

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
- Tweede 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

1. Eerste principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (VR 2020 0603 DOC.0202-1, VR 2020 0603 DOC.0202-2, VR 2020 0603 DOC.0202-3).

2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) heeft zijn advies gegeven op 27 maart 2020.

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

Op de afdelingen 1, 3, 5, 8 en 9 formuleert de Raad geen bemerkingen omdat ze geen mobiliteitsstrategische elementen bevatten.

Hierna zal ingegaan worden op de 9 thematische hoofdstukken van het MORA-advies en wordt er aangegeven waar deze aanleiding geven tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet gevolgd worden, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

1. Wijzigingen decreet basisbereikbaarheid

1.1. Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsvisie

Vlaamse mobiliteitsvisie

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

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

Mobiliteitsmonitoringsysteem

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

Verdere uitwerking basisbereikbaarheid

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

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

1.2. Regionale en lokale mobiliteitsplannen

Verschuiving van planningsniveau

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

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

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

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

Verschuiving van afdwingbaarheid

Er is geen verschuiving van afdwingbaarheid. Er wordt enkel helder geformuleerd wat de bedoeling nu al is op basis van de huidige tekst van het Decreet Basisbereikbaarheid. In tegenstelling tot wat de MORA stelt was het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet verordenend op Vlaams niveau, niet op basis van het decreet Basisbereikbaarheid, maar ook niet op basis van het decreet Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009: het is altijd richtinggevend geweest met een mogelijkheid tot gemotiveerd afwijken. Wat de regionale mobiliteitsplannen betreft, wordt er in het huidige Decreet Basisbereikbaarheid gesteld dat het regionaal mobiliteitsplan richtinggevend is, maar dat er enkel kan worden van afgeweken in 2 specifieke gevallen. Buiten deze gevallen zijn de overheden wel degelijk gebonden door de regionale mobiliteitsplannen. De term 'richtinggevend' zorgde hierbij voor verwarring en was vatbaar voor interpretaties in strijd met de bedoeling van de decreetgever. De term 'bindend' is een duidelijkere term om de beoogde juridische gevolgen van de regionale mobiliteitsplannen, die ook onder de term 'richtinggevend' van toepassing waren, weer te geven.

Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid hand in hand

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

Stakeholdermanagement in elke vervoerregio is onmisbaar

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

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

1.3. Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale

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

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

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

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

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

Er is gekozen om te werken met een MaaS Netwerk Facilitator i.p.v. een MaaS Regulator. Die eerste term benadrukt beter de ondersteunende rol die de Vlaamse overheid wil opnemen in de realisatie van een collectief afsprakenkader in een open MaaS ecosysteem.

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

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

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

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

De rol van MaaSfacilitator kan desgevallend ook worden opgenomen door de vervoersautoriteit.

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

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

- De MORA vindt dat de financiële verantwoordelijkheid voor een kwaliteitssprong van het vervoer op maat niet alleen bij de lokale overheden mag liggen. De Raad vraagt om snel duidelijkheid te verschaffen over het budget voor het vervoer op maat en hoe dat zal worden verdeeld over de vijftien vervoerregio's. De onduidelijkheid over de middelen zorgt er vandaag voor dat verschillende projecten niet worden opgestart. Daarom pleit de MORA voor degressieve subsidies om innovatieve projecten te kunnen testen. Deze projecten vergen in opstart een hogere kost en kunnen later zelfbedruipender en winstgevend worden.

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

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

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

- Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt in artikel 36 dat de vervoerregioraad het tariefbeleid coördineert voor het vervoer op maat en de tarieven bepaalt. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen voor tariefdifferentiatie en ticket- en tariefintegratie. Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering maximaal inzet op eenduidige tariefvoorwaarden en tariefstructuren over de grenzen van de vervoerregio's. Dit moet er voor zorgen dat prijsverschillen voor het vervoer op maat tussen vervoerregio's beperkt blijven. Gelijke diensten zoals Blue-Bike moet dezelfde basisprijs hebben in alle vervoerregio's. Vervoerregioraden moeten wel de mogelijkheid krijgen om, via bv. een derdebetalersovereenkomst voordeligere tarieven te kunnen aanbieden.

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

- Bij het in de markt zetten van de vervoercontracten voor vaste trajecten en de uitbouw van flexsystemen mag de capaciteit van de in te zetten voertuigen zich niet enkel beperken tot voertuigen

8+1. In het bestek moet staan dat de mobiliteitscentrale 'future proof' moet werken en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen maximaal moet ondersteunen.

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

1.4. Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid

Personenvervoer over water is niet enkel vervoer op maat

- a) Categorisering voor het personenvervoer over water opdelen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Regierol voor het Departement

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

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

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

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

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

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

De regeling in art 77 kan echter verantwoord worden door het feit dat:

- Het artikel 77 moet samen gelezen worden met artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019. Het samen lezen betekent dat weliswaar voor het personenvervoer over water de voor de exploitatie aangeduide entiteit een voorstel voorlegt aan de VVRR, maar dat in respect van artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019, deze entiteit voorafgaand met het Departement zal dienen te overleggen, zodat het Departement bij deze gelegenheid vanuit zijn regierol, zijn inbreng zal kunnen doen. Hierbij komt nog dat het Departement vertegenwoordigd is in de VVRR zodat in geval artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019 niet zou gerespecteerd zijn, dit gegeven in de VVRR nog steeds ter sprake zou kunnen komen. Het hoeft geen betoog dat zulke situatie absoluut te vermijden is. Binnen het beleidsdomein Openbare Werken zijn voldoende mechanismen aanwezig om dit te vermijden. Dit zorgt ervoor dat de rol van het Departement gewaarborgd wordt.

- Het artikel 5, §1, van het decreet van 26 april 2019 stipuleert dat de overkoepelende mobiliteitsregie “in de eerste plaats” toekomt aan het Departement “en “ Openbare Werken. De woorden “in de eerste plaats” wijzen er op dat ook aan anderen een deel van de regierol kan toegekend worden.

c) Vertegenwoordiging van MDK

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

Door MDK op te nemen in de VVRR wordt MDK op een zelfde niveau gebracht als AWV en DVW. Op dit ogenblik heeft MDK delen van de infrastructuur in beheer die een rol vervullen in het vervoer. MDK is dan ook een cruciale speler in het maritiem vervoer; MDK is de belangrijkste exploitant van veren. Deze elementen verantwoorden een volwaardige aanwezigheid in de VVRR. Op korte termijn zal nagegaan worden in welke mate het oprichtingsbesluit van MDK een aanpassing behoeft. Deze zal dan aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

Financiering en organisatie

Met de plaatsing van het personenvervoer over het water binnen de vervoerslaag vervoer op maat wordt er een juridische basis voorzien voor wat reeds geregeld werd in de omzendbrief MOW 2019/01 die als mededeling op de Vlaamse regering van 17/05/2019 werd gebracht. De vervoerregio's hebben dus bijna sinds meer dan één jaar hun werking hierop ofwel afgestemd of kunnen afstemmen. Net zoals andere vervoermodi van vervoer op maat een onderdeel kunnen vormen in een onderdeel dat uitgebreider is dan enkel vervoer op maat geldt dit evenzeer voor veerdiensten of ander vervoer over water en geldt de vervoermodi niet als determinerend element om te bepalen tot welke vervoerlaag dit behoort. De Waterbus dat als voorbeeld werd aangehaald is gestart als een initiatief van vervoer op maat en passend binnen de werking van lbus en Mslo dat behoort tot het netwerk vervoer op maat.

2. Steun voor laadinfrastructuur

Wat betreft de vraag van de MORA om ook voldoende aandacht te hebben voor de specifieke noden van vrachtwagens en autobussen m.b.t. laadinfrastructuur, kan alvast bevestigd worden dat ook autobussen en vrachtwagens onder de categorie 'elektrische voertuigen' vallen.

3. Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden

De MORA formuleert geen inhoudelijke opmerkingen op afdeling 6 van het Verzameldecreet, waarin de wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens zijn opgenomen.

Er wordt gevolg gegeven aan de technische opmerking van de MORA: in de Memorie van Toelichting blijft bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 13 het woord 'openbare' niet-doorstreept staan.

Tenslotte kan worden meegegeven dat de voorliggende wijziging van het Havendecreet slechts een eerste aanpassing van het decreet inhoudt om het in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) 2017/352. Een aantal bepalingen in het Havendecreet met betrekking tot havendiensten en financiële transparantie moeten nog worden aangepast of opgeheven ingevolge het in werking treden van de bovenvermelde Verordening die een nieuw kader voorziet voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens. Aansluitend bij die noodzakelijke wijzigingen en toevoegingen ingevolge de Verordening (EU) 2017/352 worden ook nog enkele andere aanpassingen aan het Havendecreet bekeken om het decreet opnieuw in overeenstemming te brengen met de praktijk.

Die andere aanpassingen worden verder voorbereid samen met de havens, onder toezicht van de Overlegraad Havens.

4. Naar een betere taxiregelgeving

Regionale regelgeving vraagt om regionale overlegstructuur

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

Dit kan eventueel worden georganiseerd binnen de Commissie Personenvervoer.

Ronselen, de perimeter en bestelde ritten

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

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

Prijsobservatorium voor klantgerichtheid en een gezonde sector

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Creëer een overkoepelend prijsobservatorium binnen het departement MOW.*
- *Maak een sterke koppeling met het niveau van de vervoerregio. Volgens de MORA is het vervoerregionaal niveau ideaal gesitueerd om regionale prijsfluctuaties op een correcte manier in te schatten, en hierop in te spelen indien nodig. Dit versterkt eveneens de koppeling tussen de vervoerregionale prijszetting in het vervoer op maat en OV-taxi's.*
- *Bepaal indicatieve boven- en ondergrenzen waarbinnen fluctuerende prijzen mogen bewegen binnen vooraf afgesproken tijdsperiodes. Bepaal ook afgebakende tijdsklassen waarbinnen de prijsmonitoring gebeurt.*

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

5. Rechtsgrond voor opleidingen LZV's

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

6. Voorstel wegcategorisering niet gedragen

Gebrek aan participatie middenveld in voortraject

Er kan verder overleg worden georganiseerd met de MORA waar ook de resultaten van de studie zullen worden besproken en om er ook verder over te communiceren.

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

In de klankbordgroep van de studie, dewelke aan de basis ligt van de nieuwe wegcategorisering, werden wel leden van het maatschappelijk middenveld betrokken, zoals VVSG, Fietsberaad, en provincies. In de stuurgroep was vertegenwoordiging van VVSG.

Afstemming met ruimtelijke ordening beter verzekeren

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

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

Samenhang tussen netwerken verbeteren

De samenhang tussen de netwerken is in het decreet inderdaad niet uitgewerkt. De link tussen de netwerken zal bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan, in de analysefase tot uiting komen.

Immers de keuze om een weg een bepaalde categorie toe te wijzen, zal ook bekeken worden in het licht van de overige netwerken.

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

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

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

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

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

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

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

Relatie tussen inrichtingsprincipes en selectiecriteria is fundamenteel

Dit is correct.

Bedenkingen bij routes voor vrachtverkeer

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

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

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

Rol doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer

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

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

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

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

Zicht krijgen op praktische uitwerking

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

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

Regionale logistieke knooppunten niet zomaar als basis gebruiken voor regionale wegen

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

De exacte analyse zal echter in de schoot van de vervoerregioraad gebeuren, bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en dus in samenhang met de overige netwerken zoals OV-netwerk, fietsnetwerk en waterwegennetwerk. Het voorstel voor RW zal bijgevolg gestoeld zijn op meerdere factoren, het overlegmodel staat centraal om tot een goed gestructureerde wegencategorisering / netwerkmodel te komen. De definitie voor RW vormt het vertrekpunt voor de analyse, maar wil ook voldoende ruimte laten voor overleg en maatwerk op niveau van de VVRR.

Aandacht voor routes voor uitzonderlijk vervoer

Dat zal ook zo blijven.

Ook werk maken categorisering in havengebieden

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

7. Categorisering waterwegen volgens TEN-T

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

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

8. Elektronische meldingsplicht binnenschepen mee opnemen

De suggestie van de MORA wordt gevolgd. De elektronische meldplicht wordt als een voorafname van het Scheepvaartdecreet in het Verzameldecreet opgenomen om op die manier een kwaliteitsverhoging van de dienstverlening in de nautische keten niet nodeloos te vertragen.

Voor dit onderdeel is bijkomend een advies gevraagd aan de Inspectie van Financiën. Dit is gunstig en behoeft geen begrotingsakkoord.

9. Geen depenalisering van beperkte snelheidsovertredingen

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

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

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

Overtredingen zijn niet beperkt en niet volledig

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

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

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

Niet voor alle gemeenten weggelegd

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

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

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

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

Mogelijke straffeloosheid of ongelijke berechting

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

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

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

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

Indien de sanctionerend ambtenaar immers vaststelt dat niet aan de voorwaarden voldaan is om te kunnen beboeten door middel van een gemeentelijke administratieve sanctie, dan is hij gehouden

om de vaststeller van de overtreding op de hoogte te brengen en dan wordt verder de strafrechtelijke procedure gevolgd.

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

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

De detectie en aanpak van recidivisme is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Ook binnen Justitie staat dit momenteel evenwel nog niet op punt. Een integrale aanpak die een uniforme en adequate bestraffing van veelplegers verzekert vereist een centraal register (of minstens een koppeling van de verschillende systemen) en een eenduidige definiëring.

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

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

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

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

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

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

1. Rijschoolcentra

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

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

2. Depenalisering beperkte verkeersovertredingen

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft opmerkingen bij artikel 6 van het voorgestelde voorontwerp van decreet, meer bepaald betreffende de rechtsgrond, de noodzakelijkheid van het gebruik van

geautomatiseerde toestellen, het rechtskader waarin deze geautomatiseerde toestellen zullen worden gebruikt, de toegangsregeling van de verzamelde gegevens en het gebruik van een protocol.

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

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

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

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

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

3. Taxi

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

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

Gelet op het beperkte doel van deze verwerking, zal ook enkel toegang worden verleend tot deze gegevens om dit doel te bereiken. Artikel 54, §3, tweede lid, van het uitvoeringsbesluit bepaalt reeds het volgende: "De toegang, vermeld in het eerste lid, blijft beperkt tot die gegevens die noodzakelijk

zijn voor de toepassing van het decreet van 29 maart 2019 en dit besluit, rekening houdend met de rol die iedere toegangsgerechtigde vervult.”

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

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

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

4. Basisbereikbaarheid

Monitoring

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

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

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

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

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

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

Toevoeging exploitant openbaarpersonenvervoer over het water

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft hierover geen opmerkingen.

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

Op 31 maart 2020 verleende de Strategische Adviesraad Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed (hierna: SARO) een briefadvies.

1. Nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk

Nieuwe wegcategorisering

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

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

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

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

De opzet van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is vanaf het begin geweest om werk te maken van een meer strategisch en selectief ruimtelijk beleid. Sinds de goedkeuring van het RSV hebben heel wat beleidsdomeinen een eigen sectorale ruimtelijke expertise ontwikkeld wat ook nodig is om een goede input en onderbouwing te kunnen geven van de sectorale ruimtelijke noden. Het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid dient evenwel de integrale afweging te verzekeren van alle sectoraal ruimtelijke noden. Op strategisch niveau gebeurde dit vroeger in de structuurplanning. Vandaag gebeurt dit in de beleidsplanning. Specifiek wat de afstemming betreft tussen het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid en het mobiliteitsbeleid wordt in het Regeerakkoord 2019-2024 expliciet een koppeling gelegd: *“Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal. Onder meer de vervoerregio’s worden hierbij betrokken.”*

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

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

Inmiddels heeft ook het Regeerakkoord 2019-2024 zich ook hierover duidelijk uitgesproken: “Vlaanderen voert een nieuwe wegcategorisering in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een

multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie”.

De mogelijkheid tot bijsturing in het verleden van RSV was procedureel complex en daardoor zeer beperkt. Mede daardoor een aantal mobiliteitsknelpunten vandaag nog niet opgelost. De boomstructuur van de wegcategorisering in het RSV is op het terrein nog steeds niet gerealiseerd waardoor de gebruikers een andere routekeuze maken en de verkeersstromen niet meer overeenstemmen met de structuur. De nieuwe wegcategorisering wil beide beter op elkaar afstemmen en zal hierbij rekening houden met de principes van het BRV. Stedelijke gebieden en verkeersgenererende activiteiten (bovenlokale ontwikkelingen, intermodale bedrijventerreinen) krijgen belangrijke ontsluitingsmogelijkheden in meerdere richtingen, meer dan in het RSV mogelijk was, waar slechts één primaire weg vanuit een stedelijk gebied naar één hoofdweg kon worden toegestaan. De nieuwe wegcategorisering is gebaseerd op een grondige evaluatie van de categorisering op basis van het RSV en PRS en biedt meer mogelijkheden om een grondige afstemming te doen tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Zoals in het verleden er secundaire wegen werden geselecteerd naar regionale bedrijventerreinen zullen regionale verbindingen worden gelegd naar potentiële regionale logistieke knopen om overslag naar spoor en water te bevorderen.

Selectie

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

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

De strategische visie van het BRV (Nota VR 20 juli 2018) bepaalt o.m. dat *“de ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen gebeurt op basis van het regionaal vervoerssysteem”* en *“dat de ruimtelijke ontwikkeling een mobiliteitsnetwerk ondersteunt waarbinnen knooppunten ontwikkeld worden waar verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten en overstappen logisch en vlot verlopen.”*

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

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

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

2. Afstemming decreet gemeentewegen

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

We denken hierbij ook specifiek aan de uitbouw van het trage wegnnet dat conform het Decreet Gemeentewegen een bevoegdheid voor de gemeenten blijft. Dit fijnmazig netwerk, gericht op lokale verplaatsingen, zal uiteraard geen onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet of het dragende netwerk.

3. Regionale mobiliteitsplannen

Statuut

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

Relatie met andere plannen

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

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

Afstemming met Vlaamse visie

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

De opstart van de regionale mobiliteitsplannen zorgt er inderdaad voor dat de planningsdynamiek zich op dit ogenblik vooral op het regionale niveau focust. Het is wel zo dat ook de Vlaamse instanties daar intensief in participeren. De dynamiek gaat dus niet enkel uit van de betrokken lokale besturen. Vanuit de regionale dynamiek en discussies borrelen wel belangrijke vragen op voor het Vlaamse niveau. De medewerkers van het beleidsdomein MOW zorgen voor de terugkoppeling hiervan. De grote interactie die er is met de lokale besturen, maakt dat de knelpunten tussen de ruimtelijke structuur en de wegcategorisering op een meer open wijze aan bod komen en de mogelijke aangepaste oplossingen meer concreet worden. Het regionaal niveau waarop de plannen worden uitgewerkt biedt meer mogelijkheden voor afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit dan in het verleden.

Participatie

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

Plan-MER

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

5. Advies van de Raad van State

Op ... (datum) verleende de Raad van State advies nr. xxxx/x.

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. Meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden

Dit hoofdstuk biedt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om aan de schepen op de binnenwateren een meldplicht op te leggen.

De bepaling laat de Vlaamse Regering toe om het toepassingsgebied van de meldingsplicht vast te stellen. Zo zouden bijv. één of meer welbepaalde segmenten van de binnenvaart kunnen worden onderworpen. Het voornoemde toepassingsgebied kan mettertijd worden uitgebreid of anderszins aangepast.

De besproken meldplicht zal betrekking kunnen hebben op alle binnenwateren op het Vlaamse grondgebied, inclusief de havengebieden. Zij kan ook toepassing vinden op schepen die weldra de binnenwateren zullen bevaren, maar zich bijv. nog bevinden op zee of op de Westerschelde. Dit is noodzakelijk, aangezien de melding logischerwijze vooraf dient te gebeuren, d.i. voor de aanvang van de reis of, althans, voordat men het Vlaamse grondgebied binnenvaart. Hoe lang op voorhand de melding dient te gebeuren, is één van de door de Vlaamse Regering te bepalen modaliteiten.

De exacte vorm, de standaard, het tijdstip en de wijze van melding, alsook de instanties waaraan de melding dient te worden gedaan, worden bepaald door de Vlaamse Regering. Concreet wordt gedacht aan de mogelijkheid om een verplichting op te leggen die inhoudt dat gegevens met betrekking tot de reis, de lading, het schip en eventueel de passagiers op een uniforme en elektronische wijze moeten worden gemeld. In dat verband kan worden verwezen naar artikel 12.01, lid 5, van het Rijnvaartpolitierglement, waarin aan bepaalde types schepen ook een elektronische meldplicht wordt opgelegd.

De baten van het op basis van een op Vlaams niveau geharmoniseerde regelgeving elektronisch melden van welbepaalde gegevens zijn aanzienlijk. De meldplicht kan met name bijdragen aan efficiënt waterwegenbeheer en een vlot corridormanagement. Door een uniforme wijze van melden en van uitwisseling van gegevens vast te leggen binnen alle vaargebieden van het Vlaamse Gewest, zouden alle betrokken partijen een onmiddellijk voordeel ondervinden. De melder zou binnen de vaargebieden van het Vlaamse Gewest slechts éénmaal de betrokken informatie hoeven mede te delen aan de eerste waterwegbeheerder of het eerste havenbedrijf waarmee hij tijdens de reis in contact komt. De waterwegbeheerders en havenbedrijven zouden onderling de noodzakelijke informatie adequaat uitwisselen. Op maatschappelijk vlak zou het effect van gegevensvergaring en gegevensdeling op middellange termijn ook een positieve impact genereren op de aanpak van huidige congestieproblemen.

De nadere regels omtrent de elektronische meldingen zullen onder meer rekening moeten houden met de beginselen van bijlage II bij richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

Hoofdstuk 4. 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 betoegeling. 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 betoegeld 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 mogelijks 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 5. 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. De Vlaamse Regering beslist over het ontwerp van de selectie van het hoofdwegennet. De VVRR geven advies over deze selectie en formuleren zelf een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk. Idealiter worden het hoofdwegennet en het dragende netwerk in één BVR vastgesteld. 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 92 onnodig zijn.

Van zodra voor gans Vlaanderen en alle vervoerregio's het hoofdwegennet en het dragende netwerk is geselecteerd, kan de wegcategory uit de structuurplannen geschrapt worden via art. 92 OVD. Het is hoe dan ook niet de bedoeling om de verschillende besluit(en) inzake de wegcategory op een verschillende datum te laten ingaan. Het zal dus in één keer gebeuren zodat er geen versnipperde situatie ontstaat.

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

Hoofdstuk 3. Meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden

Dit hoofdstuk heeft geen bestuurlijke impact.

Hoofdstuk 4. 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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

C. Toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 6 maart 2020 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2020 0603 DOC.0202-1).

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

Deze afdeling heeft geen bestuurlijke impact.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Dit hoofdstuk heeft geen bestuurlijke impact.

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 tweede 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 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;

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 1) Voorontwerp van decreet
- 2) Memorie van Toelichting
- 3) Advies MORA
- 4) Advies VTC
- 5) Advies SARO
- 6) Advies IF – toevoeging hoofdstuk 3