

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- Principiële goedkeuring

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.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

De verschillende bepalingen van het voorontwerp van decreet situeren zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en worden hieronder toegelicht.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2020-25 van 13 februari 2020.

Het akkoord van de minister bevoegd voor de interne dienstverlening werd verleend op 4 maart 2020.

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 14 februari 2020. Het dossier werd aangepast aan de opmerkingen van de Inspectie.

Wat betreft de afdeling betreffende het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics wordt niet ingegaan op de suggestie van de Inspectie om de samenstelling van de beheerscommissie te regelen in het decreet omdat gelet op de nominatieve samenstelling en de nodige flexibiliteit indien een wijziging zich zou opdringen.

De wijzigingen inzake de personeelstellingen werden allen doorgevoerd, behoudens de beslissing om de leden die aangeworven worden vanuit DABL voor gebruik van de scheepsmanoeuvresimulatoren uit te sluiten van de personeelsbesparingen, net omdat het generieke kader voor deze uitsluiting een specifieke beslissing van de Vlaamse Regering vereist. In het kader van opleidingen van loodsen, wordt momenteel door Flanders Hydraulics gefactureerd aan DAB Loodswezen voor het gebruik van de scheepsmanoeuvresimulatoren van het Waterbouwkundig Laboratorium. De door Flanders Hydraulics gegeneerde middelen worden aangewend om 2 personeelsleden te betalen die instaan voor onderhoud en aanpassingen aan deze simulatoren. Met de inwerkingtreding van het aangepaste decreet, zal de facturatie naar DAB Loodswezen vanuit het Departement MOW gebeuren. Aangezien de middelen vanuit het Eigen Vermogen overkomen naar het Departement MOW, komen ook de personeelsleden die hiermee gefinancierd worden over naar het Departement. De bijkomende ontvangsten in dit kader dienen jaarlijks tijdens de begrotingsopmaak en/of -aanpassing geventileerd te worden naar de loonkredieten van het Departement. Op die manier verloopt dit budgetneutraal.

Tenslotte vraagt de Inspectie verduidelijking waarom de vervreemding van goederen van het Waterbouwkundig Laboratorium in artikel 28 wordt toegevoegd. Bedoeling is om Flanders Hydraulics alle mogelijkheden te geven een volwaardig beheer te voeren naar analogie van andere domeinbeheerders.

Er werd een begrotingsakkoord verleend op 4 maart 2020. De bepalingen rond de toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet werd geen akkoord verleend. In weerlegging van de aangehaalde argumenten kunnen we aanhalen dat:

- Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 stelt: "Inzetten op handhaving blijft dus noodzakelijk. Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur. Zo plukken gemeenten de vruchten van investeringen in verkeersveiligheid zonder dat zware overtreders strafrechtelijke vervolging kunnen ontglippen." Het voorstel van indieningsbesluit sluit in artikel 6 zeer nauw aan bij de passage uit het regeerakkoord. In het regeerakkoord spreekt men evenwel over zone 30 en zone 50, maar gelet op de definities uit de wegcode is zelfs de bebouwde kom geen onderdeel hiervan en geldt dit enkel voor de specifiek aangeduide zones in het KB van 1 december 1975. Bijgevolg is voor een pragmatische oplossing gekozen door in de geest van het regeerakkoord te opteren voor alle wegen met als snelheidslimiet 30 km/u of 50 km/u;
- het uitgangspunt van deze maatregel is om lokale besturen een tool te geven om zelf handhaving te voorzien op wegen waar de snelheidslimiet 30 km/u of 50 km/u bedraagt en waar weinig tot geen controles worden uitgevoerd. Momenteel wordt daar vanuit de politie te weinig op gehandhaafd en lokale besturen willen dit zelf gaan organiseren. Door beperkte snelheidsovertredingen te bestraffen met een gemeentelijke administratieve sanctie zullen lokale besturen geneigd zijn om zelf te investeren in automatische camera's en zelf voor handhaving te zorgen, waardoor de meerinkomst voor de gemeente (door meer handhaving) niet noodzakelijk een minderinkomst voor de Vlaamse begroting betekent. Zodoende zal er nagenoeg geen effect zijn op de Vlaamse begroting en gaan we uit van een budgetneutrale maatregel. Er zal gelet op het een aantal onbekende factoren wel een jaarlijkse monitoring gebeuren in het kader van de jaarlijkse begrotingscontrole (BC) van zodra het systeem is opgestart.

Om het mogelijke budgettaire effect voor de Vlaamse overheid te beperken is er na het begrotingsakkoord van 4 maart 2020 expliciet toegevoegd aan de ontwerp decreetale bepalingen dat het moet gaan om toestellen volledig gefinancierd door de lokale overheid.

Dit zorgt voor een voldoende aansluitende alignering met de tekst van het Regeerakkoord die het heeft over “eigen infrastructuur”

Op basis van deze bijkomende info worden de voorliggende bepalingen voorgelegd voor principiële goedkeuring, in toepassing van artikel 30 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17/05/2019 ter uitvoering van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

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

Overeenkomstig artikel 29, §1bis van de wegverkeerswet moet elk besluit dat overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van de wegverkeerswet indeelt in graden worden bekrachtigd binnen 12 maanden na de inwerkingtreding ervan.

Dit hoofdstuk bevat de decretale 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, dat bepaalde overtredingen inzake ladingzekering aanduidt als overtredingen van de derde graad.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

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

Deze wijziging vloeit voort uit de invoering van de mogelijkheid voor steden en gemeenten om gemeentelijke administratieve sancties te bepalen voor een aantal verkeersovertredingen (zie *infra*). Tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve sanctie kan hoger beroep worden ingesteld bij de Politierechtbank. Hiertoe 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

A. Wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet

De wijzigingen aan artikel 23 van de wegverkeerswet beogen verschillende rechtsgronden in te lassen; voor het bepalen van de voorwaarden waaraan de rijexamencentra alsook hun personeel en het personeel van de rij scholen moeten voldoen, voor de verwerking van persoonsgegevens, voor de aanwijzing van inspecteurs,...

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

Deze wijziging heeft tot doel het creëren van een rechtsgrond voor de retributies opgenomen in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E.

C. Toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet

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, die worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur een administratieve geldboete te bepalen. Wanneer de gemeenten er voor opteren om administratieve geldboetes te bepalen, worden de overtredingen niet langer strafrechtelijk gesanctioneerd.

Het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld met automatisch werkende toestellen die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid.

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

De reglementen van de gemeente zullen enkel betrekking kunnen hebben op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur. Wanneer de voorwaarden niet allemaal vervuld zijn, dan blijft de overtreding het voorwerp van strafrechtelijke beteugeling. 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.

Aangezien de gemeenten de keuze hebben om al dan niet administratieve geldboetes in te voeren, zullen de beperkte snelheidsovertredingen op plaatsen waar een snelheidsregime van 30 of 50 km per uur geldt in sommige 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 haar reglement, overeenstemmen met de bedragen die worden bepaald in uitvoering van art. 29,§3 van de Wegverkeerswet.

Wanneer gelijktijdig met de beperkte snelheidsovertreding een andere overtreding wordt vastgesteld, zal de mogelijkheid tot het administratief beteugelen vervallen.

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).

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.

Er is 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.

De strafbepalingen van de wet van 24 november 1975 worden vervangen door bepalingen die een systeem invoeren van bestuurlijke sanctionering. Er wordt verduidelijkt dat het kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, behoudens andersluidende bepalingen, van toepassing is.

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

In het decreet van 18 december 1992 wordt er in een vrijstelling van vaste en variabele retributie voorzien voor de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

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

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.

Aangezien de term “voldoende geachte zekerheid” niet nader wordt gedefinieerd in het Loodsdecreet, noch in zijn uitvoeringsbesluiten, worden met deze wijziging de op heden bestaande wijzen van aanvaarde zekerheidsstellingen duidelijk omschreven in het ontworpen artikel 17 van het Loodsdecreet. 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.

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

Deze wijzigingen zijn gekoppeld 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.

Ondanks het feit dat de verordening rechtstreeks toepasselijk is, vergen enkele bepalingen uit de verordening nog bijkomende initiatieven op het niveau van de lidstaten om volledige uitwerking te kunnen hebben.

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

Een definitie die niet meer noodzakelijk is wordt opgeheven.

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

Het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics (EV FH) werd opgericht bij decreet van 31/01/2003. Momenteel maakt dit EV FH het mogelijk voor afdelingen van de Vlaamse overheid gerelateerd aan water (afdelingen Kust en scheepvaartbegeleiding van MDK, afdelingen Waterbouwkundig Laboratorium, Geotechniek Beleid en Maritieme Toegang van DMOW) om studie- en onderzoeksopdrachten voor derden uit te voeren tegen betaling. "Derden" zijn andere rechtspersonen dan die van de Vlaamse overheid sensu stricto.

Een actualisatie van het decreet dringt zich op om verschillende redenen. De aanpassingen aan het decreet en aan de werking van EV FH dienen tegemoet te komen aan volgende doelstellingen:

- Er wordt een één op één relatie gerealiseerd tussen het Waterbouwkundig Laboratorium van DMOW (de grootste gebruiker momenteel) en het EV FH. Dit betekent dat alle andere partners worden geweerd.
- Een aantal aanpassingen van achterhaalde artikels en stellingen uit het huidig decreet worden aangepast.
- Wijzigingen in samenstelling van de Beheerscommissie (nominatieve opgave) overlaten aan de minister
- Duidelijkheid scheppen over het personeelsbeleid van EV FH. Het EVFH moet een flexibel personeelsbeleid kunnen voeren. Het EVFH kan maar efficiënt werken als enerzijds de mogelijkheid wordt ingebouwd voor werving van diverse specialisaties en anderzijds continuïteit van de kernactiviteiten en dus expertise gegarandeerd kan worden. Gelet op die specificiteit vraagt dit mogelijk ook om een aangepast personeelsbeleid met aandacht voor specifieke arbeidvoorwaarden voor binnen- of buitenlands personeel. De Vlaamse regering dient nadere regels vast te stellen voor de aanwerving en tewerkstelling van dit personeel en het hiërarchisch en functioneel personeelsbeheer.
- Mogelijk maken dat EV FH zonder complicaties kennis, expertise, producten en installaties van het WL exploiteert.

De overgang naar de één op één relatie tussen het WL en het EVFH vergt overgangsmaatregelen waarbij de huidige manier van werken wordt afgebouwd.

Momenteel maken zoals hierboven aangehaald ook een aantal andere 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) gebruik van het EVFH om studie- en onderzoeksopdrachten voor derden uit te voeren tegen betaling en hebben die een batig saldo opgebouwd op conto van het EVFH. Dit batig saldo van de respectieve afdelingen, wordt middels een overgangsmaatregel afgebouwd.

De afbouw van deze budgetten zal ESR-neutraal gebeuren. Bij de begrotingsopmaak (en/of -aanpassing) betreffende het eerstvolgende jaar van inwerkingtreding van onderhavig decreet, zal de betrokken afdeling (excl WL) moeten aangeven welke middelen in dat begrotingsjaar zullen worden aangewend ter uitvoering van hun taken. Het EVFH maakt die middelen over aan het Vlaams Gewest, om dan onmiddellijk geactiveerd te worden in de uitgaven.

Deze overdracht van bedragen en aanwending van middelen dient omstandig beschreven te worden in de begrotingsfiche van de betreffende middelen- en uitgavenartikels.

Deze werkwijze kan in maximaal 4 begrotingsjaren worden toegepast. Eventuele batig saldi van andere afdeling dan het WL in het 5e begrotingsjaar na inwerkingtreding van dit decreet, nog op conto van het EVFH staan, worden dan integraal toegewezen aan het EVFH. Die afdeling of afdelingen(excl WL) kan of kunnen dan geen aanspraak meer maken op die middelen.

Het EVFH wordt momenteel ook als intermediair gebruikt voor het ontvangen van Europese subsidies. Deze geldstromen zullen in de toekomst niet meer via het EVFH, maar door alle afdelingen (incl WL) zelf moeten worden ontvangen en aangewend via de reguliere begroting. De aanrekening en aanwending van Europese subsidies is ESR-neutraal, en dient te gebeuren volgens de Europese rekenregels dienaangaande.

Subsidies worden geïnd en geactiveerd in het jaar van aanwending. Ook dit zal in de betreffende begrotingsfiches dienen te worden aangegeven bij begrotingsopmaak en/of -aanpassing;

Personeel dat in het kader van gesubsidieerde projecten tijdelijk wordt aangetrokken en geworven ter uitvoering van deze projecten, wordt uitgesloten van de personeelstelling, indien de subsidie uitdrukkelijk wordt uitgekeerd om personeel te bekostigen.

Toelating wordt gevraagd aan de minister om het decreet in die zin te wijzigen en de hieruit voortvloeiende aangepaste werkmethodes te laten bekrachtigen door de Beheerscommissie.

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

Met de vooropgestelde wijziging wordt 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 beoogd.

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

Met het voorliggende wijzigingsdecreet 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

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

1. Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 – evenals de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 – wil 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.

2. Vlaanderen heeft nood aan een breed gedragen lange termijnvisie om het overheidsbeleid te aligneren en investeringszekerheid te bieden aan bedrijven die bijdragen tot de realisatie van onze doelstellingen. Deze visie komt best tot stand op basis van een breed maatschappelijk debat met alle betrokken stakeholders zodat het plan op draagvlak kan rekenen. Bij het uitwerken van deze visie aligneren we ons op de methodiek die op Europees niveau wordt gevolgd meer bepaald via een breed participatietraject komen tot een lange termijnvisie met doelstellingen en mijlpalen (en die ook monitoren) en die vervolgens uitrollen in actieplannen.

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.

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

6. 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

Dit koninklijk besluit wordt opgeheven.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

1.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal volledig worden opgeheven. Overeenkomstig de overgangsregeling in artikel 214 van het decreet van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse

bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving blijft het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van kracht tot het wordt vervangen door het eerste Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

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

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

Als het besluit eerder kan worden aangenomen dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dan is het noodzakelijk dat de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die betrekking hebben op de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen buiten werking kunnen worden gesteld als een voorafname op de volledige opheffing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het omgekeerde geval zal de rechtsgrond van artikel 3 onnodig zijn.

2.

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.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Een afzonderlijke toelichting bij de inhoud van elk artikel is niet opportuun. Hiervoor kan worden verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Dit hoofdstuk heeft geen bestuurlijke impact.

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

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

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.

Dit heeft een negatieve impact op de opbrengsten die aan het gewest toekomen, op grond van artikel 2*bis* van de bijzondere financieringswet.

Overtredingen van de derde graad worden immers bestraft met een geldboete van 30 euro tot 500 euro, terwijl overtredingen van de eerste graad worden beteugeld met een geldboete van 10 euro tot 250 euro. Per overtreding, gerekend aan een gemiddeld boetetarief en met inachtneming van de opdecimen, resulteert dit in een verschil van 1000 euro per strafrechtelijke veroordeling.

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.

De opbrengsten van de geldboetes inzake ladingzekering komen terecht in het verkeersveiligheidsfonds - MBO-9MHFTNA-OW – VERKEERSVEILIGHEID.

B. ESR-TOETS

Deze bepaling heeft geen impact op de ESR-matige behandeling van de betrokken entiteiten.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op het personeelsbestand of -budget van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op het personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten van de lokale en provinciale besturen.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Er is geen impact op het personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten van de lokale en provinciale besturen wat betreft afdelingen 1 3, 5, 6, 7, 9, 11 en 13.

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

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerp heeft geen impact op de begroting. Het totaal van de retributies, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 11 mei 2004 en het koninklijk besluit van 4 mei 2007, die vandaag worden geïnd, bedroeg in 2019 in totaal 378.000 euro. De retributies worden geïnd ten bate van de algemene middelenbegroting op het begrotingsartikel MBO-9MHHANA-OW MBOD00 9MF00500 1611/1612. Hieraan wordt door middel van het ontwerp geen wijziging aangebracht. Door middel van het ontwerp worden enkel rechtsgronden gecreëerd om de Vlaamse Regering toe te laten verder uitvoering te geven aan de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake rijopleiding en vakbekwaamheid van bestuurders.

B. ESR-TOETS

Dit dossier heeft geen impact op de ESR-matige behandeling van de betrokken entiteiten.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De inning van de retributies gebeurt met het bestaande personeelsbestand. Er is dus geen impact op het personeelsbestand of -budget van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op het personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten van de lokale en provinciale besturen.

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

Het ontwerp heeft geen bestuurlijke impact. Voor dit onderdeel geldt hetzelfde als bij de bovenstaande wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet.

C. Toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De budgettaire impact van de invoering van gemeentelijk administratieve sancties voor beperkte snelheidsinbreuken kan niet nauwkeurig becijferd worden. Deze hangt immers af van verschillende factoren: het aantal gemeenten dat zal gebruik maken van dit optioneel systeem, het aantal operationele handhavingsinstallaties, eventuele operationele tolerantie marges i.f.v. de beschikbare verwerkingscapaciteit, het rijgedrag, het effect van verkeersveiligheids campagnes (zowel sensibilisering als handhaving), ...

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 werd deze maatregel voorzien. Deze maatregel blijkt vooral ingegeven vanuit het oogmerk lokale besturen via GAS-boetes een tool te bieden om bepaalde mensen ertoe aan te zetten om zich in het verkeer te gedragen, om hoffelijk te zijn en zeker om de bestaande regels die gelden te respecteren, ook op gemeentewegen, bij schoolomgevingen en woonerven. Aangezien dit vaak gaat over locaties waar vandaag slechts beperkt in handhaving wordt voorzien, wordt er van uitgegaan dat deze maatregel op niveau van de Vlaamse Overheid nagenoeg budgetneutraal is.

Er wordt voorgesteld een jaarlijkse monitoring te doen in het kader van de jaarlijkse begrotingscontrole (BC) van zodra het systeem is opgestart. Indien het systeem voor het zomerreces gestemd is kan dit uitvoering hebben vanaf 01.01.2022. Geschat kan worden dat een eerste maal zal gemonitord kunnen worden bij de BC van 2023.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen weerslag op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- personeel:

De invoering van gemeentelijke administratieve sancties betekent een potentiële uitbreiding van het werkdomein voor de gemeentelijk sanctionerend ambtenaar.

- werkingsuitgaven:

Er kan een weerslag zijn op de werkingsuitgaven aangezien er mogelijks personeel moet aangeworven worden, de verwerkingssystemen aangepast moeten worden en een opvolgingssysteem moet worden uitgebouwd.

- investeringen en schulden:

Indien een gemeente gebruik wenst te maken van de mogelijkheid om voor deze snelheidsovertredingen GAS-boetes te innen, zijn er investeringen vereist in eigen handhavingssystemen (zowel aankoop, ijking als onderhoud) en een eigen opvolgings- en afhandelingssysteem.

- ontvangsten:

Lokale besturen zullen door de invoering van gemeentelijke administratieve sancties rechtstreeks boetes kunnen innen voor wat betreft de beperkte snelheidsinbreuken op hun grondgebied waar de snelheid beperkt is tot 30 en 50 km/u. Er worden geen bijkomende financiële middelen ter beschikking gesteld ter uitvoering van het voorstel van beslissing;

- conclusie:

Met dit decreet wordt een kader gecreëerd op basis waarvan elke stad of gemeente de keuze kan maken om de handhaving voor beperkte snelheidsinbreuken waar de snelheid beperkt is tot 30 en 50 km/u zelf via gemeentelijke administratieve sancties te organiseren.

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

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De impact op de begroting is afhankelijk van het toekomstige ritme waarmee laadpalen geplaatst zouden worden langs gewestwegen.

Op basis van de huidige tarieven kan gesteld worden dat de retributie aan de hand van een gemiddeld voorbeeld in het eerste jaar (o.b.v. de huidige index) ca. 110 € bedraagt (= (vaste retributie en variabele retributie) x index), in het 2e jaar (en de daaropvolgende jaren) bedraagt dit slechts ca. 25 € (= variabele retributie x index).

De voorbije jaren werden volgende inkomsten uit laadpalen gegeneerd:

- 2016: 87,17 euro
- 2017: 121,56 euro
- 2018: 124,16 euro
- 2019: 480,31 euro

Zij worden aangerekend op MDU-2MHHARA-OW binnen het VIF.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De wijziging heeft geen weerslag op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De wijziging heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

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

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen negatieve weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het betreft louter een actualisatie van het huidige decreet. De decreetswijziging heeft als gevolg dat er meer middelen zullen worden gegeneerd op de Vlaamse middelenbegroting. Dit door het aangaan van gebruiksovereenkomsten tussen WL en andere entiteiten binnen VO, maar ook door het ontvangen van subsidies in het kader van Europese programma's. Deze middelen zijn eerder projectmiddelen die de projectkosten moeten dekken of verminderen en dus geventileerd zullen worden aan uitgavenzijde. Op die manier is dit budgetneutraal.

B. ESR-TOETS

De bijwerking van dit decreet is er op gericht om het EV FH buiten de consolidatieperimeter te houden. Vanuit het Instituut der Nationale Rekeningen werd een advies verstrekt dat bevestigt dat het EV FH buiten de consolidatiekring kan blijven.

Bijkomende middelen vanuit Europees gesubsidieerde projecten worden ESR-neutraal geboekt. Dit zijn projectmiddelen.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft een weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening, vereist is.

Europese subsidies worden ook toegekend om loonkosten te betalen. Wervingen op basis van deze subsidies worden uitgesloten van de personeelsbesparingen, conform de mededeling van AGO aan het Voorzitterscollege van november 2019.

In het kader van opleidingen van loodsen, wordt momenteel door EV FH gefactureerd aan DAB Loodswezen voor het gebruik van de scheepsmanoeuvresimulatoren van het Waterbouwkundig Laboratorium. De door EVFH gegenereerde middelen worden aangewend om 2 personeelsleden te betalen die instaan voor onderhoud en aanpassingen aan deze simulatoren. Met de inwerkingtreding van het aangepaste decreet, zal de facturatie naar DABL vanuit Departement MOW gebeuren. Aangezien de middelen vanuit EV FH overkomen naar DMOW, komen ook de personeelsleden die hiermee gefinancierd worden over naar DMOW. De bijkomende ontvangsten in dit kader dienen jaarlijks tijdens de begrotingsopmaak en/of -aanpassing geventileerd te worden naar de loonkredieten van het DMOW. Op die manier verloopt dit budgetneutraal. Deze personeelsleden worden ook uitgesloten van de personeelsbesparingen zolang de middenstroom vanuit DABL blijft bestaan, conform de mededeling van AGO aan het Voorzitterscollege van november 2019, mits goedkeuring door de Vlaamse regering. Door middelen niet meer over te maken aan EVFH (Europese subsidies, facturatie aan DABL) maar te laten inschrijven op de middenbegroting en te activeren op de loonkredieten van DMOW, zullen wervingen die hiermee gefinancierd worden (externe projectfinanciering en personeel komt mee met de middelen) niet meegeteld worden in het kader van de personeelsbesparingen.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De wijziging heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

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

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De budgettaire impact van de wijzigingen aan het decreet bijzonder wegtransport kan thans nog niet concreet ingeschat worden. Dit hangt enerzijds af van de door de Vlaamse Regering te bepalen regels voor de 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 en inzonderheid de hieraan gekoppelde retributies en anderzijds van de door de Vlaamse Regering uit te werken "boetecatalogus". In ieder geval zal er steeds een positieve impact op de begroting zijn daar het hier gaat om inkomsten waar geen bijkomende uitgaven tegenover staan.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is evenmin impact op de lokale en provinciale besturen.

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

1. Personenvervoer over water

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In het regeerakkoord is beslist om de Antwerpse Waterbus over te nemen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De jaarlijkse kostprijs wordt geraamd op 9 miljoen euro: dit wordt opgevangen binnen de begroting.

B. ESR-TOETS

Het voorliggend dossier wordt opgevangen binnen de in de begroting voorziene ESR-uitgaven, waardoor er geen extra ESR-impact wordt gegenereerd.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De weerslag op het personeel van de Vlaamse Overheid wordt opgevangen binnen het huidig personeelsbestand.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Niet van toepassing.

2. Mobiliteitscentrale

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op de begroting.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De wijziging heeft geen weerslag op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

3. Wegencategorisering

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het nieuwe juridische kader inzake de wegcategorisering heeft geen directe budgettaire weerslag. Uiteraard zal er met deze principes rekening worden gehouden bij toekomstige investeringsprojecten.

B. ESR-TOETS

Het voorliggend dossier wordt opgevangen binnen de in de begroting voorziene ESR-uitgaven, waardoor er geen extra ESR-impact wordt gegenereerd.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De impact op het personeel van de Vlaamse Overheid wordt opgevangen binnen de huidige personeelsbezetting.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale of provinciale besturen.

4. Vlaamse Mobiliteitsvisie

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Deze wijziging heeft geen budgettaire impact.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is nihil.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De impact op het personeel van de Vlaamse Overheid wordt opgevangen binnen de huidige personeelsbezetting.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale of provinciale besturen.

5. de opheffing van artikel 10 van het Decreet Basisbereikbaarheid heeft geen enkele weerslag.

4. VERDER TRAJECT

Op basis van het advies van de Raad van State bij de totstandkoming van het decreet en op basis van een aantal gesprekken zal een “integratiespoor” gevolgd worden om tegemoet te komen aan de verplichtingen inzake MER. Dit BVR zal eerstdaags worden opgemaakt en hoeft geen bijkomende decretale basis, vermits deze reeds is voorzien in de desbetreffende wetgeving.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake gemeenschappelijk vervoer, algemeen mobiliteitsbeleid, weginfrastructuur en wegenbeleid, en waterinfrastructuur en waterbeleid en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van:

2.1.1. de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);

2.1.2. de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens;

2.2. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

3° Personeelsleden die aangeworven worden op basis van middenstroom vanuit DABL voor gebruik van de scheepsmanoeuvresimulators worden uitgesloten van de personeelsbesparingen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 1) Advies IF van 14.02.2020
- 2) Advies Begroting 04.03.2020
- 3) Akkoord Bestuurszaken 04.03.2020