-naleving bepalen.”.

Art. 7. In dezelfde wet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 13 december 2019, wordt een artikel 29quater ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 29quater. §1. De gemeenteraad kan in zijn reglementen of verordeningen administratieve geldboetes bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen in welk geval die overtredingen niet strafrechtelijk worden bestraft.

§2. De gemeenteraden kunnen alleen administratieve geldboetes als vermeld in paragraaf 1, bepalen als al de volgende voorwaarden vervuld zijn:

- 1° het betreft een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 km per uur;

- 2° de snelheidsovertredingen worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur;
- 3° het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld met automatisch werkende toestellen als vermeld in artikel 62, die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid;
- 4° de snelheidsovertredingen worden begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door rechtspersonen;
- 5° er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

§3. De bedragen van de administratieve geldboetes die de gemeenteraad in zijn reglementen of verordeningen bepaalt, zijn gelijk aan de bedragen die de Vlaamse Regering bepaalt ter uitvoering van artikel 29, §3.

De administratieve geldboete wordt betaald op de wijze die in het betalingsverzoek is bepaald.

§4. Het proces-verbaal van de overtreding wordt binnen veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld, aan de sanctionerend ambtenaar, vermeld in artikel 6 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bezorgd.

Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het proces-verbaal heeft ontvangen, bezorgt hij dat proces-verbaal samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete aan de overtreder.

De overtreder betaalt de administratieve geldboete binnen dertig dagen na de kennisgeving ervan, tenzij de overtreder binnen die termijn zijn schriftelijke verweermiddelen bezorgt aan de sanctionerend ambtenaar.

Als de sanctionerend ambtenaar de verweermiddelen niet gegrond verklaart, brengt hij de overtreder daarvan op de hoogte binnen dertig dagen op een met redenen omklede wijze met de vermelding van de administratieve geldboete die moet worden betaald.

De administratieve geldboete wordt betaald binnen dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid.

Als de sanctionerend ambtenaar binnen dertig dagen na de dag waarop hij de verweermiddelen van de overtreder heeft ontvangen, de verweermiddelen van de overtreder niet ongegrond verklaart, worden die verweermiddelen geacht aanvaard te zijn.

De beslissing om een administratieve geldboete op te leggen, heeft uitvoerbare kracht als ze definitief geworden is. De voormelde beslissing is definitief op een van de volgende tijdstippen:

- 1° dertig dagen na de kennisgeving van de administratieve geldboete, vermeld in het tweede lid, als er geen beroep is aangetekend;
- 2° dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid, als er geen beroep is aangetekend.

§5. Tegen een beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd, kan degene aan wie de boete is opgelegd, binnen een maand na de kennisgeving van de beslissing volgens de burgerlijke procedure beroep aantekenen bij de politierechtbank.

De politierechtbank oordeelt over de wettelijkheid en de proportionaliteit van de opgelegde administratieve geldboete. Ze kan de opgelegde administratieve geldboete bevestigen of herzien. De beslissing van de politierechtbank is niet vatbaar voor hoger beroep.

§6. Als de sanctionerend ambtenaar tijdens de procedure, vermeld in paragraaf 4, vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen, vermeld in §2, niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop wordt een protocol opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.

§7. De definitieve administratieve geldboetes worden opgenomen in het register van gemeentelijke administratieve sancties, vermeld in artikel 44 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties.

§8. De vordering tot voldoening van de administratieve geldboete verjaart na vijf jaar vanaf de datum waarop ze betaald moet worden. De verjaring kan gestuit worden op de wijze en onder de voorwaarden, vermeld in artikel 2244 tot en met 2250 van het Burgerlijk Wetboek.

§9. De gemeente kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7) van de verordening (EU) 2016/679 en voldoet aan de verplichtingen vervat in artikel 26 van de verordening (EU) 2016/679 die in dat verband op haar rusten.

De gemeente en de sanctionerende ambtenaar verzamelen en verwerken slechts die persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om de overtreder te identificeren en noodzakelijk zijn voor de controle en de sanctionering van de snelheidsovertreding.

De verzamelde gegevens worden bewaard voor een periode van zes jaar.”.

Afdeling 3. Wijzigingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972

Art. 8. In artikel 3 van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt tussen het woord “uitvoeringsbesluiten” en het woord “heeft” de zinsnede “, met uitzondering van de bepalingen en voorschriften, vermeld in

artikel 3/1, voor zover van toepassing in de zone, vermeld in artikel 3/1,”
ingevoegd.

Art. 9. In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt een artikel 3/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 3/1. §1. Het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving is van toepassing op de handhaving, in de zone van de Scheldekaaien in de stad Antwerpen (Scheldekaaien zone stad), van de volgende bepalingen en voorschriften:

- 1° de bepalingen over de politie van de Beneden-Zeeschelde, aangenomen ter uitvoering van artikel 2, §4;
- 2° de voorschriften over de scheepvaart in de Beneden-Zeeschelde, aangenomen ter uitvoering van artikel 2, §4, die betrekking hebben op:
 - a) het voeren van lichten en dagmerken door schepen die ten anker liggen, aangemeerd zijn, aan de grond zitten of gezonken zijn,
 - b) obstakels voor de scheepvaart en drijvende leidingen;
 - c) de wacht houden aan boord van die schepen.

De Vlaamse Regering stelt nader de grenzen vast van de zone, vermeld in het eerste lid.

§2. Voor de toepassing van paragraaf 1, wordt als volgt afgeweken van het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving:

- 1° de toezichthouder, bedoeld in artikel 2, 15°, de bestuurlijk opsporingsagent, bedoeld in artikel 2, 2°, de vervolgingsinstantie, bedoeld in artikel 2, 17°, en de beboetingsinstantie, bedoeld in artikel 2, 1°, 2°, 15° en 17° kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, zijn personeelsleden van de Stad Antwerpen die aangewezen worden door het College van Burgemeester en Schepenen;
- 2° de Vlaamse Belastingdienst is niet betrokken bij de uitvoering van bestuurlijke sancties, bedoeld in artikel 70 van hetzelfde kaderdecreet.”.

Art. 10. In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt een artikel 3/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 3/2. §1. Degene die zich in de zone, vermeld in artikel 3/1, schuldig maakt aan een overtreding van de bepalingen en voorschriften, vermeld in artikel 3/1, wordt gestraft met een exclusieve bestuurlijke geldboete.

§2. De bestuurlijke geldboete bedraagt, per inbreuk, maximaal 1000 euro voor natuurlijke personen en 5000 euro voor rechtspersonen.”.

Art. 11. In dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, wordt een artikel 3/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 3/3. §1. De bevoegde personeelsleden van de Stad Antwerpen kunnen bevelen of aanmaningen geven aan de vermoedelijke pleger van een inbreuk

Met behoud van de toepassing van de sancties, vermeld in artikel 3/2, hebben de personeelsleden, vermeld in het eerste lid, het recht om van elk schip dat de bepalingen en voorschriften, vermeld in artikel 3/1, heeft overtreden, de boorddocumenten tijdelijk in te houden totdat de gezagvoerder al die bepalingen en voorschriften is nagekomen, of om het schip van ambtswege naar een plaats te verhalen die ze aanwijzen, en waar het wordt opgehouden totdat de gezagvoerder al de voormelde bepalingen en voorschriften is nagekomen.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt welke detectiemiddelen mogen worden aangewend en de wijze waarop ze mogen worden gebruikt om inbreuken vast te stellen.”.

Afdeling 4. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

Art. 12. Aan artikel 43 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, vervangen bij het decreet van 5 juli 2002 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 30 maart 2007, worden een zesde tot en met een achtste lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt vrijgesteld van vaste en variabele retributie tot en met 31 december 2024.

In het zesde lid wordt verstaan onder laadinfrastructuur:

- 1° de ingenomen oppervlakte van de elektriciteitskast;
- 2° de ingenomen oppervlakte van de laadpaal zelf;
- 3° de ondergrondse leiding van de kast naar de laadpaal;
- 4° de oppervlakte van de parking;
- 5° de vervoerleiding voor de aansluiting van de elektriciteitskast, vermeld in punt 1°.

De Vlaamse Regering kan de laadinfrastructuur, vermeld in het zesde en zevende lid, vrijstellen vanaf 1 januari 2025.”.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloads

Art. 13. In artikel 17 van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloads wordt een paragraaf 2bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“§2bis. De volgende elementen worden als voldoende geachte zekerheid aanvaard:

- 1° een conventionele borgstelling door een scheepvaartvereniging voor haar onderschreven leden;
- 2° een Europees domiciliëringsmandaat van het type business-to-business (B2B);

- 3° een waarborg die een kredietinstelling of een verzekeringsinstelling in de Europese Unie toestaat voor de geraamde omzet per maand van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding;
- 4° een individuele borgstelling in speciën per aanloop voor een forfait van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding.”.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

Art. 14. In artikel 2 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, gewijzigd bij het decreet van 28 februari 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2°, c), wordt het woord “openbare” opgeheven;

2° punt 3° wordt vervangen door wat volgt:

“3° havendiensten: alle diensten die rechtstreeks of onrechtstreeks de overslag en het transport in het havengebied ondersteunen, waarvoor het havenbedrijf regelgevend wil optreden;”;

3° er wordt een punt 20° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“20° verordening (EU) 2017/352: verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens.”.

Art. 15. In artikel 5, §5, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 28 februari 2014, wordt de zinsnede “op basis waarvan de openbare havendiensten worden vastgesteld en georganiseerd,” opgeheven.

Art. 16. Artikel 7 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 7. Het havenbedrijf consulteert de havengebruikers over het beleid voor havengelden. Die raadpleging wordt ook gehouden bij elke aanzienlijke wijziging van dat beleid in de gevallen, vermeld in artikel 15, lid 1, van verordening (EU) 2017/352.

Het havenbedrijf consulteert de havengebruikers, de dienstverleners en andere belanghebbenden over de aangelegenheden, vermeld in artikel 15, lid 2, van voormelde verordening.

Het havenbedrijf zorgt ervoor dat de consultatie, vermeld in het eerste en het tweede lid, op transparante wijze verloopt. Het havenbedrijf waarborgt daarbij de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie.

De resultaten van de consultatie, vermeld in het eerste en tweede lid, zijn niet bindend voor het havenbedrijf.”.

Art. 17. Artikel 15 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 15. §1. De havenbedrijven ontvangen de inkomsten van de havenbestuurlijke bevoegdheden en van alle andere activiteiten die ze uitoefenen.

§2. De havenbedrijven kunnen de algemene havengelden vorderen van de havengebruikers als tegenprestatie voor het recht om het havengebied in kwestie binnen te varen, er door te varen, er aan te meren of er te verblijven.

De algemene havengelden komen uitsluitend toe aan de havenbedrijven.

De havenbedrijven zijn binnen hun havengebied als enige bevoegd om de algemene havengelden vast te stellen en te innen of te laten innen.

§3. Naast de algemene havengelden kunnen de havenbedrijven ook bijzondere havengelden vaststellen en innen of laten innen voor infrastructuur of specifieke diensten die de havenbedrijven aan de havengebruikers aanbieden.”.

Art. 18. Artikel 16 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 16. Met behoud van de toepassing van de bevoegdheden die aan andere overheden zijn toegewezen, stellen de havenbedrijven de havendiensten vast en organiseren ze die. De havenbedrijven kunnen daarbij openbaredienstverplichtingen opleggen aan de aanbieders van havendiensten.”.

Art. 19. Artikel 17 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014, wordt opgeheven.

Art. 20. Artikel 20 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 21. Artikel 26 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 1 februari 2008, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 26. In geval van een klacht die voortvloeit uit de toepassing van verordening (EU) 2017/352, proberen de betrokken partijen eerst in onderling overleg tot een vergelijk te komen.

Als de partijen vaststellen dat een vergelijk na onderling overleg niet mogelijk is, melden ze dat bij de gewestelijke havencommissaris, vermeld in artikel 23. Nadat de klacht behandeld is, wordt de uitkomst meegedeeld aan de gewestelijke havencommissaris.

Als een van de partijen in beroep gaat, meldt ze dat bij de gewestelijke havencommissaris. De uitkomst van de beroepsprocedure wordt meegedeeld aan de gewestelijke havencommissaris.

Als de klacht, vermeld in het eerste lid, gericht is tegen een havenbedrijf, doet dat havenbedrijf de meldingen en de mededelingen, vermeld in het tweede en het derde lid.”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2019, wordt een artikel 26bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26bis. Een havengeschillencommissie met de werkwijze van arbitrage, vermeld in deel VI van het Gerechtelijk Wetboek, kan betwistingen tussen de havenbedrijven onderling over de exploitatie en over de commerciële activiteiten van de havenbedrijven, en betwistingen tussen de havenbedrijven en een of meer havengebruikers, beslechten. Een havengeschillencommissie kan ook klachten behandelen als vermeld in artikel 26 van dit decreet.

Eisende en verwerende partijen wijzen, in voorkomend geval, elk een scheidsrechter aan. Beide scheidsrechters wijzen op hun beurt een derde scheidsrechter aan, die ook voorzitter van het scheidsgerecht is.

De scheidsrechters functioneren als vrij verkozen rechters. Als ze hun opdracht uitvoeren, zijn ze vrijgesteld van alle rechtsvormen die niet volstrekt bindend zijn, en doen ze uitsluitend op basis van de schriftelijke bundels en de uiteenzettingen van de partijen een uitspraak. Als ze het nuttig achten, hebben ze het recht bijkomende schriftelijke inlichtingen te vragen of de partijen mondeling te horen.

De beraadslagingen van de scheidsrechters zijn geheim en de scheidsrechters eerbiedigen die geheimhoudingsplicht tegenover iedereen. De scheidsrechters zijn noch individueel, noch collegiaal aansprakelijk voor de gevolgen van de beslissing.

De beslissing wordt met meerderheid van stemmen genomen, uiterlijk drie maanden na de dag waarop de scheidsrechters hebben geoordeeld dat het dossier volledig is.”.

Art. 23. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2019, wordt een artikel 26ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26ter. Als een havenbedrijf de bepalingen van verordening (EU) 2017/352 niet naleeft, kan de Vlaamse Regering de uitkeringen, vermeld in artikel 29bis en 30 van dit decreet en artikel 32 van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, volledig of gedeeltelijk inhouden of terugvorderen, vermeerderd met de wettelijke verwijlintrest.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedureregels die toepasselijk zijn op de inhoudingen en de terugvorderingen, vermeld in het eerste lid.”.

Afdeling 7. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 24. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, wordt punt 4°bis opgeheven.

Afdeling 8. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics"

Art. 25. In het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics", gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 1/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 1/1. In dit decreet wordt verstaan onder Vlaamse administratie:

- 1° de departementen, vermeld in artikel 1, 7°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 2° de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel 1quater van het voormelde besluit;
- 3° de intern verzelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel III.4 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
- 4° de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.7 van het voormelde decreet;
- 5° de privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.14 van het voormelde decreet."

Art. 26. In artikel 4 van hetzelfde decreet wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

"1° toegepaste onderzoeks-, studie-, expertise-, opleidings- en dienstverleningsopdrachten uitvoeren op het domein van de waterbouwkunde, de nautische wetenschappen, de milieukunde, en andere aangelegenheden die betrekking hebben op water, zee, waterwegen, havens en de scheepvaart in de ruime zin van het woord, voor andere organisaties dan de Vlaamse administratie;"

Art. 27. In hetzelfde decreet wordt een artikel 5bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 5bis. §1. De personeelsleden van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics die ingezet worden voor het gebruik, het onderhoud en de aanpassingen van de scheepsmanoeuvresimulatoren kunnen door het departement Mobiliteit en Openbare Werken worden overgenomen onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

§2. Als bij de overname van de personeelsleden, vermeld in paragraaf 1, blijkt dat ze een hogere geldelijke verloning genieten dan wat voor eenzelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken van toepassing is, dan behouden de betrokken personeelsleden de verloning die op het moment van de overname geldt, zonder afbreuk te doen aan de wettelijke mechanismen inzake de aanpassing van de lonen aan de evolutie van de consumptieprijzen, tot op het ogenblik dat de verloning overeenstemt met de lonen die gelden voor een zelfde

functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Als binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken eenzelfde functie niet aanwezig is, bepaalt de Vlaamse Regering de salarisschalen van de personeelsleden vermeld in paragraaf 1.

§3. De personeelsleden vermeld in paragraaf 1 kunnen alleen worden overgenomen als ze slagen voor een objectieve selectieproef, waarvan de voorwaarden worden vastgelegd door de Vlaamse Regering.”.

Art. 28. In artikel 6 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§2. De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling van de beheerscommissie, waarbij de meerderheid van de leden vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie zijn.”;

2° in paragraaf 4 wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 9” opgeheven.

Art. 29. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 5° wordt vervangen door wat volgt:

“5° de inkomsten van het beheer, de exploitatie en de vervreemding van goederen en installaties die behoren tot het vermogen van het EVFH of van het Waterbouwkundig Laboratorium, en de inkomsten van de uitbating van installaties en diensten;”;

2° er wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“6° de vergoedingen die betaald voor zijn onderzoeken, studies, analyses, proeven, keuringen, opleidingen en andere diensten die het Waterbouwkundig Laboratorium verricht voor rekening van andere organisaties dan de Vlaamse administratie.”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/1. §1. Het EVFH kan de domeingoederen die het in eigendom heeft, affecteren en desaffecteren.

§2. Het EVFH kan op de domeingoederen die het in eigendom heeft of die het beheert, rechten aan derden toekennen, als dat niet onverenigbaar is met de bestemming van het goed.

De beheerscommissie stelt de voorwaarden vast waaronder het EVFH de goederen aan derden ter beschikking stelt.”.

Art. 31. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/2. Het EVFH kan concessies, huur of andere rechten, zoals erfpacht- en opstalrechten, verkrijgen op of met betrekking tot domeingoederen die de Vlaamse administratie in eigendom heeft.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder een openbaardomeingoed van de Vlaamse administratie opgenomen kan worden in het openbaar domein van het EVFH.”.

Art. 32. In hetzelfde decreet worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 11;

2° artikel 14.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Art. 33. In artikel 2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006, 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt opgeheven;

2° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° Wetboek van vennootschappen en verenigingen: Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 2 maart 2019;”.

Art. 34. In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en het woord “bedoeld” de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd;

2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zinsnede “van het Wetboek van vennootschappen, toepasselijk op de naamloze vennootschap” vervangen door de zinsnede “van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, toepasselijk op de naamloze vennootschap”;

3° in paragraaf 2, derde lid, wordt de zinsnede “Artikel 783 en 784, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen” vervangen door de zinsnede “Artikel 14:10 en 14:11, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen”.

Art. 35. In artikel 21 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "en" telkens de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd;

2° in het eerste lid worden tussen het woord "vennootschappen" en het woord "met" de woorden "en verenigingen" ingevoegd;

3° in het tweede lid wordt de zinsnede "de bepalingen van de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord en de faillissementswet van 8 augustus 1997" vervangen door de zinsnede "de bepalingen van boek XX van het Wetboek van economisch recht".

Art. 36. In artikel 23, derde en vierde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede "bedoeld in artikel 28, § 1, eerste lid, 2° en 3°, van dit decreet" vervangen door de zinsnede "als vermeld in artikel 26, §1, 2° en 3°".

Art. 37. In artikel 24, §2, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede "Artikel 454, 456, 458 en 646 van het Wetboek van vennootschappen" vervangen door de zinsnede "Artikel 7:15, 7:17, 7:18, 7:20 en 7:231 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen".

Art. 38. In artikel 28, §2, van hetzelfde decreet wordt het woord "vennootschappen" telkens vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 39. In artikel 33 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en de zinsnede ", zijn" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Art. 40. In artikel 34 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en de zinsnede ", is" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Art. 41. In artikel 37, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord "Vennootschappen" vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 42. In artikel 43 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 27 april 2007, 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "inzake" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd".

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 43. Aan artikel 4/1 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport,

ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017, worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de lesgevers in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen.

Aan elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die een erkenningsaanvraag indient, kan een retributie worden gevraagd om de erkenningsaanvraag te behandelen. Dezelfde retributie kan worden gevraagd om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden uit te oefenen. De Vlaamse Regering bepaalt voor welke erkenningsaanvragen of toezichtverplichtingen een retributie is verschuldigd en stelt de bedragen vast, en de wijze waarop de retributie moet worden voldaan.”.

Art. 44. In artikel 17, §2, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kan de Vlaamse Regering, voor specifieke inbreuken, het tarief van de administratieve geldboete bepalen op een bedrag dat hoger ligt dan de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, zonder evenwel de maximumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, te overschrijden.”;

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, wordt de zinsnede “minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen” vervangen door de zinsnede “administratieve geldboete, vermeld in het eerste of het tweede lid”;

3° in het bestaande derde lid, dat het vierde lid wordt, wordt het woord “tweede” vervangen door het woord “derde”.

Afdeling 11. Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Art. 45. Aan artikel 9 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt een paragraaf 3 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§3. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de vrijwillige stopzetting door de exploitant van de dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.”.

Art. 46. In artikel 12, §2, van hetzelfde decreet wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kunnen de gemeenten de toegang tot de standplaatsen die bestemd zijn voor zero-emissievoertuigen, beperken tot die categorie van voertuigen.”.

Art. 47. In artikel 31 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan paragraaf 1, eerste lid, worden een punt 7° tot en met 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

- “7° per uitgevoerde rit:
 - a) de identificatie van de exploitant;
 - b) de identificatie van de bestuurder,
 - c) de kentekenplaat van het voertuig;
 - d) de datum;
 - e) de start- en aankomstplaats;
 - f) de start- en aankomsttijd;
 - g) het unieke ritnummer;
 - h) de eindprijs van de rit;
 - i) de afstand van de rit;
- 8° per bestelde rit:
 - a) de vastgelegde datum, het vastgelegde tijdstip en de start- en aankomstplaats van de bestelde rit;
 - b) het tijdstip van de bestelling;
 - c) de prijsafspraken bij bestelling;
- 9° per dienst:
 - a) het aantal uitgevoerde ritten sinds het begin van de dienst;
 - b) de totale afgelegde afstand;
 - c) de afgelegde beladen afstand;
 - d) de uren van de effectief genomen rustpauze;
 - e) de datum en het uur van de effectieve beëindiging van de dienst.”;

2° aan paragraaf 1 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering kan de gegevensbank verfijnen met uitsluitend technische gegevens.”;

3° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

- 1° het administratieve beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;
- 2° de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan te verhogen door de gegevensdeling tussen gemeenten en de bevoegde Vlaamse en federale diensten, de politie, het klachtenorgaan en de gemeenten onderling;
- 3° statistische doeleinden te realiseren voor het personenvervoer, het multimodale personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, waaronder de opvolging van de evolutie van de prijzen.”;

4° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“De gemeenten voeren de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1° tot en met 6°, in de gegevensbank in. De vergunninghouders of hun tussenpersonen bezorgen de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 7° tot en met 9°, bij

de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit.”;

5° in paragraaf 3, derde lid, wordt tussen de woorden “de politie” en de woorden “en de overheidsdiensten” de zinsnede “het klachtenorgaan, de federale overheidsdiensten” ingevoegd;

6° in paragraaf 5, eerste lid, 5°, wordt het woord “nummerplaat” vervangen door het woord “kentekenplaat”.

Art. 48. Aan artikel 34, §2, van hetzelfde decreet wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“5° toegang verkrijgen tot de voertuigen die voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden gebruikt, en hun garages.”.

Art. 49. In artikel 43 van hetzelfde decreet worden de woorden “de voorwaarden” vervangen door de zinsnede “de bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zoals van kracht op 31 december 2019”.

Afdeling 12. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Art. 50. In artikel 2 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 16° wordt opgeheven;

2° er wordt een punt 18°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“18°/1 openbaar personenvervoer over water: de personenvervoerdiensten van algemeen belang over water die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;”;

3° er wordt een punt 27° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“27° Vlaamse Mobiliteitsvisie: de mobiliteitsvisie, vermeld in artikel 10/1.”.

Art. 51. Aan artikel 7, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“7° een vertegenwoordiging van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, vermeld in artikel 2 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.”.

Art. 52. Aan artikel 8, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt een 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"8° gemotiveerd beslissen over het openbaar personenvervoer over water zoals vermeld in art. 32/1;"

Art. 53. Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 54. In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"HOOFDSTUK 2/1. Vlaamse Mobiliteitsvisie".

Art. 55. In hetzelfde decreet wordt in hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 57, een artikel 10/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 10/1. Op gewestelijk niveau wordt de Vlaamse Mobiliteitsvisie opgemaakt.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. Die voldoet aan de missie, vermeld in artikel 3."

Art. 56. In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 10/2. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De entiteiten, vermeld in het eerste lid, kunnen alleen gemotiveerd afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie."

Art. 57. In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 10/3. §1. Voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt vastgesteld, wordt een onderzoek verricht naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften.

De Vlaamse Regering stelt de Vlaamse Mobiliteitsvisie vast en bepaalt de datum van de inwerkingtreding ervan.

De Vlaamse Regering zorgt ervoor dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie op ruime schaal wordt bekendgemaakt.

§2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie en de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie."

Art. 58. In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk 3 vervangen door wat volgt:

“HOOFDSTUK 3. Mobiliteitsplanning”.

Art. 59. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden “voor regionale en lokale mobiliteitsplannen” toegevoegd.

Art. 60. In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zin “Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid.” vervangen door de zinnen “Een regionaal of lokaal mobiliteitsplan vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het voldoet inhoudelijk aan de doelstellingen, vermeld in artikel 4, en is afgestemd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”;

2° in paragraaf 2, 2°, worden de woorden “op korte termijn” geschrapt.

Art. 61. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt voor het hele grondgebied van de vervoerregio.”;

2° in paragraaf 2 worden de woorden “Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau” vervangen door de woorden “Er kan ook een lokaal mobiliteitsplan worden opgemaakt”;

3° in paragraaf 3 wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 62. Artikel 13 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 13. §1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

De regionale mobiliteitsplannen zijn bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn bindend voor de gemeente en de diensten en agentschappen die eronder ressorteren.

§2. Van een mobiliteitsplan kunnen de entiteiten, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, niet afwijken, behalve in geval van:

- 1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
- 2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking, vermeld in het eerste lid, wordt gemotiveerd.

§3. De regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:

- 1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
- 2° de relevante beleidsdocumenten.”.

Art. 63. In artikel 14 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 64. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt onderafdeling 1, die bestaat uit artikel 15 tot en met 17, opgeheven.

Art. 65. In artikel 18, §2, van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”.

Art. 66. In artikel 19, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen,” vervangen door de woorden “Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op”.

Art. 67. In artikel 21, §2, van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie en tot het regionale mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort. Het vult de bepalingen ervan aan op gemeentelijk niveau.”.

Art. 68. In artikel 22, §1, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen,” vervangen door de woorden “Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op”.

Art. 69. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/1. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen”.

Art. 70. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 5 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/2. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring”.

Art. 71. Artikel 24 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 24. §1. De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de inhoud, de ontwikkeling en het beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem. Dat strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen. Zo kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen, het verkeersveiligheidsplan en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in deze paragraaf.

Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gegevens verzameld:

- 1° identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd;
- 2° technische kenmerken van voertuigen, zoals het voertuigtype, de soort brandstof en de euronorm;
- 3° tijdstippen, locaties en snelheden van voertuigen;
- 4° gecodeerde nummerplaten van voertuigen;
- 5° metadata van de meetapparatuur.

Gelet op het doel van de mobiliteitsmonitoring worden de gegevens, vermeld in het derde lid, zo veel mogelijk gepseudonimiseerd.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem conform het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is gekwalificeerd als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in de zin van artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming), voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, het Rijksregister, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen, en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.

Het opvragen van de gegevens, vermeld in het derde lid, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem worden uitgevoerd in overeenstemming met:

- 1° de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens;
- 2° het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De voormelde gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

§2. Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en bij te sturen.

In het voortgangsrapport worden de gegevens verwerkt conform paragraaf 1.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie van het voortgangsrapport.”.

Art. 72. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/3. Projecten en instrumenten”.

Art. 73. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 1 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 1. Projectmethodologie”.

Art. 74. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Subsidiëring”.

Art. 75. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 76. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten”.

Art. 77. In artikel 32, §1, van hetzelfde decreet worden tussen de woorden “Vlaamse openbaar” en het woord “personenvervoer” de woorden “infrastructuur- en voertuiggebonden” ingevoegd.

Art. 78. In hetzelfde decreet wordt een artikel 32/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32/1. Het openbaar personenvervoer over water bestaat uit één vervoerslaag, namelijk het vervoer op maat.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water formuleert een voorstel voor de reisweg, de plaats van de halte en de kwaliteitscriteria en legt dat voorstel voor aan de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering legt de

minimale normering voor de kwaliteitseisen op. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing. De financiële middelen bestemd voor het openbaar personenvervoer over water kunnen enkel voor andere vervoermodi gebruikt worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.”.

Art. 79. In artikel 33, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale” vervangen door de woorden “kan de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale bepalen”.

Art. 80. In hetzelfde decreet wordt een artikel 34/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 34/1. De Vlaamse Regering wijst voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water één instantie van de Vlaamse administratie aan als vermeld in artikel 1.3, 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.”.

Art. 81. Aan artikel 36, §1, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het openbaar personenvervoer over water en bepaalt de tarieven.”.

Art. 82. In artikel 37, §3, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen de woorden “De exploitanten van het kernnet en aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd;

2° in het derde lid worden tussen de woorden “De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net” en de woorden “verwerken persoonsgegevens” de woorden “en ook de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd;

3° in het vierde lid wordt tussen de woorden “De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

Art. 83. In artikel 38 van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden “de exploitanten van het kernnet en aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

Art. 84. In artikel 39, tweede lid, van hetzelfde decreet worden tussen de zinsnede “de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net,” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de woorden “de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

Art. 85. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 40/1. §1. Het wegennet wordt ingedeeld in drie lagen:

- 1° het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen;
- 2° het dragende netwerk: de regionale wegen en de interlokale wegen;
- 3° het lokale wegennet: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

§2. De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland.

De volgende knooppunten zijn internationale knooppunten als vermeld in het eerste lid:

- 1° zeehavens;
- 2° luchthavens;
- 3° grootsteden met hst-stations.

De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk, vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk.

§3. De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.

De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

§4. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert met toepassing van artikel 40/3, vierde lid, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

§5. Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven.

In het eerste lid wordt verstaan onder doorgaand verkeer: het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft."

Art. 86. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 40/2. De Vlaamse Regering kan de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering, vermeld in artikel 40/1, bepalen."

Art. 87. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/3. De Vlaamse Regering beslist over het ontwerp van de selectie van het hoofdwegennet, vermeld in artikel 40/1, §1, 1°.

De vervoerregioraden geven advies over de selectie, vermeld in het eerste lid.

De vervoerregioraden formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk, vermeld in artikel 40/1, §1, 2°.

De Vlaamse Regering bepaalt de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk.

De wegen die de Vlaamse Regering niet selecteert op basis van het vierde lid, zijn lokale wegen.”.

Art. 88. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/4. De Vlaamse Regering bepaalt het Vlaamse waterwegennetwerk.

Art. 89. Aan artikel 47, §2, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De waterwegbeheerders zorgen voor een vlotte doorstroming voor het openbaar personenvervoer over water, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.”.

Art. 90. In artikel 69 van hetzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

Afdeling 13. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Art. 91. Het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's wordt opgeheven.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Art. 92. De categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen, treden buiten werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt.

Art. 93. Artikel 4 en 7 treden in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 67.243/3
van 28 mei 2020

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest
‘houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk
vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en
het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid’

Op 14 april 2020 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 voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 12 mei 2020. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, 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 28 mei 2020.

*

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 rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegd voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest is een verzameldecreet dat in hoofdzaak strekt tot wijziging van twaalf wetten of decreten in het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken (artikelen 4 tot 90 van het voorontwerp).

Daarnaast wordt een besluit van de Vlaamse Regering bekrachtigd (artikel 2) en een koninklijk besluit opgeheven (artikel 91).

Voorts bevat het voorontwerp een autonome bepaling waarbij in een meldplicht wordt voorzien voor binnenschepen die zich op de binnenwateren bevinden (artikel 3).

Ten slotte wordt de buitenwerkingtreding geregeld van de categorisering en selectie van de wegen en de waterwegen vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen (artikel 92) en wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om te bepalen wanneer de artikelen 4 tot 7 van het aan te nemen decreet in werking treden (artikel 93).

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN

3. Het gebruik van een verzameldecreet (in dit geval een “decreet houdende diverse bepalingen (...)”) kan onder bepaalde omstandigheden voordelen bieden. Door verschillende bepalingen voor een bepaald beleidsdomein in een ontwerptekst te groeperen die beperkt blijven tot aanpassingen met een louter technische draagwijdte, voorkomt men dat voor elk van deze aanpassingen een afzonderlijke wetgevingsprocedure moet worden opgestart. Een verzameldecreet kan ook een meerwaarde bieden uit het oogpunt van de parlementaire democratische legitimiteit doordat wordt voorkomen dat het Vlaams Parlement zou worden overstelpd met verschillende ontwerpen met een beperkte beleidsmatige draagwijdte.

Dit veronderstelt natuurlijk wel dat een verzameldecreet niet op een oneigenlijke wijze wordt gebruikt, doordat het betrokken decreet bepalingen zou bevatten die de hiervoor geschetste draagwijdte te buiten gaan.

Bij wijze van voorbeeld moet erop worden gewezen dat de afdelingen 6, 8 en 12 van hoofdstuk 4 van het voorontwerp de draagwijdte van een verzameldecreet duidelijk te buiten

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

gaan en veeleer bij wege van een afzonderlijk ontwerp van decreet aan het Vlaamse Parlement zouden moeten worden voorgelegd.

4. De meeste bepalingen van het voorontwerp zijn wijzigings- of opheffingsbepalingen, maar het voorontwerp bevat ook een autonome bepaling (artikel 3). Het opnemen van een dergelijke bepaling in een verzameldecreet is niet vrij van nadelen. Zo zal er in de toekomst moeten worden verwezen naar artikel 3 van het aan te nemen decreet, waardoor de ontworpen regeling moeilijker terug te vinden zal zijn.

De stellers van het voorontwerp zullen moeten nagaan of die bepaling, die als een autonome bepaling is geconcipieerd, niet beter wordt geïntegreerd in een ander decreet waarin bepalingen van dezelfde aard of in verband met dezelfde aangelegenheid zijn opgenomen.²

VORMVEREISTEN

5.1. Naar luid van artikel 6, § 3*bis*, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ wordt er overleg gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over de planning, de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegen- en waterwegennet.

5.2. De artikelen 85 tot 88 van het voorontwerp voorzien in de categorisering van de wegen in drie lagen,³ waarbij de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes voor die categorisering te bepalen.⁴ De Vlaamse Regering bepaalt tevens de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk, evenals het Vlaams waterwegennetwerk.⁵

Het hoofdwegennet bestaat uit de Europese en de Vlaamse hoofdwegen. Gelet op de omschrijving van die begrippen in het ontworpen artikel 40/1, § 2, van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’ (artikel 85 van het voorontwerp), lijkt het ook om autosnelwegen te gaan.

² Zie eerder al in die zin: adv.RvS 31.566/1 van 2 mei 2001 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 2001 ‘betreffende het onderwijs-XIII-Mozaïek’, *Parl.St.* VI.Parl. 2000-01, nr. 729/1, 213-215; adv.RvS 33.553/1 van 4 juni 2002 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 14 februari 2003 ‘betreffende het onderwijs XIV’, *Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1355/1, 383; adv.RvS 38.515/1 van 7 juni 2005 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 15 juli 2005 ‘betreffende het onderwijs XV’, *Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 398/1, 145; adv.RvS 64.292/3 van 8 november 2018 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 26 april 2019 ‘houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn’, opmerking 3, *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1781/1, 55.

³ Namelijk het hoofdwegennet, het dragende netwerk en het lokale netwerk: ontworpen artikel 40/1, § 1, van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’ (artikel 85 van het voorontwerp).

⁴ Ontworpen artikel 40/2 van het decreet van 26 april 2019 (artikel 86 van het voorontwerp).

⁵ Ontworpen artikelen 40/3, vierde lid, en 40/4 van het decreet van 26 april 2019 (artikelen 87 en 88 van het voorontwerp).

5.3. Gevraagd of, in het licht hiervan, het in artikel 6, § 3*bis*, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalde overleg heeft plaats gevonden, antwoordde de gemachtigde:

“De overlegverplichting die de bijzondere wetgever voor ogen had, heeft volgens ons betrekking op de inrichtingsprincipes van de autosnelwegen. Nu het decreet enkel de categorisering wil regelen van de wegen en de inrichtingsprincipes niet worden vastgesteld – en dat mogelijks ook in de toekomst niet zal gebeuren nu we eerder wensen te werken met richtwaarden – is het overleg dat bedoeld wordt door de BWHI niet vereist. De wegcategorisering heeft evenmin implicaties op de wegnummering.

Hetzelfde geldt voor het waterwegennet: het is niet de bedoeling om inrichtingsprincipes te bepalen.”

5.4. Uit de ontworpen regeling blijkt dat, wat het wegennet betreft, de categorisering van wegen waarin wordt voorzien, niet het wegtype betreft, maar eerder de functie die aan de wegen wordt gegeven. Wegen worden immers niet gecategoriseerd als autosnelweg, of als een ander type van weg, maar als hoofdweg, regionale weg, interlokale weg of lokale weg, naargelang hun functie (verbinding of ontsluiting). Bijgevolg lijkt de ontworpen regeling niet specifiek betrekking te hebben op de planning van autosnelwegen.

Dit neemt niet weg dat de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om, onder meer, de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering te bepalen. In de memorie van toelichting wordt dienaangaande gesteld dat “de inrichtingsprincipes voor de verschillende wegcategorieën verder [zullen] worden gedetailleerd uit het oogpunt van veiligheid, vlothed en herkenbaarheid voor alle modi die de wegen gebruiken. Zo zal er aandacht zijn voor het samengaan en verknopen met fietsnetwerken en de doorstroming van het openbaar vervoer. De inrichtingsprincipes worden later vertaald in vademecums”.

Indien deze inrichtingsprincipes ook de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegennetwerk⁶ zouden betreffen, moet over de ontworpen regeling alsnog het door artikel 6, § 3*bis*, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorgeschreven overleg plaatshebben. Hetzelfde geldt voor het waterwegennetwerk.

6. Naar luid van artikel 6, § 3*bis*, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt er overleg gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over het vaststellen van de regels van politie over het verkeer op waterwegen.

De artikelen 3 en 8 tot 11 van het voorontwerp betreffen dergelijke regels van politie over het verkeer op waterwegen. Gevraagd of omtrent die bepalingen het vereiste overleg heeft plaatsgevonden, erkende de gemachtigde dat dit nog diende te gebeuren.

⁶ Hieronder moet onder meer worden verstaan: “de breedte van een rijstrook, het dwarsprofiel van een weg en het vrij te houden gabariet om al het normale verkeer mogelijk te maken, de maximum helling van een autosnelweg om op een redelijke wijze stijgend vrachtverkeer mogelijk te maken, de stralen van de bochten en de verkanting in grondplan naargelang van de voorziene basissnelheid. Ook de eenvormige nummering van het wegen- en autosnelwegennet is een noodzaak om het wegennet behoorlijk te doen functioneren” (*Parl.St.* Kamer 1988, nr. 516/1, 21).

7.1. Het voorontwerp bevat bepalingen die de verwerking van persoonsgegevens regelen. Zo wordt in het ontworpen artikel 29^{quater}, §§ 7 en 9, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (hierna: de wegverkeerswet) bepaald dat de administratieve geldboetes voor beperkte snelheidsovertredingen waarin dat artikel voorziet, worden opgenomen in het register van de gemeentelijke sancties, dat de gemeente kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke, welke gegevens worden verzameld en verwerkt en welke de bewaartermijn is (artikel 7 van het voorontwerp). Ook strekt artikel 47 van het voorontwerp ertoe de gegevens over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die de gegevensbank overeenkomstig artikel 31, § 1, van het decreet van 29 maart 2019 ‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’ kan bevatten, uit te breiden met een aantal gegevens per uitgevoerde of bestelde rit of per dienst. Tevens wordt in een bijkomende doelstelling voorzien waarvoor die gegevens kunnen worden verzameld en verwerkt. In het ontworpen artikel 24, § 1, derde lid, van het decreet van 26 april 2019 wordt bepaald welke gegevens – waaronder identificatiegegevens – worden verzameld om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen, welke instantie ten aanzien van die gegevens als verwerkingsverantwoordelijke optreedt, bij welke instanties die gegevens kunnen worden opgevraagd en welke de bewaartermijn van de verkregen gegevens is (artikel 71 van het voorontwerp).

Artikel 36, lid 4, van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’ (hierna: AVG), gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’, te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

7.2. Uit de aan de Raad van State bezorgde stukken blijkt dat het voorontwerp niet voor advies werd voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, maar wel aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (hierna Vlaamse Toezichtcommissie)⁷.

7.3. In advies 61.267/2/AV van 27 juni 2017 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 3 december 2017,⁸ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving uiteengezet dat noch de AVG,⁹ noch de bevoegdheidsverdelende regels eraan in de weg staan dat in eenzelfde lidstaat meerdere toezichthoudende autoriteiten worden opgericht. In dat advies wordt gesteld dat de gemeenschappen en de gewesten autoriteiten kunnen oprichten die toezicht houden op de naleving van de ‘specifieke’ regels die de deelstaten ter uitvoering van de AVG hebben vastgesteld inzake de verwerking van persoonsgegevens in het kader van activiteiten die

⁷ Advies VTC nr. 2020/08 van 24 maart 2020.

⁸ *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2648/001, 103-132

⁹ Zie immers artikel 51, lid 1, van de AVG.

onder hun bevoegdheid vallen.¹⁰ Het verlenen van de bevoegdheid aan die autoriteiten om adviezen te geven, teneinde te voldoen aan de verplichting die voortvloeit uit de in opmerking 7.1 aangehaalde verordeningsbepalingen, hoort daar ook onder.

Zoals echter eveneens in het voormelde advies is uiteengezet, is het de Gegevensbeschermingsautoriteit die belast is met het toezicht op de naleving van de ‘algemene’ regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, met inbegrip van de algemene regels die de federale overheid ter uitvoering van de AVG heeft vastgesteld.¹¹ Daaronder valt ook de bevoegdheid om, wat die regels betreft, advies te geven teneinde te voldoen aan de voormelde adviesverplichting.

De conclusie is dan ook dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit alsnog moet worden ingewonnen vooraleer het ontwerp doorgang kan vinden.

7.4. Indien de adviesaanvrager van oordeel zou zijn dat het raadplegen van zowel de Gegevensbeschermingsautoriteit als de Vlaamse Toezichtcommissie problematisch zou kunnen zijn, staat het aan hem om een initiatief te nemen om desgevallend een samenwerkingsakkoord te sluiten over de wijze waarop de adviesverplichting die voortvloeit uit de in opmerking 7.1 aangehaalde verordeningsbepalingen door de toezichthoudende autoriteiten van de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten kan worden vervuld,¹² op voorwaarde dat hiermee geen uitwisseling, afstand of teruggave van bevoegdheid in hoofde van de betrokken overheden gepaard gaat.

Een dergelijke samenwerking zou overigens ook in het verlengde liggen van de bepalingen van de AVG met betrekking tot de vereiste afstemming zowel tussen de toezichthoudende autoriteiten van verscheidene lidstaten¹³ als tussen de toezichthoudende autoriteiten van eenzelfde lidstaat.¹⁴⁻¹⁵

8. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van deze vormvereisten en adviezen nog wijzigingen zou ondergaan, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

¹⁰ *Ibid.*, 115 (opmerking 7.1).

¹¹ *Ibid.*, 106-115 (opmerkingen 1 tot 6) en 117 (opmerking 3).

¹² Zie in dat verband ook de meer algemene suggestie in advies 61.267/2/AV, *l.c.*, 115-116 (opmerking 8).

¹³ Zie de artikelen 60 tot 67 van de AVG.

¹⁴ Zie artikel 51, leden 1 tot 3, van de AVG.

¹⁵ Zie adv.RvS 66.033/1/AV van 3 juni 2019 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2019 ‘tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2010 tot uitvoering van het decreet betreffende de private arbeidsbemiddeling, wat betreft de invoering van een registratieverplichting voor sportmakelaars’, opmerkingen 5.1 tot 5.4.

BEVOEGDHEID

9.1. Artikel 4 van het voorontwerp strekt ertoe in artikel 601^{ter} van het Gerechtelijk Wetboek te bepalen dat de politierechtbank kennis neemt van het beroep tegen de beslissing van de sanctionerende ambtenaar om de administratieve geldboete op te leggen waarin het ontworpen artikel 29^{quater} van de wegverkeerswet (artikel 7 van het voorontwerp) voorziet. In het ontworpen artikel 29^{quater}, § 5, van de wegverkeerswet wordt dienaangaande bepaald dat tegen een beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd binnen een maand na de kennisgeving een beroep kan worden ingesteld bij de politierechtbank, die de opgelegde administratieve geldboete kan bevestigen of herzien. De beslissing van de politierechtbank is niet vatbaar voor hoger beroep.

9.2. Op die manier wordt de bevoegdheid van de politierechtbank en de voor die rechtbank te volgen procedure geregeld.

Volgens de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof behoren de omschrijving van de bevoegdheden van de rechtscolleges en het vaststellen van procedureregels voor de rechtscolleges tot de principiële bevoegdheid van de federale wetgever.¹⁶ Er moet in de memorie van toelichting bij het voorontwerp worden aangetoond dat aan de voorwaarden is voldaan om een beroep te kunnen doen op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande enkel gesteld dat de keuze voor de politierechtbank is ingegeven “vanuit de noodzaak om te voorzien in een beroep met volle rechtsmacht”. Hiermee wordt evenwel niet aangetoond dat aan de voorwaarden is voldaan om een beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden, waaronder de voorwaarde dat de ontworpen regeling noodzakelijk is voor de uitoefening van de eigen bevoegdheden. Het Grondwettelijk Hof heeft immers aanvaard dat de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, tot wiens bevoegdheid deze betwisting zonder de ontworpen regeling zou behoren, een volwaardige jurisdictionele toetsing uitoefent.¹⁷

9.3. Hieromtrent om uitleg gevraagd heeft de gemachtigde het volgende verklaard:

“In de memorie bij het ontwerpdecreet wordt toegelicht om welke reden het Vlaamse Gewest zich bevoegd acht om de Politierechtbank aan te duiden als de bevoegde instantie om een oordeel te vellen over het beroep tegen de beslissing van de sanctionerende ambtenaar.

Bijkomend kan nog worden verduidelijkt dat voldaan is aan de impliciete bevoegdheden, aangezien de genomen maatregel noodzakelijk is om de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest uit te oefenen, de aangelegenheid zich leent tot gedifferentieerde regeling en de weerslag op de bevoegdheid van de federale overheid marginaal is.

Het, op grond van art. 6 EVRM gewaarborgde, recht op de toegang tot een rechter maakt het noodzakelijk dat het gewest een rechtscollege aanwijst dat met volle

¹⁶ Zie onder meer: GwH 14 juli 1997, nr. 46/97, B.3-B.5; GwH 16 december 1998, nr. 139/98, nr. 3; GwH 1 maart 2001, nr. 27/2001, B.4-B.5; GwH 28 oktober 2004, nr. 168/2004, B.3.3-B.4.2; GwH 24 februari 2011, nr. 29/2011, B.4.4-B.5.2.

¹⁷ GwH 18 januari 2006, nr. 6/2006, B.14.1; GwH 17 januari 2007, nr. 14/2007, B.5.3.

rechtsmacht kan oordelen over beroepen tegen de gemeentelijke administratieve geldboete voor beperkte snelheidsovertredingen.

Op dit vlak kan bijvoorbeeld verwezen worden naar de adviezen met nr. 29.824 van 2 maart 2000 over een ‘voorontwerp van decreet houdende regeling van de elektriciteitsvoorzieningen in het Vlaamse Gewest’, nr. 40.450/3 van 7 juni 2006 over een ‘voorontwerp van decreet houdende eisen en handhavingsmaatregelen op het vlak van energieprestaties en het binnenklimaat van gebouwen en tot invoering van een energieprestatiecertificaat en tot wijziging van artikel 22 van het REG-decreet’ en nr. 62.178/3 van 23 oktober 2017 over een ‘voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B’.

Ook het grondwettelijk gewaarborgd gelijkheidsbeginsel noodzaakt tot het aanduiden van de Politierechtbank als de bevoegde rechtbank om kennis te nemen van beroepen tegen de beslissing tot het opleggen van een gemeentelijke administratieve geldboete. Er zal, in de gemeenten waar niet wordt geopteerd voor het invoeren van administratieve geldboetes, voor dezelfde snelheidsovertredingen ook nog strafrechtelijk gesanctioneerd worden. Voor beroepen tegen deze strafrechtelijke boetes is ook de Politierechtbank bevoegd. Het zou ongerechtvaardigd zijn dat voor de verschillende boetes een andere beroepsprocedure zou bestaan.

Bovendien is de Politierechtbank bij uitstek de gespecialiseerde rechtbank voor verkeersovertredingen. Deze specialisatie maakt het noodzakelijk de Politierechtbank als de bevoegde rechtbank aan te duiden. In dezelfde zin oordeelde de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar advies met nr. 35/700/1 over een voorstel van decreet ‘houdende het Handvest van de Werkzoekende’.

In dit laatste advies merkte de afdeling Wetgeving ook op dat eveneens aan de beide andere voorwaarden van de impliciete bevoegdheden was voldaan, aangezien de geregelde aangelegenheid zich leende tot een gedifferentieerde regeling en de weerslag op de federale bevoegdheid slechts marginaal was. Immers, de bevoegdheidstoekenning lag volledig in de lijn van de bestaande bevoegdheden van de rechtbank.

Identiek hetzelfde kan worden gesteld over de bevoegdheidstoekenning in het voorliggende ontwerp van decreet. Momenteel neemt de Politierechtbank ook al kennis van procedures i.v.m. opgelegde boetes inzake verkeersovertredingen.

De coherentie van het contentieux is ook in andere adviezen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State al een belangrijk argument geweest om de bevoegdheid van de gewesten op dit vlak te erkennen. (zie o.m. advies nr. 45.789/3 over een voorontwerp van decreet ‘tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’)

Wanneer de bijkomende bevoegdheid van de rechtbank aansluit bij haar bestaande bevoegdheden is al bij herhaling aanvaard dat sprake is van een marginale weerslag op de federale bevoegdheid. (Zie o.m. de arresten van het Arbitragehof nr. 19/2001 van 14 februari 2001 en nr. 85/2002 van 8 mei 2002)

Dat de voorwaarden dat de aangelegenheid zich moet lenen tot een gedifferentieerde regeling vervuld is bij het toekennen van bevoegdheden aan rechtbanken, werd meermaals vastgesteld (zie o.m. adviezen van de Raad van State met nr. 35.979/1 van 30 oktober 2003 over een ‘voorontwerp van decreet betreffende de rechtspositieregeling van de student, de participatie in het hoger onderwijs en de begeleiding van de herstructurering van het hoger onderwijs in Vlaanderen’ en nr. 36.359/1 van 15 januari 2004 over een ‘voorontwerp van decreet betreffende de flexibilisering van het hoger onderwijs in Vlaanderen’.

Er kan dan ook worden gesteld dat aan alle voorwaarden om beroep te doen op de impliciete bevoegdheden is voldaan.”

Gelet hierop kan, wat de regeling van de bevoegdheid van de politierechtbank betreft, het beroep op de impliciete bevoegdheden worden aanvaard. Evenwel zal ook ten aanzien van de regeling van de procedure voor die rechtbank moeten kunnen worden aangetoond dat aan de voorwaarden is voldaan om een beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden.

10.1. In het ontworpen artikel 29^{quater}, § 4, eerste lid, van de wegverkeerswet wordt bepaald dat het proces-verbaal van de snelheidsovertreding die met een administratieve geldboete wordt gesanctioneerd, binnen veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld aan de sanctionerende ambtenaar wordt bezorgd.

Volgens de memorie van toelichting zal “[d]e vaststelling van de overtreding (...), net zoals voor de strafrechtelijk gesanctioneerde verkeersovertredingen, gebeuren door de bevoegde personen, vermeld in art. 3 van de Wegcode en op dezelfde wijze en met dezelfde garanties, zoals dit gebeurt bij alle verkeersovertredingen”.

10.2. Luidens artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’, waarnaar in de memorie van toelichting wordt verwezen, zijn de personen bevoegd om toezicht uit te oefenen op de naleving van wegverkeerswet en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen, onder meer het personeel van het operationele kader van de federale en de lokale politie en het personeel van het administratieve en logistieke kader van de federale en lokale politie voor de vaststellingen die gesteund zijn op materiële bewijsmiddelen die door bemande of onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd.

10.3. In zoverre met de ontworpen regeling een taak wordt opgelegd aan de politie, moet de decreetgever een beroep kunnen doen op de impliciete bevoegdheden. In de memorie van toelichting wordt niet uiteengezet hoe aan de voorwaarden hiertoe is voldaan.

Vermits de ontworpen regeling enkel betrekking heeft op snelheidsovertredingen vastgesteld met automatisch werkende toestellen – vaststelling die overeenkomstig artikel 62, eerste lid, van de wegverkeerswet moet gebeuren door de overheidspersonen die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de naleving van deze wet –, kan worden aangenomen dat het noodzakelijk is voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest dat de processen-verbaal van de snelheidsovertredingen aan de sanctionerende ambtenaar worden bezorgd. Anders zal de betrokkene immers niet in staat zijn om te beslissen om een administratieve geldboete op te leggen.

In zoverre de politiediensten de taak hebben om, onder meer, de inbreuken op de reglementen betreffende de politie over het wegverkeer die bestraft worden met administratieve sancties op te sporen, de bewijzen ervan te verzamelen en daarvan kennis te geven aan de

bevoegde overheden,¹⁸ zijnde in dit geval de sanctionerende ambtenaar, lijkt de weerslag op de bevoegdheden van de federale overheid marginaal.

Er moet evenwel een voorbehoud worden gemaakt vermits wordt bepaald dat het proces-verbaal van de overtreding *binnen veertien dagen* nadat de overtreding is vastgesteld aan de sanctionerende ambtenaar moet worden bezorgd. Er zal moeten worden nagegaan of die termijn niet van die aard is dat ze de politiediensten op onevenredige wijze belast.

11. De administratieve sanctionering van snelheidsovertredingen waarin het ontworpen artikel 29^{quater} van de wegverkeerswet (artikel 7 van het voorontwerp) voorziet is enkel van toepassing als er niet gelijktijdig een andere overtreding wordt vastgesteld.¹⁹ Als de sanctionerende ambtenaar tijdens de procedure vaststelt dat die, of een andere, voorwaarde om een administratieve geldboete op te leggen, niet vervuld is, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop wordt een protocol opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.²⁰

Volgens de gemachtigde wordt met “de betrokken diensten en overheden” bedoeld de “lokale overheid, de lokale politie, de Wegpolitie en de bevoegde procureur des Konings”.

Die bepaling houdt voor de politie en het openbaar ministerie geen verplichting, maar louter de mogelijkheid in om een dergelijk protocol te sluiten. Bovendien vloeit er ook niet uit voort dat het openbaar ministerie noodzakelijkerwijs die overtredingen zal moeten vervolgen, zodat de ontworpen regeling geen afbreuk doet aan de prerogatieven van het openbaar ministerie. Integendeel, de ontworpen regeling zorgt ervoor dat het openbaar ministerie ten aanzien van overtredingen die niet administratiefrechtelijk kunnen worden bestraft, alsnog een strafvordering zal kunnen instellen. Bijgevolg kan de ontworpen regeling worden aanvaard.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Recht op eerbiediging van het privéleven

12.1. Zoals vermeld strekken de artikelen 7, 47 en 71 van het voorontwerp ertoe het verzamelen en de verwerking van persoonsgegevens te regelen. Een dergelijke regeling vormt een inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven gewaarborgd bij artikel 22 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens. Dat recht heeft immers een ruime draagwijdte en omvat, onder meer, de bescherming van persoonsgegevens en van persoonlijke informatie.²¹

12.2. Artikel 22 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens sluiten een overheidsinmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven niet

¹⁸ Artikel 15, eerste lid, 1°, en tweede lid, van de wet van 5 augustus 1992 ‘op het politieambt’.

¹⁹ Ontworpen artikel 29^{quater}, § 2, 5°, van de wegverkeerswet.

²⁰ Ontworpen artikel 29^{quater}, § 6, van de wegverkeerswet.

²¹ GwH 4 april 2019, nr. 49/2019, B.43.1.

uit, maar vereisen dat zij wordt toegestaan door een voldoende precieze wettelijke bepaling, dat zij beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte in een democratische samenleving en dat zij evenredig is met de daarmee nagestreefde wettige doelstelling.

De decreetgever beschikt ter zake over een appreciatiemarge. Die appreciatiemarge is evenwel niet onbegrensd: opdat een wettelijke regeling verenigbaar is met het recht op eerbiediging van het privéleven, is vereist dat de decreetgever een billijk evenwicht heeft ingesteld tussen alle rechten en belangen die in het geding zijn. Bij de beoordeling van dat evenwicht houdt het Europees Hof voor de Rechten van de Mens rekening met het Europees verdrag nr. 108 ‘tot bescherming van personen ten opzichte van de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens, opgemaakt te Straatsburg op 28 januari 1981’,²² dat onder meer vereist dat persoonsgegevens die langs geautomatiseerde weg worden verwerkt toereikend, ter zake dienend en niet overmatig dienen te zijn, uitgaande van de doeleinden waarvoor ze worden opgeslagen.²³

Artikel 5, lid 1, c), van de AVG vereist eveneens dat de persoonsgegevens “toereikend zijn, ter zake dienend en beperkt tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt (‘minimale gegevensverwerking’)

12.3. In het ontworpen artikel 29^{quater}, § 9, tweede lid, van de wegverkeerswet (artikel 7 van het voorontwerp) worden de gegevens die de gemeente en de sanctionerende ambtenaar verzamelen en verwerken niet opgesomd, maar wordt in algemene bewoordingen bepaald dat ze zich moeten beperken tot “die persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om de overtreder te identificeren en [die] noodzakelijk zijn voor de controle en de sanctionering van de snelheidsovertreding”.

Die bepaling lijkt een parafrase van het in artikel 5, lid 1, c), van de AVG vermelde noodzakelijkheidsbeginsel. Het wordt evenwel aan de gemeente en aan de sanctionerende ambtenaar overgelaten te bepalen wat die noodzakelijke gegevens zijn.

Het Grondwettelijk Hof verzet zich niet tegen elke delegatie die het aan een andere instantie dan de decreetgever overlaat om te bepalen op welke persoonsgegevens een verwerking betrekking heeft, voor zover die machtiging enkel de tenuitvoerlegging betreft van maatregelen waarvan de essentiële elementen door de decreetgever zijn vastgesteld.²⁴

In het ontworpen artikel 29^{quater}, § 9, van de wegverkeerswet wordt de verwerkingsverantwoordelijke bepaald, de doelstelling van de gegevensverwerking, evenals de bewaartermijn. Ofschoon in de ontworpen regeling niet wordt bepaald welke personen toegang hebben tot de betrokken persoonsgegevens, lijkt voort te vloeien uit artikel 44, § 3, van de wet van 24 juni 2013 ‘betreffende de gemeentelijke administratieve sancties’, waarnaar wordt verwezen in het ontworpen artikel 29^{quater}, § 7, van de wegverkeerswet, dat enkel de

²² Zie EHRM 25 februari 1997, Z. t. Finland, § 95; EHRM (grote kamer) 4 december 2008, *S. en Marper t. Verenigd Koninkrijk*, § 103.

²³ Artikel 5, c), van het verdrag.

²⁴ GwH 4 april 2019, nr. 49/2019, B.47.2.

sanctionerende ambtenaar toegang heeft tot die gegevens. Bovendien kan die verwijzing zo worden begrepen dat de door de gemeente en de sanctionerende ambtenaar te verzamelen en te verwerken gegevens, in beginsel de in die bepaling vermelde gegevens betreffen,²⁵ want anders kunnen ze niet in het register van de gemeentelijke administratieve sancties worden opgenomen. Gelet op het voorgaande, kan de in het ontworpen artikel 29*quater*, § 9, tweede lid, van de wegverkeerswet vervatte delegatie in beginsel worden aanvaard.

De vraag rijst evenwel waarom ook de gemeente wordt vermeld, naast de sanctionerende ambtenaar. Uit de ontworpen regeling vloeit immers voort dat het proces-verbaal van de overtreding aan de sanctionerende ambtenaar wordt bezorgd die beslist om een administratieve geldboete op te leggen (ontworpen artikel 29*quater*, § 4, van de wegverkeerswet). De definitieve administratieve geldboetes worden opgenomen in het register van de gemeentelijke administratieve sancties (ontworpen artikel 29*quater*, § 7, van de wegverkeerswet), waartoe, zoals vermeld, enkel de sanctionerende ambtenaar toegang heeft. De hele procedure – behoudens een eventueel beroep bij de politierechtbank – is met andere woorden in handen van de sanctionerende ambtenaar. Bijgevolg lijkt het niet nodig om in het ontworpen artikel 29*quater*, § 9, tweede lid, van de wegverkeerswet ook de gemeente te vermelden.

Omwille van de rechtszekerheid moet bovendien in het ontworpen artikel 29*quater*, § 7, van de wegverkeerswet worden verduidelijkt in welke mate de in artikel 44 van de wet van 24 juni 2013 vervatte regeling van overeenkomstige toepassing is op de gegevens die overeenkomstig die ontworpen bepaling in het register van de gemeentelijke administratieve sancties worden opgenomen.²⁶

12.4.1. Het ontworpen artikel 31, § 1, eerste lid, 7° tot 9°, van het decreet van 29 maart 2019 (artikel 47 van het voorontwerp) voorziet in een aantal bijkomende gegevens die de gegevensbank over de diensten voor individueel bezorgd personenvervoer kan bevatten. Het gaat om een aantal gegevens per uitgevoerde rit, per bestelde rit en per dienst. Voorts wordt bepaald dat de gegevens die de voormelde databank kan bevatten ook om statistische doeleinden worden verzameld en verwerkt.²⁷

In de memorie van toelichting wordt omtrent deze bepaling het volgende gesteld:

“Met de voorliggende wijziging van artikel 31 wordt de basis van de gegevensdatabank uitgebreid met de informatie van de ritten die nodig is, enerzijds om de handhaving van het decreet mogelijk te maken en anderzijds voor statistische doeleinden, met inbegrip van de prijsopvolging in de sector.

²⁵ Voor zover ze relevant zijn. Vermits de ontworpen regeling, bijvoorbeeld, betrekking heeft op snelheidsovertredingen begaan door meerderjarige natuurlijke personen of rechtspersonen (ontworpen artikel 29*quater*, § 2, 4°, van de wegverkeerswet), zullen sowieso geen gegevens worden verzameld en verwerkt die betrekking hebben op een minderjarige.

²⁶ Zo zijn, zoals vermeld, niet alle in artikel 44, § 2, eerste lid, van de wet van 24 juni 2013 vermelde gegevens relevant voor de ontworpen regeling en is de bewaartermijn waarin het tweede lid van die bepaling voorziet niet bestaanbaar met het ontworpen artikel 29*quater*, § 9, derde lid, van de wegverkeerswet.

²⁷ Ontworpen artikel 31, § 2, 3°, van het decreet van 29 maart 2019. In het ontworpen punt 2 van die bepaling wordt de gegevensdeling waarin die bepaling voorziet uitgebreid tot de politie en het klachtenorgaan.

De opgesomde gegevens van punt 7° tot en met 9° geven de politie de mogelijkheid om te controleren of de rit besteld werd, de klanten niet worden benadeeld door het nemen van langere en minder efficiënte trajecten, de prijsopgave wordt gevolgd en zorgen er dus in hun totaliteit voor dat de klanten beter worden beschermd. De federale overheidsdiensten kunnen - beperkt - toegang krijgen tot de database bij controle van hun bevoegdheden zodanig dat een eerlijke dienstverlening en correcte tewerkstelling kan worden gegarandeerd. De Vlaamse overheid zal een betere algemene kijk hebben op de sector op anonieme wijze en zal aan prijsopvolging kunnen doen.”

In antwoord op het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie wordt daar nog het volgende aan toegevoegd:

“De start- en aankomst van een taxi wordt echter enkel verwerkt en bewaard om de handhaving te kunnen garanderen van artikel 21, §2, 6° en §3 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer. Specifiek gaat het hier, zoals vermeld in de memorie van toelichting, om na te gaan of een rit al dan niet besteld is en of de klanten niet worden benadeeld door het nemen van langere en minder efficiënte traject.

(...)

Het is geenszins de bedoeling om de locatiegegevens en levensgewoonten van gebruikers van taxidiensten te verzamelen en te verwerken. Dit is dan ook de reden waarom er geen rechtsgrond in deze zin is ingevoegd.”

Er zal ten aanzien van elk van de in ontworpen artikel 31, § 1, 7° tot 9°, van het decreet van 29 maart 2019 vermelde gegevens moeten kunnen worden aangetoond dat de verwerking ervan noodzakelijk is voor de in het ontworpen artikel 31, § 2, van hetzelfde decreet vermelde doelstellingen.

12.4.2. In het ontworpen artikel 31, § 1, vierde lid, van het decreet van 29 maart 2019 (artikel 47 van het voorontwerp) wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de gegevensbank over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer te “verfijnen met uitsluitend technische gegevens”.

Volgens de memorie van toelichting gaat het om “gegevens die niet kunnen worden gelinkt aan een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon”.

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

“Gelet op de continue veranderingen op het vlak van (combi)mobiliteit is het noodzakelijk om gegevens toe te voegen aan de databank, opdat een steviger beleid kan worden gevoerd. Gezien dit afhankelijk is van hetgeen evolueert op het vlak van (combi)mobiliteit is het niet mogelijk om gedetailleerd een overzicht te geven van welke gegevens mogelijks in aanmerking zouden komen hiervoor.

Een voorbeeld van technische gegevens die in de toekomst mogelijks nuttig kunnen zijn, zijn de gemiddelde snelheden die de voertuigen voor individueel bezoldigd personenvervoer rijden. Met deze informatie kan bekeken worden of de doorstroming van het collectief personenvervoer voldoende is om mensen te stimuleren om over te schakelen naar collectief personenvervoer zoals een taxi. Op basis van deze data kan dan gericht gekeken worden of er ergens een noodzaak zou bestaan om bijvoorbeeld een

rijstrook voor te behouden voor voertuigen die ingezet worden voor collectief personenvervoer.”

De gegevens die de Vlaamse Regering op grond van deze machtiging aan de gegevensbank zou kunnen toevoegen, moeten worden verzameld en verwerkt voor een van de in het ontworpen artikel 31, § 2, van het decreet van 29 maart 2019 vermelde doelstellingen. Uit het woord “verfijnen” kan bovendien worden afgeleid dat het niet de bedoeling is om in totaal nieuwe gegevens te voorzien, maar veeleer om de in de in artikel 31, § 1, eerste lid, 1° tot 9°, van hetzelfde decreet vermelde gegevens nader uit te werken. Daarbij zal het in opmerking 12.2 vermelde noodzakelijkheidsbeginsel in acht moeten worden genomen.²⁸

Onder dat voorbehoud kan de ontworpen regeling worden aanvaard.

12.5.1. In het ontworpen artikel 24 van het decreet van 26 april 2019 (artikel 71 van het voorontwerp) wordt voorzien in een mobiliteitsmonitoringsysteem dat ertoe strekt na te gaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt. Om dat systeem uit te bouwen worden een aantal gegevens verzameld, waaronder “identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd”.²⁹

In de memorie van toelichting wordt hieromtrent het volgende gesteld:

“Dit mobiliteitsmonitoringsysteem wordt uitgebreid met identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd. Het is noodzakelijk dat het mobiliteitsmonitoringsysteem ook gebruik kan maken van de persoonsgegevens bijgehouden door het Rijksregister. Een onderdeel van de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest is het verplaatsingsgedrag binnen het Vlaamse Gewest. Om dit te kunnen onderzoeken is het noodzakelijk om onder meer de leeftijd, het geslacht, de samenstelling van het gezin en de hoofdverblijfplaats van betrokkenen op te vragen. Deze gegevens zijn nodig om te kunnen garanderen dat het mobiliteitsmonitoringsysteem representatief is voor het Vlaamse Gewest.”

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

“Voor de onderbouwing van het mobiliteitsmonitoringsysteem worden onder meer onderzoeken op basis van steekproef georganiseerd. De steekproeven van die onderzoeken moeten representatief zijn op socio-demografisch vlak, onder andere op vlak van leeftijd, geslacht, verblijfplaats en grootte van het gezin. De representativiteit van de bruto steekproef en van de ondervraagde personen wordt gecontroleerd door de opdrachtnemer aan wie het onderzoek wordt uitbesteed.”

²⁸ Zo zou, ten aanzien van het door de gemachtigde gegeven voorbeeld, de vraag kunnen rijzen of het noodzakelijk is om de gemiddelde snelheden van de voertuigen voor individueel bezoldigd personenvervoer te verzamelen, wanneer die gegevens reeds zouden kunnen worden afgeleid uit de start- en aankomstplaats en de start- en aankomsttijd die per uitgevoerde rit moeten worden vermeld (ontworpen artikel 31, § 1, eerste lid, 7°, e) en f), van het decreet van 29 maart 2019).

²⁹ Ontworpen artikel 21, § 1, derde lid, 1°, van het decreet van 28 juni 2019.

12.5.2. Luidens het ontworpen artikel 24, § 1, vierde lid, van het decreet van 26 april 2019 worden de verzamelde gegevens “zo veel mogelijk gepseudonimiseerd”. De gemachtigde gaf hieromtrent de volgende toelichting:

“Een aanzienlijk deel van de onderzoeken inzake mobiliteitsgedrag gebeurt op basis van interviews. Ook wanneer het gaat om steekproeven is het noodzakelijk om deze persoonlijk te benaderen voor het onderzoek, onder meer om na te gaan of de bruto steekproef effectief representatief is voor het onderzoek. Het is bijgevolg niet altijd nuttig voor het onderzoek om in de eerste plaats gepseudonimiseerde dan wel geanonimiseerde persoonsgegevens te ontvangen en te verwerken.

Eenmaal het onderzoek is afgerond zullen de persoonsgegevens die niet meer noodzakelijk zijn, worden verwijderd dan wel geanonimiseerd. Als deze nog nuttig zijn worden de gegevens gepseudonimiseerd en slechts in allerondergeschikt geval niet-gepseudonimiseerd bewaard.

Als voorbeeld kan verwezen worden naar het onderzoekverplaatsingsgedrag. Bij het veldwerk van dit onderzoek wordt zoveel als mogelijk gewerkt met geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens. Echter omwille van de finaliteit van het onderzoek is het noodzakelijk om bepaalde onderzoekstechnieken (o.a. interviews) te gebruiken die niet toelaten om altijd met geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens te werken. In het licht hiervan en om het oneigenlijk gebruik van de verzamelde gegevens tegen te gaan, zijn al maatregelen genomen in het licht van mogelijk toekomstig onderzoek om gebruik te maken van een Third Trusted Party en andere maatregelen die worden voorgesteld door de VTC (conform haar advies, §49).”

12.5.3. Uit het ontworpen artikel 24, § 1, zevende lid, van het decreet van 26 april 2019 vloeit voort dat de in het mobiliteitsmonitoringsysteem verzamelde gegevens mede kunnen worden ontsloten door de lokale besturen en de vervoerregio's. Gevraagd waarom deze instanties toegang krijgen tot de in het mobiliteitsmonitoringsysteem verzamelde gegevens, veeleer dan tot de resultaten van een op basis van die gegevens gemaakte analyse, antwoordde de gemachtigde:

“In de meeste gevallen zal het ontsluiten van de resultaten van de analyses effectief voldoende zijn voor de doeleinden van de verscheidene actoren, vermeld in het ontworpen artikel 24, §1, zevende lid. Wanneer dit echter niet voldoende is, zal het departement Mobiliteit en Openbare Werken als verwerkingsverantwoordelijk in samenspraak met haar functionaris voor gegevensbescherming, bekijken of de ontsluiting van deze gegevens bestaanbaar is met de finaliteit van het mobiliteitsmonitoringsysteem en op welke wijze deze op een beveiligde manier kunnen worden ontsloten volledig in overeenstemming met de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.”

12.5.4. Uit de tekst van het voorontwerp kan niet duidelijk worden afgeleid hoe het mobiliteitsmonitoringsysteem door de Vlaamse Regering zal worden ontwikkeld. Met name wordt niet nader bepaald welke categorieën van personen, waarvan de in het ontworpen artikel 24, § 1, derde lid, 1°, van het decreet van 26 april 2019 vermelde identificatiegegevens worden verzameld, in het systeem zullen worden opgenomen en welke instantie die gegevens verder zal analyseren.

Uit de memorie van toelichting en het door de gemachtigde gegeven antwoord blijkt weliswaar dat met het verzamelen van de identificatiegegevens wordt beoogd om vervolgens steekproefsgewijs onderzoek te kunnen voeren over de mobiliteitstoestand in (onderdelen van) het Vlaamse Gewest.

Dit neemt niet weg dat, vermits overeenkomstig het ontworpen artikel 24, § 1, zesde lid, van het decreet van 26 april 2019 het Departement Mobiliteit en Openbare Werken die identificatiegegevens bij de bevoegde instanties, zoals het Rijksregister, kan opvragen, en beoogd wordt een mobiliteitsmonitoringsysteem te ontwikkelen dat volgens de memorie van toelichting “representatief is voor het Vlaamse Gewest”, het mogelijk lijkt te worden om ten aanzien van iedere persoon die woonachtig is in dat gewest de in het ontworpen artikel 24, § 1, derde lid, 1°, van het decreet van 26 april 2019 vermelde identificatiegegevens te verzamelen. Er lijkt zelfs niet vereist dat die persoon over een voertuig beschikt in de zin van het ontworpen artikel 24, § 1, derde lid, 2°, van het decreet van 26 april 2019.³⁰ Er valt evenwel moeilijk in te zien hoe een dergelijke algemene inzameling van persoonsgegevens, zonder onderscheid naargelang categorieën van personen, noodzakelijk kan worden geacht voor het volgens de ontworpen bepaling nagestreefde doel, namelijk “[nagaan] of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt”. Het algemeen karakter van die gegevensinzameling is des te problematischer nu uit het antwoord van de gemachtigde in opmerking 12.5.2 voortvloeit dat de identificatiegegevens niet in alle gevallen op zijn minst worden gepseudonimiseerd.

Gelet op de doelstelling van het mobiliteitsmonitoringsysteem rijst ook de vraag waarom de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's ook betrekking moet hebben op de identificatiegegevens. Uit het ontworpen artikel 24, § 1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 vloeit voort dat de lokale besturen en de vervoersregio's bij de vaststelling of herziening van hun mobiliteitsplannen rekening moeten houden met *de resultaten* van de mobiliteitsmonitoring. Weliswaar vereist die toetsing dat de gemeente of de vervoerregio in kwestie moeten kunnen beschikken over resultaten die specifiek op hun grondgebied betrekking kunnen hebben. Dit betekent echter niet dat ze zelf toegang moeten kunnen hebben tot de gegevens in het mobiliteitsmonitoringsysteem, en met name de identificatiegegevens vermeld in het ontworpen artikel 24, § 1, derde lid, 1°, van het decreet van 26 april 2019.

Indien het de bedoeling zou zijn dat de gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem door de gemeenten en de vervoerregio's ook voor andere doeleinden worden ontsloten dan de vaststelling of de herziening van de mobiliteitsplannen, is de ontworpen regeling in ieder geval niet aanvaardbaar, vermits dan die gegevens zouden worden afgewend van de in het ontworpen artikel 24, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 vermelde doelstelling waarvoor ze worden verzameld.

12.5.5. De ontworpen regeling moet grondig worden herbekeken in het licht van het voorgaande.

³⁰ Over dat begrip, zie ook opmerking 37.2.

B. Het juridische statuut van de vervoerregioraad en van de regionale mobiliteitsplannen

13.1. In advies 64.577/3 van 10 december 2018 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, vragen gesteld bij de juridische waarde van de (regionale) mobiliteitsplannen.³¹ De Raad wees erop dat weliswaar werd bepaald dat die plannen richtinggevend zijn, hetgeen erop leek te wijzen dat ze niet bindend zijn, maar dat er niet van kon worden afgeweken behalve in geval van onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag en van dringende sociale, economische of budgettaire redenen, en dan nog enkel op gemotiveerde wijze³², en dat de provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen “niet van die aard” zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd.³³ De Raad was van oordeel dat het juridische statuut van het regionaal mobiliteitsplan op een zeer dubbelzinnige wijze werd geregeld en dat dit statuut grondig moest worden herbekeken en uitgeklaard.³⁴

Nog volgens de Raad moest ook het statuut van de vervoerregioraad worden uitgeklaard. De Raad wees erop dat de vervoerregioraad niet louter kon worden omschreven als een overlegorgaan³⁵ en dat het gebrek aan rechtspersoonlijkheid tot moeilijkheden aanleiding zou kunnen geven in geval van een jurisdictioneel beroep tegen een van de beslissingen van de vervoerregioraad die juridisch bindend zijn.³⁶

13.2. Met het voorontwerp wordt beoogd tegemoet te komen aan een aantal van die bemerkingen. Zo wordt artikel 10 van het decreet van 26 april 2019, naar luid waarvan provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen wordt verminderd, opgeheven (artikel 53 van het voorontwerp) en wordt bepaald dat de regionale mobiliteitsplannen bindend zijn voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.³⁷ De Vlaamse Mobiliteitsvisie, die het Mobiliteitsplan Vlaanderen vervangt,³⁸ is richtinggevend.

In de memorie van toelichting wordt omtrent die bepalingen het volgende uiteengezet:

“Uit het eerdere advies van de Raad van State van nr. 64.577/3 van 10 december 2018 bleek dat de tekst van artikel 10 aanleiding zou kunnen geven tot verwarring omtrent de rechtsgevolgen van de mobiliteitsplannen, nu uit de tekst van deze

³¹ Adv.RvS 64.577/3 van 10 november 2018 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 26 april 2019, opmerking 5.1, *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/1, 179.

³² Zie artikel 13, §§ 1 en 2, van het decreet van 26 april 2019.

³³ Artikel 10 van het decreet van 26 april 2019.

³⁴ Adv.RvS 64.577/3 van 10 november 2018, opmerking 5.2.

³⁵ Zie nochtans artikel 7, § 2, van het decreet van 26 april 2019.

³⁶ Adv.RvS 64.577/3 van 10 november 2018, opmerking 5.3.

³⁷ Ontworpen artikel 13, § 1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 (artikel 62 van het voorontwerp).

³⁸ Ontworpen artikel 10/2 van het decreet van 26 april 2019 (artikel 56 van het voorontwerp).

bepaling zou kunnen worden afgeleid dat er wel sprake zou kunnen zijn van een verordenend karakter van de mobiliteitsplannen.

De decreetgever heeft echter steeds de bedoeling gehad om de mobiliteitsplannen een niet-verordenend karakter te geven. Het richtinggevend (bindend) karakter heeft betrekking op de overheden en niet op de burger.

Aangezien het richtinggevend (bindend) karakter reeds afdoende blijkt uit artikel 13, wordt artikel 10 opgeheven.”

Wat de Vlaamse Mobiliteitsvisie betreft, wordt daar nog het volgende aan toegevoegd:

“De mobiliteitsvisie is richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Dit betekent dat er van de mobiliteitsvisie kan worden afgeweken, maar dat dit omstandig moet worden gemotiveerd.”

Wat de regionale mobiliteitsplannen betreft, wordt het volgende gesteld:

“Verder wordt, om verwarring te voorkomen, duidelijker gesteld wat het juridische karakter is van de mobiliteitsplannen.

De regionale mobiliteitsplannen zijn bindend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Dit betekent dat er niet kan worden afgeweken van de regionale mobiliteitsplannen, tenzij er onvoorziene ontwikkelingen zijn in de mobiliteitsvraag of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen.”

13.3. Er kan moeilijk worden aangenomen dat de ontworpen regeling leidt tot een verduidelijking van het juridische statuut van de regionale mobiliteitsplannen. Terwijl thans zowel het Mobiliteitsplan Vlaanderen als de regionale mobiliteitsplannen richtinggevend zijn,³⁹ wordt in het ontworpen artikel 13, § 1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 (artikel 62 van het voorontwerp) bepaald dat de regionale mobiliteitsplannen *bindend* zijn, en de Vlaamse Mobiliteitsvisie *richtinggevend*.⁴⁰ Ofschoon er in het voorontwerp derhalve twee verschillende begrippen worden gehanteerd, krijgen ze in de praktijk dezelfde draagwijdte, namelijk dat van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en van de regionale mobiliteitsplannen enkel gemotiveerd kan worden afgeweken.⁴¹ In die omstandigheden leidt het gebruik van twee verschillende begrippen voor eenzelfde juridische werkelijkheid veeleer tot verwarring dan tot verduidelijking.

³⁹ Artikel 13, § 1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019.

⁴⁰ Ontworpen artikel 10/2, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 (artikel 56 van het voorontwerp).

⁴¹ Ontworpen artikelen 10/2, tweede lid, en 13, § 2, van het decreet van 26 april 2019. Het enige verschil tussen beide bepalingen lijkt erin te bestaan dat ten aanzien van de mobiliteitsplannen op limitatieve wijze de gevallen worden bepaald waarin van die plannen kan worden afgeweken, terwijl ten aanzien van de Vlaamse Mobiliteitsvisie die beperking niet bestaat.

13.4. Bovendien wordt ook het juridische statuut van de vervoerregioraad niet uitgeklaard. Zo wordt de raad nog steeds gekwalificeerd als een overlegorgaan,⁴² en dit ofschoon aan die raad een bijkomende beslissingsbevoegdheid wordt gegeven (artikel 52 van het voorontwerp). Ook blijft door het gebrek aan rechtspersoonlijkheid het knelpunt van de rechtsbescherming bestaan wanneer de vervoerregioraad beslissingen neemt die juridisch bindend zijn.

Wat dat laatste punt betreft, verklaarde de gemachtigde:

“Op basis van de huidige tekst van het decreet Basisbereikbaarheid wordt het regionaal mobiliteitsplan goedgekeurd door de respectievelijke gemeenteraden en is het dus tegen die beslissingen dat er beroep zou moeten worden ingesteld.

Gelet op de knelpunten die u opwerpt, ook over artikel 62, zouden we ervoor opteren om in een goedkeuringsbeslissing van de Vlaamse Regering te voorzien wat impliceert dat het ontwerpdecreet in de derde goedkeuring wordt aangepast.”

Vermits de goedkeuring door de gemeenteraden sowieso enkel betrekking heeft op het regionaal mobiliteitsplan,⁴³ en niet op de andere beslissingen van de vervoerregioraad, worden hiermee de moeilijkheden die kunnen rijzen bij een jurisdictioneel beroep tegen die beslissingen niet verholpen. Bijgevolg kan worden ingestemd met de door de gemachtigde voorgestelde wijziging.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

14. Artikel 2 van het voorontwerp strekt tot bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 ‘tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer’.

In dit verband moet in herinnering worden gebracht wat de Raad van State, afdeling Wetgeving, in advies 66.200/3 van 6 juni 2019 heeft opgemerkt over het gebrek aan bekendmaking van de technische normen waarnaar werd verwezen in het ontwerp dat tot het voormelde besluit van de Vlaamse Regering heeft geleid.⁴⁴

⁴² Artikel 7, § 1, van het decreet van 26 april 2019.

⁴³ Zie artikel 18, § 3, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019.

⁴⁴ Zie adv.RvS 66.200/3 van 6 juni 2019 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019, opmerking 7.1.

Artikel 3

15.1. Naar luid van artikel 3, eerste lid, van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering aan schepen die zich op de binnenwateren bevinden of zullen bevinden de verplichting opleggen om gegevens betreffende onder meer “de passagiers” te melden.

De gemachtigde liet evenwel weten dat de woorden “de passagiers” zullen worden vervangen door de woorden “het aantal opvarenden”, zodat er in die bepaling geen sprake meer zou zijn van een verwerking van persoonsgegevens.

Hiermee kan worden ingestemd.

15.2. De meldingsplicht die de Vlaamse Regering kan opleggen geldt niet alleen ten aanzien van schepen die zich op de Vlaamse binnenwateren bevinden, maar ook voor schepen die zich op die wateren *zullen* bevinden. In de memorie van toelichting wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“[De meldplicht] kan ook toepassing vinden op schepen die weldra de binnenwateren zullen bevaren, maar zich bijv. nog bevinden op zee of op de Westerschelde. Dit is noodzakelijk, aangezien de melding logischerwijze vooraf dient te gebeuren, d.i. voor de aanvang van de reis of, althans, voordat men het Vlaamse grondgebied binnenvaart. Hoe lang op voorhand de melding dient te gebeuren, is één van de door de Vlaamse Regering te bepalen modaliteiten.”

De gemachtigde verklaarde dienaangaande dat de meldplicht toepasselijk zou worden gemaakt op de schepen die het Scheldegebied bevaren door middel van regelgeving in uitvoering van het verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005.

Artikel 5

16.1. In het ontworpen artikel 23, § 3, eerste lid, 4°, van de wegverkeerswet (artikel 5, 1°, van het voorontwerp) wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de voorwaarden en de nadere regels te bepalen die gelden voor “de personen die kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1 ° en 2°, of die de personen, vermeld in punt 2°, begeleiden tijdens hun opleiding”.

Volgens de gemachtigde wordt met die bepaling, evenals met het ontworpen artikel 23, § 3, tweede lid, van de wegverkeerswet “voorzien in de mogelijkheid om regels in het kader van een erkenning van een stagemeester te bepalen (met als doel om de kwaliteit van het professioneel rijonderricht te verhogen, wat aldus de rijvaardigheden van de kandidaat-bestuurders ten goede komt en dus ook de verkeersveiligheid)”.

16.2. Het ontworpen artikel 23, § 4, eerste lid, van de wegverkeerswet (artikel 5, 2°, van het voorontwerp) voorziet in een verwerking van gegevens “[m]et het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de

uitvoeringsbesluiten ervan, en van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid”.

Gevraagd wat wordt bedoeld met de woorden “de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid” en dat nog niet volgt uit de woorden “ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan”, antwoordde de gemachtigde:

“De toevoeging is een verduidelijking van wat begrepen moet worden onder ‘ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan’.

Gezien dit blijkbaar tot verwarring aanleiding geeft, kan dit desgevallend worden weggelaten.”

Vermits die toevoeging niet nodig is en zelfs tot verwarring aanleiding kan geven, wordt ze inderdaad beter weggelaten.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 23, § 5, eerste lid, van de wegverkeerswet (artikel 5, 3°, van het voorontwerp).

16.3. Naar luid van het ontworpen artikel 23, § 5, vierde lid, van de wegverkeerswet (artikel 5, 3°, van het voorontwerp) geldt de afwijkmogelijkheid waarin het derde lid van die bepaling voorziet “op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de [AVG], niet worden toegepast”.

Artikel 23, lid 1, van de AVG voorziet in de mogelijkheid om de reikwijdte van de verplichtingen en rechten bepaald in, onder meer, de artikelen 12 tot 22 van diezelfde verordening te beperken op voorwaarde dat die beperking een *noodzakelijke* en evenredige maatregel is ter bescherming van de in de punten a) tot j) van dat lid vermelde doeleinden. Vermits met de beperkingen waarin wordt voorzien, wordt beoogd het goede verloop van de inspectie te verzekeren, kan worden aangenomen dat ze strekken tot het waarborgen van “andere belangrijke doelstellingen van algemeen belang van de Unie of van een lidstaat, met name een belangrijk economisch of financieel belang van de Unie of van een lidstaat, met inbegrip van monetaire, budgettaire en fiscale aangelegenheden, volksgezondheid en sociale zekerheid” (artikel 23, lid 1, e), van de AVG), en van “een taak op het gebied van toezicht, inspectie of regelgeving die verband houdt, al is het incidenteel, met de uitoefening van het openbaar gezag in de in de punten a), tot en met e) en punt g) bedoelde gevallen” (artikel 23, lid 1, h), van de AVG).

Uit artikel 23, lid 1, van de AVG vloeit evenwel voort dat die beperkingen tevens een noodzakelijke maatregel moeten zijn.

Volgens de betrokken ontworpen bepalingen gelden die beperkingen evenwel “op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is *of kan zijn* dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de [AVG], niet worden

toegepast”. Een dergelijke soepele voorwaarde kan niet worden gerijmd met het noodzakelijkheidsvereiste dat blijkt uit de aangehaalde verordeningsbepaling.

De mogelijkheid om de verplichtingen en rechten vermeld in de artikelen 12 tot 22 van de AVG niet toe te passen, moet dan ook worden beperkt tot de gevallen waarin dat noodzakelijk is voor het goede verloop van het onderzoek.

16.4. Naar luid van het ontworpen artikel 23, § 5, elfde lid, van de wegverkeerswet worden “[n]adat het onderzoek [is] afgesloten”,⁴⁵ de rechten vermeld in de artikelen 13 tot 22 van de AVG opnieuw toegepast. Gevraagd of ervan moet worden uitgegaan dat de betrokkene in dat geval onverwijld op de hoogte wordt gebracht van de verdere gegevensverwerking overeenkomstig de AVG, antwoordde de gemachtigde:

“Er is bepaald dat na het afsluiten van het onderzoek de rechten hun toepassing herwinnen. Nadat het onderzoek afgesloten is, worden aldus de rechten, vermeld in artikel 13 tot en met 22 van de AVG, in voorkomend geval conform artikel 12 van de AVG, opnieuw toegepast. De verwerkingsverantwoordelijken zijn ingevolge artikel 13 en 14 van de AVG verplicht de betrokkenen op de hoogte te brengen over de verwerkingen van de gegevens door een degelijke privacyverklaring en door op bv. de formulieren (waarbij een betrokkene een subsidie, erkenning, vergunning, ... aanvraagt) duidelijk te vermelden dat de persoonsgegevens worden verwerkt voor het onderzoek van de aanvraag en nadien ook voor onderzoek en controle met daarbij de link naar de algemene privacyverklaring.”

16.5. In het ontworpen artikel 23, § 5, twaalfde lid, van de wegverkeerswet wordt bepaald dat als een dossier is verzonden naar het openbaar ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het openbaar ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek, de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming slechts mag antwoorden op een verzoek overeenkomstig de artikelen 12 tot 22 van de AVG nadat het openbaar ministerie of de onderzoeksrechter heeft bevestigd dat het antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.

Op de vraag wat er gebeurt indien de reactie van het openbaar ministerie of van de onderzoeksrechter uitblijft, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“De betrokkene doorverwijzen naar het Openbaar Ministerie zou een mogelijkheid zijn maar heeft als nadeel dat de betrokkene hiermee duidelijk wordt gemaakt dat er een dossier over hem is bij het Openbaar Ministerie. Mede hierom en rekening houdend met het feit dat de Vlaamse decreetgever het Openbaar Ministerie geen verplichtingen kan opleggen, wordt voorzien dat in dergelijk geval, zolang er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, de functionaris voor gegevensbescherming op een verzoek niet kan antwoorden. Het risico dat het onderzoek in gevaar wordt gebracht, is immers te groot. Bovendien worden de rechten van de betrokkene niet uitgehold in de mate dat de betrokkene de mogelijkheid heeft om, na het verstrijken van de termijn van een maand, een antwoord te krijgen en zich overeenkomstig artikel 12, lid 4, AVG, te richten tot de

⁴⁵ Er moet worden aangenomen dat met “het onderzoek” de controle wordt bedoeld die de inspecteurs overeenkomstig het eerste lid van die bepaling voeren. Er moet dienaangaande worden vastgesteld dat in het ontworpen artikel 23, § 5, van de wegverkeerswet in sommige gevallen gewag wordt gemaakt van “controle”, in andere van “onderzoek” en in nog andere zowel van controle als van onderzoek, alsof het om twee onderscheiden aangelegenheden gaat. Dit moet worden verduidelijkt.

bevoegde toezichthoudende autoriteit om het te onderzoeken. De AVG voorziet overigens in de mogelijkheid dat de toezichthoudende autoriteit de betreffende inspectiedienst gelast de verzoeken van de betrokkene tot uitoefening van zijn rechten uit hoofde van de verordening in te willigen (zie artikel 58, lid 2, c), AVG). Dit werd dan ook vastgelegd in artikel 10/5 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. In die mate worden de rechten van de betrokkene voldoende gewaarborgd, alsook wordt er rekening gehouden met de specifieke belangen waarom er van bepaalde rechten wordt afgeweken. Bovendien is er het risico dat als de inspectiedienst toch een antwoord zou geven zonder het standpunt van het OM of de onderzoekrechter te kennen, het geheim van het onderzoek kan worden geschonden. Dus heeft de betrokken functionaris voor gegevensbescherming in beginsel geen andere keuze dan niet te antwoorden en desgevallend, in geval van klacht van de betrokkene, de reden hiertoe mee te delen aan de bevoegde toezichthoudende autoriteit.”

In artikel 12, lid 4, van de AVG wordt bepaald dat wanneer de verwerkingsverantwoordelijke geen gevolg geeft aan een verzoek krachtens de artikelen 15 tot 22 van die verordening, hij de betrokkene onverwijld en uiterlijk binnen een maand na ontvangst van het verzoek meedeelt waarom het verzoek zonder gevolg is gebleven, en hem informeert over de mogelijkheid om klacht in te dienen bij een toezichthoudende autoriteit en om een beroep bij de rechter in te stellen. Het gaat niet om een loutere mogelijkheid, maar om een recht in hoofde van de betrokkene om onverwijld en uiterlijk binnen een maand te worden geïnformeerd over de redenen waarom het verzoek zonder gevolg is gebleven, waarbij hij dient te worden geïnformeerd over de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de toezichthoudende autoriteit en om een beroep bij de rechter in te stellen.

Zoals de Raad van State reeds heeft uiteengezet in de adviezen 62.834/3⁴⁶ en 65.697/3⁴⁷, lijkt minstens vereist dat de inspectiedienst die geen antwoord heeft ontvangen van het openbaar ministerie of van de onderzoeksrechter, de betrokkene hiervan op de hoogte brengt. Bovendien zouden tussen de betrokken inspectiedienst enerzijds en de gerechtelijke overheid anderzijds afspraken moeten worden gemaakt die voorkomen dat de toepassing van het ontworpen twaalfde lid leidt tot een beperking van rechten die verder gaat dan strikt noodzakelijk is.

16.6. Naar luid van het ontworpen artikel 23, § 5, eerste lid, van de wegverkeerswet kunnen de inspecteurs “de instellingen en de personen, vermeld in paragraaf 3” controleren. Gevraagd wat die bevoegdheid inhoudt ten aanzien van de in het ontworpen artikel 23, § 3, eerste lid, 5°, van dezelfde wet vermelde commissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend

⁴⁶ Adv.RvS 62.834/3 van 19 februari 2018 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 8 juni 2018 ‘houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’, opmerking 9.3.7, *Parl.St.* VI. Parl. 2017-18, nr. 1556/1, 192-193.

⁴⁷ Adv.RvS 65.697/3 van 17 april 2019 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 ‘tot uitvoering van artikel 190 van het decreet van 8 juni 2018 houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’, opmerking 14,

naar aanleiding van het niet-slagen voor een examen, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Overeenkomstig het ontworpen artikel 23, §3, eerste lid, 5°, kan de Vlaamse regering voorwaarden en nadere regels bepalen die gelden voor de commissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van het niet-slagen voor een examen.

Het ontworpen artikel 23, §5, eerste lid, voorziet dat de inspecteurs toezien op de naleving en correcte toepassing van deze regels en voorwaarden. Dit betreft dus geen controle op de inhoud van de beslissingen maar wel een controle of de beroepscommissie bijvoorbeeld de regels inzake de samenstelling, inzake de te volgen procedure, ... naleeft en of de beslissing dus rechtsgeldig tot stand is gekomen.

Tegen de beslissing van de beroepscommissie staat overeenkomstig de huidige procedureregels geen jurisdictioneel beroep open bij de politierechtbank. Het betreft een administratieve rechtshandeling waartegen beroep kan worden aangetekend bij de Raad van State.”

Artikel 6

17.1. In het ontworpen artikel 27/1, eerste en tweede lid, van de wegverkeerswet wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om eenmalige of periodieke retributies te heffen voor een aantal diensten, zoals het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen alsook de erkenning van hun lokalen, terreinen en personeel.

Artikel 27 van de wegverkeerswet bevat evenwel een aantal gelijkaardige machtigingen, waaronder de machtiging om ten laste van de aanvrager een retributie te bepalen voor “het behandelen van een aanvraag tot erkenning van de rijsscholen en hun personeel, evenals van de lokalen en de oefenterreinen van de rijsscholen”.⁴⁸

De gemachtigde erkende dat beide bepalingen deels overlappen, al voegde hij eraan toe dat “niet zal worden voorzien in dubbele retributies”.

Dit neemt niet weg dat het aangewezen is om de in het ontworpen artikel 27/1, eerste en tweede lid,⁴⁹ van de wegverkeerswet vervatte machtigingen te integreren in artikel 27 van diezelfde wet, zodanig dat elke overlap tussen beide bepalingen wordt vermeden.

17.2. De Vlaamse Regering wordt onder meer gemachtigd om een retributie te bepalen voor een onderzoek in een centrum voor rijgeschiktheid. Volgens de gemachtigde wordt hiermee verwezen naar Vias Institute:

“Bij ministerieel besluit van 27 maart 1998 ter uitvoering van artikel 45 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs werd het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid V.Z.W., Afdeling CARA – ondertussen de coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid met sociaal oogmerk Vias Institute –

⁴⁸ Artikel 27, tweede lid, 1°, van de wegverkeerswet.

⁴⁹ Wat de in het tweede lid vervatte machtiging betreft, zie evenwel opmerking 17.3.

aangeduid als centrum dat in dat geval belast is met het bepalen van de rijgeschiktheid van de bestuurders alsook de eventuele aanpassingen die aan het voertuig moeten aangebracht worden en, in voorkomend geval, de voorwaarden of de beperkingen aan het gebruik van het rijbewijs.

Er werd gekozen om in het ontworpen artikel 27/1, eerste lid, 10° te werken met de generieke bewoordingen van artikel 45 van het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs en dus in het algemeen te verwijzen naar het centrum voor rijgeschiktheid waarnaar kandidaten of bestuurders overeenkomstig artikel 45 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs worden doorverwezen wanneer een geneesheer een vermindering van de functionele vaardigheden vaststelt ten gevolge van een aantasting van het musculo-skelettaal systeem, van een aandoening van het centraal of het perifeer zenuwstelsel of van elke andere aandoening waardoor een beperking ontstaat van de motorische controle, de waarnemingen of het gedrag en beoordelingsvermogen.”

17.3. In het ontworpen artikel 27/1, tweede lid, van de wegverkeerswet wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om “periodieke retributies [te] bepalen voor de uitoefening van het toezicht op de erkenning van de instellingen en de personen vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°”.

Een retributie dient een geldelijke vergoeding te zijn voor een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige, individueel beschouwd, en zij moet een louter vergoedend karakter hebben, zodat er een redelijke verhouding moet bestaan tussen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst en het bedrag dat de heffingsplichtige verschuldigd is.⁵⁰ Bij ontstentenis van een zodanige verhouding verliest de retributie haar vergoedend karakter en wordt zij van fiscale aard.

Het toezicht op de erkende instellingen en personen om na te gaan of ze nog steeds aan de voorwaarden van hun erkenning voldoen kan bezwaarlijk worden beschouwd als een dienst die wordt verleend aan de heffingsplichtige, individueel beschouwd.⁵¹ Gevraagd hoe dan kan worden verantwoord dat in de voormelde geval retributies verschuldigd zouden zijn, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Vermits de activiteiten die door de administratie worden [verricht], zich niet alleen situeren op het ogenblik van de aanvraag om erkenning, voorziet het ontworpen artikel 27/1, tweede lid, ook in de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om periodieke retributies te bepalen voor de uitoefening van het toezicht op de erkenning van de instellingen en personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°.

Om te verzekeren dat de voorwaarden waaraan de instellingen en de personen, vermeld in het ontworpen artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4° moeten voldoen vervuld blijven, en dus erkend blijven, is een toezicht vereist. Voor dit toezicht is een periodieke retributie gerechtvaardigd.

⁵⁰ Zie bijvoorbeeld GwH 19 november 2015, nr. 162/2015, B.5.

⁵¹ Anders is het evenwel voor de retributie die kan worden gevraagd voor het behandelen van een aanvraag tot verlenging van een erkenning (zie het ontworpen artikel 27/1, eerste lid, 1° tot 4°, van de wegverkeerswet), vermits er dan wel degelijk gewag kan worden gemaakt van een aan de aanvrager verleende dienst, ook al wordt bij die gelegenheid eveneens nagegaan of nog steeds aan de erkenningsvoorwaarden is voldaan.

Zolang een instelling, hun personeel of een persoon blijft voldoen aan de voorwaarden, kunnen de erkenningen behouden blijven. Regelmatig toezicht is dan ook noodzakelijk om uit te maken of de erkenning niet [moet] ingetrokken of geschorst worden.

Uit het voorgaande blijkt dus dat de prestatie die hier wordt geleverd, meer bepaald het toezicht, wel degelijk een dienst is die aan de heffingsplichtige ter beschikking wordt gesteld en waar een retributie kan voor bepaald worden. Uit het toezicht kan blijken dat het gerechtvaardigd is dat een erkenning behouden blijft of kan blijken dat bijstellingen vereist zijn.”

Hiermee kan niet worden ingestemd. Toezicht en inspecties die los van een of andere aanvraag van de heffingsplichtige worden verricht, zoals toezicht om uit te maken of de erkenning van een rijkschool of van hun personeelsleden moet worden geschorst of ingetrokken, kunnen in beginsel niet worden beschouwd als een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige, individueel beschouwd. Aangezien ze veeleer strekken tot de financiering van een overheidsinstantie, moeten de vergoedingen in kwestie worden beschouwd als een belasting, waarvan de essentiële elementen, zoals onder meer de heffingsgrondslag, bij decreet moeten worden geregeld.⁵²

Het ontworpen artikel 27/1, tweede lid, van de wegverkeerswet moet worden heroverwogen in het licht van het voorgaande. Alleszins zal bij de uitvoering van de ontworpen bepaling erop moeten worden toegezien dat de concrete bijdragen die worden ingevoegd, effectief het karakter vertonen van retributies.

Hetzelfde geldt voor artikel 43 van het voorontwerp, in zoverre in het ontworpen artikel 4/1, vierde lid, van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ in een retributie wordt voorzien “om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden uit te oefenen”.

Artikel 7

18.1. Uit het ontworpen artikel 29^{quater}, § 2, 3°, van de wegverkeerswet vloeit voort dat de gemeenteraden alleen administratieve geldboetes voor beperkte snelheidsovertredingen kunnen bepalen wanneer het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld met automatisch werkende toestellen als vermeld in artikel 62 van diezelfde wet. Volgens de gemachtigde wordt met die bepaling niet beoogd

“om af te wijken van art.62, 2° lid van de Wegverkeerswet, integendeel.

Zoals in de memorie van toelichting is opgenomen, wordt wat de vaststelling van de inbreuken betreft, net verwezen naar art. 62 van de Wegverkeerswet opdat alle voorwaarden die gelden voor de in dit artikel vermelde toestellen wanneer zij strafrechtelijk gesanctioneerde inbreuken registreren op dezelfde wijze van toepassing zouden zijn bij de vaststelling van administratief betugelde inbreuken.

⁵² GwH 21 november 2013, nr. 158/2013, B.6.3.

Het gaat hier niet alleen over de voorwaarden bepaald in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten. Maar ook de bepalingen inzake de bijzondere bewijswaarde van de vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door de in art. 62 vermelde toestellen worden opgeleverd, gelden op dezelfde wijze.

Ook wanneer de overtredingen worden beteugeld met een administratieve geldboete, blijft het immers gaan om ‘overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten’.

De vaststelling van de overtreding zal trouwens ook, net zoals voor de strafrechtelijk gesanctioneerde verkeersovertredingen, gebeuren door de bevoegde personen, vermeld in art. 3 van de Wegcode en dit op dezelfde wijze en met dezelfde garanties, zoals bij de strafrechtelijk beteugelde verkeersovertredingen. Zoals de memorie van toelichting ook vermeldt, zal het proces-verbaal dat n.a.v. de overtreding wordt opgesteld dezelfde bewijswaarde hebben als bij andere verkeersovertredingen. Op die manier is ook gegarandeerd dat de verbalisant bevoegd is om alle overtredingen die hij vaststelt in het proces-verbaal op te nemen.

Anders is het wat art. 62, 8° lid van de Wegverkeerswet betreft.

Het ontwerp bevat voor de administratief beteugelde overtredingen een eigen procedure met eigen termijnen die zijn gebaseerd op de termijnen die zijn bepaald voor de in de GAS-Wet opgenomen verkeersovertredingen. Hier wordt m.a.w. wel uitdrukkelijk afgeweken van art. 62,8e lid van de Wegverkeerswet.”

In de tekst van het voorontwerp zou duidelijker tot uiting moeten komen dat de geviseerde snelheidsovertredingen niet alleen moeten worden vastgesteld met de in artikel 62 van de wegverkeerswet vermelde toestellen, maar ook overeenkomstig de in die bepaling vermelde procedure. Er zal evenwel moeten worden nagegaan of het niet nodig is om de tekst van artikel 62 van de wegverkeerswet bij te schaven zodat deze beter is afgestemd op de thans ontworpen regeling. Naast het achtste lid van die bepaling, waarvan de gemachtigde zelf opmerkt dat de ontworpen regeling ervan afwijkt, lijkt ook het zesde lid van artikel 62 van de wegverkeerswet te moeten worden aangepast vermits de automatisch werkende toestellen en de inlichtingen die ze verstrekken niet langer uitsluitend worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden.

18.2. Naar luid van het ontworpen artikel 29^{quater}, § 3, eerste lid, van de wegverkeerswet zijn de bedragen van de administratieve geldboetes die de gemeenteraad in zijn reglementen of verordeningen bepaalt, gelijk aan de bedragen die de Vlaamse Regering bepaalt ter uitvoering van artikel 29, § 3, van dezelfde wet.

Volgens de memorie van toelichting “betreft [het] hier de bedragen die zich bevinden in het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, zoals laatst gewijzigd bij Besluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2017 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, wat betreft de verhoging van de sommen.”

In artikel 29, § 3, eerste lid, van de wegverkeerswet wordt weliswaar het bedrag van de geldboetes bepaald waarmee het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid bepaald in de reglementen uitgevaardigd op grond van deze wet wordt gestraft. Die bepaling bevat evenwel geen machtiging aan de Koning of de Vlaamse Regering. Ze biedt dan ook geen rechtsgrond voor het koninklijk besluit van 19 april 2014 waarnaar in de memorie van toelichting wordt verwezen. Dat koninklijk besluit vindt daarentegen rechtsgrond in artikel 65, tweede lid, van de wegverkeerswet, naar luid waarvan het bedrag van de geldsom door de betaling waarvan de strafvordering vervalt, alsook de nadere regels inzake heffing door de Koning (thans: de Vlaamse Regering) worden bepaald.

De gemachtigde was het er dan ook mee eens dat in het ontworpen artikel 29^{quater}, § 3, eerste lid, van de wegverkeerswet moet worden verwezen naar artikel 65, § 1, tweede lid, van diezelfde wet, in plaats van naar artikel 29, § 3, ervan.

18.3. In het ontworpen artikel 29^{quater}, § 4, vierde lid, van de wegverkeerswet wordt bepaald dat, als de sanctionerende ambtenaar de verweermiddelen niet gegrond verklaart, hij de overtreder daarvan op de hoogte brengt binnen dertig dagen.

Erop gewezen dat in die bepaling de hypothese van het onontvankelijk verklaren van het verweer over het hoofd werd gezien, stelde de gemachtigde voor om ze als volgt te herformuleren:

“Als de sanctionerend ambtenaar de verweermiddelen onontvankelijk of niet gegrond verklaart, brengt hij de overtreder daarvan op de hoogte binnen dertig dagen op een met redenen omklede wijze met de vermelding van de administratieve geldboete die moet worden betaald.”

Hiermee kan worden ingestemd, onder voorbehoud van wat hierna (opmerking 18.4) wordt opgemerkt. Bovendien moet ook in het ontworpen artikel 29^{quater}, § 4, zesde lid, van de wegverkeerswet van de mogelijkheid van een onontvankelijkheidsbeslissing gewag worden gemaakt.

18.4. Nog in het ontworpen artikel 29^{quater}, § 4, vierde lid, van de wegverkeerswet wordt bepaald dat de beslissing met de vermelding van de administratieve geldboete met redenen omkleed moet zijn.

Het opleggen van een dergelijke motiveringsplicht is overbodig en misleidend. Het is overbodig omdat de beslissingen onder de toepassing vallen van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ en de verplichting tot formele motivering reeds uit die wet voortvloeit. Het is misleidend omdat dergelijke bepalingen ten onrechte de indruk wekken dat de formele motiveringsverplichting niet bestaat zonder dat zulks erin uitdrukkelijk wordt voorgeschreven.

Vermits de gemachtigde liet weten dat niet werd beoogd te voorzien in een verdergaande motiveringsplicht dan diegene die voortvloeit uit de wet van 29 juli 1991, moeten de woorden “op een met redenen omklede wijze” worden weggelaten.

18.5.1. Uit het ontworpen artikel 29*quater*, § 4, van de wegverkeerswet vloeit voort dat de sanctionerende ambtenaar die het proces-verbaal van de overtreding ontvangt, desgevallend na de verweermiddelen van de overtreder niet gegrond te hebben verklaard, een beslissing neemt om een administratieve geldboete op te leggen. De ontworpen regeling voorziet niet in de mogelijkheid om uitstel te verlenen. Ook de politierechtbank waarbij een beroep is aangetekend tegen de beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd, beschikt niet over die mogelijkheid.

18.5.2. Het Grondwettelijk Hof heeft recentelijk geoordeeld dat de regeling van de gemeentelijke administratieve sancties voor, enerzijds, inbreuken op de bepalingen inzake het stilstaan en parkeren en, anderzijds, inbreuken op de bepalingen inzake de verkeersborden C3 en F103, uitsluitend vastgesteld door automatisch werkende toestellen,⁵³ niet bestaanbaar is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre de sanctionerende ambtenaar of, in beroep, de politierechtbank niet de mogelijkheid heeft de geldboete gepaard te laten gaan met uitstel. Het Hof overweegt met name:

“Wanneer, zoals te dezen, de dader voor eenzelfde feit op een alternatieve wijze kan worden gestraft, dat wil zeggen wanneer hij, voor dezelfde feiten, ofwel voor de strafrechter moet verschijnen, ofwel een administratieve geldboete opgelegd krijgt waartegen hem een beroep wordt geboden voor een rechtbank, heeft het Hof reeds geoordeeld dat er in beginsel een parallellisme moet bestaan tussen de maatregelen tot individualisering van de sanctie : wanneer, voor dezelfde feiten, de strafrechter een geldboete kan opleggen die minder bedraagt dan het wettelijke minimum indien er verzachtende omstandigheden zijn (artikel 85 van Strafwetboek) of uitstel kan toekennen (wet van 29 juni 1964), moet de rechtbank waarbij het beroep tegen de beslissing om een administratieve geldboete op te leggen, aanhangig is gemaakt, in beginsel beschikken over dezelfde mogelijkheden om de straf te individualiseren.”⁵⁴

18.5.3. Zoals uit de aangehaalde passage blijkt, lijkt een wezenlijk onderdeel van die rechtspraak te zijn dat *hetzelfde feit* op alternatieve wijze strafrechtelijk of administratiefrechtelijk kan worden bestraft.⁵⁵

Uit het ontworpen artikel 29*quater*, § 1, van de wegverkeerswet vloeit evenwel voort dat, wanneer een gemeenteraad beslist om in zijn reglementen of verordeningen administratieve geldboetes te bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen, die overtredingen niet langer strafrechtelijk worden bestraft. Omgekeerd kan de ontworpen regeling niet worden toegepast wanneer samen met de snelheidsovertreding een andere overtreding wordt vastgesteld.⁵⁶

⁵³ Artikelen 3, 3°, en 31 van de wet van 24 juni 2013.

⁵⁴ GwH 23 april 2020, nr. 56/2020,

⁵⁵ Ook in de arresten nrs. 157/2008, 13/2013, 55/2014, 112/2014 en 138/2018, waarnaar het Hof in onderdeel B.4.2 van arrest nr. 56/2020 verwijst, ging het om feiten die zowel strafrechtelijk als administratiefrechtelijk konden worden vervolgd: GwH 6 november 2008, nr. 157/2008, B.4.1; GwH 21 februari 2013, nr. 13/2013, B.4.1; GwH 27 maart 2014, nr. 55/2014, B.5.1; GwH 17 juli 2014, nr. 112/2014, B.6.1; GwH 11 oktober 2018, nr. 138/2018, B.2 en B.4.

⁵⁶ Ontworpen artikel 29*quater*, § 2, 5°, van de wegverkeerswet.

Bijgevolg kan op het grondgebied van eenzelfde gemeente, een dader voor eenzelfde feit niet alternatief worden gestraft door de strafrechter of door de sanctionerende ambtenaar. Er kan dan ook worden aangenomen dat de voormelde rechtspraak niet van toepassing is op de ontworpen regeling, zodat het niet noodzakelijk is om in de mogelijkheid van een uitstel te voorzien.

Artikel 9

19.1. Naar luid van het ontworpen artikel 3/1, § 1, eerste lid, 2°, van de wet van 24 november 1975⁵⁷ is het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019 van toepassing op de handhaving in de zone van de Scheldekaaien in de stad Antwerpen van de voorschriften over de scheepvaart in de Beneden-Zeeschelde.

Volgens de gemachtigde worden hiermee de artikelen 30, §§ 2 tot 4, 31, §§ 3 en 4, 41, § 7, en 43 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 ‘houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde’ bedoeld.

Omwille van de verstaanbaarheid van de ontworpen regeling, zou in het ontworpen artikel 3/1, § 1, eerste lid, 2°, van de wet van 24 november 1975 specifiek naar die bepalingen kunnen worden verwezen.

19.2. Uit het ontworpen artikel 3/1, § 2, 1°, van de wet van 24 november 1975 vloeit voort dat voor de toepassing van paragraaf 1 van die bepaling afgeweken wordt van hetgeen wordt bepaald in artikel 2 van het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019.

Die afwijkingen zijn ertoe beperkt om ten aanzien van de toezichthouder bedoeld in artikel 2, 15°, van het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019, de bestuurlijke opsporingsagent bedoeld in artikel 2, 2°, van hetzelfde decreet, de vervolgingsinstantie bedoeld in artikel 2, 17°, van hetzelfde decreet en de beboetingsinstantie bedoeld in artikel 2, 1°, van hetzelfde decreet,⁵⁸ te preciseren dat het om personeelsleden van de stad Antwerpen gaat die worden benoemd door het college van burgemeester en schepenen. Het lijkt niet de bedoeling om voor het overige af te wijken van het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019, en met name niet van de personele scheiding tussen de verschillende functies waarin dat decreet voorziet. De gemachtigde bevestigde dat en verklaarde:

“Met betrekking tot de Scheldekaaien, zone Stad is altijd gesteld dat de stad Antwerpen een volle bestuurlijke politionele bevoegdheid moet kunnen uitoefenen in deze zone, en dus zowel de bevoegdheden m.b.t. toezichthouden, bestuurlijk opsporen en vervolgen én beboeten moet hebben. Het is noodzakelijk dat deze verschillende bevoegdheden toekomen aan verschillende personen, naar garanties t.a.v. de rechtsonderhorige toe met het oog op het voorkomen van belangenvermenging. De

⁵⁷ Wet van 24 november 1975 ‘houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972’.

⁵⁸ In de tekst van het voorontwerp wordt verkeerdelijk verwezen naar “artikel 2, 1°, 2°, 15° en 17°,” van het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving van 22 maart 2019.

noodzaak tot het creëren van verschillende entiteiten met verschillende functies / opdrachten blijkt uit de omschrijving van deze opdrachten en bevoegdheden in het kaderdecreet bestuurlijke handhaving. Hieruit blijkt voor ons dat in de concrete invulling van deze entiteiten dit niet dezelfde personen mogen zijn, omdat hun functieomschrijvingen niet onderling combineerbaar zijn. Dit zou mogelijke conflicten in de hand kunnen werken in strijd met de elementaire beginselen van (rechts)zekerheid, onafhankelijkheid en onpartijdigheid.”

Artikel 11

20. In het ontworpen artikel 3/3, § 2, van de wet van 24 november 1975 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om te bepalen welke detectiemiddelen mogen worden aangewend en de wijze waarop ze mogen worden gebruikt om inbreuken op de ontworpen regeling vast te stellen.

Gevraagd welke detectiemiddelen worden bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“Dit wordt bepaald in het aan te passen Politiereglement op de Beneden-Zeeschelde dat zo spoedig mogelijk wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering:

‘Art. 17quater. §1. De met de politie te water belaste overheid van de federale overheid, de beheerder, de havenkapiteinsdienst en de stad Antwerpen, ieder in hun respectievelijke bevoegdheden, maken gebruik van camera’s, marifoon-, radar- en andere detectiesystemen in het kader van de uitoefening van zijn door dit reglement toegekende bevoegdheden.

Ze ontvangen, registreren, verwerken en beheren deze gegevens.

§2. De kennisgeving, zoals voorgeschreven door de artikelen 13 en 14 van de Verordening 2016/679, voor eenieder die persoonsgegevens doorgeeft of van wie voormelde instanties persoonsgegevens verwerken die niet rechtstreeks van de betrokkene verkregen zijn in het kader van de detectiesystemen of de systemen die gebruikt worden voor de scheepvaartbegeleiding, is raadpleegbaar bij de in §1. vermelde instanties.’.(= werktekst)”

Uit het antwoord van de gemachtigde vloeit voort dat het gebruik van detectiemiddelen om inbreuken op de ontworpen regeling vast te stellen aanleiding kan geven tot een verwerking van persoonsgegevens. Gelet op het in artikel 22 van de Grondwet vervatte wettigheidsbeginsel, moet in de ontworpen regeling zelf worden bepaald in welke mate en onder welke voorwaarden deze verwerking van persoonsgegevens zal geschieden. Met name moet worden geregeld welke gegevens worden verwerkt, wie er toegang toe heeft en gedurende welke termijn ze worden bewaard.

Artikel 12

21. Naar luid van het ontworpen artikel 43, achtste lid, van het decreet van 18 december 1992 ‘houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993’ kan de Vlaamse Regering vanaf 1 januari 2025 de laadinfrastructuur voor elektronische voertuigen vrijstellen van de vaste en variabele retributie waarin artikel 40 van hetzelfde decreet voorziet voor het

verkrijgen van een vergunning voor het privaat gebruik van het domein van de wegen en hun aanhorigheden.

De memorie van toelichting suggereert daarentegen de tegenovergestelde werkwijze, namelijk dat de Vlaamse Regering na 1 januari 2025 kan beslissen “om opnieuw vaste en of variabele retributie te innen”. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, bevestigde de gemachtigde dat de tekst van het voorontwerp in lijn is met de bedoeling van de stellers ervan.

Artikel 13

22. Luidens artikel 17, §§1 en 2, van het decreet van 19 april 1995 ‘betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloops’ zijn de gezagvoerders verplicht de loodsgelden en de in artikel 15 van dat decreet bepaalde vergoedingen en kosten binnen een maand en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland, te betalen bij de door de Vlaamse Regering aangewezen ontvangers, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld. De gezagvoerders van naar zee of naar het buitenland vertrekkende vaartuigen moeten in elk geval bij de bevoegde ontvanger een voldoende zekerheid stellen om de bedragen te dekken die na het vertrek van het vaartuig verschuldigd blijven.

In het ontworpen artikel 17, § 2*bis*, van het decreet van 19 april 1995 wordt bepaald wat als een voldoende geachte zekerheid wordt aanvaard. Dat is met name het geval voor “een waarborg die een kredietinstelling of een verzekeringsinstelling in de Europese Unie toestaat voor de geraamde omzet per maand van het loodsgeld, de *bunker adjustment factor* (BAF) en de VBS-vergoeding”.⁵⁹

Met de precisering dat de waarborg afkomstig moet zijn van een kredietinstelling of een verzekeringsinstelling *in de Europese Unie* wordt een beperking van het vrije verkeer van diensten ingevoerd voor andere banken of verzekeringsinstellingen om hun diensten aan te bieden en voor de rederijen om op die andere buitenlandse banken en verzekeringsinstellingen een beroep te doen.

Het vrije verkeer van diensten wordt evenwel ook ten aanzien van andere staten dan de lidstaten van de Europese Unie gewaarborgd, hetzij in zijn algemeenheid,⁶⁰ hetzij voor de specifieke diensten.⁶¹ Om ook met dat geval rekening te houden moet in het ontworpen artikel 17, § 2*bis*, 3°, van het decreet van 19 april 1995 worden verwezen naar een “EER-lidstaat, of een andere land waartoe het vrije verkeer inzake bankwaarborgen is uitgebreid”.

⁵⁹ Ontworpen artikel 17, § 2*bis*, 3°, van het decreet van 19 april 1995.

⁶⁰ Voor de lidstaten van de Europese Economische Ruimte.

⁶¹ Voor andere staten waarmee verdragen werden gesloten waarbij voor de betrokken diensten de vrijheid van dienstverrichting toepasselijk werd gemaakt.

Artikel 16

23.1. Het ontworpen artikel 7 van het decreet van 2 maart 1999 ‘houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’ voorziet in de consultatie van enerzijds de havengebruikers (eerste lid) en anderzijds de havengebruikers, de dienstverleners en andere belanghebbenden (tweede lid).

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande onder meer het volgende uiteengezet:

“De praktijk leert dat havenbedrijven hun raad van overleg *de facto* hebben vervangen door andere vormen van overleg, consultatie die veel efficiënter blijken te zijn. Ondertussen is ook artikel 15 van de Europese havenverordening in voege getreden dat duidelijk bepaalt in welke gevallen havengebruikers en andere belanghebbenden moeten worden geraadpleegd of geïnformeerd.”

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

“In bepaalde havens bestaat de Raad van Overleg nog in andere is de ‘Raad van overleg’, gegeven de feitelijke omstandigheden, in algemeen opzicht en kennis van de stakeholders in de praktijk reeds vervangen door andere vormen van overleg en consultatie. De nieuwe formulering belet niet dat overleg kan worden voortgezet in de vorm die momenteel is voorzien in het Havendecreet voor de Raad van Overleg.”

23.2. Artikel 16 van het voorontwerp strekt tot uitvoering van artikel 15 van verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017,⁶² dat voorziet in de raadpleging van de havengebruikers en andere belanghebbenden. In tegenstelling tot het ontworpen artikel 7, tweede lid, van het decreet van 2 maart 1999 maakt die bepaling geen gewag van “de dienstverleners”.

Gevraagd wat met die laatste term wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“Dienstverleners is een term die algemeen verwijst naar stakeholders binnen de haven welke zelf of in het kader van een openbare dienstverlening, diensten aanbieden aan havengebruikers (scheepvaart, bemanning, ...).”

Vermits die categorie van personen ook als belanghebbenden kunnen worden beschouwd, kunnen de woorden “de dienstverleners” in het ontworpen artikel 7, tweede lid, van het decreet van 2 maart 1999 worden weggelaten. Indien ze toch worden behouden, zou in dat decreet minstens moeten worden verduidelijkt welke dienstverleners worden bedoeld.

23.3. In het ontworpen artikel 7, vierde lid, van het decreet van 2 maart 1999 wordt bepaald dat de resultaten van de consultatie niet bindend zijn voor het havenbedrijf. Vermits een consultatie – behoudens een andersluidende regeling – per definitie geen bindend karakter heeft, is deze bepaling overbodig en kan ze worden weggelaten.

⁶² Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 ‘tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens’.

Artikelen 17 en 18

24.1. In de ontworpen artikelen 15, §§ 2 en 3, en 16 van het decreet van 2 maart 1999 worden de havenbedrijven gemachtigd om algemene en bijzondere havengelden vast te stellen en openbardienstverplichtingen op te leggen aan de aanbieders van havendiensten.

24.2. Het havenbedrijf is een gedecentraliseerde openbare instelling die over ruime autonomie beschikt en die aan bestuurlijk toezicht is onderworpen. Luidens artikel 2, 1°, van hetzelfde decreet, dat niet wordt gewijzigd door het aan te nemen decreet, wordt onder havenbedrijf een publiekrechtelijke overheid bedoeld die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de havengebieden en die de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van dat decreet.

24.3. Het verlenen van een verordenende bevoegdheid aan een gedecentraliseerde openbare instelling, zoals het havenbedrijf, is in beginsel niet in overeenstemming met de algemene publiekrechtelijke beginselen omdat erdoor geraakt wordt aan het beginsel van de eenheid van de verordenende macht en een rechtstreekse parlementaire controle ontbreekt. Bovendien ontbreken de waarborgen waarmee de klassieke regelgeving gepaard gaat, zoals die inzake de bekendmaking, de preventieve controle van de Raad van State, afdeling Wetgeving, en de duidelijke plaats in de hiërarchie der normen. Dergelijke delegaties kunnen dan ook enkel worden gebillijkt voor zover zij zeer beperkt zijn en een niet-beleidsmatige karakter hebben, door hun detailmatige of hoofdzakelijk technische draagwijdte. De instellingen die de betrokken reglementering dienen toe te passen moeten hierbij zowel aan rechterlijke controle als aan politieke controle onderworpen zijn.⁶³

24.4. Gevraagd hoe de in de artikelen 17 en 18 van het voorontwerp vervatte delegaties kunnen worden verantwoord in het licht van het voorgaande, heeft de gemachtigde het volgende verklaard:

“Wat artikel 17 betreft, heeft het Grondwettelijk Hof bij arrest nr. 162/2015 van 19 november 2015 geoordeeld dat de toekenning in het havendecreet aan de havenbedrijven van de bevoegdheid om een ‘reglement’ inzake havengelden aan te nemen artikel 33 van de Grondwet niet schendt.

Wat artikel 14, 3°, en artikel 18 betreft, kan de motivering van het Grondwettelijk Hof in arrest nr. 162/2015 naar analogie worden aangehaald: artikel 33 van de Grondwet staat niet eraan in de weg dat de wetgever specifieke uitvoerende bevoegdheden toevertrouwt aan een gedecentraliseerde openbare instelling die aan een bestuurlijk

⁶³ Vergelijk met de toetsingscriteria die het Grondwettelijk Hof gebruikt om delegaties van verordenende bevoegdheid door de wetgever aan een autonome administratieve overheid of een gedecentraliseerde openbare instelling te beoordelen; zie GwH 11 juni 2015, nr. 86/2015, B.22.4 en GwH 9 juni 2016, nr. 89/2016, B.9.6.4: “De artikelen 33, 105 en 108 van de Grondwet verzetten zich niet ertegen dat, in een bepaalde technische materie, de wetgever specifieke uitvoerende bevoegdheden toevertrouwt aan een autonome administratieve overheid die zowel aan de jurisdictionele controle als aan de parlementaire controle is onderworpen, en verbieden de wetgever niet om delegaties te verlenen aan een uitvoerend orgaan, op voorwaarde dat die betrekking hebben op de uitvoering van maatregelen waarvan het doel door de bevoegde wetgever is bepaald, in het bijzonder in technische en ingewikkelde materies.”; zie GwH 19 november 2015, nr. 162/2015, B.8.4: “Artikel 33 van de Grondwet en artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 [tot hervorming der instellingen] staan niet eraan in de weg dat de wetgever specifieke uitvoerende bevoegdheden toevertrouwt aan een gedecentraliseerde openbare instelling die aan een bestuurlijk toezicht en aan een rechterlijke toetsing is onderworpen.”

toezicht (in casu door de gewestelijke havencommissaris) en aan een rechterlijke toetsing (zowel van de wijze waarop een havenbedrijf als van de wijze waarop de havencommissaris zijn respectievelijke bevoegdheden uitoefent) is onderworpen.

Wat de specifieke situatie van Gent betreft, worden de bevoegdheden uitgeoefend door de Belgische rechtspersoon North Sea Port Flanders nv (vroeger: Havenbedrijf Gent) en niet door de buitenlandse rechtspersoon North Sea Port (de holding).”

24.5. In arrest nr. 162/2015 van 19 november 2015 waarnaar de gemachtigde verwijst heeft het Grondwettelijk Hof inderdaad geoordeeld dat aan de havenbedrijven de bevoegdheid wordt verleend om de havengelden vast te stellen. Gelet hierop kan de in artikel 17 van het voorontwerp vervatte machtiging eveneens worden aanvaard.

In dat arrest had het Hof evenwel eerst vastgesteld dat de havengelden een retributie vormen ter vergoeding van een dienst die het havenbedrijf presteert ten voordele van een individuele gebruiker van het havengebied en dat de decreetgever op voldoende wijze de gevallen had omschreven die aanleiding konden geven tot het heffen van de retributie.⁶⁴ Bijgevolg was de bevoegdheid van de havenbedrijf voldoende bepaald zodat er door het Grondwettelijk Hof gewag kon worden gemaakt van een specifieke uitvoerende bevoegdheid.

De vraag rijst of hetzelfde opgaat voor de in het ontworpen artikel 16 van het decreet van 2 maart 1999 (artikel 18 van het voorontwerp) vervatte bevoegdheid van de havenbedrijven om openbardienstverplichtingen op te leggen aan de aanbieders van havendiensten. Weliswaar worden in artikel 7, lid 1, van verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 de aspecten bepaald die de openbardienstverplichtingen die aan aanbieders van havendiensten kunnen worden opgelegd, ten minste waarborgen. Evenwel kunnen de havenbedrijven zelf de havendiensten vaststellen aan de aanbieders waarvan ze vervolgens openbardienstverplichtingen kunnen opleggen. De havenbedrijven bepalen met andere woorden zelf de omvang van hun bevoegdheid om openbardienstverplichtingen vast te stellen. In arrest nr. 162/2015 stelde het Grondwettelijk Hof daarentegen vast dat de havenbedrijven niet hun eigen bevoegdheid konden bepalen om retributies vast te stellen.⁶⁵ Bijgevolg lijkt het twijfelachtig of de redenering van het Hof in het voormelde arrest kan worden toegepast op de in het ontworpen artikel 16 van het decreet van 2 maart 1999 vervatte delegatie van verordenende bevoegdheid.

Artikelen 21 en 22

25.1. De artikelen 21 en 22 van het voorontwerp voorzien in twee procedures in geval van een klacht die voortvloeit uit verordening (EU) 2017/352. De betrokken partijen proberen eerst tot een vergelijk te komen (ontworpen artikel 26, eerste lid, van het decreet van 2 maart 1999; artikel 21 van het voorontwerp). Vervolgens kan een havencommissie met de werkwijze van arbitrage de klacht behandelen (ontworpen artikel 26*bis*, eerste lid, van het decreet van 2 maart 1999; artikel 22 van het voorontwerp).

⁶⁴ GwH 19 november 2015, nr. 162/2015, B.6.1.

⁶⁵ GwH 19 november 2015, nr. 162/2015, B.8.3.

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“Volgens artikel 16 van de Europese havenverordening dient het Vlaamse Gewest ervoor te zorgen dat er een doeltreffende procedure voorhanden is voor het behandelen van klachten die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening. Deze klachtenbehandeling wordt geregeld in de artikelen 26 en 26*bis* van het havendecreet.”

25.2. Artikel 16 van verordening (EU) 2017/352 waarnaar wordt verwezen, bepaalt dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat er een doeltreffende procedure voorhanden is voor het behandelen van klachten die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening. Klachten moeten worden behandeld op een wijze die belangenconflicten voorkomt en functioneel onafhankelijk is van havenbeheerders en aanbieders van havendiensten. Er moet voor worden gezorgd dat er een daadwerkelijke functionele scheiding bestaat tussen de behandeling van klachten enerzijds, en de eigendom en het beheer van havens, het verrichten van havendiensten en het gebruik van havens anderzijds. De behandeling van klachten moet geschieden op onpartijdige en transparante wijze en met inachtneming van de vrijheid van ondernemen.

25.3. Het is duidelijk dat de procedure van vrijwillig overleg waarin het ontworpen artikel 26 van het decreet van 2 maart 1999 voorziet, niet voldoet aan de vereisten van onafhankelijkheid en onpartijdigheid dat artikel 16 van verordening (EU) 2017/352 voorschrijft. Die bepaling verzet zich er evenwel niet tegen dat eerst moet worden overlegd vooraleer de klacht wordt behandeld door een instantie die wel aan die vereisten voldoet.

25.4. De havengeschillencommissie die de klachten kan behandelen opereert “met de werkwijze van arbitrage, vermeld in deel VI van het Gerechtelijk Wetboek”. Uit artikel 1685, § 2, van het Gerechtelijk Wetboek, dat deel uitmaakt van deel VI van dat wetboek, vloeit voort dat arbiters moeten voldoen aan “de algemene vereiste van onafhankelijkheid en onpartijdigheid”. Wanneer een persoon wordt aangezocht met het oog op zijn mogelijke aanstelling tot arbiter, deelt hij alle omstandigheden mee die van aard zijn om gerechtvaardigde twijfels te doen rijzen over zijn onafhankelijkheid of zijn onpartijdigheid. Vanaf de datum van zijn aanstelling en gedurende de hele arbitrageprocedure licht de arbiter de partijen onverwijld in over alle nieuwe omstandigheden van dien aard.⁶⁶ Het gegeven dat overeenkomstig het ontworpen artikel 26*bis*, tweede lid, van het decreet van 2 maart 1999 eisende en verwerende partijen elk een scheidsrechter aanwijzen, verhindert derhalve niet dat de havengeschillencommissie als onafhankelijk en onpartijdig kan worden beschouwd zoals artikel 16 van verordening (EU) 2017/352 vereist.

Luidens artikel 1713, §§ 1 en 9, van het Gerechtelijk Wetboek beslist het scheidsgerecht definitief of alvorens recht te doen en heeft die uitspraak in de relaties tussen de partijen dezelfde uitwerking als een rechterlijke beslissing. Een arbitrale uitspraak kan worden bestreden voor de rechtbank van eerste aanleg, na dagvaarding.⁶⁷ Bijgevolg lijkt ook voldaan aan het in artikel 16, lid 6, van verordening (EU) 2017/352 bepaalde vereiste dat de voor de behandeling van klachten verantwoordelijke instanties bevoegd zijn om, in voorkomend geval, bindende beslissingen te nemen die vatbaar zijn voor rechterlijke toetsing.

⁶⁶ Artikel 1686, § 1, van het Gerechtelijk Wetboek.

⁶⁷ Artikel 1717, § 2, van het Gerechtelijk Wetboek.

25.5. In het ontworpen artikel 26*bis*, derde lid, van het decreet van 2 maart 1999 wordt bepaald dat de scheidsrechters uitsluitend op basis van de schriftelijke bundels en de uiteenzettingen van de partijen een uitspraak doen. Die bepaling is evenwel onbestaanbaar met artikel 16, lid 5, van verordening (EU) 2017/352, naar luid waarvan de voor de behandeling van klachten verantwoordelijke instanties bevoegd zijn om, in overeenstemming met het nationale recht, havenbeheerders, aanbieders van havendiensten en havengebruikers te verplichten hun informatie in verband met een klacht te verschaffen.⁶⁸ De havengeschillencommissie moet derhalve de bevoegdheid worden verleend om bij de voormelde instanties informatie op te vragen.

25.6. Ofschoon uit wat voorafgaat voortvloeit dat de havengeschillencommissie voldoet aan de door verordening (EU) 2017/352 gestelde vereisten van onafhankelijkheid en onpartijdigheid, en haar beslissingen bindend zijn, evenals vatbaar voor hoger beroep, rijst toch de vraag of deze procedure voldoende toegankelijk is. Een partij kan er immers niet mee volstaan een klacht in te dienen; zij zal ook een scheidsrechter moeten aanwijzen. Bovendien kan het zijn dat zij de arbitragekosten zal moeten dragen, die normalerwijs de erelonen en kosten van de arbiters en de erelonen en kosten van de raadslieden en vertegenwoordigers van de partijen omvatten, evenals de kosten voor de dienstverlening door de instelling belast met de opvolging van de arbitrage en alle andere kosten in verband met de arbitrageprocedure.⁶⁹ De mogelijkheid dat de klager desgevallend dergelijke kosten zal moeten dragen, kan van die aard zijn dat een partij er vanaf zal zien om een klacht te formuleren.

De stellers van het voorontwerp zullen moeten nagaan of niet ten minste in een kostenregeling moet worden voorzien die het risico vermindert dat een partij van haar klacht afziet omwille van de kosten die de behandeling ervan voor haar zou meebrengen.

De vraag rijst overigens ook op welke manier door de havengeschillencommissie in wederzijdse bijstand kan worden voorzien overeenkomstig artikel 16, lid 4, van verordening (EU) 2017/352, aangezien het om een *ad-hoc*, per geschil samengesteld, orgaan gaat.

Artikel 23

26. Het ontworpen artikel 26*ter* van het decreet van 2 maart 1999 voorziet in de mogelijkheid dat het Vlaamse Gewest een havenbedrijf sanctioneert wegens het overtreden van bepalingen van verordening (EU) 2017/352, en dit via het inhouden of terugvorderen van bepaalde uitkeringen. Volgens de memorie van toelichting wordt hiermee uitvoering gegeven aan artikel 19 van die verordening, waarin wordt bepaald dat de lidstaten moeten voorzien in sancties op overtredingen van deze verordening, die doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Volgens de gemachtigde is aan die vereiste voldaan:

⁶⁸ Zie ook artikel 12, lid 3, van verordening (EU) 2017/352.

⁶⁹ Artikel 1713, § 6, van het Gerechtelijk Wetboek.

“Specifiek wat de havenbedrijven betreft en waar een klacht niet zou leiden tot een sanctie conform voormeld artikel 19 wordt voorzien in een mogelijke financiële sanctiëring, wat o.i. toch doeltreffend lijkt.”

Er kan inderdaad worden aangenomen dat een financiële sanctie doeltreffend, evenredig en afschrikkend kan zijn. Doordat in het ontworpen artikel 26^{ter} van het decreet van 2 maart 1999 die sanctiemogelijkheid de vorm aanneemt van het geheel of gedeeltelijk inhouden of terugvorderen van uitkeringen die een havenbedrijf normalerwijs zou genieten, wordt die sanctiemogelijkheid afhankelijk van de mate waarin havenbedrijven al dan niet uitkeringen hebben genoten of zullen genieten. Bij gebrek aan dergelijke uitkeringen zal die sanctiemogelijkheid niet doeltreffend zijn. Op dit punt moet dan ook een voorbehoud worden gemaakt.

Artikel 27

27. Uit het ontworpen artikel 5^{bis}, §§ 1 en 3, van het decreet van 31 januari 2003 ‘betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen ‘Flanders Hydraulics’’ vloeit voort dat bepaalde personeelsleden van het eigen vermogen Flanders Hydraulics kunnen worden overgenomen door het departement Mobiliteit en Openbare Werken als ze slagen voor een objectieve selectieproef, waarvan de voorwaarden worden vastgelegd door de Vlaamse Regering. De gemachtigde gaf dienaangaande de volgende toelichting:

“EV Flanders Hydraulics valt niet onder het toepassingsgebied van het Vlaamse personeelsstatuut van 13 januari 2006 (VPS). Het departement MOW valt wel onder het VPS. Om als personeelslid van EV Flanders Hydraulics bij het departement MOW te kunnen tewerkgesteld worden, moeten de voorwaarden van het VPS worden nageleefd.

Om de regels inzake ‘gelijkheidsbeginsel’ te garanderen voorziet paragraaf 3 van artikel 27, dat de kandidaten moeten slagen voor een ‘objectieve selectieproef’. Hoofdstuk 2 van Titel III van het VPS van 13 januari 2006 bepaalt de regels inzake de selectie via een ‘objectief wervingssysteem’.

Dat ‘externen’ zich kunnen kandidaat stellen voor deze functie bij MOW wordt op basis van de formulering van artikel 27 van het ontwerpdecreet niet uitgesloten. Het decreet voorziet wel dat de Vlaamse Regering de voorwaarden van de objectieve selectieproef vaststelt.

Bij de concrete uitwerking van deze regels via een besluit van de Vlaamse Regering, zullen de regels van het ‘gelijkheidsbeginsel’ gerespecteerd worden. Zo kan de objectieve selectie bijvoorbeeld bestaan uit een screening van het CV en een selectie-interview op basis van vooraf vastgestelde selectiecriteria die deel uitmaken van het functieprofiel en die worden beschreven in het selectiereglement. Het selectie-interview wordt afgenomen door een jury die bestaat uit medewerkers van de in dienst nemende overheid.

Op basis van de resultaten van de selectie-interviews ontvangt de lijnmanager van de in dienst nemende overheid gemotiveerde adviezen over elke kandidaat. De in dienst nemende overheid neemt de beslissing over de indienstneming op basis van de geformuleerde adviezen.”

Artikel 29

28.1. In het ontworpen artikel 7, 5° en 6°, van het decreet van 31 januari 2003 wordt bepaald dat de inkomsten van het eigen vermogen Flanders Hydraulics onder meer worden gevormd door de inkomsten van het beheer, de exploitatie en de vervreemding van goederen en installaties die behoren tot het vermogen van het Waterbouwkundig Laboratorium en door de vergoedingen betaald voor zijn onderzoeken, studies, analyses, proeven, keuringen, opleidingen en andere diensten die het Waterbouwkundig Laboratorium verricht voor rekening van andere organisaties dan de Vlaamse administratie.

Het Waterbouwkundig Laboratorium maakt evenwel deel uit van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, terwijl het eigen vermogen Flanders Hydraulics rechtspersoonlijkheid heeft. Gevraagd hoe in die omstandigheden de inkomsten van en de vergoedingen betaald aan het Waterbouwkundig Laboratorium tot de inkomsten van het eigen vermogen Flanders Hydraulics kunnen worden gerekend, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Eigenlijk gaat het er om dat het WL unieke installaties heeft, die werden gebouwd om studies uit te voeren voor de overheid. Maar ook vanuit de private sector is er vraag om deze installaties te kunnen inzetten. Op die manier kunnen deze installaties ook omzet genereren die via EV FH kan worden ingezet om verder te investeren in nieuwe installaties of in personeel die ook kunnen worden ingezet voor studies voor de overheid (dit was ook de oorspronkelijke motivatie voor de initiële oprichting van het EV FH).”

28.2. Uit de memorie van toelichting bij wat het decreet van 31 januari 2003 is geworden blijkt dat het eigen vermogen Flanders Hydraulics werd opgericht om de administratie Waterwegen en Zeewegen, en inzonderheid diens afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek toe te laten opdrachten voor derden uit te voeren.⁷⁰ Die derden-opdrachten worden dan ook door het eigen vermogen gevoerd, overeenkomstig artikel 4, 1°, van het decreet van 31 januari 2003. In de toelichting bij artikel 26 van het voorliggende voorontwerp, dat strekt tot wijziging van die bepaling, wordt uitdrukkelijk bevestigd dat ten aanzien van de Vlaamse overheid de taken verder worden gevoerd door het Waterkundig Laboratorium.

Het idee dat het Waterkundig Laboratorium, in plaats van en naast het eigen vermogen Flanders Hydraulics opdrachten voor derden zou uitvoeren, waarvan de inkomsten dan aan het eigen vermogen zouden toekomen, is onbestaanbaar met de bestaansredenen zelf van het eigen vermogen. De ontworpen regeling lijkt dan ook geen doorgang te kunnen vinden.

Artikel 31

29.1. In het ontworpen artikel 7/2, tweede lid, van het decreet van 31 januari 2003 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de voorwaarden te bepalen waaronder een

⁷⁰ *Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1445/1, 3.

openbaardomeingoed van de Vlaamse administratie opgenomen kan worden in het openbaar domein van het eigen vermogen Flanders Hydraulics.

Volgens de gemachtigde gaat het om een bepaling in het verlengde van artikel 8*bis* van het decreet van 2 april 2004 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht’ en artikel 18, § 4, van het decreet van 2 maart 1999 ‘houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’.

29.2. In artikel 8*bis* van het decreet van 2 april 2004 werd de Vlaamse Regering gemachtigd om de onroerende goederen *waarvan het Vlaamse Gewest eigenaar is* en die nuttig of noodzakelijk zijn voor de realisatie van de bevoegdheden van de Vlaamse Waterweg nv, aan die vennootschap over te dragen, ongeacht de juridische aard van de verrichting. Hetzelfde geldt voor artikel 18, § 4, van het decreet van 2 maart 1999.

De ontworpen regeling heeft betrekking op goederen van *de Vlaamse administratie*, waaronder naar luid van het ontworpen artikel 1/1, 4° en 5°, van het decreet van 31 januari 2003 (artikel 25 van het voorontwerp) ook publiekrechtelijk en privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen moeten worden begrepen. In zoverre de opname van die goederen in het openbaar domein van het eigen vermogen Flanders Hydraulics een gedwongen eigendomsoverdracht zou inhouden van het vermogen van die agentschappen naar het eigen vermogen Flanders Hydraulics, moet het in artikel 16 van de Grondwet vervatte wettigheidsbeginsel in acht worden genomen.

Artikel 32

30.1. Artikel 32, 1°, van het voorontwerp strekt tot opheffing van, onder meer, artikel 11 van het decreet van 31 januari 2003, dat het toezicht van de Vlaamse Regering op het eigen vermogen Flanders Hydraulics regelt.

30.2. In advies 32.282/3 van 23 april 2002 heeft de Raad van State ten aanzien van het voorontwerp dat tot het decreet van 31 januari 2003 heeft geleid, het volgende opgemerkt:

“Het EVFH moet worden beschouwd als een instelling als bedoeld in artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Volgens dat artikel kan ‘het decreet’ aan dergelijke instellingen rechtspersoonlijkheid toekennen; bovendien regelt het decreet ‘hun oprichting, samenstelling, bevoegdheid, werking en toezicht’. Aldus verplicht de bijzondere wetgever de decreetgever om de basisregels vast te stellen, hetgeen niet uitsluit dat hij de nadere uitwerking van die basisregels aan de regering opdraagt⁷¹.

⁷¹ Voetnoot 1 van het aangehaalde advies: Zie, o.m., Arbitragehof, 31 mei 2001, nr. 75/2001, overw. B.11.

Te dezen zal, inzonderheid wat het toezicht op het EVFH betreft, de basisregeling in het ontworpen decreet zelf opgenomen moeten worden. In dit opzicht voldoen de artikelen 11 en 12 niet.”⁷²

Om hieraan tegemoet te komen werd in wat artikel 11 van het decreet van 31 januari 2003 is geworden in een toezichtregeling voorzien.⁷³

30.3. Het voorontwerp strekt ertoe die regeling op te heffen, waardoor in het decreet van 31 januari 2003 het toezicht op het eigen vermogen Flanders Hydraulics op generlei wijze wordt geregeld. Het gegeven dat de meerderheid van de leden van het beheerscomité vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie zijn,⁷⁴ zoals de gemachtigde aanvoert, kan dit euvel niet verhelpen. Met het toezicht wordt immers juist beoogd om controle van de Vlaamse Regering op de beslissingen van, onder meer, het beheerscomité mogelijk te maken.

Artikel 32, 1°, van het voorontwerp is onbestaanbaar met artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en moet dan ook worden weggelaten.

Artikel 48

31. Naar luid van het ontworpen artikel 34, § 2, 5°, van het decreet van 29 maart 2019 kunnen de door de Vlaamse Regering aangewezen personen die toezicht houden op de naleving van dat decreet toegang verkrijgen tot de voertuigen die voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden gebruikt, en hun garages.

Het valt niet uit te sluiten dat, naargelang de omstandigheden, een garage ook als woning in de zin van artikel 15 van de Grondwet en van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens moet worden beschouwd.⁷⁵

De gemachtigde liet echter weten dat

“het (...) niet de bedoeling [is] dat degene[n] die belast zijn met de controle en handhaving van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en haar uitvoeringsbesluit de mogelijkheid zouden krijgen om huiszoekingen uit te voeren.

Mogelijks kunnen bepaalde controlediensten een huiszoeking uitvoeren (bv. sociale inspectie). Dit zal echter zijn op basis van hun eigen specifieke regelgeving en niet op basis van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

Met deze toevoeging wordt enkel voorzien dat de personen belast met de controle en handhaving van het decreet toegang hebben tot de ruimtes waar de voertuigen gestationeerd zijn. Dit zullen geen bewoonde ruimtes zijn, waardoor de regelgeving inzake huiszoeking niet van toepassing zal zijn.”

⁷² Advies 32.282/3 van 23 april 2002 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 31 januari 2003, *Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1445/1, 21-22.

⁷³ *Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1445/1, 5.

⁷⁴ Ontworpen artikel 6, § 2, van het decreet van 31 januari 2003 (artikel 28, 1°, van het voorontwerp).

⁷⁵ Dat is het geval wanneer een garage kan worden beschouwd als een aanhorigheid van een woning: zie Cass. 21 oktober 1992, *Arr.Cass.* 1991-92, 1223-1225.

Onder dat voorbehoud kan de ontworpen regeling worden aanvaard.

Artikel 52

32. Om de in opmerking 18.4 uiteengezette redenen, moet in het ontworpen artikel 8, tweede lid, 8°, van het decreet van 26 april 2019 het woord “gemotiveerd” worden weggelaten.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 32/1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 (artikel 78 van het voorontwerp).

Artikel 55

33. In de inleidende zin van artikel 55 van het voorontwerp moet worden verwezen naar artikel 54 (in plaats van 57) van het aan te nemen decreet.

Artikel 57

34.1. Uit het ontworpen artikel 10/3, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 vloeit voort dat een onderzoek moet worden verricht naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften vooraleer de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt vastgesteld.

In de memorie van toelichting wordt omtrent die bepaling het volgende gesteld:

“De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een visie die tot stand komt via een breed participatieproces. De bedoeling is om een brede consensus te bereiken over de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op de lange termijn.”

34.2. De vraag rijst of het onderzoek waarin het ontworpen artikel 10/3, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 voorziet kan worden gelijkgesteld met “een breed participatieproces” waarvan gewag wordt gemaakt in de memorie van toelichting.

Dat lijkt niet het geval te zijn gelet op wat volgens de gemachtigde onder dat onderzoek moet worden verstaan:

“Aangezien de Mobiliteitsvisie een strategische lange termijnvisie is die de toekomstige beleidslijnen vastlegt is het belangrijk dat deze visie gebaseerd is op een verkenning van hoe de mobiliteit van personen en goederen op lange termijn zou kunnen ontwikkelen onder invloed van diverse veranderingen in de maatschappij en wat de uitdagingen hierbij zijn voor het mobiliteitssysteem.”

34.3. Volgens de gemachtigde bestaat er echter al een regeling van participatie in artikel 31, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019, dat niet wordt gewijzigd door het aan te nemen decreet, en naar luid waarvan de Vlaamse Regering de participatie bepaalt en het participatietraject ruim bekendmaakt.

Er moet evenwel op worden gewezen dat die bepaling enkel betrekking heeft op de participatie bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en -projecten bedoeld in hoofdstuk 3 van het

decreet van 26 april 2019. De Vlaamse Mobiliteitsvisie kan niet worden gelijkgesteld met een dergelijk mobiliteitsplan. De regeling ervan gebeurt in het ontworpen hoofdstuk 2/1 van hetzelfde decreet.

Indien het de bedoeling is dat de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 31, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 ook ten aanzien van de Vlaamse Mobiliteitsvisie de participatie bepaalt, moet in het ontworpen hoofdstuk 2/1 van dat decreet een bepaling worden toegevoegd die ertoe strekt artikel 31 op de Vlaamse Mobiliteitsvisie van toepassing te maken.

Artikel 60

35. In het ontworpen artikel 11, § 1, van het decreet van 26 april 2019 (artikel 60, 1°, van het voorontwerp) wordt niet langer verwezen naar de missie van het mobiliteitsbeleid vermeld in artikel 3 van hetzelfde decreet.

De gemachtigde verklaarde dienaangaande het volgende:

“De mobiliteitsplannen moeten wel degelijk beantwoorden aan deze uitgangspunten, maar artikel 3 wordt gezien als een algemeen artikel op visieniveau dat aanhaakt bij Vlaamse Mobiliteitsvisie. De Mobiliteitsplannen moeten daarop aansluiten en dus voldoen aan de doelstellingniveaus vermeld in artikel 4.”

Artikel 62

36. Naar luid van het ontworpen artikel 13, § 3, van het decreet van 26 april 2019 worden de regionale en lokale mobiliteitsplannen afgestemd op, enerzijds, ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen en, anderzijds, de “relevante beleidsdocumenten”.

Gevraagd wat onder dat laatste begrip moet worden verstaan, verklaarde de gemachtigde:

“Er wordt afstemming gezocht met de bepalingen van de beleidsplannen of beleidsdocumenten die mobiliteitsgerelateerd zijn. Er wordt in 1° een niet-limitatieve opsomming gegeven van de plannen waarmee afstemming wordt gezocht. Enkel de belangrijkste worden daar vermeld die reeds een bepaalde historiek kennen in relatie met het mobiliteitsbeleid. Maar we stellen vast dat mobiliteit in de loop der jaren ook meer en meer aandacht krijgt binnen andere beleidsdomeinen, vanuit andere invalshoeken bijv. duurzame ontwikkeling, gezondheid, klimaat, enz. Er zal dan ook rekening worden gehouden met andere relevant geachte beleidsnota's en -brieven, met inbegrip van deze welke zich vormen op nationaal en supranationaal niveau (bv. de Europese Commissie). Welke beleidsdocumenten al dan niet relevant zijn, als vermeld in 2°, is afhankelijk van de dan actuele beleidscontext en wordt noodzakelijkerwijze bij de planopmaak bepaald.”

Nog volgens de gemachtigde is er geen sanctie wanneer de afstemming die het ontworpen artikel 13, § 3, van het decreet van 26 april 2019 voorschrijft, niet of niet afdoende is gebeurd:

“Er is geen sanctie. Er wordt vooral een betere beleidssamenhang beoogd tussen de onderscheiden beleidsdomeinen, onder andere het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid of het milieubeleid.”

Artikel 71

37.1. In het ontworpen artikel 24, § 1, van het decreet van 26 april 2019 wordt bepaald dat met het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt nagegaan “of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt”.

Gevraagd waarom de Vlaamse Mobiliteitsvisie niet wordt betrokken in het mobiliteitsmonitoringsysteem, verklaarde de gemachtigde:

“Het is niet de bedoeling dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie in zijn integraliteit onderworpen wordt aan het mobiliteitsmonitoringsysteem, vermeld in artikel 24, §1, nu het gaat om een visie en niet langer om een mobiliteitsplan, met bijhorend actieplan.

Een eventuele evaluatie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie, met het oog op het al dan niet bijsturen van de bestaande visie of het ontwikkelen van een nieuwe visie, wordt als voldoende geacht: daarvoor is er een mogelijkheid opgenomen voor de Vlaamse Regering om desgevallend regelgevend op te treden op basis van het nieuw ontworpen artikel 10/3, §2.”

37.2. Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden onder meer de technische kenmerken verzameld van voertuigen, zoals het voertuigtype, de soort brandstof en de euronorm (ontworpen artikel 24, § 1, derde lid, 2°, van het decreet van 26 april 2019).

Volgens de gemachtigde worden in die bepaling enkel voertuigen bedoeld “met een nummerplaat die door een ANPR-camera gedetecteerd kunnen worden. Dus niet enkel voertuigen met een verbrandingsmotor, maar ook elektrische voertuigen, doch geen fietsers of steps en dergelijke”. Dit moet in de tekst van het voorontwerp worden verduidelijkt.

Artikel 77

38. Om nadere toelichting gevraagd over de draagwijdte van het begrip “Vlaamse openbaar infrastructuur- en voertuiggebonden personenvervoer” in het ontworpen 32, § 1, van het decreet van 26 april 2019, antwoordde de gemachtigde:

“De bedoeling is om onder het toepassingsgebied van artikel 32 zowel bussen, minibussen en gewone voertuigen te vatten als voertuiggebonden personenvervoer, en trams (vroeger ook trolleybussen) als infrastructuurgebonden personenvervoer, en dat ten opzichte van het personenvervoer over water, vermeld in artikel 32/1.

De termen komen ook voor in artikel 43 van het huidige decreet Basisbereikbaarheid en worden daar gedefinieerd. Er kunnen uiteraard in de toekomst nog nieuwe vormen van infrastructuurgebonden exploitatie ontstaan.

We zouden ook kunnen spreken over ‘openbaar personenvervoer over de weg of over het spoor’ (waar we geen federale bevoegdheden mee willen betreden) of ‘openbaar personenvervoer door middel van voertuigen of tramvoertuigen’.”

Het begrip “personenvervoer over de weg of het spoor” zou inderdaad duidelijker weergeven wat wordt bedoeld.

Artikel 80

39. In het ontworpen artikel 34/1 van het decreet van 26 april 2019 wordt bepaald dat de Vlaamse Regering voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water één instantie aanwijst van de Vlaamse administratie als vermeld in artikel 1.3, 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

In de punten d) en e) van die bepaling worden evenwel de publiekrechtelijke en de privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen vermeld. Erop gewezen dat de aanwijzing van een extern verzelfstandigd agentschap als exploitant van het openbaar vervoer over water een decretale tussenkomst vereist, stemde de gemachtigde ermee in om de verwijzing naar artikel 1.3, 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 te beperken tot de punten a) tot c) ervan.

Artikel 85

40.1. Het ontworpen artikel 40/1, § 2, vierde lid, van het decreet van 26 april 2019 omvat een omschrijving van de Vlaamse hoofdwegen.

De gemachtigde gaf aan dat die omschrijving nog verder kon worden verduidelijkt door de volgende toevoeging:

“De Vlaamse hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T-netwerk.”

Hiermee kan worden ingestemd.

40.2. In het ontworpen artikel 40/1, § 3, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 wordt gewag gemaakt van “recreatieve en economische attractiepolen”. De gemachtigde gaf aan dat die term kan worden verduidelijkt door te preciseren dat het om regionale attractiepolen gaat. Met deze verduidelijking kan worden ingestemd.

Artikel 86

41.1. In het ontworpen artikel 40/2 van het decreet van 26 april 2019 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering te bepalen.

In die bepaling wordt niet in een procedure voorzien om te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 ‘betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s’.⁷⁶ Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van die richtlijn moet voor die plannen en programma’s een milieubeoordeling worden uitgevoerd voor zover ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Volgens artikel 3, lid 2, a), van de richtlijn geldt die verplichting voor alle plannen en programma’s die voorbereid worden met betrekking tot, onder meer, het vervoer en “die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II bij Richtlijn 85/337/EEG [lees: Richtlijn 2011/92/EU]⁷⁷ genoemde projecten”.

Volgens het Hof van Justitie heeft “het begrip ‘plannen en programma’s’ betrekking (...) op iedere handeling die, door vaststelling van op de betrokken sector toepasselijke regels en controleprocedures, een heel pakket criteria en modaliteiten vaststelt voor de goedkeuring en de uitvoering van één of meerdere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben”.⁷⁸ Het Hof voegt eraan toe dat het begrip “plannen en programma’s” ook betrekking kan hebben op normatieve handelingen die bij wet of besluit zijn vastgesteld.⁷⁹

41.2. Gevraagd of in het licht hiervan in het voorontwerp niet in een procedure moet worden voorzien om te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit richtlijn 2001/42/EG verklaarde de gemachtigde:

“Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het hoofdwegennet en het dragende netwerk.

Wat het hoofdwegennet betreft: de plan-MER en Aarhus bepalingen zouden van toepassing kunnen zijn.

Er moet volgens ons echter een onderscheid worden gemaakt tussen de wegencategorisering zelf en het eventueel bepalen van de gevolgen (vb. inrichtingsprincipes) per type weg van deze categorisering.

Artikel 40/2 biedt een mogelijkheid aan de Vlaamse Regering om de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes vast te stellen, maar geen verplichting om dat te doen.

Aan de verschillende categorieën wegen worden op vandaag dus geen inrichtingsprincipes/andere voorwaarden gekoppeld, die bindend zullen zijn in latere vergunningverlening voor infrastructuurwerken omtrent wegen, die een risico zouden inhouden op significante effecten op een Natura-2000 gebied of die een invloed zouden hebben op het milieu.

⁷⁶ Naar luid van artikel 2, a), van deze richtlijn wordt onder “plannen en programma’s” verstaan: “plannen en programma’s, met inbegrip van die welke door de Gemeenschap worden medegefinancierd, alsook de wijzigingen ervan, die door een instantie op nationaal, regionaal of lokaal niveau worden opgesteld en/of vastgesteld of die door een instantie worden opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering te worden vastgesteld en die door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn voorgeschreven”.

⁷⁷ Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 ‘betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten’.

⁷⁸ HvJ 27 oktober 2016, C-290/15, *Patrice d’Outremont e.a. t. Waals Gewest*, ECLI:EU:C:2016:816, § 49.

⁷⁹ *Ibidem*, § 52.

Het lijkt dan ook dat de loutere aanname van een wegencategorisering op zichzelf niet onder het toepassingsgebied van de plan-MER en de Aarhus-bepalingen zal vallen.

De kans dat de inrichtingsprincipes, die de Vlaamse Regering eventueel zal vaststellen op basis van artikel 40/2, elementen zullen bevatten die bindend zullen zijn in de latere vergunningverlening en die van een dergelijke orde zouden zijn dat ze een invloed zouden kunnen hebben op de milieueffectbeoordeling van infrastructuurprojecten voor wegen, achten we eerder klein.

Het lijkt dan ook dat de kans dat er sprake is van een plan-mer-plicht op dit punt, eerder klein is.

Dit onder meer omdat deze inrichtingsprincipes vaak betrekking hebben op niet-vergunningsplichtige aspecten van de inrichting van een weg en daarenboven in het verleden steeds werden opgevat als streefwaarden.

Deze streefwaarden zullen op projectniveau worden meegenomen in de milieuafweging.

Op projectniveau zullen milieuoverwegingen normaal gezien dus tot gevolg kunnen hebben dat de weg anders wordt aangelegd dan in de inrichtingsprincipes wordt bepaald. Op projectniveau zal hieromtrent normaal gezien ook de nodige participatie worden georganiseerd.

Wanneer er uitvoering zou worden gegeven aan artikel 40/2, kan op vandaag niet worden uitgesloten dat er wel een passende beoordeling (en dus ook een plan-MER) moet worden opgemaakt omtrent de regelgeving die deze inrichtingsprincipes vastlegt, wanneer niet kan worden uitgesloten dat bepaalde inrichtingsprincipes voor bepaalde wegen significant ongunstig effecten zouden kunnen hebben op Natura-2000 gebied.

Wat het dragende netwerk betreft, zijn het de vervoerregio's die dit moeten voorstellen. Dit voorstel moet vorm krijgen binnen de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan, aangezien deze de sleutel zijn tot het realiseren van art. 8 5°). De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan volgt effectief een participatief traject en wordt mogelijks onderworpen aan een plan-MER, in functie van de inhoud van het plan.”

41.3. Uit het antwoord van de gemachtigde vloeit voort dat het niet volledig uit te sluiten valt dat de door de Vlaamse Regering te bepalen inrichtingsprincipes bindend zijn bij het verlenen van de vergunningen voor de wegen waarop ze betrekking hebben. Gelet op de aard van de wegen in kwestie, kan de aanleg ervan een project zijn dat aanzienlijke gevolgen voor het milieu kan hebben.

Indien dit het geval zou zijn, zal in een procedure moeten worden voorzien om te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit richtlijn 2001/42/EG.

Artikel 87

42. Naar luid van het ontworpen artikel 40/3, derde en vierde lid, van het decreet van 26 april 2019 formuleren de vervoerregioraden een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk, waarna de Vlaamse Regering die selectie bepaalt.

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande gepreciseerd dat als de vervoerregioraden binnen een redelijke termijn geen voorstel hebben gedaan over het dragende wegennet, de Vlaamse Regering zelf de selectie zal doen.

Dit moet in de tekst zelf van het ontworpen artikel 40/3 van het decreet van 26 april 2019 tot uiting komen.

Artikel 92

43. In artikel 92 van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de datum te bepalen waarop de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen buiten werking treedt.

Volgens de gemachtigde zou dit gebeuren eens het hoofdwegennet en het dragende netwerk geselecteerd zijn. Vermits de wegencategorisering en de selectie bepaald overeenkomstig de ontworpen artikelen 40/1 tot 40/3 van het decreet van 26 april 2019 in de plaats lijken te komen van die vermeld en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale structuurplannen, moet in artikel 92 van het voorontwerp worden gepreciseerd dat die buitenwerkingtreding slechts kan geschieden nadat de selectie overeenkomstig de ontworpen regeling is gebeurd.

Artikel 93

44. Naar luid van artikel 93 van het voorontwerp treden de artikelen 4 en 7 van het aan te nemen decreet in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Om evenwel te vermijden dat die delegatie aan de Vlaamse Regering op gespannen voet staat met het beginsel bedoeld in artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, volgens hetwelk ze decreten niet mag schorsen, noch vrijstelling van hun uitvoering mag verlenen, dient een uiterste datum te worden bepaald waarop het aan te nemen decreet in werking treedt indien de Vlaamse Regering zou nalaten binnen een redelijke termijn de datum van inwerkingtreding ervan vast te stellen.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“Het lijkt dan ook eerder aangewezen om nu een uiterste datum op te nemen waarop het decreet alleszins in werking zal treden, bijvoorbeeld 1 januari 2022, maar aan de Vlaamse Regering een delegatie te verlenen om een vroegere datum van inwerkingtreding te bepalen. Het operationeel maken van de verschillende procedures zal enige tijd vergen. Een delegatie aan de Vlaamse Regering om concreet te beoordelen op welk ogenblik deze procedures voldoende zijn uitgewerkt om de decretale bepalingen in werking te laten treden, lijkt dan ook gerechtvaardigd.”

Met het invoegen van deze uiterste datum van inwerkingtreding kan worden ingestemd.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Art. 2. Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt bekrachtigd.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek

Art. 3. Aan artikel 601ter van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 13 mei 1999 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 maart 2018, wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° het beroep tegen de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete, vermeld in artikel 29quater, §5, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.”.

Afdeling 2. Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Art. 4. In artikel 23 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 29 februari 1984 en 18 juli 1990 en het decreet van 26 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden en nadere regels bepalen die gelden voor:

- 1° de instellingen en hun personeelsleden die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen;
- 2° de instellingen en hun personeelsleden of de personen die onderricht verstrekken:
 - a) om een rijbewijs te verkrijgen;

- b) in het kader van de voortgezette rijopleiding;
- c) om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- 3° de opleidingsverstrekkers die opleidingen en bijscholingen geven aan kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of aan de personen, vermeld in punt 2°;
- 4° de personen die kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of die de personen, vermeld in punt 2°, begeleiden tijdens hun opleiding;
- 5° de commissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van het niet-slagen voor een examen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de toekenning, weigering, verlenging, stopzetting, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in het eerste lid, 1° tot en met 4°, bepalen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de opleidingen en de bijscholingen van kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, en van de personen, vermeld in het eerste lid, 2°, bepalen.”;

- 2° in paragraaf 4 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken inzake de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en inzake de reglementering over de vakbekwaamheid, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gegevens verwerkt, inclusief de gegevens, vermeld in artikel 9, lid 1, en artikel 10 van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).”;

- 3° er wordt een paragraaf 5 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§5. Inspecteurs kunnen de instellingen en de personen, vermeld in paragraaf 3, controleren op de naleving van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en inzake de reglementering over de vakbekwaamheid, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de controle, vermeld in het eerste lid, en voor de aanwijzing van de inspecteurs die die controle verrichten.

Met toepassing van artikel 23, lid 1, e) en h), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) kunnen de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het vierde tot en met het twaalfde lid.

De afwijkmogelijkheid, vermeld in het derde lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden die daarmee verband houden, in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, en op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast. De duur van de voorbereidende werkzaamheden mag in voorkomend geval niet meer bedragen dan een jaar vanaf de ontvangst van een verzoek tot uitoefening van een van de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening.

De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor ze worden verwerkt.

De afwijkmogelijkheid, vermeld in het derde lid, heeft geen betrekking op de gegevens die losstaan van het voorwerp van het onderzoek dat of van de controle die de weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid, rechtvaardigt.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het derde lid, tijdens de periode, vermeld in het vierde lid, een verzoek indient op basis van artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, bevestigt de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming de ontvangst daarvan.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming brengt de betrokkene schriftelijk, zo snel mogelijk en in elk geval binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van elke weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid. De verdere informatie over de nadere redenen voor die weigering of die beperking hoeft niet te worden verstrekt als dat de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, zou ondermijnen, met behoud van de toepassing van het tiende lid. Als het nodig is, kan de voormelde termijn met twee maanden worden verlengd, rekening houdend met het aantal aanvragen en de complexiteit ervan. De verwerkingsverantwoordelijke brengt de betrokkene binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van die verlenging en van de redenen voor het uitstel.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene ook over de mogelijkheid om een verzoek in te dienen bij de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens conform artikel 10/5 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer en om een beroep in rechte in te stellen.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming noteert de feitelijke of juridische gronden waarop de beslissing is gebaseerd. Die informatie houdt hij ter beschikking van de voormelde Vlaamse Toezichtcommissie.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 13 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval, conform artikel 12 van de voormelde verordening, opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het derde lid bevat, naar het Openbaar Ministerie is gestuurd en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mag de bevoegde functionaris voor gege-

vensbescherming op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of, in voorkomend geval, de onderzoeksrechter heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.”.

Art. 5. In titel III, hoofdstuk IV, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976, 18 juli 1990 en het decreet van 13 december 2019, wordt na artikel 27 een artikel 27/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 27/1. De Vlaamse Regering kan een retributie bepalen voor:

- 1° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, en van de lokalen, de terreinen en het personeel van die instellingen;
- 2° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 2°, en van de lokalen en de terreinen van die personen;
- 3° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de opleidingsverstrekkers, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 3°;
- 4° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 4°;
- 5° het behandelen van een aanvraag tot het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid of tot verlenging ervan;
- 6° het afleggen van examens in de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1°;
- 7° het volgen van verplichte rijopleidingen en bijscholingen om een rijbewijs te behalen, in het kader van de voortgezette rijopleiding of om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;
- 8° het afleggen van de examens, het uitoefenen van de stage en het volgen van verplichte opleidingen en bijscholingen door kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, of door de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 2°;
- 9° het indienen van een verzoekschrift bij de beroepscommissie;
- 10° het onderzoek in een centrum voor rijgeschiktheid.

Tevens kan de Vlaamse Regering periodieke retributies bepalen voor de uitoefening van het toezicht op de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°.

De in het eerste lid, 1°, 2° en 8°, en het tweede lid, vermelde diensten omvatten niet de diensten waarvoor een retributie als vermeld in artikel 27, tweede en derde lid, kan worden bepaald.

De Vlaamse Regering kan de bedragen en de wijze waarop de retributies moeten worden voldaan evenals de procedure bij niet-naleving bepalen.”.

Art. 6. In dezelfde wet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 13 december 2019, wordt een artikel 29quater ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 29quater. §1. De gemeenteraad kan in zijn reglementen of verordeningen administratieve geldboetes bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen in welk geval die overtredingen niet strafrechtelijk worden bestraft.

§2. De gemeenteraden kunnen alleen administratieve geldboetes als vermeld in paragraaf 1 bepalen als al de volgende voorwaarden vervuld zijn:

- 1° het betreft een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur;

- 2° de snelheidsovertredingen worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur;
- 3° het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld volgens de voorwaarden, vermeld in artikel 62, met uitzondering van het zesde en achtste lid, met automatisch werkende toestellen als vermeld in hetzelfde artikel, die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid;
- 4° de snelheidsovertredingen worden begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door rechtspersonen;
- 5° er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

§3. De bedragen van de administratieve geldboetes die de gemeenteraad in zijn reglementen of verordeningen bepaalt, zijn gelijk aan de bedragen die de Vlaamse Regering bepaalt ter uitvoering van artikel 65, §1, tweede lid.

De administratieve geldboete wordt betaald op de wijze die in het betalingsverzoek is bepaald.

§4. Het proces-verbaal van de overtreding wordt binnen veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld, aan de sanctionerend ambtenaar, vermeld in artikel 6 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bezorgd.

Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het proces-verbaal heeft ontvangen, bezorgt hij dat proces-verbaal samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete aan de overtreder.

De overtreder betaalt de administratieve geldboete binnen dertig dagen na de kennisgeving ervan, tenzij de overtreder binnen die termijn zijn schriftelijke verweermiddelen bezorgt aan de sanctionerend ambtenaar.

Als de sanctionerend ambtenaar de verweermiddelen onontvankelijk of ongegrond verklaart, brengt hij de overtreder daarvan op de hoogte binnen dertig dagen met de vermelding van de administratieve geldboete die moet worden betaald.

De administratieve geldboete wordt betaald binnen dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid.

Als de sanctionerend ambtenaar binnen dertig dagen na de dag waarop hij de verweermiddelen van de overtreder heeft ontvangen, de verweermiddelen van de overtreder niet onontvankelijk of niet ongegrond verklaart, worden die verweermiddelen geacht aanvaard te zijn.

De beslissing om een administratieve geldboete op te leggen, heeft uitvoerbare kracht als ze definitief geworden is. De voormelde beslissing is definitief op een van de volgende tijdstippen:

- 1° dertig dagen na de kennisgeving van de administratieve geldboete, vermeld in het tweede lid, als er geen beroep is aangetekend;
- 2° dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid, als er geen beroep is aangetekend.

§5. Tegen een beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd, kan degene aan wie de boete is opgelegd, binnen een maand na de kennisgeving van de beslissing volgens de burgerlijke procedure beroep aantekenen bij de politierechtbank.

De politierechtbank oordeelt over de wettelijkheid en de proportionaliteit van de opgelegde administratieve geldboete. Hij kan de opgelegde administratieve

geldboete bevestigen of herzien. De beslissing van de politierechtbank is niet vatbaar voor hoger beroep.

§6. Als de sanctionerend ambtenaar tijdens de procedure, vermeld in paragraaf 4, vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen, vermeld in paragraaf 2, niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop kan een protocol worden opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.

§7. De relevante persoons- en informatiegegevens, bedoeld in artikel 44, §2, eerste lid, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, worden opgenomen in het register van gemeentelijke administratieve sancties, vermeld in artikel 44, §1, van dezelfde wet.

§8. De vordering tot voldoening van de administratieve geldboete verjaart na vijf jaar vanaf de datum waarop zij betaald moet worden. De verjaring kan gestuit worden op de wijze en onder de voorwaarden, vermeld in artikel 2244 tot en met 2250 van het Burgerlijk Wetboek.

§9. De gemeente kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de verordening (EU) 2016/679 en voldoet aan de verplichtingen vervat in artikel 26 van de verordening (EU) 2016/679 die in dat verband op haar rusten.

De gemeente en de sanctionerende ambtenaar verzamelen en verwerken slechts die persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om de overtreder te identificeren en noodzakelijk zijn voor de controle en de sanctionering van de snelheids-overtreding.

De verzamelde gegevens worden bewaard voor een periode van zes jaar.”.

Afdeling 3. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

Art. 7. Aan artikel 43 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, vervangen bij het decreet van 5 juli 2002 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 30 maart 2007, worden een zesde tot en met achtste lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt vrijgesteld van vaste en variabele retributie tot en met 31 december 2024.

In het zesde lid wordt verstaan onder laadinfrastructuur:

- 1° de ingenomen oppervlakte van de elektriciteitskast;
- 2° de ingenomen oppervlakte van de laadpaal zelf;
- 3° de ondergrondse leiding van de kast naar de laadpaal;
- 4° de oppervlakte van de parking;
- 5° de vervoerleiding voor de aansluiting van de elektriciteitskast, vermeld in punt 1°.

De Vlaamse Regering kan de laadinfrastructuur, vermeld in het zesde en zevende lid, vrijstellen vanaf 1 januari 2025.”.

Afdeling 4. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods

Art. 8. In artikel 17 van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods wordt een paragraaf 2bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“§2bis. De volgende elementen worden als voldoende geachte zekerheid aanvaard:

- 1° een conventionele borgstelling door een scheepvaartvereniging voor haar onderschreven leden;
- 2° een Europees domiciliëringsmandaat van het type business-to-business (b2b);
- 3° een waarborg die een kredietinstelling of een verzekeringsinstelling van een lidstaat die behoort tot de Europese Economische Ruimte, of een andere land waartoe het vrije verkeer inzake bankwaarborgen is uitgebreid, toestaat voor de geraamde omzet per maand van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding;
- 4° een individuele borgstelling in speciën per aanloop voor een forfait van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding.”.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 9. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, wordt punt 4°bis opgeheven.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”

Art. 10. In het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 1/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 1/1. In dit decreet wordt verstaan onder Vlaamse administratie:

- 1° de departementen, vermeld in artikel 1, 7°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 2° de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel 1quater van het voormelde besluit;
- 3° de intern verzelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel III.4 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
- 4° de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.7 van het voormelde decreet;
- 5° de privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.14 van het voormelde decreet.”.

Art. 11. In artikel 4 van hetzelfde decreet wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

- “1° toegepaste onderzoeks-, studie-, expertise-, opleidings- en dienstverleningsopdrachten uitvoeren op het domein van de waterbouwkunde, de nautische wetenschappen, de milieukunde, en andere aangelegenheden die betrekking hebben op water, zee, waterwegen, havens en de scheepvaart in de ruime zin van het woord, voor andere organisaties dan de Vlaamse administratie;”.

Art. 12. In hetzelfde decreet wordt een artikel 5bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 5bis. §1. De personeelsleden van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics die ingezet worden voor het gebruik, het onderhoud en de aanpassingen van de scheepsmanoeuvresimulatoren kunnen door het departement Mobiliteit en Openbare Werken worden overgenomen onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

§2. Als bij de overname van de personeelsleden, vermeld in paragraaf 1, blijkt dat ze een hogere geldelijke verloning genieten dan wat voor eenzelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken van toepassing is, dan behouden de betrokken personeelsleden de verloning die op het moment van de overname geldt, zonder afbreuk te doen aan de wettelijke mechanismen inzake de aanpassing van de lonen aan de evolutie van de consumptieprijzen, tot op het ogenblik dat de verloning overeenstemt met de lonen die gelden voor een zelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Als binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken eenzelfde functie niet aanwezig is, bepaalt de Vlaamse Regering de salarisschalen van de personeelsleden, vermeld in paragraaf 1.

§3. De personeelsleden, vermeld in paragraaf 1, kunnen alleen worden overgenomen als ze slagen voor een objectieve selectieproef, waarvan de voorwaarden worden vastgelegd door de Vlaamse Regering."

Art. 13. In artikel 6 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

"§2. De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling van de beheerscommissie, waarbij de meerderheid van de leden vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie zijn."

2° in paragraaf 4 wordt de zinsnede "overeenkomstig artikel 9" opgeheven.

Art. 14. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 5° wordt vervangen door wat volgt:

"5° de inkomsten van het beheer, de exploitatie en de vervreemding van goederen en installaties die behoren tot het vermogen van het EVFH, en de inkomsten van de uitbating van installaties en diensten;"

2° er wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"6° de inkomsten van het beheer en de exploitatie van goederen en installaties die het EVFH, overeenkomstig artikel 7/2 in beheer heeft gekregen, en de inkomsten van de uitbating van installaties en diensten."

Art. 15. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 7/1. §1. Het EVFH kan de domeingoederen die het in eigendom heeft, affecteren en desaffecteren.

§2. Het EVFH kan op de domeingoederen die het in eigendom heeft of die het beheert, rechten aan derden toekennen, als dat niet onverenigbaar is met de bestemming van het goed.

De beheerscommissie stelt de voorwaarden vast waaronder het EVFH de goederen aan derden ter beschikking stelt.”.

Art. 16. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/2. Het EVFH kan concessies, huur of andere rechten, zoals erfpacht- en opstalrechten, verkrijgen op of met betrekking tot domeingoederen die de Vlaamse administratie in eigendom heeft.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder een openbaardomeingood van de Vlaamse administratie opgenomen kan worden in het openbaar domein van het EVFH.”.

Art. 17. Artikel 11 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 8 juli 2011, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 11. Het administratief toezicht op het EVFH wordt uitgeoefend overeenkomstig artikel III.13 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.”.

Art. 18. In hetzelfde decreet wordt artikel 14 opgeheven.

Afdeling 7. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Art. 19. In artikel 2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006, 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt opgeheven;

2° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° Wetboek van vennootschappen en verenigingen: Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 2 maart 2019;”.

Art. 20. In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en het woord “bedoeld” de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd;

2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zinsnede “van het Wetboek van vennootschappen, toepasselijk op de naamloze vennootschap” vervangen door de zinsnede “van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, toepasselijk op de naamloze vennootschap”;

3° in paragraaf 2, derde lid, wordt de zinsnede “Artikel 783 en 784, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen” vervangen door de zinsnede “Artikel 14:10 en 14:11, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen”.

Art. 21. In artikel 21 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het eerste lid wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "en" telkens de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd;
- 2° in het eerste lid worden tussen het woord "vennootschappen" en het woord "met" de woorden "en verenigingen" ingevoegd;
- 3° in het tweede lid wordt de zinsnede "de bepalingen van de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord en de faillissementswet van 8 augustus 1997" vervangen door de zinsnede "de bepalingen van boek XX van het Wetboek van economisch recht".

Art. 22. In artikel 23, derde en vierde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede "bedoeld in artikel 28, §1, eerste lid, 2° en 3°, van dit decreet" vervangen door de zinsnede "als vermeld in artikel 26, §1, 2° en 3°".

Art. 23. In artikel 24, §2, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede "Artikel 454, 456, 458 en 646 van het Wetboek van vennootschappen" vervangen door de zinsnede "Artikel 7:15, 7:17, 7:18, 7:20 en 7:231 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen".

Art. 24. In artikel 28, §2, van hetzelfde decreet wordt het woord "vennootschappen" telkens vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 25. In artikel 33 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en de zinsnede ", zijn" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Art. 26. In artikel 34 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en de zinsnede ", is" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Art. 27. In artikel 37, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord "Vennootschappen" vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 28. In artikel 43 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 27 april 2007, 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord "Bestuursdecreet" en het woord "inzake" de zinsnede "van 7 december 2018" ingevoegd.

Afdeling 8. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 29. Aan artikel 4/1 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017, worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

"De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de lesgevers in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen.

Aan elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die een erkenningsaanvraag indient, kan een retributie worden gevraagd om de erkenningsaanvraag te behan-

delen. Dezelfde retributie kan worden gevraagd om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden uit te oefenen. De Vlaamse Regering bepaalt voor welke erkenningsaanvragen of toezichtverplichtingen een retributie is verschuldigd en stelt de bedragen vast, en de wijze waarop de retributie moet worden voldaan.”.

Art. 30. In artikel 17, §2, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kan de Vlaamse Regering, voor specifieke inbreuken, het tarief van de administratieve geldboete bepalen op een bedrag dat hoger ligt dan de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, zonder evenwel de maximumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, te overschrijden.”;

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, wordt de zinsnede “minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen” vervangen door de zinsnede “administratieve geldboete, vermeld in het eerste of het tweede lid”;

3° in het bestaande derde lid, dat het vierde lid wordt, wordt het woord “tweede” vervangen door het woord “derde”.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Art. 31. Aan artikel 9 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt een paragraaf 3 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§3. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de vrijwillige stopzetting door de exploitant van de dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.”.

Art. 32. In artikel 12, §2, van hetzelfde decreet wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kunnen de gemeenten de toegang tot de standplaatsen die bestemd zijn voor zero-emissievoertuigen, beperken tot die categorie van voertuigen.”.

Art. 33. In artikel 31 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan paragraaf 1, eerste lid, worden een punt 7° tot en met 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

“7° per uitgevoerde rit:

- a) de identificatie van de exploitant;
- b) de identificatie van de bestuurder;
- c) de kentekenplaat van het voertuig;
- d) de datum;
- e) de start- en aankomstplaats;
- f) de start- en aankomsttijd;
- g) het unieke ritnummer;
- h) de eindprijs van de rit;
- i) de afstand van de rit;

- 8° per bestelde rit:
 - a) de vastgelegde datum, het vastgelegde tijdstip en de start- en aankomstplaats van de bestelde rit;
 - b) het tijdstip van de bestelling;
 - c) de prijsafspraken bij bestelling;
- 9° per dienst:
 - a) het aantal uitgevoerde ritten sinds het begin van de dienst;
 - b) de totale afgelegde afstand;
 - c) de afgelegde beladen afstand;
 - d) de uren van de effectief genomen rustpauze;
 - e) de datum en het uur van de effectieve beëindiging van de dienst.”;
- 2° aan paragraaf 1 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering kan de gegevensbank verfijnen met uitsluitend technische gegevens.”;
- 3° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

 - 1° het administratieve beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;
 - 2° de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan te verhogen door de gegevensdeling tussen gemeenten en de bevoegde Vlaamse en federale diensten, de politie, het klachtenorgaan en de gemeenten onderling;
 - 3° statistische doeleinden te realiseren voor het personenvervoer, het multimodale personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, waaronder de opvolging van de evolutie van de prijzen.”;
- 4° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“De gemeenten voeren de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1° tot en met 6°, in de gegevensbank in. De vergunninghouders of hun tussenpersonen bezorgen de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 7° tot en met 9°, bij de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit.”;
- 5° in paragraaf 3, derde lid, wordt tussen de woorden “de politie” en de woorden “en de overheidsdiensten” de zinsnede “het klachtenorgaan, de federale overheidsdiensten” ingevoegd;
- 6° in paragraaf 5, eerste lid, 5°, wordt het woord “nummerplaat” vervangen door het woord “kentekenplaat”.

Art. 34. Aan artikel 34, §2, van hetzelfde decreet wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“5° toegang verkrijgen tot de voertuigen die voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden gebruikt, en hun garages.”.

Art. 35. In artikel 43 van hetzelfde decreet worden de woorden “de voorwaarden” vervangen door de zinsnede “de bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zoals van kracht op 31 december 2019”.

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Art. 36. In artikel 2 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 16° wordt opgeheven;

2° er wordt een punt 18°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“18°/1 openbaar personenvervoer over water: de personenvervoerdiensten van algemeen belang over water die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;”;

3° er wordt een punt 27° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“27° Vlaamse Mobiliteitsvisie: de mobiliteitsvisie, vermeld in artikel 10/1.”.

Art. 37. Aan artikel 7, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“7° een vertegenwoordiging van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, vermeld in artikel 2 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.”.

Art. 38. In artikel 8 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan het tweede lid wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° beslissen over het openbaar personenvervoer over water, vermeld in artikel 32/1;”;

2° aan artikel 8 waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§2. Als de vervoerregioraad geen beslissing neemt omtrent de opdrachten en taken, vermeld in paragraaf 1, kan de Vlaamse Regering op eigen initiatief beslissen over de onder haar ressorterende bevoegdheden.”.

Art. 39. Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 40. In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK 2/1. Vlaamse Mobiliteitsvisie”.

Art. 41. In hetzelfde decreet wordt in hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 40, een artikel 10/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/1. Op gewestelijk niveau wordt de Vlaamse Mobiliteitsvisie opgemaakt.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. Die voldoet aan de missie, vermeld in artikel 3.”.

Art. 42. In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 10/2. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een beleidskader voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De entiteiten, vermeld in het eerste lid, kunnen gemotiveerd afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie."

Art. 43. In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 10/3. §1. Voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt vastgesteld, wordt een onderzoek verricht naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie komt tot stand via een participatieproces dat door de Vlaamse Regering ruim wordt bekend gemaakt.

De Vlaamse Regering stelt de Vlaamse Mobiliteitsvisie vast en bepaalt de datum van de inwerkingtreding ervan.

De Vlaamse Regering zorgt ervoor dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie op ruime schaal wordt bekendgemaakt.

§2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie en de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie."

Art. 44. In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk 3 vervangen door wat volgt:

"HOOFDSTUK 3. Mobiliteitsplanning".

Art. 45. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden "voor regionale en lokale mobiliteitsplannen" toegevoegd.

Art. 46. In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zin "Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid." vervangen door de zinnen "Een regionaal of lokaal mobiliteitsplan vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het voldoet inhoudelijk aan de doelstellingen, vermeld in artikel 4, en is afgestemd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie.";

2° in paragraaf 2, 2°, worden de woorden "op korte termijn" geschrapt.

Art. 47. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen door wat volgt:

"§1. Er wordt een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt voor het hele grondgebied van de vervoerregio.";

2° in paragraaf 2 worden de woorden “Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau” vervangen door de woorden “Er kan ook een lokaal mobiliteitsplan worden opgemaakt”;

3° in paragraaf 3 wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 48. Artikel 13 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 13. §1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

De regionale mobiliteitsplannen zijn bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn bindend voor de gemeente en de diensten en agentschappen die eronder ressorteren.

§2. Van een mobiliteitsplan kunnen de entiteiten, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, niet afwijken, behalve in geval van:

- 1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
- 2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking, vermeld in het eerste lid, wordt gemotiveerd.

§3. De regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:

- 1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
- 2° de relevante beleidsdocumenten.”.

Art. 49. In artikel 14 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 50. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt onderafdeling 1, die bestaat uit artikel 15 tot en met 17, opgeheven.

Art. 51. In artikel 18 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”;

2° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. De vervoerregioraad stelt het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan vast.

De Vlaamse Regering keurt het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan goed.”;

3° er wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“§3/1. De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan vast en duidt de door de gemeenten te nemen beslissingen aan.

De Vlaamse Regering keurt het regionaal mobiliteitsplan goed.”.

Art. 52. In artikel 19, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen," vervangen door de woorden "Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op".

Art. 53. In artikel 21, §2, van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

"Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie en tot het regionale mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort. Het vult de bepalingen ervan aan op gemeentelijk niveau."

Art. 54. In artikel 22, §1, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen," vervangen door de woorden "Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op".

Art. 55. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 4 vervangen door wat volgt:

"Hoofdstuk 3/1. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen".

Art. 56. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 5 vervangen door wat volgt:

"Hoofdstuk 3/2. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring".

Art. 57. Artikel 24 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 24. §1. De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de inhoud, de ontwikkeling en het beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem. Dat strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen. Zo kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen, het verkeersveiligheidsplan en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in deze paragraaf.

Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gepseudonimiseerde gegevens verzameld:

- 1° technische kenmerken van voertuigen met een kentekenplaat die door een ANPR-camera kan worden gedetecteerd, zoals het voertuigtype, de soort brandstof en de euronorm;
- 2° tijdstippen, locaties en snelheden van voertuigen als vermeld in punt 2°;
- 3° gecodeerde nummerplaten van voertuigen als vermeld in punt 2°;
- 4° metadata van de meetapparatuur.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem conform het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is gekwalificeerd als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in de zin van artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening

gegevensbescherming), voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen, en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.

Het opvragen van de gegevens, vermeld in het derde lid, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem worden uitgevoerd in overeenstemming met:

- 1° de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens;
- 2° het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De voormelde gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

§2. In het kader van onderzoeken ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem kan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bij het Rijksregister steekproefsgewijs persoonsgegevens opvragen die noodzakelijk zijn voor contactopname met personen die representatief zijn voor het doel van het onderzoek.

Na afsluiting van de contactprocedure worden de persoonsgegevens, verkregen van het Rijksregister, vernietigd.

§3. Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en bij te sturen.

In het voortgangsrapport worden de gegevens verwerkt conform paragraaf 1.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie van het voortgangsrapport.”.

Art. 58. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/3. Projecten en instrumenten”.

Art. 59. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 1 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 1. Projectmethodologie”.

Art. 60. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Subsidiëring”.

Art. 61. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 62. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten”.

Art. 63. In artikel 31, §2, van hetzelfde decreet wordt het derde lid opgeheven.

Art. 64. In artikel 32, §1, van hetzelfde decreet worden tussen de woorden “personenvervoer” en het woord “bestaat” de woorden “over de weg of het spoor” ingevoegd.

Art. 65. In hetzelfde decreet wordt een artikel 32/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32/1. Het openbaar personenvervoer over water bestaat uit één vervoerslaag, namelijk het vervoer op maat.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water formuleert een voorstel voor de reisweg, de plaats van de halte en de kwaliteitscriteria en legt dat voorstel voor aan de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering legt de minimale normering voor de kwaliteitseisen op. De vervoerregioraad neemt een beslissing. De financiële middelen bestemd voor het openbaar personenvervoer over water kunnen enkel voor andere vervoermodi gebruikt worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.”.

Art. 66. In artikel 33, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale” vervangen door de woorden “kan de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale bepalen”.

Art. 67. In hetzelfde decreet wordt een artikel 34/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 34/1. De Vlaamse Regering wijst voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water één instantie van de Vlaamse administratie aan als vermeld in artikel I.3, 2°, a) tot en met c), van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.”.

Art. 68. Aan artikel 36, §1, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het openbaar personenvervoer over water en bepaalt de tarieven.”.

Art. 69. In artikel 37, §3, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het eerste lid wordt tussen de woorden “De exploitanten van het kernnet en aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd;
- 2° in het derde lid worden tussen de woorden “De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net” en de woorden “verwerken persoonsgegevens” de woorden “en ook de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd;
- 3° in het vierde lid wordt tussen de woorden “De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

Art. 70. In artikel 38 van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden “de exploitanten van het kernnet en aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscen-

trale" de zinsnede ", de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd.

Art. 71. In artikel 39, tweede lid, van hetzelfde decreet worden tussen de zinsnede "de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net," en de woorden "en de Mobiliteitscentrale" de woorden "de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water" ingevoegd.

Art. 72. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 40/1. §1. Het wegennet wordt ingedeeld in drie lagen:

- 1° het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen;
- 2° het dragende netwerk: de regionale wegen en de interlokale wegen;
- 3° het lokale wegennet: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

§2. De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland.

De volgende knooppunten zijn internationale knooppunten als vermeld in het eerste lid:

- 1° zeehavens;
- 2° luchthavens;
- 3° grootsteden met hst-stations.

De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk, vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk. De Vlaamse hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T-netwerk.

§3. De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.

De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.

§4. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert met toepassing van artikel 40/3, vierde lid, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

§5. Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven.

In het eerste lid wordt verstaan onder doorgaand verkeer: het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft."

Art. 73. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/2. De Vlaamse Regering kan de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering, vermeld in artikel 40/1, bepalen.”.

Art. 74. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/3. De Vlaamse Regering beslist over het ontwerp van de selectie van het hoofdwegennet, vermeld in artikel 40/1, §1, 1^o.

De vervoerregioraden geven advies over de selectie, vermeld in het eerste lid.

De vervoerregioraden formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk, vermeld in artikel 40/1, §1, 2^o. Als de vervoerregioraden binnen een redelijke termijn geen voorstel hebben gedaan, bepaalt de Vlaamse Regering het dragende netwerk conform het vierde lid.

De Vlaamse Regering bepaalt de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk.

De wegen die de Vlaamse Regering niet selecteert op basis van het vierde lid, zijn lokale wegen.”.

Art. 75. In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/4. De Vlaamse Regering bepaalt het Vlaamse waterwegennetwerk.”.

Art. 76. Aan artikel 47, §2, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De waterwegbeheerders zorgen voor een vlotte doorstroming voor het openbaar personenvervoer over water, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.”.

Art. 77. In artikel 69 van hetzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

Afdeling 11. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Art. 78. Het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's wordt opgeheven.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Art. 79. De categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen, treden buiten werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt en dit ten vroegste op de datum waarop de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk conform artikel 40/3, vierde lid, in werking treedt.

Art. 80. Artikel 3 en 6 treden in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Brussel, 19 juni 2020.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS