



Vlaams
Parlement

ingediend op **380** (2019-2020) – Nr. 4
16 juli 2020 (2019-2020)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lode Ceysens

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

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyskens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Stijn Bex, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, Björn Rzoska;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 380** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2 en 3: Amendementen

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Bekrachtiging van een besluit van de Vlaamse Regering	4
1.3. Wijzigingsbepalingen	5
1.4. Slotbepalingen (artikelen 79 en 80)	8
2. Algemene en artikelsgewijze bespreking	9
2.1. Tussenkomen van de leden	9
2.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters	19
2.3. Replieken	21
3. Stemmingen	22
3.1. Artikelsgewijze stemming	22
3.2. Stemming over het geheel	25
4. Goedkeuring van het verslag (artikel 39, 3, van het Reglement)	25
Gebruikte afkortingen	26
Tekst aangenomen door de commissie	27

Bijlage: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 2 en 9 juli 2020 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. Voor de toelichting maakte Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Tijdens de vergaderingen waren alleen de commissievoorzitter en commissiesecretaris fysiek in de commissiezaal aanwezig. De vaste leden, plaatsvervangende leden en de toegevoegde leden van de commissie kregen de mogelijkheid om online aan de vergaderingen deel te nemen via het platform Zoom. Andere volksvertegenwoordigers konden alleen na motivering online aan de vergaderingen deelnemen.)

Op 9 juli 2020 vroeg Jeremie Vaneekhout de goedkeuring van het verslag (artikel 39, 3, van het Reglement). Op 16 juli 2020 keurde de commissie het verslag met eenparigheid van 11 stemmen goed.

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Inleiding

Minister *Lydia Peeters* zal in haar toelichting spreken over het ontwerp van verzameldecreet als het gaat over het voorliggende ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

Het doel van een verzameldecreet is om een aantal, vaak noodzakelijke, correcties door te voeren bij bestaande decreetgeving. Ze heeft dit eerste verzameldecreet ook aangegrepen om een aantal elementen uit het regeerakkoord (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1) een decretale basis te geven. Dat zal blijken uit de verdere toelichting. Ze zal het afdeling per afdeling toelichten en steeds een samenvatting geven. Bepaalde artikelen zal ze meer in detail toelichten.

Op 19 juni 2020 hechtte de Vlaamse Regering, na het advies van de Raad van State, haar definitieve goedkeuring aan het voorliggende ontwerp van verzameldecreet. Drie elementen zijn uit het ontwerp van verzameldecreet gehaald na dit advies. Over bepaalde elementen is immers nog verplicht overleg nodig tussen de gewestregeringen en de federale overheid. Het betreft:

- de meldplicht voor schepen die zich op binnenwateren bevinden;
- de invoering van de bestuurlijke handhaving voor het gebied van de Schelde-kaaien zodat onder andere de stad Antwerpen daar kan handhaven;
- de opname van enkele elementen uit de Europese verordening 2017/352 over de havendiensten in het Havendecreet van 2 maart 1999.

Deze drie elementen zullen in een volgend decretaal initiatief opgenomen worden.

1.2. Bekrachtiging van een besluit van de Vlaamse Regering

Artikel 2 van het ontwerp van decreet betreft een decretale bekrachtiging van een besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 in verband met de graad van overtredingen op het vlak van de ladingzekering. Dit was eerst opgenomen in het voorontwerp van programmadecreet bij de begroting 2020 (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 152/1, p. 47), maar de Raad van State adviseerde om dit niet daarin op te nemen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 152/1, p. 93). Daarom wordt deze bekrachtiging nu opgenomen in het voorliggende ontwerp van verzameldecreet.

1.3. Wijzigingsbepalingen

Artikelen 4, 5 en 6 wijzigen de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (Wegverkeerswet).

1.3.1. *Verduidelijking en rechtsgrond voor de vernieuwde rijopleiding (artikel 4)*

Ten eerste wordt in artikel 4 verduidelijking over en een rechtsgrond gegeven aan de vernieuwde rijopleiding. Sinds de zesde staats hervorming zijn de gewesten bevoegd voor de reglementering inzake de rijopleiding en de rijexamens. In Vlaanderen werden deze, door een aantal regelgevende initiatieven, al deels vernieuwd in de vorige legislatuur 2014-2019. Er is nood aan een duidelijkere rechtsgrond die verder door de Vlaamse Regering kan worden uitgewerkt. Daarom wordt in artikel 4 van het ontwerp van verzameldecreet voorzien 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 beroepscommissie.

Er wordt ook voorzien dat nadere regels kunnen worden bepaald voor opleidingen en bijscholingen van de personeelsleden van de instellingen en examencentra. Verder 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.

Tot slot bevat artikel 4 een wijziging op het vlak van de bescherming van persoonsgegevens waarmee in een ruimere decretale grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens wordt voorzien.

1.3.2. *Retributies in het kader van de rijopleiding (artikel 5)*

Het bestaande artikel 27 van de Wegverkeerswet biedt een algemene grondslag voor de Vlaamse Regering om in het kader van de reglementering die tot haar bevoegdheid behoort, regels te bepalen in verband met de te heffen retributies ter dekking van de bestuurs-, controle- en toezichtskosten. Met artikel 5 wordt een nieuw artikel 27/1 ingevoegd, waarmee in een meer expliciete grondslag wordt voorzien voor de heffing van de daarin voorziene eenmalige en periodieke retributies.

1.3.3. *Handhaving beperkte snelheidsovertredingen door GAS-boetes (artikelen 3 en 6)*

Het gaat om een zo letterlijk mogelijke vertaling van een passage uit het regeerakkoord: "Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur." (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1, p. 187).

Deze mogelijkheid kan echter enkel wanneer de volgende voorwaarden samen vervuld zijn:

- het betreft overtredingen op wegen waar 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur de maximumsnelheid is (ongeacht wie de wegbeheerder is);
- de overtreding mag slechts 20 kilometer per uur te veel bedragen (bovenop de technische correctie);
- de overtreding moet vastgesteld worden door een automatisch toestel (bemand, onbemand, mobiel of vast) dat volledig gefinancierd is door de lokale overheid;
- de overtreding wordt begaan door een meerderjarig persoon of door een rechtspersoon;
- er wordt op hetzelfde moment geen andere overtreding vastgesteld.

De sanctionerend ambtenaar (GAS-ambtenaar) krijgt de bevoegdheid om per vaststelling te bekijken of aan deze voorwaarden voldaan is. Zo niet, dan wordt voor de overtreding alsnog de strafrechtelijke procedure gevolgd. Hiervoor kan een lokaal bestuur een protocol afsluiten met de betrokken diensten en (federale) overheid. Bovendien wordt ervoor geopteerd om het bedrag van de GAS-boete te aligneren aan deze van de onmiddellijke inning.

Hierdoor krijgen lokale besturen de mogelijkheid om zelf te investeren in handhaving en kunnen ze de 'return on investment' voor eigen rekening nemen. Wanneer lokale besturen ervoor kiezen om administratieve geldboetes te bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen, dan worden de overtredingen niet langer strafrechtelijk gesanctioneerd.

1.3.4. Vrijstelling voor retributie laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (artikel 7)

Om de vergroening en verduurzaming van de voertuigen te stimuleren en om de doorbraak van de elektrische mobiliteit te ondersteunen, wordt door artikel 7 de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen langs gewestwegen ontheven van de huidige retributie tot en met 31 december 2024. Indien de Vlaamse Regering deze vrijstelling daarna wil bestendigen zal men daar een nieuw initiatief voor moeten nemen.

1.3.5. Verduidelijking bij het Loodsdecreet (artikel 8)

In het huidige Loodsdecreet van 19 april 1995 ontbreekt een zekerheidsstelling voor de betaling van loodsgelden, loodsvergoedingen en -kosten. Deze zekerheid is van cruciaal belang opdat het betrokken schip de haven kan uitvaren. Deze wordt ingevoerd door artikel 8.

1.3.6. Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" (artikelen 10 tot en met 18)

Een actualisatie van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" dringt zich op. Enerzijds is het de bedoeling om de opdracht van Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" te verduidelijken en deze transparanter te maken. Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" zal enkel nog zijn expertise inzetten ten behoeve van derden; studie- en onderzoekswerk voor de Vlaamse administratie zal gedaan worden door het Waterbouwkundig Laboratorium. Anderzijds (en dat is feitelijk een gevolg van het voorgaande) wordt er een een-op-eenrelatie gerealiseerd tussen Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" en het Waterbouwkundig Laboratorium.

Daarnaast worden er nog heel wat technisch-juridische aanpassingen doorgevoerd (bijvoorbeeld het in lijn brengen met de procedures uit de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën) en wordt een flexibel personeelsbeleid mogelijk gemaakt. Dit is nodig omwille van de zeer specifieke expertise die noodzakelijk is voor de onderzoeksprojecten van Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" en de schaarste op de arbeidsmarkt voor dit soort profielen.

1.3.7. Aanpassen van het decreet van De Vlaamse Waterweg nv aan de actuele regelgeving (artikelen 19 tot en met 28)

In de artikelen 19 tot en met 28 worden een aantal louter formele aanpassingen doorgevoerd aan het decreet van 2 april 2014 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht. Dit is nodig om het decreet te actualiseren en aan te passen aan de huidige regelgeving (bijvoorbeeld 'Bestuursdecreet' in plaats van 'Kaderdecreet Deugdelijk Bestuur').

1.3.8. Bijzonder wegtransport (artikelen 29 en 30)

Voor de Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV) is er een rechtsgrond nodig voor de erkenning van instellingen en lesgevers in het kader van de opleiding tot het behalen van een bekwaamheidsattest (voor bestuurders van LZV's). Er is ook een rechtsgrond noodzakelijk voor het heffen van een retributie voor de behandeling van de erkenningsaanvragen.

Daarnaast effent het ontwerp van verzameldecreet het pad voor een boetecatalogus, op te maken door de Vlaamse Regering. Dit laat toe om aan verschillende inbreuken, afhankelijk van hun ernst, een passende administratieve geldboete te koppelen.

1.3.9. Taxidecreet – basis voor de rittendatabank en technische aanpassingen (artikelen 31 tot en met 35)

Met artikel 33 wordt de basis gelegd voor de rittendatabank die de controle en handhaving van het Taxidecreet van 29 maart 2019 verhoogt.

Daarnaast zijn er een aantal eerder technische aanpassingen die doorgevoerd worden. Er wordt ook tegemoet gekomen aan twee opmerkingen van de Raad van State die men geformuleerd had bij een advies over een uitvoeringsbesluit. Er wordt een expliciete rechtsgrond ingeschreven voor de vrijwillige stopzetting van de exploitatie (artikel 31). In het kader van de handhaving wordt voorzien dat personen bevoegd voor de handhaving toegang kunnen krijgen tot het voertuig en de garages (artikel 34).

1.3.10. Decreet Basisbereikbaarheid (artikelen 36 tot en met 77)

Het grootste deel van de wijzigingen in het ontwerp van verzameldecreet hebben betrekking op het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019. Enerzijds behelst het een aantal elementen die voortvloeien uit het Vlaamse Regeerakkoord, anderzijds zijn het een aantal eerder technische aanpassingen.

Het omvat zeven elementen. Ten eerste staat in het regeerakkoord: "We optimaliseren de personenmobiliteit over water door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven." (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1, p. 186). Het ontwerp van verzameldecreet biedt een rechtsgrond om het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust te kunnen aanwijzen als exploitant van het personenvervoer over water (artikel 67). Dit omvat zowel DeWaterbus als de veren, met uitzondering van de veren over de Gemeenschappelijke Maas (of Grensmaas) omdat hiervoor lopende overeenkomsten zijn met Nederland.

Het personenvervoer over het water maakt deel uit van het vervoer op maat. Het is dus de vervoerregioraad die hierover de beslissingen neemt, maar de financiële middelen (van DeWaterbus of van de veren) kunnen slechts aangewend worden voor andere vervoersmodi onder door de Vlaamse Regering bepaalde voorwaarden.

Een tweede wijziging aan het decreet Basisbereikbaarheid gaat over het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Omdat het Mobiliteitsplan Vlaanderen nooit definitief goedgekeurd is, opteert de minister ervoor om te gaan voor een Vlaamse Mobiliteitsvisie. Omdat in het decreet Basisbereikbaarheid enkele bepalingen betreffende het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn opgenomen, moeten deze gewijzigd worden zodat een Vlaamse Mobiliteitsvisie een stap dichterbij komt (zie onder meer artikelen 40 tot en met 43 van het ontwerp van verzameldecreet). Het pad van de klassieke planopmaak wordt verlaten en de Vlaamse Regering gaat voluit voor een langetermijnvisie. Het wordt een strategisch beleidskader waar andere overheden en

actoren (private spelers) hun beleid op kunnen afstemmen. Om te komen tot deze visie zal er een breed participatief traject gevolgd worden. De vervoerregioraden zijn ondertussen volop bezig met de opmaak van hun regionale mobiliteitsplannen. Bij gebrek aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie, dienen hiervoor nu het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota als bakens waarbinnen de regionale plannen ontwikkeld kunnen worden.

Een derde element is de verplichting voor de Vlaamse Regering om regelgevend op te treden binnen de Mobiliteitscentrale. Dit wordt door artikel 66 vervangen door een mogelijkheid.

Ten vierde verwijst de minister naar haar beleidsnota. Daarin staat: "Vlaanderen voert een nieuwe robuuste en samenhangende wegcategorysering uit." (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1, p. 33*). Het verzameldecreet creëert hiervoor een basis (artikelen 72 tot en met 76). 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. Daarvoor wordt gewerkt met drie hiërarchische niveaus: het hoofdwegennetwerk, het dragende netwerk en het lokale wegennet. Belangrijk is dat de Vlaamse Regering enkel de selectie doet van het hoofdwegennet. De vervoerregioraden zullen een voorstel moeten doen voor de selectie van het dragende netwerk. Finaal bepaalt de Vlaamse Regering de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk. Het is niet de bedoeling om ook het waterwegennetwerk op te delen in verschillende niveaus. Dat is momenteel al vrijwel geheel opgenomen in het Trans-Europees Netwerk.

Een vijfde element heeft betrekking op de (regionale) mobiliteitsplannen waarbij wordt verduidelijkt dat deze geen verordenend karakter hebben, maar dat ze richtinggevend zijn (artikelen 39 en 48).

De goedkeuring op Vlaams niveau van de regionale mobiliteitsplannen (artikel 51) is een zesde element. Dit komt tegemoet aan eerdere opmerkingen van de Raad van State over het gebrek aan rechtspersoonlijkheid van de vervoerregioraden en de rechtsbescherming wanneer de vervoerregioraad bindende beslissingen neemt. Het is de ambitie van minister Lydia Peeters dat zij delegatie krijgt van de Vlaamse Regering om de vijftien regionale mobiliteitsplannen in één vlotte en uniforme beweging goed te keuren.

In het kader van de mobiliteitsmonitoring ten slotte wordt er een rechtsgrond gecreëerd om persoonsgegevens op te vragen (artikel 56 en 57).

1.4. Slotbepalingen (artikelen 79 en 80)

Artikel 79 stelt dat de huidige wegencategorysering, zoals opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, ten vroegste buiten werking zal treden op het moment dat de nieuwe wegencategorysering (voor het hoofdwegennet en het dragende netwerk) afgerond is. De Vlaamse Regering zal deze datum later bepalen.

Artikel 80 laat de artikels rond de mogelijkheid om beperkte snelheidsovertredingen te handhaven door GAS-boetes in werking treden op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum. Daartoe zal het Departement MOW monitoren wanneer meerdere lokale besturen volledig klaar zijn om hiervan gebruik te maken.

2. Algemene en artikelsgewijze bespreking

2.1. Tussenkomen van de leden

2.1.1. *Tussenkomen van Marino Keulen*

De blikvanger van het voorliggende ontwerp van decreet is volgens *Marino Keulen* het deel over het lokale handhavingsbeleid voor beperkte snelheidsovertredingen in gemeentelijke en stedelijke centra door middel van GAS-boetes.

Hij licht de zes amendementen ingediend door de meerderheidspartijen toe (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/2). Het gaat om technische amendementen zonder politieke draagwijdte. Amendement nr. 1 heeft betrekking op de gegevensbescherming. Amendementen nr. 2 tot en met 4 handelen over de keuringscentra die in 2014 bij de zesde staatshervorming overgedragen werden aan de gewesten. Zij waren onderworpen aan een bijdrage van 6 procent op hun omzet. De gewesten gingen er daarbij verkeerdelijk van uit dat ook de heffingsbevoegdheid was overgeheveld. Dat wordt met de voorliggende amendementen retroactief tot en met 2014 aangepast.

2.1.2. *Tussenkomen van Lode Ceyskens*

Lode Ceyskens benadrukt het belang van de invoering van GAS-boetes voor bepaalde snelheidsovertredingen. De ongevallencijfers blijven stijgen, bij de voetgangers zelfs met 28 procent meer dodelijke slachtoffers. Veel burgemeesters vragen zich af hoe zij de snelheid in zones 30 en 50 kunnen handhaven. Er is daar vaak sprake van gemengd verkeer met fietsers en voetgangers. Controle ligt moeilijk omdat de politiezones niet over voldoende manschappen beschikken. Vandaar deze stimulans voor lokale besturen om zelf te investeren in infrastructuur voor snelheidscontrole. De GAS-boetes komen overeen met een minnelijke schikking. Voor wie een zwaardere snelheidsovertreding begaat, is er strafrechtelijke vervolging. Als de sanctionerend ambtenaar vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtrekking 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. *Lode Ceyskens* vraagt wat de stand van zaken is van het protocol. Wordt hierin ook iets bepaald over het in kaart brengen van het recidivegedrag van de overtrekker zodat dit kan worden bestraft met het oog op het invoeren van een rijbewijs met punten in een latere fase?

Een Vlaamse Mobiliteitsvisie zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen vervangen. Voorafgaand wordt een onderzoek verricht naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften. Er zal gewerkt worden met een ruim participatietraject waarbij zeer veel stakeholders worden betrokken. Wat is hiervan de stand van zaken en de verdere timing?

Met het ontwerp van decreet wordt een decretale basis gelegd voor een nieuwe wegencategorisering. 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. Er zijn drie hiërarchische niveaus: het hoofdwegennetwerk, het dragende netwerk en het lokaal netwerk. De MORA betreurt dat de vernieuwing van de wegencategorisering niet werd gebruikt om de categorisering van de fietsroutenetwerken te herzien en de afstemming tussen beide zo optimaal mogelijk te maken. Ook de rol van de trage wegen, onverharde wegen, buurtwegen enzovoort, ontbreekt in het ontwerp van decreet. De MORA ziet dit als een gemiste kans om de zachte weggebruikers een veilige plaats te geven in het lokale wegennetwerk. Ook de link met de hertekening van het openbaarvervoerslandschap ontbreekt. *Lode Ceyskens* vraagt hoe de rou-

tes voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer zich verhouden tot de nieuwe wegencategorisering.

2.1.3. *Tussenkoms van Jeremie Vaneekhout*

Jeremie Vaneekhout hoopt dat de andere commissieleden de adviezen van de MORA, SARO en Raad van State grondig hebben gelezen. Die staan in contrast met de vorige tussenkomsen. Hij vindt het onbegrijpelijk dat een ontwerp van decreet dat niet alleen technische aanpassingen voorstelt, maar ook echt inhoudelijke keuzes maakt, zo snel wordt afgehandeld zonder grondig debat. Verwijzend naar artikel 39, 3, van het Reglement van het Vlaams Parlement, vraagt hij daarom aan de commissievoorzitter om het verslag ter goedkeuring voor te leggen aan de commissie. Hij is bezorgd dat het voorliggende juridisch bedenkelijke werk zal leiden tot nieuw juridisch oplapwerk in de toekomst. De vier amendementen van de meerderheid getuigen daarvan. Dat komt de geloofwaardigheid van het Vlaams Parlement niet ten goede. Bovendien zullen de mobiliteitsmatige gevolgen van de keuzes in het ontwerp van decreet niet alle effecten hebben zoals ze worden voorzien.

– *Advies van de Raad van State*

Net zoals de Raad van State heeft de spreker vragen bij de keuze om de voorgestelde wijzigingen door te voeren via een verzameldecreet. Volgens de Raad van State dient een verzameldecreet om technische aanpassingen door te voeren op een gebundelde wijze, maar de voorliggende tekst gaat verder dan dat. De minister gaf in haar toelichting ook aan dat bepaalde onderdelen een concretisering zijn van het Vlaamse regeerakkoord. Daarenboven wijst *Jeremie Vaneekhout* erop dat de technische aanpassingen worden doorgevoerd aan decreten die snel op het einde van de vorige zittingsperiode werden aangenomen. Het is een algemeen gekend gegeven dat naarmate een reces nadert, het niveau van de decreetgeving daalt. Dat heeft niets te maken met de diensten van het Vlaams Parlement maar is de verantwoordelijkheid van de parlementsleden.

Over de verwerking van persoonsgegevens is er advies ingewonnen van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens en niet bij de Gegevensbeschermingsautoriteit, wat volgens de Raad van State noodzakelijk is.

De Raad van State stelt ook vragen bij de toegankelijkheid van de procedure bij de havengeschillencommissie.

Verder stelt de Raad van State: "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."

Nog volgens de Raad van State ontbreekt de decretale basis om te kunnen spreken van een breed participatieproces voor de mobiliteitsvisie.

– *Advies van de MORA*

Als men het advies van de Raad van State scherp noemt, dan is dat van de MORA vernietigend. De MORA vraagt om over de depenalisering van de snelheidsovertredingen en de wegencategorisering een bijkomend maatschappelijk debat te houden en te overleggen met experts, diensten en andere betrokken actoren. *Jeremie Vaneekhout* betreurt samen met de raad dat dit niet is gebeurd.

Hij citeert uit het advies: "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." Het voorliggende ontwerp van decreet doet dit echter niet. Dat betekent dat de basis voor het mobiliteitsbeleid verschuift van de Vlaamse overheid naar het niveau van de vervoerregio's. De MORA maakt zich zorgen over de impact daarvan, namelijk op de Vlaamse doelstellingen zoals de modal shift, verkeersveiligheid, MaaS, logistieke bereikbaarheid enzovoort. Groen gelooft sterk in de vervoerregio's maar vindt de rol van de Vlaamse overheid ook belangrijk. De MORA wijst erop dat in Nederland een gelijkaardige niveauverschuiving tot problemen heeft geleid.

Door een gecombineerde verschuiving van planningsniveau en afdwingbaarheid wordt de basis van het mobiliteitsbeleid juridisch eenvoudiger aanpasbaar, maar dit weegt niet op tegen de nadelige impact op het ruimtelijk planningsbeleid. "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.", stelt de MORA. En verder: "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."

De vereiste om op regionaal en lokaal niveau minimaal een openbaar onderzoek te organiseren volstaat niet voor de MORA. Het voorliggende ontwerp van decreet formuleert geen wijzigingen aan het decreet Basisbereikbaarheid om het participatieproces verder vorm te geven. Jeremie Vaneekhout steunt daarom het amendement nr. 5 van Els Robeyns (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/3) waarmee zij ingaat op het advies van de MORA om artikel 7, §2, van het decreet Basisbereikbaarheid te wijzigen zodat ook stakeholdermanagement een structurele plaats krijgt. Dit in tegenstelling tot de Vlaamse Regering die blijkbaar de adviezen niet grondig doorneemt noch volgt. En indien de adviezen niet gevolgd worden, wordt dat in de memorie van toelichting niet gemotiveerd.

Over de organisatie van het personenvervoer over water stelt de MORA: "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." Verder luidt het: "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."

Wat het voorstel van wegcategorisering in het voorontwerp van decreet betreft, heeft de MORA geen draagvlak gevonden. Er zijn heel wat hiaten en onduidelijkheden. De MORA vraagt in zijn advies om de wegcategorisering niet op te nemen. Daar heeft de Vlaamse Regering geen oren naar, blijkt uit het voorliggende ontwerp van decreet. De MORA vraagt bijkomende achtergrondinformatie en tijd om een maatschappelijk debat ten gronde te voeren, vertrekkende van de basis-

principes die een draagvlak hadden moeten krijgen bij de MORA. Tot slot stelt de MORA dat de link met de netwerken van andere modi ontbreekt.

Het nobele doel van de depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen via GAS-boetes schuilt in de doelstelling om de lokale besturen meer 'return on investment' te geven indien ze kiezen om dergelijke verkeersovertredingen aan te pakken. Dat is echter ook mogelijk door bijvoorbeeld het percentage aan boete-inkomsten dat naar de lokale politiezones gaat, aan te passen. Men is dan wel afhankelijk van de federale overheid. De Vlaamse Regering kiest ervoor om zelf een systeem uit te bouwen, maar dan een waarvan iedereen zegt dat het niet zal werken. Bij het uitwerken van het systeem was er geen betrokkenheid van het terrein, noch van Justitie, noch van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Snelheid is een van de hoofdoorzaken van verkeersongevallen en dat wordt nu snel herleid tot overlast die met een GAS bestraft kan worden. Dat heeft grote gevolgen en daarop wijst ook de MORA: "Voor de MORA is het rijden van 50 kilometer per uur 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 kilometer per uur die aanleiding geeft tot een boete." Dat betekent dat als men bijna dubbel zo snel rijdt als de toegelaten snelheid in een zone 30, dit wordt gekwalificeerd als gewone overlast.

Verder stelt de MORA vast dat de formulering in het voorliggende ontwerp van decreet ertoe leidt dat het toepassingsgebied van de regelgeving, gebieden met een snelheidsbeperking tot 20 kilometer per uur, zoals woonerven, niet omvat.

Het voorstel zorgt ervoor dat het systeem slechts voor enkele gemeenten eventuele baten zal opbrengen. Nog zegt de MORA: "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) werkkrachten vragen." Finaal moet het volgens Jeremie Vaneekhout de bedoeling zijn om geen enkele boete te moeten innen omdat de snelheden worden gerespecteerd. Maar dan moet er een systeem zijn dat werkt. Maar ook de MORA geeft aan dat dat niet het geval zal zijn en meent dat het huidige voorstel in een aantal gevallen tot straffeloosheid of ongelijke berechtiging zal leiden.

Het voorstel vermeldt nergens een koppeling naar het strafrechtelijk systeem waardoor veelplegers zouden beboet worden. Er wordt verwezen naar een protocol waarvan op het terrein wordt gezegd dat het onhaalbaar is om het uit te werken. Het moet decretaal worden ingeschreven. De intercommunales of andere partners die dit zullen opvolgen zullen een eigen database uitwerken. Het zal te duur, onhaalbaar en te tijdrovend zijn om deze te koppelen aan de databanken van Justitie. Het wordt onmogelijk om tussen gemeenten of databanken of op gerechtelijk niveau recidive na te gaan. De manier waarop de overgang naar het strafrechtelijk systeem bij een zware overtreding of combinatieovertreding gegarandeerd wordt, is nog onvoldoende duidelijk.

Snelheidsovertredingen lijken iets te worden waarbij welgestelde personen telkens opnieuw de boete zullen kunnen betalen en niet gestraft worden voor recidivisme. Veelplegers zijn een specifieke doelgroep in een adequaat handhavingssysteem met het oog op vision zero. Tijdens de plenaire en commissievergaderingen kwam het doen dalen van het aantal verkeersdoden al herhaaldelijk ter sprake. Snelheid is een van de belangrijkste oorzaken van dodelijke slachtoffers in het verkeer. Hoewel in het strafrechtelijk systeem recidive tot een hogere boete leidt, kan recidive niet vastgesteld worden bij een GAS-procedure.

Als uitsmijter stelt Jeremie Vaneekhout samen met de MORA vast dat er in het voorliggende voorstel geen enkele koppeling is met de problematiek van de buitenlandse overtreeders die onbestraft blijven. Op welke manier zullen steden en gemeenten hiertegen optreden?

– *Advies van de SARO*

De SARO betreurt dat zij niet betrokken zijn bij het voorontwerp van decreet. Een aantal keuzes die erin worden gemaakt hebben een zeer sterke samenhang met het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid. Het ontwerp van decreet grijpt volgens de SARO sterk in 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 ontwerp van decreet een nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk en een vernieuwde rol van de regionale mobiliteitsplannen worden ingevoerd. Ze hebben een grote impact op de ruimtelijke uitgangspunten. Het is volgens de spreker betreuenswaardig dat de Vlaamse Regering niet de moeite doet voor afstemming binnen haar bevoegdheden.

– *Advies van de VTC*

Het voorliggende ontwerp van de decreet past verschillende decreten aan met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens. De spreker feliciteert de minister dat er bewust een wettelijke basis wordt gecreëerd voor verschillende verwerkingen van persoonsgegevens. Maar een aantal punten wordt niet systematisch opgenomen. De aanvrager moet daar nog een extra inspanning doen om AVG-conform te zijn, aldus de VTC. Op deze opmerkingen antwoordt de Vlaamse Regering nauwelijks. Het verwondert Jeremie Vaneekhout dat voor een liberale minister de aandacht voor de verwerking van persoonlijke gegevens ondergesneeuwd geraakt in het haastwerk om dit ontwerp van decreet zo snel mogelijk door het Vlaams Parlement te laten aannemen. Hij citeert uit het advies van de VTC: "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." Verder stelt de VTC dat er moet over gewaakt worden dat door de registratie van adressen bij de taxidiensten, er 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.

Volgens de VTC wijzen deze risico's erop dat voor deze verwerking een gegevensbeschermingsimpactanalyse moest worden gemaakt. Had men die correct gemaakt dan was men nu al tot het besef gekomen dat er een verhoogd risico was voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen, aldus Jeremie Vaneekhout.

Tot slot wijst de VTC erop dat zij enkel bevoegd is voor wat de verwerking betreft van persoonsgegevens door Vlaamse bestuursinstanties, niet voor die van de politie. Dat is een extra reden waarom volgens de spreker de federale Gegevensbeschermingsautoriteit zou moeten betrokken worden. De VTC vindt het positief dat de decreetgever 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 en de principes van integriteit en vertrouwelijkheid. Die komen volgens de spreker onder druk te staan.

– *Conclusie*

De Groenfractie zal het ontwerp van decreet niet goedkeuren. Jeremie Vaneekhout heeft niet alleen zijn bedenkingen bij de manier van behandeling van het ontwerp van decreet, maar nog meer bij de inhoudelijke gevolgen voor een aantal onderwerpen. Hij zal er alles aan doen om te komen tot een grondige bespreking van het voorliggende ontwerp van decreet. Hij herhaalt zijn vraag voor de goedkeuring van het verslag door de commissie. Hij hoopt dat er nog overlegd kan worden en dat er na het zomerreces een nieuw of geamendeerd ontwerp van decreet kan worden besproken.

2.1.4. *Tussenkomsst van Bert Maertens*

Bert Maertens vindt de invoering van de GAS-boetes voor bepaalde snelheidsovertredingen een goede stap. Het legt meer verantwoordelijkheid bij, en biedt meer kansen aan, steden en gemeenten. De termijn van veertien dagen voor het opstellen van een proces-verbaal en de overhandiging aan de sanctionerend ambtenaar lijken hem echter krap. Hij vraagt om dit goed op te volgen en te evalueren.

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. Hij maakt zich daarover lichte zorgen. Ook dat vraagt hij om op te volgen en te evalueren.

Volgens artikel 51 zal de Vlaamse Regering het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan goedkeuren. Hij vraagt hoe dat in de praktijk zal verlopen. Hij gaat ervan uit dat een dergelijk, door een regio gedragen, plan niet meer zal worden gewijzigd of afgekeurd door de minister.

Artikel 74 bepaalt dat wanneer de vervoerregioraden binnen een redelijke termijn geen voorstel hebben gedaan, de Vlaamse Regering het dragende netwerk bepaalt. Wat is een redelijke termijn?

2.1.5. *Tussenkomsst van Els Robeyns*

Els Robeyns is bezorgd over de afstemming van de regionale mobiliteitsplannen met de Vlaamse Mobiliteitsvisie. De eerste zullen dwingend zijn, het tweede richtinggevend. Het gaat dus om een verschuiving van de basis van het mobiliteitsbeleid van Vlaanderen naar de vervoerregio's. Hoe kan de minister garanderen dat de Vlaamse beleidsdoelstellingen zoals de modal shift ingebouwd zullen worden in de regionale mobiliteitsplannen? Ze vraagt aan de minister wat er zal gebeuren als blijkt dat er conflicten zijn tussen beide.

Over de participatie in de vervoerregio's heeft ze een amendement ingediend (amendement nr. 5 – zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/3). De vervoerregio bepaalt hoe deze zal worden vorm gegeven waarbij de Vlaamse Regering bepaalde regels kan opleggen. Het enige wat wordt opgelegd is dat er een openbaar onderzoek moet plaatshebben. Dat vindt de spreker nogal mager. Zij vindt het belangrijk dat er een garantie is dat in alle vervoerregio's een kwaliteitsvol participatietraject zal plaatsvinden. Daarom gaat zij met haar amendement in op de suggestie van de MORA om per vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen. Volgens de Vlaamse Regering is dat een verantwoordelijkheid van de vervoerregio's. Maar *Els Robeyns* vindt dat de Vlaamse Regering erover moet waken dat er een kwaliteitsvolle inspraak is in elke vervoerregio zodat er een groot maatschappelijk draagvlak is voor de regionale mobiliteitsplannen. Kan de minister dit garanderen?

Els Robeyns wijst erop dat de mobiliteitscentrale het succes van de basisbereikbaarheid zal bepalen. De MORA vraagt een onafhankelijke MaaS-regulator vooraleer de mobiliteitscentrale in werking treedt, om erop toe te zien dat er geen belangenvermenging ontstaat. Waarom heeft de Vlaamse Regering die aanbeveling niet gevolgd? De spreker benadrukt voorts namens sp.a het belang van een geïntegreerd ticket- en tariefsysteem en eenduidige tariefvoorwaarden en -structuren. Van personenvervoer over water een onderdeel maken van basisbereikbaarheid zal heel wat voordelen opleveren, maar ook hier zijn de gesloten enveloppes een struikelblok.

Hoewel met dit ontwerp van decreet de definitie in het Taxidecreet aangepast wordt, blijft onwettig ronselen mogelijk in de perimeter rond de standplaatsen. Bij de nieuwe definitie is het concept van een bestelde rit belangrijk. Nu is dat nog steeds een rit die minstens vijftien minuten op voorhand besteld is. De minister heeft de intentie die vijftienminutenregel te schrappen, wat de MORA doet vrezen voor meer ronselpraktijken. Sp.a vraagt dan ook dat de Vlaamse overheid de impact van die schrapping vooraf in kaart brengt. Waarom wordt het begrip onwettig ronselen geschrapt? Was de minister ervan op de hoogte dat het probleem zich nog steeds kan stellen rond de standplaatsen? Hoe denkt zij daaraan te verhelpen?

Ze informeert voorts of de verplicht in te geven data in de Vlaamse gegevensdatabank voor het taxibeleid (artikel 46) de start zijn van een Vlaams prijsobservatorium dat de vorige minister bevoegd voor Mobiliteit, aankondigde.

Het is voorts positief dat lokale besturen sneller en gerichtere snelheidslimieten kunnen handhaven, maar het parlementslid vindt dat de depenalisering van de beperkte snelheidsovertredingen beter in een apart decreet zou geregeld zijn. Met de voorgestelde regeling kan recidive trouwens niet worden vastgesteld, zodat het niet, zoals in het strafrecht, leidt tot hogere boetes. Voorts deelt ze de zorg van de MORA dat de gemeenten toegang moeten hebben tot de inschrijvingsregisters van andere landen zodat ze buitenlandse overtreeders kunnen bestraffen.

Ook de structurele participatie die de MORA vraagt voor mensen met een handicap, wordt met het sp.a-amendement over de stakeholdermanager geregeld. Zo lang alle openbaar vervoer niet integraal toegankelijk is, is de vraag om assistentie, die allicht in de vervoerregio's moet worden vormgegeven, zeer terecht.

2.1.6. *Tussenkomst van Koen Daniëls*

Koen Daniëls vindt het jammer dat sommigen meewarig doen over de GAS-boetes voor overtredingen in de zones voor 30 en 50 kilometer per uur, hoewel hij wel begrip heeft voor enkele bezorgdheden over de operationalisering. Burgers liggen wakker van verkeersveiligheid. Verkeersborden op zich lossen niet veel op. De Vlaming zal zijn gedrag slechts aanpassen als er een pakkans is. Met GAS-boetes kan er snel opgetreden worden en worden de politiediensten minder belast.

Het parlementslid wijst voorts op het belang van de mobiliteitsmonitoringsystemen, om te weten wie met welk doel en met welk soort voertuig van waar naar waar rijdt. Gaat het bijvoorbeeld om lokaal, bovenlokaal of internationaal verkeer? Dat maakt het mogelijk om evoluties te detecteren en na te gaan of maatregelen het gewenste effect hebben. Vooral dat de gegevens langer bewaard en op een uniforme wijze verzameld worden, is een troef.

De Vlaamse Regering zal minimale normen opleggen voor kwaliteit maar de vervoerregio neemt de beslissing over openbaar personenvervoer over water. De financiële middelen voor openbaar vervoer over water kunnen enkel voor andere doeleinden gebruikt worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt. In de memorie van toelichting wordt evenwel enkel de vervoerregio Antwerpen

aangehaald. Kruibeke en Temse liggen aan de Schelde maar in de vervoerregio Waas. Hij vraagt de minister die mogelijkheid niet te beperken tot die ene regio, gelet op de werken voor de Oosterweelverbinding.

2.1.7. *Tussenkoms van Wim Verheyden*

Wim Verheyden beseft dat het ontwerp hiaten in de regelgeving oplost, maar heeft bedenkingen bij de snelheid waarmee het door de commissie gejaagd wordt. Net als *Jeremie Vaneeckhout* ziet hij dat bezwaar bewezen in het feit dat er nu al bij amendement een en ander moet worden rechtgetrokken. Ook de MORA en de Raad van State hebben heel wat bemerkingen bij dit ontwerp van verzameldecreet.

– *Regelgeving taxi's*

Artikel 78 van ontwerp van decreet zorgt voor de opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van 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 voor de 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 Mobiliteit en Openbare Werken en vergelijkbaar met het VESOC-overleg bij de SERV. Eventuele prijschommelingen die het prijsobservatorium opmerkt, nieuwe regelgeving enzovoort 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 Mobiliteit en Openbare Werken en de sector. Vlaams Belang hoopt dat de regering op deze aanbeveling zal ingaan. In de memorie van toelichting staat dat dit voorstel eventueel kan worden georganiseerd, maar dat is niet overtuigend.

Vlaams Belang kreeg deze week een mail van een Vlaamse taxichauffeur die geen minibus vindt die aan alle milieueisen voldoet. Het is dan ook niet realistisch dat gemeenten de toegang tot de standplaatsen kunnen beperken tot zero-emissievoertuigen. Het zal neerkomen op het bevoordelen van bepaalde categorieën.

Artikel 9 van het ontwerp van decreet 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 maar wijst ook op enkele tegenstrijdigheden, zoals dat onwettig ronselen nog altijd kan binnen de perimeter van een standplaats. Artikel 37 van het besluit van de Vlaamse Regering over de 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 men een voertuig niet mag parkeren, stationeren of heen en weer rijden op minder dan 200 meter loopafstand van een standplaats voorbehouden voor standplaatstaxi'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 straattaxi's, behalve wanneer er een gerichte bestelling is gedaan. De MORA heeft begrepen dat de minister de intentie heeft om de vijftienminutenregel voor bestelde ritten te schrappen. Hierdoor vergroot volgens de MORA 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 hun grondgebied en de handhavingcapaciteit. 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 vijftienminutenregel 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. Vlaams Belang is het eens met de MORA.

De bepalingen in artikel 33, meer specifiek in punt 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"). Door het detailniveau van de gevraagde gegevens, gecombineerd met de vraag om deze realtime 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. Vlaams Belang deelt die bezorgdheid.

– *Wegencategorisering*

De MORA heeft geen draagvlak gevonden voor het voorstel van wegencategorisering zoals opgenomen in het ontwerp van verzameldecreet (artikelen 72 tot en met 77). Voor de MORA zijn er nog te veel onduidelijkheden en hiaten in het voorstel. De MORA adviseert de Vlaamse Regering om de wegencategorisering nu niet op te nemen in het ontwerp van verzameldecreet en vraagt bijkomende achtergrondinformatie en tijd om een maatschappelijk debat ten gronde te voeren, vertrekkende van de basisprincipes. Ook bij deze bepalingen maakt Vlaams Belang dus voorbehoud.

– *Advies van de SARO*

Ook Wim Verheyden verwijst naar de brief van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, waarin de raad betreurt dat het voorontwerp van decreet niet aan hem voor advies werd voorgelegd. De raad wenst de sterke samenhang te benadrukken tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid. Specifiek stelt de SARO vast dat het ontwerp van decreet sterk ingrijpt op enkele ruimtelijke strategische uitgangspunten, onder meer een nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk en een vernieuwde rol van de regionale mobiliteitsplannen. De SARO meent dat de bepalingen in artikel 91 van het voorontwerp van decreet van 6 maart 2020 volledig voorbijgaan aan de noodzakelijke samenhang en de noodzakelijke afstemming tussen de categorisering van het wegen- en waterwegennetwerk en de beoogde ruimtelijke transitie die met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt beoogd. Vanuit inhoudelijk oogpunt mist het ontwerp van decreet aldus een geïntegreerde benadering. De SARO dringt alsnog aan op een advies zodat hij op een volwaardige manier zijn strategische ruimtelijke aandachtspunten kan formuleren.

– *Advies van de Raad van State*

De Raad van State zegt dat het gebruik van een verzameldecreet onder bepaalde omstandigheden een voordeel kan bieden. Door verschillende bepalingen voor een bepaald beleidsdomein die beperkt blijven tot aanpassingen met een louter technische draagwijdte, in een ontwerp tekst te groeperen, voorkomt men dat voor elk van deze aanpassingen een afzonderlijke wetgevingsprocedure moet worden opgestart. Een verzameldecreet kan volgens de Raad van State ook een meerwaarde bieden uit het oogpunt van de parlementaire democratische legitimiteit doordat wordt voorkomen dat het Vlaams Parlement wordt overstelpt met verschillende ontwerpen van decreet 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. De afdelingen 6, 8 en 12 van

hoofdstuk 4 van het voorontwerp van decreet van 10 april 2020 bijvoorbeeld, gaan de draagwijdte van een verzameldecreet duidelijk te buiten en zouden eerder via een afzonderlijk ontwerp van decreet aan het Vlaams Parlement moeten worden voorgelegd.

Het voorontwerp bevat bepalingen die de verwerking van persoonsgegevens regelen terwijl uit de aan de Raad van State voorgelegde stukken blijkt dat het voorontwerp niet voor advies werd voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, maar wel aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens. Het is 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 Algemene Verordening Gegevensbescherming heeft vastgesteld. De Raad van State concludeert dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit alsnog moet worden ingewonnen vooraleer het ontwerp van decreet kan worden goedgekeurd.

Wat het recht op eerbiediging van het privéleven betreft, stelt de Raad van State dat de decreetgever over een appreciatiemarge beschikt, die evenwel niet onbegrensd is. 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. Persoonsgegevens die langs geautomatiseerde weg worden verwerkt, dienen toereikend, ter zake dienend en niet overmatig te zijn, uitgaande van de doeleinden waarvoor ze worden opgeslagen. Zo stelt de Raad van State zich de vraag waarom in artikel 29quater van de Wegverkeerswet de gemeente wordt vermeld naast de sanctionerende ambtenaar. De volledige procedure is in handen van die sanctionerende ambtenaar. Bijgevolg lijkt het de raad niet nodig ook de gemeente te vermelden.

Uit de tekst van het voorontwerp kan de Raad van State niet duidelijk afleiden hoe het mobiliteitsmonitoringsysteem door de Vlaamse Regering zal worden ontwikkeld. De ontworpen regelgeving moet volgens de raad grondig worden herbekeken. Tevens moet het statuut van de vervoerregioraad worden uitgeklaard. De raad wijst erop dat die vervoerregioraad niet louter kan worden omschreven als een overlegorgaan en dat het gebrek aan rechtspersoonlijkheid tot moeilijkheden aanleiding kan geven in geval van jurisdictioneel beroep tegen een van zijn beslissingen.

Over artikel 27/1 van de Wegverkeerswet betreffende de retributies voor een aantal diensten, meer bepaald een aanvraag tot erkenning of verlenging van erkenning van een aantal instellingen die instaan voor het afnemen van examens, merkt de Raad van State op dat retributies geldelijke vergoedingen dienen te zijn voor een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige, individueel beschouwd, en dus een louter vergoedend karakter moet hebben. 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. Het ontworpen artikel 27/1, tweede lid, van de Wegverkeerswet in het voorontwerp van decreet van 10 april 2020 moet volgens de Raad van State dus herbekeken worden.

– *Conclusie*

Kortom, Vlaams Belang vraagt samen met Groen dat de minister de tijd neemt om het ontwerp van decreet aan te passen aan alle gerechtvaardigde opmerkingen van de adviesverlenende instanties en het daarna opnieuw aan de parlementscommissie voor te leggen.

2.1.8. Repliek van Lode Ceyskens

Lode Ceyskens heeft begrip voor de opmerkingen bij de GAS-boetes, onder meer over buitenlandse overtreeders. Hij wijst erop dat het ontwerp bijkomende handhaving invoert op wegen waar er vandaag geen snelheidscontroles zijn, wat dus sowieso een verbetering is.

2.1.9. Repliek van Jeremie Vaneekhout

Jeremie Vaneekhout ontkent dat Groen tegen bijkomende snelheidscontroles, meer mogelijkheden en dus terugverdieneffecten voor lokale besturen is. Snelheidscontroles zijn nodig, ze zijn de praktijktests van de verkeersveiligheid. De kwestie is dat het ontwerp van decreet juridisch niet sluitend is. Als de politie weet dat er op sommige plaatsen door anderen gecontroleerd wordt, zal ze haar focus leggen op andere plaatsen. Als de GAS-regeling niet juridisch sluitend is, blijft er een hiaat.

2.1.10. Repliek van Marino Keulen

Marino Keulen herinnert zich dat bij de besprekingen over de regeringsvorming naar boven kwam dat de beperkte snelheidsovertredingen geen prioriteit zijn van de parketten. Rechtbanken worden ook overbevraagd. De oplossing uit het ontwerp komt er uit noodzaak en moet het lokale traject- en ander snelheidscontrolebeleid tanden geven. Lokale mandatarissen van alle strekkingen smeken daarom. In het ontwerp van decreet staat er trouwens een mogelijkheid om recidivisten te vervolgen. Het is in ieder geval een verbetering van de verkeerveiligheid.

2.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

De kritiek dat het zou gaan om haastwerk bevreemdt minister *Lydia Peeters*. Van het begin van 2020 wordt immers gewerkt aan het ontwerp van decreet. Diverse instanties hebben advies uitgebracht, ook informele adviezen zoals het College van Procureurs-generaal, de politie, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten enzovoort. Na die talrijke adviezen is het ontwerp van verzameldecreet op 22 juni 2020 in het parlement ingediend. Het is aan het parlement om over de verdere behandeling te beslissen. Dit ontwerp van decreet is een kader, meer participatie en advies zal er komen over diverse onderdelen, zoals de wegencategorisering.

De inhoudelijke kritieken van de parlementsleden zijn terug te brengen tot de adviezen van de MORa en de Raad van State. In de memorie van toelichting worden die allemaal grondig weerlegd. De minister vindt dat ze tegemoetkomt aan alle adviezen. Ze zal dus niet opnieuw ingaan op elke vraag die de raden gesteld hebben.

Ze heeft heel wat lof gehoord bij de GAS-boetes voor snelheidsovertredingen van maximaal 20 kilometer per uur op wegen waar een snelheidsbeperking van 30 of 50 kilometer per uur geldt. Die zijn er dan ook vooral gekomen omdat lokale besturen maar ook burgers klagen omdat er in die zones nauwelijks handhaving is. Dat is geen verwijt voor de lokale politie voor wie de grondgebieden veelal te groot zijn om dat erbij te nemen. Ook hierover zijn er heel wat informele adviezen ingewonnen, in de mate van het mogelijk is daarop ingegaan. In woonerven is er zelden doorgaand verkeer. De inrichting is vaak van dien aard dat overdreven snelheid niet mogelijk is. Het staat de lokale besturen echter vrij om zones 30 of 50 in te stellen. De meettoestellen moeten ze zelf financieren.

Voor de kritiek waarom een aparte werkkamer van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid zich niet over het ontwerp van decreet uitgesproken heeft en waarom er geen brede dialoog was, verwijst de minister opnieuw naar de vele

adviesvragen aan de diverse instanties. De vraag komt van de lokale besturen die het best geplaatst zijn om te bepalen waar bijkomende handhaving nodig is. Het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid maakt deel uit van de administratie, die achter het ontwerp van verzameldecreet staat. De reden dat het advies van de SARO niet werd gevraagd, is dat het geen verplicht advies is. De verplichte adviezen zijn weerlegd in de memorie van toelichting.

De termijnen, behandeling en de hoogte van de GAS-boetes zijn gelijk aan die in de Wegverkeerswet. Bedoeling is een ongelijke behandeling tussen overtreders, in verschillende gemeenten of met meerdere inbreuken, te vermijden.

Aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie met een horizon tot 2040 en strategische scenario's tot 2050 wordt momenteel gewerkt. In het najaar wordt een eerste ontwerp verwacht. Dat zal in het najaar 2020 aan de diverse belanghebbenden waaronder MORA, de VVSG en de vervoerregioraden voorgelegd worden. De administratie zal binnenkort een voorstel doen welke organen geraadpleegd worden. Er wordt nog onderzocht of burgerparticipatie mogelijk en nuttig is. Het is de bedoeling dat een eerste ontwerp klaar is tegen december 2020. Er is gekozen voor een andere werkwijze dan voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waar al sinds 2003 aan gewerkt wordt.

Wat de nieuwe wegencategorisering betreft, heeft dit ontwerp van verzameldecreet enkel tot doel een kader te creëren hiervoor. De huidige is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat dateert van 1997. Er wordt al lang aan een herziening gewerkt. Het ontwerp van decreet biedt dus een kader om de wegen in te delen in hoofdwegen, een dragend en een lokaal netwerk. Het voorliggende kader bepaalt dus niet welke wegen tot welke categorie behoren. De verdere uitwerking volgt, wat meteen de vragen over de trage wegen, het fietsroutenetwerk en de buurtwegen beantwoordt.

De Vlaamse Regering vond het niet nodig ook de Gegevensbeschermingsautoriteit te consulteren over de privacyproblematiek. Zoals gebruikelijk heeft de VTC een advies gegeven. De minister verwijst verder naar de argumentatie in de memorie van toelichting.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een langetermijnvisie terwijl de regionale mobiliteitsplannen voor de individuele vervoerregio's gelden. De regionale mobiliteitsplannen hebben geen verordenend karakter maar zijn richtinggevend. Ook dat staat duidelijk in de memorie van toelichting. Er is delegatie gegeven om die in één algemeen kader goed te keuren. Dat werkt sneller dan elk regionaal mobiliteitsplan afzonderlijk door de Vlaamse Regering te laten goedkeuren.

De Vlaamse Regering heeft op 29 mei 2020 een uitvoeringsbesluit principieel goedgekeurd waarbij de vijftienminutenregel voor de taxi's geschrapt wordt. Zowat alle belanghebbenden die daarover geconsulteerd zijn, waren daar voorstander van. Het is nu wachten op een advies van de MORA en de Raad van State. In Zaventem zijn de standplaatsen afgebakend en is er op dit moment geen probleem. Een taxirittendatabank kan gebruikt worden om een prijsobservatorium op te richten. Zolang er geen indicaties zijn dat er te hoge of te lage tarieven aangerekend worden, moet dat observatorium niet hals over kop opgericht worden volgens de minister.

Het personenvervoer over water kan in meerdere vervoerregio's een optie zijn. De Vlaamse overheid heeft DeWaterbus overgenomen van het Havenbedrijf Antwerpen en daarvoor financiële middelen vastgelegd. In de memorie van toelichting gaat het over die middelen. Dat verhindert geen initiatieven in andere vervoerregio's. Integendeel, de minister hoopt dat sommige daar ernstig over nadenken.

Met dit ontwerp van verzameldecreet wordt de rechtsgrond gecreëerd voor het mobiliteitsmonitoringsysteem. De administratie werkt al volop aan dat zo belangrijke data-uitwisselingssysteem. Het systeem zal het onder meer mogelijk maken te beoordelen welke maatregelen effecten ressorteren.

Wat het amendement nr. 5 van Els Robeyns betreft, antwoordt de minister dat elke vervoerregio twee voorzitters heeft: een ambtelijke en een politieke. De ambtelijke voorzitter, een neutrale ambtenaar, fungeert eigenlijk al als stakeholdermanager.

2.3. Replieken

Jeremie Vaneekhout vindt in de memorie van toelichting geen overtuigende antwoorden. Dat er heel wat instanties gehoord zijn en dat de voorbereiding lang is, wordt door die instanties niet bevestigd. Groen denkt dat de minister ze misschien wel consulteerde maar niet luisterde, laat staan rekening hield met hun opmerkingen. Het parlementslid hoopt alvast dat de actoren meer betrokken en gehoord worden bij de mobiliteitsvisie. De minister mag dan vinden dat een advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit niet nodig is, de Raad van State denkt daar anders over, zelfs na de argumenten van de minister. *Jeremie Vaneekhout* begrijpt nog altijd niet waarom er in het ontwerp van decreet geen link verplicht wordt tussen de databanken van GAS- en correctionele boetes. Groen zal dit ontwerp van decreet dan ook niet goedkeuren. Hij had gehoopt dat er bij de bespreking in de commissie enkele zwaktes zouden gecorrigeerd worden. Nu dat niet het geval is, zal hij allicht enkele amendementen indienen voor de plenaire bespreking. Hij hoopt dat iedereen deze met een open geest en grondig bekijkt. Iedereen is het eens met de principes, maar het is zaak ervoor te zorgen dat de regeling juridisch sluitend is.

Els Robeyns is het er niet mee eens dat de ambtelijke voorzitter van de vervoerregio een geschikte stakeholdermanager is. Dat moet iemand zijn met de nodige expertise die daar ook tijd voor krijgt, iets wat de ambtelijke voorzitters door hun vele taken niet hebben. Ze houdt haar amendement daarover aan.

Minister *Lydia Peeters* wijst erop dat niet alle adviezen op één lijn zaten. Lokale besturen en burgers dringen echter wel eensgezind aan op handhaving van snelheidsovertredingen. De Vlaamse Regering luistert dus wel degelijk naar wat leeft in de maatschappij. Wat de koppeling tussen de GAS-databanken en de gegevensdatabanken van de federale overheid betreft, stelt de minister dat ze in Vlaamse decreten geen opdrachten kan geven aan federale instanties. Sinds de VTC bestaat, is voor elk privacygerelateerde materie in Vlaamse regelgeving enkel de VTC geconsulteerd. De minister ziet geen reden om daarvan af te wijken.

De Raad van State heeft redenen om de minister aan te manen om ook de Gegevensbeschermingsautoriteit om advies te vragen, aldus *Jeremie Vaneekhout*. Die instantie heeft immers andere fundamentele bevoegdheden op het vlak van de gegevensbescherming dan de Vlaamse Toezichtcommissie.

Ook *Wim Verheyden*, naar eigen zeggen niet bepaald een fan van het federale niveau, dringt daarop aan. Het is gewoon juridisch nodig. Hij had gehoopt dat de minister kon zeggen hoever het staat met het overleg met de federale overheid over het linken van de databases. En, zo dat niet ver gevorderd is, hoe een en ander zou worden opgelost. Dat ze dat niet doet, bewijst voor de spreker des te meer dat het ontwerp van decreet een lekke boot is.

3. Stemmingen

3.1. Artikelsgewijze stemming

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1 bij 1 onthouding.

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019

Artikel 2

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Artikel 3

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 2

Artikel 4 (gewijzigd artikel)

Een amendement nr. 1 voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceyskens, Marius Meremans, Martine Fournier en Jos Lantmeeters, strekt ertoe in artikel 4 een punt 2°/1 in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/2). Het amendement wordt toegelicht door *Marino Keulen* (zie 2.1.1. voor zijn tussenkomst in de bespreking).

Amendement nr. 1 en het aldus gewijzigde artikel 4 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Artikelen 5 en 6

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 2/1 (nieuwe afdeling 3)

Artikel 6/1 (nieuw artikel 7)

Een amendement nr. 2 voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceyskens, Marius Meremans, Martine Fournier en Jos Lantmeeters, strekt ertoe een afdeling 2/1, die bestaat uit een artikel 6/1, in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/2). Het amendement wordt toegelicht door *Marino Keulen* (zie 2.1.1. voor zijn tussenkomst in de bespreking).

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 3 (hernummerde afdeling 4)

Artikel 7 (hernummerd artikel 8)

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 4 (hernummerde afdeling 5)

Artikel 8 (hernummerd artikel 9)

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 5 (hernummerde afdeling 6)

Artikel 9 (hernummerd artikel 10)

Dit artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 6 (hernummerde afdeling 7)

Artikelen 10 tot en met 18 (hernummerde artikelen 11 tot en met 19)

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 7 (hernummerde afdeling 8)

Artikelen 19 tot en met 28 (hernummerde artikelen 20 tot en met 29)

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 8 (hernummerde afdeling 9)

Artikelen 29 en 30 (hernummerde artikelen 30 en 31)

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 8/1 (hernummerde afdeling 10)

Artikel 30/1 (nieuw artikel 32)

Een amendement nr. 3 voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceysens, Marius Meremans, Martine Fournier en Jos Lantmeeters, strekt ertoe een afdeling 8/1, die bestaat uit een artikel 30/1, in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/2). Het amendement wordt toegelicht door *Marino Keulen* (zie 2.1.1. voor zijn tussenkomst in de bespreking).

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 9 (hernummerde afdeling 11)

Artikelen 31 tot en met 35 (hernummerde artikelen 33 tot en met 37)

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 10 (hernummerde afdeling 12)

Artikel 36 (hernummerd artikel 38)

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Artikel 37 (hernummerd artikel 39)

Een amendement nr. 5 voorgesteld door Els Robeyns, strekt ertoe aan de voorgestelde tekst van artikel 7, §2, eerste lid, een punt 8° toe te voegen, dat luidt als volgt: "8° een stakeholdermanager." (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/3). Het amendement wordt toegelicht door *Els Robeyns* (zie 2.1.5. voor haar tussenkomst in de bespreking).

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5.

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Artikelen 38 tot en met 77 (hernummerde artikelen 40 tot en met 79)

Deze artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Afdeling 11 (hernummerde afdeling 13)

Artikel 78 (hernummerd artikel 80)

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Artikel 79 (hernummerd artikel 81)

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Artikel 80 (hernummerd artikel 82)

Amendement nr. 4 voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceysens, Marius Meremans, Martine Fournier en Jos Lantmeeters, strekt ertoe artikel 80 te vervangen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 380/2). Het amendement wordt toegelicht door *Marino Keulen* (zie 2.1.1. voor zijn tussenkomst in de bespreking).

Amendement nr. 4 en het aldus vervangen artikel 80 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

3.2. Stemming over het geheel

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, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

4. Goedkeuring van het verslag (artikel 39, 3, van het Reglement)

Op de vergadering van 16 juli 2020 werd het verslag van de commissiebespreking, zonder verdere opmerkingen, goedgekeurd met eenparigheid van 11 stemmen.

Bart CLAES,
voorzitter

Lode CEYSSENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AVG	algemene verordening gegevensbescherming (= General Data Protection Regulation, GDPR)
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen (in Nederland: langere en zwaardere vrachtautocombinatie)
MaaS	Mobility as a Service
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VESOC	Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité
VTC	Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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

“De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens worden verwerkt, stelt de wijze vast waarop die gegevens worden verwerkt, wijst de verantwoordelijke voor de verwerking aan, bepaalt, onverminderd de in het eerste lid vermelde doeleinden, de bijkomende doeleinden van de verwerking en stelt de maximale bewaartermijn van de gegevens vast. De persoonsgegevens worden in ieder geval niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.”;

4° 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 vermelde 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 afwijkingmogelijkheid, 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 afwijkingmogelijkheid, 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 opleidingsverstreckers, 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 de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Art. 7. Aan artikel 1, §1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990 en 27 november 1996, wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen draagt bij tot de financiering van de uitgaven voor de werking, de subsidies en de investeringen ten bate van de verkeersveiligheid. Die bijdrage bedraagt 6 procent van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de btw en de bijdragen, vermeld in artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.”

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

Art. 8. 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 5. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdiens van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods

Art. 9. In artikel 17 van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdiens 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 6. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 10. 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 7. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”

Art. 11. 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. 12. 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. 13. 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. 14. 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. 15. 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. 16. 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. 17. 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. 18. 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. 19. In hetzelfde decreet wordt artikel 14 opgeheven.

Afdeling 8. 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. 20. 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. 21. 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 zin-

snede "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. 22. 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. 23. 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. 24. 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. 25. In artikel 28, §2, van hetzelfde decreet wordt het woord "vennootschappen" telkens vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 26. 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. 27. 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. 28. In artikel 37, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord "Vennootschappen" vervangen door de woorden "vennootschappen en verenigingen".

Art. 29. 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 9. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 30. 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. 31. 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 10. Wijziging van het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015

Art. 32. In artikel 42, §3, 1°, van het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015, vervangen bij het decreet van 18 december 2015, wordt de zinsnede “artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen” vervangen door de zinsnede “artikel 1, §1, derde lid, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen”.

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

Art. 33. 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. 34. 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. 35. 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 prijsafsprake 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. 36. 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. 37. 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. 38. 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. 39. 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. 40. 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. 41. Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 42. In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK 2/1. Vlaamse Mobiliteitsvisie”.

Art. 43. 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. 44. 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. 45. 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. 46. In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk 3 vervangen door wat volgt:

“HOOFDSTUK 3. Mobiliteitsplanning”.

Art. 47. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden “voor regionale en lokale mobiliteitsplannen” toegevoegd.

Art. 48. 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. 49. 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. 50. 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. 51. In artikel 14 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 52. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt onderafdeling 1, die bestaat uit artikel 15 tot en met 17, opgeheven.

Art. 53. 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. 54. 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. 55. 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. 56. 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. 57. In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/1. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen”.

Art. 58. 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. 59. 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. 60. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/3. Projecten en instrumenten”.

Art. 61. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 1 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 1. Projectmethodologie”.

Art. 62. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Subsidiëring”.

Art. 63. In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 64. In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten”.

Art. 65. In artikel 31, §2, van hetzelfde decreet wordt het derde lid opgeheven.

Art. 66. 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. 67. 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. 68. 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. 69. 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. 70. 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. 71. 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. 72. 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. 73. 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. 74. 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 verbindingfunctie. 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. 75. 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. 76. 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°. 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. 77. 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. 78. 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. 79. 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. 80. Het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi’s wordt opgeheven.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Art. 81. 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. 82. Artikel 3 en 6 treden in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Artikel 7 en 32 hebben uitwerking met ingang van 1 juli 2014.