

**ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE DIVERSE BEPALINGEN OVER HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, HET ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID, DE WEGINFRASTRUCTUUR EN HET WEGENBELEID, EN DE WATERINFRASTRUCTUUR EN HET WATERBELEID**

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

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering**

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

Al deze bepalingen worden hieronder toegelicht.

**B. Inhoud**

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

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

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

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

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

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

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

### Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

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

Deze wijziging wordt hieronder besproken bij de invoeging van het nieuw artikel 29quater in de wegverkeerswet.

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

##### A. Wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet

Met de zesde staatshervorming werden de gewesten bevoegd voor "*de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rijsscholen en examencentra*" (art. 6,§1,XII,6° BWHI). Om de kwaliteit van de rijopleiding te verhogen werden door de Vlaamse Regering al een aantal regelgevende initiatieven genomen en wordt nog regelgeving voorbereid.

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

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

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

## B. Toevoeging van een artikel 27/1 in de wegverkeerswet

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

## C. Toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet

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

Om uitvoering te geven aan dit voornemen van de Vlaamse Regering wordt een nieuw artikel 29quater ingevoegd in de Wegverkeerswet (Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer). Tevens wordt de bevoegdheid van de Politierechtbank uitgebreid met de beroepen tegen de beslissing tot het opleggen van deze administratieve geldboetes. Hiertoe wordt het Gerechtelijk Wetboek gewijzigd.

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

De Vlaamse Regering heeft op 24 oktober 2014 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) afbakening van het zeehavengebied Antwerpen (rechter Scheldeoevergebied) definitief vastgesteld. De Scheldekaaien liggen hierdoor buiten het afgebakende Zeehavengebied Antwerpen. Dit had tot gevolg dat het Havenbedrijf Antwerpen en zijn Havenkapiteinsdienst niet langer bevoegd waren en dat de verordeningen voor het havengebied er niet langer golden.

Ondanks het feit dat deze zone momenteel formeel buiten het bevoegdheidsgebied van de Havenkapiteinsdienst ligt, nemen verschillende diensten van het Havenbedrijf Antwerpen nog steeds taken op in deze zone.

De Stadshavendienst van de stad Antwerpen, onder leiding van de stadshavenmeester, neemt in deze zone eveneens taken op, bijvoorbeeld het ligplaatsbeheer van de riviercruiseschepen en de planning aan het ponton Steenplein – evenwel zonder dat deze ook over duidelijke formele bevoegdheden beschikt.

Gelet op enerzijds het gebrek aan formele en/of volle bevoegdheden ten aanzien van de zone Scheldekaaien voor de stad Antwerpen om op te treden en anderzijds de toename van het aantal passagiers, cruiseschepen, waterbussen en –taxi's en

burgers ter hoogte van de waterzijde in deze zone (ponton, steiger, 'blauwe steen'), is een eenduidige regelgeving ten aanzien van deze zone noodzakelijk en dienen de relevante politionele instanties die belast kunnen zijn met het toezicht en de handhaving expliciet benoemd te worden.

De stad Antwerpen wenst een welbepaalde rol op te nemen. Om deze taken (nautisch-politioneel) volwaardig te kunnen opnemen, is een aangepast juridisch kader nodig. Het Politierglement op de Beneden-Zeeschelde (koninklijk besluit van 23 september 1992) wordt aangepast. Daarnaast is ook een decretale verankering nodig om de stad Antwerpen de volle bestuurlijke politionele bevoegdheid toe te kennen om slagvaardig op te kunnen treden zodat beheer samen gaat met toezicht en handhaving.

Een systeem van bestuurlijke handhaving wordt ingevoerd, met onder meer de bevoegdheid voor de stad (Antwerpen) om toezicht uit te oefenen en inbreuken vast te stellen, en effectief handhavend te kunnen optreden. Bestuurlijke handhaving is onontbeerlijk om te voorkomen dat een seponeringsbeleid de effectieve handhaving op het terrein de facto onmogelijk maakt.

De strafbepalingen van de wet van 24 november 1975 worden vervangen door bepalingen die een systeem invoeren van bestuurlijke sanctionering.

De ontworpen bepalingen zijn bedoeld om aan te sluiten bij het uitvoerig raamwerk met betrekking tot bestuurlijke handhaving opgenomen in het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving.

Het kaderdecreet van 22 maart 2019 is echter niet automatisch van toepassing op alle materiële Vlaamse regelgeving.

Er wordt bijgevolg verduidelijkt dat het kaderdecreet van toepassing is. De afwijkingen op het Kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving worden gegroepeerd in artikel 3/1 §2.

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

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

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

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

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

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

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

Wat betreft de conventionele borgstelling (1°) worden de leden van een scheepvaartvereniging, waarmee DAB Loodswezen of het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust een overeenkomst heeft afgesloten tot borgstelling voor onbetaalde en invorderbare loodsgelden, -vergoedingen en kosten, geacht voldoende zekerheid te hebben gesteld gedurende de duur van deze overeenkomst of onder de voorwaarden zoals in deze overeenkomst bepaald.

Wat betreft de domiciliëring (2°) worden de overeenkomstig het Loodsdecreet bepaalde schuldenaars van loodsgelden, loodsvergoedingen en -kosten geacht voldoende zekerheid te hebben gesteld gedurende de geldigheidsduur van een door hen toegekend SEPA-mandaat van het type Business-to-Business (B2B).

Wat betreft de bankwaarborg (3°) worden de schuldenaars van loodsgelden, loodsvergoedingen en loodskosten geacht voldoende zekerheid te hebben gesteld gedurende de geldigheidsduur van een door hen voorgelegde waarborg bij een kredietinstelling of verzekeringsinstelling binnen de Europese Unie. De omvang van deze zekerheidsstelling bedraagt minstens de geraamde omzet per maand aan verschuldigde bedragen voor de geplande aanlopen, met name het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding.

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

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

Het gaat om wijzigingen die gekoppeld zijn aan de Europese havenverordening, zijnde Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens.

Verordening (EU) 2017/352 wordt verondersteld al integraal te kunnen worden toegepast in elke lidstaat vanaf 24 maart 2019. Volgende bepalingen uit de Verordening (EU) 2017/352 vergen, ondanks het feit dat de verordening rechtstreeks toepasselijk is, nog bijkomende initiatieven op het niveau van de lidstaten om volledige uitwerking te kunnen hebben.

De voorgestelde aanpassingen aan het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens voorzien concreet in:

- wijzigingen aan en toevoeging van enkele definities die verband houden met havendiensten;
- vervanging van de huidige bepaling met betrekking tot raadpleging havengebruikers en belanghebbenden;
- vervanging van de huidige bepaling met betrekking tot inning van havengelden;
- schrapping van het huidig artikel en toevoeging van nieuw artikel met betrekking tot de openbaardienstverplichtingen die gekoppeld worden aan havendiensten;
- introductie van een klachtenprocedure voor havengebruikers in geval van schending van de bepalingen van de Europese havenverordening;
- toevoeging van een artikel met mogelijke sancties voor overtreding van de Europese havenverordening.

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

Deze bepaling wordt toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

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

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

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

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

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

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

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

1° Dit wijzigingsdecreet beoogt in eerste instantie de opdracht van het EVFH te verduidelijken en transparanter te maken zodat het beter aansluit bij de huidige visie van de Vlaamse regering. Het EVFH valoriseert vanaf heden de haven- en watergebonden expertise van de Vlaamse administratie uitsluitend ten behoeve van derden in binnen- en buitenland. Studie- en onderzoekswerk geïnitieerd vanuit de Vlaamse administratie zelf wordt uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium (hierna WL).

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

2° Er wordt een één op één relatie gerealiseerd tussen het WL (de grootste gebruiker momenteel) en het EVFH. Dit betekent dat alle andere partners worden geweerd. Die bijsturing is aangewezen in het licht van de reeds hoger vermelde organisatiebeheersing.

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

3° Tegelijk wordt het decreet ook in lijn gebracht met de (boekhoudkundige) procedures zoals die onder meer zijn opgenomen in de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën (VCO).

4° Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om nog enkele zakenrechtelijke aanpassingen aan het decreet door te voeren zodat het EVFH op autonome wijze kan instaan voor een doelmatig en efficiënt beheer van haar domeingooderen.

5° Het EVFH moet ook een flexibel personeelsbeleid kunnen voeren. De Vlaamse regering kan hieromtrent nadere regels vaststellen. De werving van EVFH personeel kan immers niet steeds gebeuren per project maar vergt (om redenen van flexibiliteit en verankering van expertise) een systeem van permanent beschikbare vervangers.

6° Tenslotte wordt in het licht van de huidige visie van de Vlaamse regering omtrent het EVFH de samenstelling van de Beheerscommissie herzien en eveneens gerationaliseerd. De Vlaamse regering krijgt opdracht om de samenstelling en de werking van de Beheerscommissie verder te bepalen.

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

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

voor vennootschappen en het Wetboek Economisch Recht i.p.v. de faillissementswet en de wet betreffende het gerechtelijk akkoord.

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

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

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

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

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

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

Afdeling 12. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

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

Er worden voor zes aangelegenheden wijzigingen aangebracht aan het decreet Basisbereikbaarheid, nl. met betrekking tot het personenvervoer over het water, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de Mobiliteitscentrale, de categorisering van de wegen en de waterwegen, de Vervoerregioraad en de mobiliteitsmonitoring.

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

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



Ook de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 beoogt de realisatie van de basisbereikbaarheid waarmee wordt tegemoetgekomen aan een vraaggerichte mobiliteit met een betaalbare prijs en aan een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk. Specifiek verdient het personenvervoer over het water hierin een volwaardige plaats.

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

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

In het regeerakkoord is opgenomen dat de veren jaarlijks meer dan 3,8 miljoen passagiers overzetten. Daarnaast toont de Waterbus in Antwerpen aan dat er nog meer potentieel is. Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 – evenals de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 – wil daarom de personenmobiliteit over water optimaliseren door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier.

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

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

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

2. Zowel het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 (voorlopige vaststelling 17/10/2003) als het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2012 (voorlopige vaststelling 25/10/2013) werden nooit definitief goedgekeurd en dit vaak om uiteenlopende redenen.

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

- de opmaak van actieplan met concrete maatregelen voor de periode van 10 jaar biedt weinig meerwaarde ten opzichte van de maatregelen die reeds opgenomen zijn in de beleidsnota's en beleidsbrieven;
- de wijze van totstandkoming van een mobiliteitsvisie moet vanuit een bredere expertise rond mobiliteit komen, waarbij inspraak en draagvlak van zowel het mobiliteitsveld als de burger mogelijk moeten zijn.

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

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

Een strategisch beleidskader voor Vlaanderen laat ook toe dat de verschillende overheden hun beleid onderling kunnen aligneren. Volgens het decreet Basisbereikbaarheid dienen de regionale mobiliteitsplannen en in voorkomend geval de lokale mobiliteitsplannen afgestemd te zijn aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Inmiddels zijn de 15 vervoersregio's gestart met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Het ontbreken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie kan dan ook suboptimaal gezien worden, maar betekent wel niet dat er geen enkel beleidskader meer zou zijn voor het aligneren van de verschillende regionale mobiliteitsplannen. Met het opnemen van het doelstellingenkader voor het verduurzamen van de mobiliteit (bijsturen van de modale verdeling in het woon-werk en woon-schoolverkeer en binnen de stedelijke regio's van Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand) in het Vlaams regeerakkoord en de Beleidsnota geven we aan de vervoerregio's immers belangrijke bakens mee waarbinnen de regionale mobiliteitsplannen dienen ontwikkeld te worden.

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

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

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

Vanuit de doelstelling een slim, robuust, veilig, toegankelijk en milieuvriendelijk netwerk voor alle verkeer te realiseren wordt in Vlaanderen een nieuwe categorisering der wegen ingevoerd. Robuustheid wordt gedefinieerd als : "Het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Robuustheid stelt eisen aan de betrouwbaarheid van een verbinding, de capaciteit en de reistijd.

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

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

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

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

Het is niet de bedoeling om het waterwegennetwerk op te delen in verschillende niveaus. Het huidige waterwegennetwerk is quasi geheel geïntegreerd in het Trans-Europees vervoersnetwerk.

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

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

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

6. Het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt uitgebreid met persoonsgegevens opdat op een doeltreffende en representatieve manier de mobiliteitstoestand in Vlaanderen kan worden gemeten.

Afdeling 13. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Deze bepaling wordt toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Deze bepalingen worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

### **C. Totstandkomingsprocedure**

x. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

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

x. Advies van de gewesten

x. Advies van de Raad van State

### **D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest**

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

## **II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

### **Artikel 2**

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

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

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

### **Artikel 3**

Deze wijziging vloeit voort uit de invoeging van het nieuwe artikel 29quater in de wegverkeerswet, dat de mogelijkheid voorziet voor gemeenten om in reglementen of verordeningen administratieve sancties te bepalen voor een aantal

verkeersovertredingen. Tegen de beslissing om een administratieve sanctie op te leggen kan beroep worden ingesteld bij de Politierechtbank. Derhalve dient het Gerechtelijk Wetboek deze beroepsmogelijkheid te voorzien.

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

#### **Artikel 4** - Wijzigingen van artikel 23 van de wegverkeerswet

1° Vervanging van artikel 23, §3 van de wegverkeerswet

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

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

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

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

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

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

- De erkennings-/goedkeuringsregeling van de opleidingsverstrekker;
- De goedkeuring van het programma van de opleidingen en de bijscholingen;

- De voorwaarden betreffende de organisatie van de opleiding;
- ...

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

- De erkenning van de stagemeester;
- De voorwaarden om als stagemeester te kunnen optreden;
- ...

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

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

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

## 2<sup>o</sup> Vervanging van artikel 23, §4, eerste lid van de wegverkeerswet

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

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

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

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

verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG.

### 3° Toevoeging van artikel 23, §5 van de wegverkeerswet

In het nieuwe artikel 23, §5 wordt bepaald dat de in paragraaf 3 vermelde instellingen en personen gecontroleerd kunnen worden door inspecteurs op de naleving van de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan evenals van de reglementering inzake de scholing en de examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie en inzake de vakbekwaamheid. Het gaat hierbij dus om volgende instellingen en personen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Artikel 5** - Invoeging van artikel 27/1 van de wegverkeerswet

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

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

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

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

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

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

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

- het behandelen van een aanvraag tot het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid of tot verlenging ervan;



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

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

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

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

## **Artikel 6** – Invoeging van een nieuw artikel 29quater in de wegverkeerswet

### §1

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

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

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

### §2

Opdat een gemeente een administratieve sanctionering zou kunnen invoeren, moeten een aantal voorwaarden cumulatief vervuld zijn. Wanneer de voorwaarden

niet allemaal vervuld zijn, dan blijft de overtreding het voorwerp van strafrechtelijke betegeling.

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

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

2° De reglementen van de gemeente zullen enkel betrekking kunnen hebben op plaatsen waar een snelheidsbeperking van 30 of 50 km per uur geldt. De snelheidsbeperking kan op verschillende wijzen zijn ingevoerd. Zo kan het bijvoorbeeld gaan om een snelheidsbeperking die wordt ingevoerd door middel van het verkeersteken C 43 uit de wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg). Het kan ook gaan om zonale snelheidsbeperkingen die in uitvoering van art. 65.5 van de wegcode worden gesignaleerd. Snelheidsbeperkingen die het gevolg zijn van de aanduiding van de bebouwde kom (in uitvoering van art. 71.2 van de wegcode) komen eveneens in aanmerking. Ook wanneer de snelheidsbeperking in de wegcode wordt bepaald voor een specifieke locatie (bijvoorbeeld de fietsstraat, bepaald in art. 22novies) bestaat de mogelijkheid tot administratieve betegeling. Kortom, elke plaats waar een snelheidsbeperking geldt van 30 of 50 km per uur kan het voorwerp uitmaken van een reglement van de gemeente tot het invoeren van administratieve geldboetes.

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

Wat de vaststelling van de inbreuken betreft, wordt verwezen naar art. 62 van de Wegverkeerswet dat de grondslag bevat voor het gebruik maken van (bemande en onbemande) automatisch werkende toestellen voor de vaststelling van de overtredingen. Op die manier zijn alle voorwaarden die gelden voor deze toestellen wanneer zij strafrechtelijk gesanctioneerde inbreuken registreren op dezelfde wijze van toepassing bij de vaststelling van administratief betegelde inbreuken. Het gaat hier onder meer over de voorwaarden bepaald in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten. Meer bepaald zullen onder meer de

technische tolerantie marges die gehanteerd worden bij snelheidsovertredingen die strafrechtelijk beteugeld worden, op dezelfde wijze gelden bij administratief beteugelde snelheidsovertredingen. Concreet heeft dit o.m. tot gevolg dat de administratieve beteugeling mogelijk is voor snelheidsovertredingen waarbij de maximumsnelheid overschreden wordt tot en met 26 km/u. Immers, het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 voorziet een tolerantie marge van 6 km/u bij snelheden van 30 km/u tot 100 km/u. Er is ten gevolge van de wettelijke tolerantie marge, dan ook pas sprake van een snelheidsovertreding wanneer de werkelijk gereden snelheid 6 km/u hoger ligt dan de maximumsnelheid.

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

- wanneer een weggebruiker werkelijk 35 km/u rijdt in een zone 30, zal hij geen administratieve boete kunnen opgelegd krijgen, net zoals hij momenteel ook geen strafrechtelijke boete kan krijgen. Na correctie rijdt deze weggebruiker immers maar 29 km/u en dus niet te snel;
- wanneer een weggebruiker werkelijk 39 km/u rijdt in een zone 30, rijdt hij, gecorrigeerd, 3 km/u te snel en zal hij de hiermee overeenstemmende boete krijgen. Het bedrag van de onmiddellijke inning is voor deze overtreding momenteel 53 euro en zou het voorwerp van een administratieve sanctie kunnen uitmaken;
- rijdt de weggebruiker werkelijk 56 km/u (gecorrigeerd 50 km/u) in een zone 30, dan bedraagt de onmiddellijke inning momenteel 163 euro. Dit bedrag kan, wanneer een gemeente daarvoor kiest, bij wijze van administratieve boete worden geïnd;
- wanneer een weggebruiker werkelijk 57 km/u (gecorrigeerd 51 km/u) rijdt in een zone 30, kan de overtreding niet administratief beteugeld worden. Deze weggebruiker overschrijdt immers de maximumsnelheid met meer dan 20 km/u. In dit geval gelden de bepalingen van de Wegverkeerswet inzake strafrechtelijke beteugeling. De voorwaarden voor de administratieve beteugeling zijn immers niet vervuld.
- wanneer een weggebruiker werkelijk 59 km/u rijdt in een zone 50 (buiten de bebouwde kom), rijdt hij, gecorrigeerd, 3 km/u te snel en zal hij de hiermee overeenstemmende boete krijgen. Het bedrag van de onmiddellijke inning is voor deze overtreding momenteel 53 euro en zou door middel van een administratieve sanctie kunnen worden beteugeld;
- rijdt de weggebruiker werkelijk 76 km/u (gecorrigeerd 70 km/u) in een zone 50 (binnen de bebouwde kom), dan bedraagt de onmiddellijke inning momenteel 163 euro. Dit bedrag kan, wanneer een gemeente daarvoor kiest, bij wijze van administratieve boete worden geïnd.
- Bij een werkelijk gereden snelheid van 77km/u in een zone 50 (binnen of buiten de bebouwde kom) zal geen administratieve afhandeling mogelijk zijn. Immers, in dat geval wordt meer dan 20km/uur te snel gereden. De overtreder zal dan ook strafrechtelijk gesanctioneerd worden.

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

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

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

### §3

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

Om geen ongerechtvaardigde ongelijkheid tussen de weggebruikers te laten ontstaan, wordt voorzien dat de administratieve geldboetes die door de gemeente zullen worden opgenomen in zijn reglement, overeenstemmen met de bedragen die worden bepaald in uitvoering van art. 29,§3 van de Wegverkeerswet.

Het betreft hier de bedragen die zich bevinden in het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, zoals laatste gewijzigd bij Besluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2017 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, wat betreft de verhoging van de sommen.

### §4

Er wordt voorzien dat de administratieve procedure zal worden gevoerd door de sanctionerend ambtenaar, vermeld in de GAS-wet. Deze ambtenaar moet, op grond

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

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

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

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

## §5

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

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

De decreetgever kan er eveneens in voorzien dat een uitspraak van de politierechtbank over administratieve sancties niet vatbaar is voor hoger beroep (Zie bv. Adv. RvS 40.967, pg. 24). Ook in artikel 31, §1, 6e lid van de GAS-wet wordt trouwens een hoger beroep uitgesloten. Op dezelfde manier wordt ook in het ontwerp voorzien dat geen hoger beroep mogelijk is.

## §6

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

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

## §7

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

## §8

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

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

### **Artikel 7**

Artikel 3 van de wet van 24 november 1975 wordt aangepast. Strafsancties worden uitgesloten in de zone Scheldekaaien zoals bepaald in het volgende artikel.

### **Artikel 8**

Er wordt een artikel 3/1 ingevoegd dat stelt dat het decreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving van toepassing is op de handhaving in de zone Scheldekaaien. De voorgestelde wijzigingen hebben enkel betrekking op het Politiereglement Beneden Zeeschelde en een aantal bepalingen uit het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde in verband met het gebruik van de aanlegplaatsen langs de Scheldekaaien.

De Vlaamse Regering stelt nader de grenzen van de zone (Scheldekaaien in de stad Antwerpen) vast.

### **Artikel 9**

Het nieuwe artikel 3/2 voorziet in een bestuurlijke sanctionering.

Overtredingen worden gestraft met een exclusieve bestuurlijke geldboete.

In het artikel worden tevens de maximumbedragen van de bestuurlijke geldboetes vastgelegd.

### **Artikel 10**

Dit artikel bepaalt in het nieuwe artikel 3/3 de toezichts-, vaststellings-, en opsporingsbevoegdheden van de betrokken personeelsleden van de stad Antwerpen.

Zij kunnen zich onder meer laten vergezellen door deskundigen. Ze kunnen waarschuwingen, aanmaningen of bevelen geven.

Ze kunnen boorddocumenten tijdelijk inhouden totdat de gezagvoerder alle bepalingen en voorschriften heeft nagekomen of een schip van ambtswege naar een door hen aan te wijzen plaats laten verhalen, waar het zal worden opgehouden totdat de gezagvoerder alle bepalingen en voorschriften heeft nagekomen.

Er wordt tevens een decretale basis voorzien voor de vaststelling van inbreuken door middel van detectiemiddelen.

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

### **Artikel 11**

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

Het beleid na 2020 wordt uitgetekend in het Vlaams Energie- en Klimaatprogramma 2021-2030, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 december 2019. De Vlaamse Regering zet via dit plan de beleidslijn verder m.b.t. alternatieve transportbrandstoffen en zero-emissie mobiliteit. Dit Vlaams Energie- en Klimaatprogramma stelt o.a. dat er ingezet wordt op een zo snel mogelijke realisatie van de basislaandinfrastructuur van 7400 publiek toegankelijke laadpunten, verspreid over Vlaanderen. Daarnaast zal er langs de grote verkeersassen bijkomend een snellaandinfrastructuur aanwezig zijn met laadpunten om de 25 km.

Om de doorbraak van elektrische mobiliteit verder (financieel) te ondersteunen, wil de Vlaamse Regering de laandinfrastructuur ontheffen van vaste en variabele retributie. Deze vrijstelling geldt tot en met 31 december 2024. Nadien kan de Vlaamse Regering beslissen om opnieuw vaste en of variabele retributie te innen.

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

## **Artikel 12**

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

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

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

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

## **Artikel 13**

In artikel 2 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (het havendecreet) worden de definities van havenbestuurlijke bevoegdheden en openbare havendiensten gewijzigd als gevolg van verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (de Europese havenverordening), die directe werking heeft.

Tot op heden konden havenbedrijven op basis van de havenbestuurlijke bevoegdheden zoals omschreven in het havendecreet overgaan tot vaststelling en organisatie van "openbare havendiensten", gedefinieerd in het Havendecreet als



“havendiensten waarbij het havenbedrijf openbaredienstverplichtingen oplegt aan de aanbieders ervan”.

Uit de Europese verordening blijkt dat de havendiensten waarvoor een havenbedrijf regelgevend kan optreden niet automatisch ~~openbare~~ havendiensten zijn waarbij het havenbedrijf openbaredienstverplichtingen oplegt aan de aanbieders ervan.

Daarom wordt de omschrijving van de havenbestuurlijke bevoegdheden in het Havendecreet aangepast in die zin dat havenbedrijven voortaan kunnen overgaan tot vaststelling en organisatie van “havendiensten” in plaats van “openbare havendiensten”. Het begrip havendiensten wordt hierbij ook gedefinieerd in het Havendecreet. De term openbare havendiensten wordt verwijderd uit het Havendecreet.

#### **Artikel 14**

De wijziging van artikel 5, §5, van het havendecreet is het gevolg van de directe werking van de Europese havenverordening. In artikel 7 van deze verordening is nu duidelijk omschreven in welke gevallen openbaredienstverplichtingen kunnen worden opgelegd en aan welke voorwaarden deze moeten voldoen.

#### **Artikel 15**

De praktijk leert dat havenbedrijven hun raad van overleg de facto hebben vervangen door andere vormen van overleg, consultatie die veel efficiënter blijken te zijn. Ondertussen is ook artikel 15 van de Europese havenverordening in voege getreden dat duidelijk bepaalt in welke gevallen havengebruikers en andere belanghebbenden moeten worden geraadpleegd of geïnformeerd.

Artikel 7 van het Havendecreet wordt in lijn gebracht met de praktijk en de vereisten van de Europese havenverordening. De oprichting van een raad van overleg in de schoot van elk havenbedrijf wordt opgeheven en vervangen door de consultatie door elk havenbedrijf van havengebruikers en andere belanghebbenden overeenkomstig artikel 15 van de Europese havenverordening.

#### **Artikel 16**

Artikel 20 van het havendecreet wordt geïntegreerd in artikel 15 van het havendecreet. Hierdoor worden alle bepalingen van het Havendecreet inzake de inkomsten van een havenbedrijf samengebracht in één artikel.

Het huidige artikel 15 wordt bovendien herschreven als gevolg van de rechtstreekse werking van de artikelen 12 en 13 van de Europese havenverordening m.b.t. heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur en heffingen op havendiensten.

In beide bepalingen van de Europese havenverordening is sprake van ‘heffingen’, waarbij niet ingegaan wordt op de vraag hoe deze gekwalificeerd moeten worden (retributie, ...). Aangezien in het geval van een geschil tussen een havengebruiker en een havenbedrijf de kwalificatie van de heffing gebeurt door de rechter aan de hand van een aantal criteria die concreet moeten worden nagegaan, wordt de kwalificatie van de inkomsten van de havenbedrijven in de nieuwe formulering van artikel 15

open gelaten. Hierdoor wordt de nodige flexibiliteit ingebouwd naar eventuele toekomstige geschillen toe.

### **Artikel 17 en 18**

De artikelen 16 en 17 van het Havendecreet worden geïntegreerd in één artikel en worden vereenvoudigd als gevolg van de Europese havenverordening, die directe werking heeft. De artikelen 3 t.e.m. 9 van de Europese havenverordening bieden het kader voor het regelen van havendiensten.

Uit de Europese havenverordening blijkt dat de havendiensten waarvoor een havenbedrijf regelgevend kan optreden niet automatisch "openbare havendiensten" zijn zoals omschreven in het huidige Havendecreet (havendiensten waarbij het havenbedrijf openbaredienstverplichtingen oplegt aan de aanbieders ervan).

De Europese havenverordening voorziet enkel nog in de mogelijkheid voor havenbedrijven om in bepaalde gevallen aan havendiensten openbare dienstverplichtingen te koppelen. Het Havendecreet wordt in die zin aangepast.

### **Artikel 19**

Door de integratie van artikel 20 van het Havendecreet in artikel 15 van het Havendecreet worden alle bepalingen inzake inkomsten van een havenbedrijf samengebracht in één artikel. Artikel 20 wordt bijgevolg opgeheven.

### **Artikel 20 en 21**

Volgens artikel 16 van de Europese havenverordening dient het Vlaamse Gewest ervoor te zorgen dat er een doeltreffende procedure voorhanden is voor het behandelen van klachten die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening. Deze klachtenbehandeling wordt geregeld in de artikelen 26 en 26bis van het havendecreet.

De betrokken partijen dienen eerst te proberen in onderling overleg tot een vergelijk te komen. Indien dit niet lukt, wordt dit gemeld aan de havencommissaris. De klagende partij kan voor de klachtenbehandeling gebruik maken van de bestaande instanties (rechtbank, Raad van State, Belgische Mededingingsautoriteit, ...) of van een havengeschiedencommissie. De havencommissaris wordt op de hoogte gebracht van het resultaat van de behandeling van de klacht. De havencommissaris wordt eveneens op de hoogte gebracht van het feit dat een partij in beroep gaat (tegen een uitspraak van de rechtbank, tegen een uitspraak van de havengeschiedencommissie, ...) en van het resultaat van die beroepsprocedure.

Indien de klacht gericht is tegen een havenbedrijf, staat dit havenbedrijf in voor de meldingen en mededelingen aan de havencommissaris.

De registratie bij de havencommissaris is nodig om een algemeen beeld te bekomen over de concrete behandeling van klachten op basis van de Europese havenverordening in Vlaanderen, en is ook nodig met het oog op eventuele sancties in het geval van klachten tegen een havenbedrijf (zie de toelichting bij artikel 24).

De mogelijkheid om een havengeschillencommissie op te richten bestaat sinds 1999 (de inwerkingtreding van het havendecreet) maar er wordt nu aan toegevoegd dat deze mogelijkheid ook bestaat voor de behandeling van klachten in het kader van de Europese havenverordening. Als gevolg van artikel 16 van de Europese havenverordening zijn de beslissingen van een havengeschillencommissie voortaan vatbaar voor rechterlijke toetsing.

## **Artikel 22**

Volgens artikel 19 van de Europese havenverordening dient het Vlaamse Gewest voorschriften vast te stellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van deze verordening en dient het alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

De klachtenbehandeling via een bestaande instantie of via een havengeschillencommissie kan leiden tot een uitkomst die voldoet aan artikel 19 van de Europese havenverordening. In dat geval is geen bijkomende sanctie nodig. Voor de gevallen waar de klachtenbehandeling niet leidt tot een sanctie die voldoet aan artikel 19 van de Europese havenverordening en waar de klacht is gericht tegen een havenbedrijf, wordt in artikel 26ter de mogelijkheid voorzien dat het Vlaamse Gewest een havenbedrijf financieel sanctioneert wegens het overtreden van de Europese havenverordening, en dit via het inhouden of terugvorderen van subsidies. De Vlaamse regering bepaalt de procedureregels hiervoor. Artikel 26ter is gebaseerd op artikel 4 van het havendecreet.

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

## **Artikel 23**

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

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

## **Artikel 24**

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

## **Artikel 25**

Het EVFH zal de taken, die haar door de decreetgever zijn opgedragen, enkel uitvoeren voor andere overheden en ondernemingen dan de Vlaamse administratie.

Ten aanzien van de Vlaamse administratie worden deze taken verder uitgevoerd door het Waterkundig Laboratorium.

## **Artikel 26**

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

## **Artikel 27**

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

## **Artikel 28**

Dit artikel breidt de mogelijke inkomsten van het EVFH uit. Deze gelden dienen om haar eigen werking en eventueel de prestaties geleverd door het WL te financieren.

## **Artikel 29 en 30**

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

## **Artikel 31**

Door dit artikel worden overbodige of achterhaalde bepalingen uit het decreet opgeheven.

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

## **Artikel 32, 33, 34, 36 tot en met 41**

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

## **Artikel 35**

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

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

#### **Artikel 42**

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

#### **Artikel 43**

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

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

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

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

#### **Artikel 44**

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

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

## **Artikel 45**

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

## **Artikel 46**

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

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

Aangezien de gegevens persoonsgegevens bevatten, zal in een beveiligingsniveau 4 worden voorzien.

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

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

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

## **Artikel 47**

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

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

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

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

#### **Artikel 48**

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

Als de exploitanten ervoor kiezen om te blijven exploiteren op basis van een vergunning die werd afgeleverd op basis van het decreet van 20 april 2001 dan is het noodzakelijk dat alle rechten en verplichtingen die gelden op basis van die regelgeving van kracht blijven. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de mogelijkheid voor de exploitant om nog een reservevoertuig aan te vragen, maar geldt evengoed voor de administratieve sancties die gemeenten kunnen opleggen of voor de strafsancities die kunnen worden opgelegd op basis van het decreet van 20 april 2001.

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

Afdeling 12. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

#### **Artikel 49**

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

Voor het begrip "openbaar personenvervoer over water" in het nieuwe 18°/1 wordt de reeds opgenomen definitie van openbaar personenvervoer overgenomen, maar verfijnd op vlak van modus. Gelet op de vereiste van algemeen belang en het feit dat de diensten op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden, vallen toeristische/recreatieve initiatieven zoals de Antwerpse Flandria boot – in tegenstelling tot veerdiensten bijvoorbeeld – niet onder de definitie.

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

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

### **Artikel 50**

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

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

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

### **Artikel 51**

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

### **Artikel 52**

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

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



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

### **Artikel 53**

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

### **Artikel 54**

Dit artikel spreekt voor zich.

### **Artikel 55**

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

### **Artikel 56**

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

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

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

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

### **Artikel 57**

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

### **Artikel 58**

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

### **Artikel 59**

Artikel 11, §1, wordt herleid tot de regionale of lokale beleidsplannen. Het feit dat de operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn moesten worden vermeld, was eigenlijk een overbodige bepaling. Alle mobiliteitsplannen kunnen opteren om doelstellingen te formuleren op lange, middellange, korte termijn, maar zelfs liefst niet enkel op korte termijn. Deze bepaling was destijds ingegeven door de focus op 'resultaatgerichtheid', maar daarvoor moet vooral het actieplan dienen dat van toepassing is voor de regionale en lokale mobiliteitsplannen.

### **Artikel 60**

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

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

### **Artikel 61**

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

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

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

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

## **Artikel 62**

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

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

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

## **Artikel 63**

De artikelen betreffende het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgeheven.

## **Artikel 64 tot en met 67**

Gelet op het verdwijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen ten voordele van de Vlaamse Mobiliteitsvisie, worden de artikelen 18, 19, 21 en 22 aangepast aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie en haar louter richtinggevend karakter.

## **Artikel 68**

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

## **Artikel 69**

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

## **Artikel 70**

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

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

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

Verder moet het monitoringssysteem het mogelijk maken om een beeld te kunnen vormen over de mobiliteitstoestand op het niveau van het Vlaamse

Gewest en hoe dit zich verhoudt met de gewenste mobiliteitsontwikkeling in Vlaanderen.

Het systeem moet ook de nodige data kunnen aanleveren als basis voor het berekenen van de uitstoot door het wegverkeer in Vlaanderen. Deze gegevens zijn noodzakelijk om te voldoen aan de internationale en Europese wetgeving over het rapporteren van emissiegegevens (NEC-richtlijn (NEC: national emission ceiling), MMR-beschikking (MMR: Monitoring Mechanism Regulation), LRTAP-Conventionie (LRTAP: Long Range Transboundary Air Pollution), Klimaatconventie, richtlijnen voor personen en vrachtverkeer en niet voor de weg bestemde voertuigen, kaderrichtlijn Luchtkwaliteit). De emissie-inventaris dient bovendien als onderbouwing voor het klimaatbeleidsplan en het luchtbeleidsplan, eveneens in uitvoering van internationale en Europese wetgeving.

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

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

Dit mobiliteitsmonitoringsysteem wordt uitgebreid met identificatiegegevens, met inbegrip van geslacht, samenstelling van het gezin en leeftijd. Het is noodzakelijk dat het mobiliteitsmonitoringsysteem ook gebruik kan maken van de persoonsgegevens bijgehouden door het Rijksregister. Een onderdeel van de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest is het verplaatsingsgedrag binnen het Vlaamse Gewest. Om dit te kunnen onderzoeken is het noodzakelijk om onder meer de leeftijd, het geslacht, de samenstelling van het gezin en de hoofdverblijfplaats van betrokkenen op te vragen. Deze gegevens zijn nodig om te kunnen garanderen dat het mobiliteitsmonitoringsysteem representatief is voor het Vlaamse Gewest.

Om de rechten van de betrokkenen zoveel als mogelijk te beschermen, conform de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, worden de verwerkte gegevens zoveel als mogelijk gepseudonimiseerd.

### **Artikel 71 tot en met 75**

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

### **Artikel 76**

De draagwijdte van artikel 32 wordt herleid tot het openbaar infrastructuur- en voertuiggebonden personenvervoer zodat er twee duidelijke regelingen ontstaan, enerzijds voor het vervoer over de weg en anderzijds voor het vervoer over het water.

### **Artikel 77**

Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer wordt ingedeeld in de volgende complementaire vervoerslagen: het kernnet, het aanvullend net en

het vervoer op maat. Gelet op de specificiteit van het openbaar personenvervoer over water, is het evenwel niet wenselijk om deze indeling – die is toegespitst op openbaar personenvervoer over de weg en over het spoor – te volgen.

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

## **Artikel 78**

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

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

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

## **Artikel 79**

Artikel 34 van het decreet bepaalt:

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

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

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

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

Voormeld artikel somt de instanties op:

- a) de departementen;
- b) de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid;
- c) de intern verzelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid;
- d) de publiekrechtelijke vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen;

- e) de privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, met uitzondering van de investeringsmaatschappijen van de Vlaamse overheid;
- f) de Dienst van de Bestuursrechtscolleges;
- g) de onderwijsinspectie.

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

De voorgenomen definiëring is ruimer dan die van "interne exploitant", in die zin dat de "interne exploitant" over juridische onafhankelijkheid beschikt, terwijl het Bestuursdecreet ook intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid meeneemt onder de term "instantie van de Vlaamse administratie". De definiëring van "exploitant" in artikel 2, 7° van het decreet basisbereikbaarheid, voorziet trouwens dat niet enkel een publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen de exploitatie op zich kan nemen, maar ook een overheidsdienst zelf.

Het regeerakkoord spreekt zich niet uit over welke instantie het centrale beheer op zich zal nemen, zodat een zo ruim mogelijke definitie aangewezen is. De Vlaamse Regering zal de instantie aanduiden, uiteraard binnen de haar toegekende bevoegdheid en de geldende regelgeving.

### **Artikel 80**

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

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

### **Artikelen 81 tot en met 83**

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

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

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

### **Artikel 84**

Het nieuw in te voegen artikel 40/1 voert een onderdeel van het regeerakkoord uit dat stelt: "Vlaanderen voert een nieuwe wegategorisering in. Het nieuwe

netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen.”

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

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

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

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

De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T, namelijk het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk. Dit is een Europees netwerk dat instaat voor de internationale verbindingen in Europa. Europa stelt voor de aanleg en inrichting ook subsidies ter beschikking. In Vlaanderen dient deze hoogste categorie voor de ontsluiting van de zeehavens en luchthavens naar het buitenland. Deze wegen zorgen ook voor de internationale verbindingen over ons land heen.

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

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

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

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

lokale wegen beschouwd.

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

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

### **Artikel 85**

Het nieuwe artikel 40/2 geeft aan de Vlaamse Regering de mogelijkheid om de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes te bepalen van de wegencategorisering. Deze invoering van een nieuwe wegencategorisering is gebaseerd op een voorafgaande studie die een analyse maakte van de bestaande wegencategorisering, het begrip robuustheid omschreef, het concept van de wegencategorisering vorm gaf en voor de selectie van de 3 hoogste categorieën selectiecriteria en inrichtingsprincipes voorstelde en tenslotte een selectievoorstel deed.

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

### **Artikel 86**

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

De Vlaamse Regering zal eerst een voorlopige selectie maken van de Europese en Vlaamse hoofdwegen zodat de vervoerregio's een kader krijgen waarbinnen zij vorm kunnen geven aan het dragend netwerk. De vervoerregioraden geven een advies over de selectie van de Europese en Vlaamse hoofdwegen en doen een voorstel van selectie voor het dragende wegennet. Finaal wordt het hoofdwegennet



en het dragende wegennet geselecteerd door de Vlaamse Regering. Als de vervoerregioraden binnen een redelijke termijn geen voorstel hebben gedaan over het dragende wegennet, dan zal de Vlaamse Regering zelf de selectie doen.

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

### **Artikel 87**

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

### **Artikel 88**

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

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

### **Artikel 89**

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

Afdeling 13. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

### **Artikel 90**

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

## Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

### **Artikel 91**

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

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS