

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

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

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering**

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

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

Al deze bepalingen worden hieronder toegelicht.

**B. Inhoud**

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 3. 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.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

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

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

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

A. Wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De Stadshavendienst van de stad Antwerpen, onder leiding van de stadshavenmeester, neemt in deze zone eveneens taken op, bijvoorbeeld het ligplaatsbeheer van de riviercruiseschepen en de planning aan het ponton

Steenplein – evenwel zonder dat deze ook over duidelijke formele bevoegdheden beschikt.

Gelet op enerzijds het gebrek aan formele en/of volle bevoegdheden ten aanzien van de zone Scheldekaaien voor de stad Antwerpen om op te treden en anderzijds de toename van het aantal passagiers, cruiseschepen, waterbussen en –taxi's en burgers ter hoogte van de waterzijde in deze zone (ponton, steiger, 'blauwe steen'), is een eenduidige regelgeving ten aanzien van deze zone noodzakelijk en dienen de relevante politionele instanties die belast kunnen zijn met het toezicht en de handhaving expliciet benoemd te worden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het Loodsdecreet van 19 april 1995 vereist een zekerheidsstelling voor de betaling van loodsgelden, loodsvergoedingen en –kosten. Deze zekerheid moet worden

gesteld voor het betrokken schip opnieuw kan vertrekken naar zee of naar het buitenland.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Deze bepaling wordt toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

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

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

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

Momenteel maakt dit EVFH het mogelijk voor afdelingen van de Vlaamse overheid gerelateerd aan water (afdelingen Kust en scheepvaartbegeleiding van

MDK, afdelingen Waterbouwkundig Laboratorium (hierna afgekort "WL"), Geotechniek Beleid en Maritieme Toegang van DMOW) om studie- en onderzoeksopdrachten voor derden uit te voeren tegen betaling.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



bijdragen aan de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoewel het decreet Basisbereikbaarheid in artikel 13 expliciet stelt dat geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan verordenende kracht heeft, 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

Deze bepaling wordt toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Deze bepalingen worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

## **C. Totstandkomingsprocedure**

### 1. 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 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.

### **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 aangewezen. Artikel 32, §4, van het decreet Basisbereikbaarheid stelt immers:

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

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

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

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

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

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

In de klankbordgroep van de studie, dewelke aan de basis ligt van de nieuwe wegencategorisering, werden wel leden van het maatschappelijk middenveld betrokken, zoals 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 wegencategorisering.

### **Samenhang tussen netwerken verbeteren**

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

De wegencategorisering in de studie heeft vooral tot doel gehad om de files aan te pakken door een cascadesysteem en ging uit van de vervoersstromen zoals weergegeven in de modellen en niet vanuit een modal shift. 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 hoofdwegennet. 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 wegcategorisering. 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 wegcategorisering / 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 houden.

### 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 penalisering, indien later blijkt dat niet voldaan is aan de voorwaarden tot depenalisering, wordt gevrijwaard.

### **Mogelijke straffeloosheid of ongelijke berechting**

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

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

De bevoegde persoon kan meteen vaststellen of de snelheid al dan niet met meer dan 20 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.

## 2. 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.

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

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

#### **1. Nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk**

##### **Nieuwe wegencategorisering**

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 structurend 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 wegencategorisering en het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid noodzakelijk.

Inmiddels heeft ook het Regeerakkoord 2019-2024 zich ook hierover duidelijk uitgesproken: "Vlaanderen voert een nieuwe wegencategorisering 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 wegencategorie".

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 wegencategorisering 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 wegencategorisering 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 wegennet 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.

### 4. Advies van de Raad van State

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

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

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

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

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

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

Hoofdstuk 2. Bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005

tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

## **Artikel 2**

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

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

## **Artikel 3**

Dit artikel 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 Rijnvaartpolitiereglement, 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

##### **Artikel 4**

Deze wijziging vloeit voort uit de invoeging van het nieuwe artikel 29quater in de wegverkeerswet, dat de mogelijkheid voorziet voor gemeenten om in reglementen of verordeningen administratieve sancties te bepalen voor een aantal verkeersovertredingen. Tegen de beslissing om een administratieve sanctie op te leggen kan beroep worden ingesteld bij de Politierechtbank. Derhalve dient het Gerechtelijk Wetboek deze beroepsmogelijkheid te voorzien.

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

##### **Artikel 5** - Wijzigingen van artikel 23 van de wegverkeerswet

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

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

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

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

- wie onderricht kan geven aan kandidaat-bestuurders;
- wie een kandidaat-bestuurder kan begeleiden tijdens de scholing;
- de voorwaarden betreffende de organisatie van de rij scholen, de examencentra, de opleidingscentra, ... ;
- de voorwaarden betreffende de voertuigen die gebruikt mogen worden;
- de voorwaarden betreffende de lokalen en terreinen die gebruikt mogen worden;
- de voorwaarden waaraan het personeel van de rij scholen, de examencentra, de opleidingscentra, ... moet voldoen;

- de wijze waarop kennis wordt gegeven aan de Vlaamse overheid van het volgen van onderricht of het afleggen van examens en de wijze waarop men kan aantonen onderricht te hebben gevolgd of examens te hebben afgelegd;
- ...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Elke verwerking van persoonsgegevens moet steunen op een rechtsgrondslag in de zin van artikel 6 van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de

Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG. Dit wordt bij voorkeur bij decreet geregeld.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Artikel 6** - Invoeging van artikel 27/1 van de wegverkeerswet

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

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

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

Daarnaast betreft het eveneens het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen en de personen die onderricht verstrekken om een rijbewijs te verkrijgen, in het kader van de voortgezette

rijopleiding evenals om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen. De Vlaamse regering kan ook retributies heffen voor de erkenning van lokalen en de terreinen alsook voor de erkenning van het personeel van de instellingen.

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

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

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

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

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

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

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

## **Artikel 7** – Invoeging van een nieuw artikel 29quater in de wegverkeerswet

### §1

De GAS-wet (Wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties) bevat momenteel al de mogelijkheid voor gemeenten om in reglementen of verordeningen administratieve sancties te bepalen voor een aantal verkeersovertredingen. Het betreft overtredingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten

bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen (met uitzondering van de algemene snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen). Het komt dan ook aan de gewesten toe om een regeling te treffen i.v.m. de sancties voor het overtreden van deze snelheidsbeperkingen.

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

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

## §2

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

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

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

2° De reglementen van de gemeente zullen enkel betrekking kunnen hebben op plaatsen waar een snelheidsbeperking van 30 of 50 km per uur geldt. De snelheidsbeperking kan op verschillende wijzen zijn ingevoerd. Zo kan het bijvoorbeeld gaan om een snelheidsbeperking die wordt ingevoerd door middel van het verkeersteken C 43 uit de wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg). Het kan ook gaan om zonale snelheidsbeperkingen die in uitvoering van art. 65.5 van de wegcode worden gesignaleerd.

Snelheidsbeperkingen die het gevolg zijn van de aanduiding van de bebouwde kom (in uitvoering van art. 71.2 van de wegcode) komen eveneens in aanmerking. Ook wanneer de snelheidsbeperking in de wegcode wordt bepaald voor een specifieke locatie (bijvoorbeeld de fietsstraat, bepaald in art. 22novies) bestaat de mogelijkheid tot administratieve betegeling. Kortom, elke plaats waar een snelheidsbeperking geldt van 30 of 50 km per uur kan het voorwerp uitmaken van een reglement van de gemeente tot het invoeren van administratieve geldboetes.

3° Enkel in de gevallen waarin de apparatuur en de infrastructuur waarmee de snelheidsovertreding wordt vastgesteld, volledig wordt gefinancierd door de lokale overheid, kan een gemeentelijke administratieve sanctionering worden ingevoerd. Concreet betekent dit dat zowel de paal als de camera volledig moeten worden



gefinancierd door de lokale overheid (gemeente of lokale politie), ongeacht de plaats waar deze apparatuur zich bevindt. Zo zullen automatisch werkende toestellen van het gewest die zich bevinden langs een gemeenteweg geen aanleiding kunnen geven tot een gemeentelijke administratieve geldboete. Omgekeerd kunnen automatisch werkende toestellen van de gemeente langs een gewestweg wel tot een gemeentelijke administratieve geldboete leiden.

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

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

- wanneer een weggebruiker werkelijk 35 km/u rijdt in een zone 30, zal hij geen administratieve boete kunnen opgelegd krijgen, net zoals hij momenteel ook geen strafrechtelijke boete kan krijgen. Na correctie rijdt deze weggebruiker immers maar 29 km/u en dus niet te snel;
- wanneer een weggebruiker werkelijk 39 km/u rijdt in een zone 30, rijdt hij, gecorrigeerd, 3 km/u te snel en zal hij de hiermee overeenstemmende boete krijgen. Het bedrag van de onmiddellijke inning is voor deze overtreding momenteel 53 euro en zou het voorwerp van een administratieve sanctie kunnen uitmaken;
- rijdt de weggebruiker werkelijk 56 km/u (gecorrigeerd 50 km/u) in een zone 30, dan bedraagt de onmiddellijke inning momenteel 163 euro. Dit bedrag kan, wanneer een gemeente daarvoor kiest, bij wijze van administratieve boete worden geïnd;
- wanneer een weggebruiker werkelijk 57 km/u (gecorrigeerd 51 km/u) rijdt in een zone 30, kan de overtreding niet administratief beteugeld worden.

Deze weggebruiker overschrijdt immers de maximumsnelheid met meer dan 20 km/u. In dit geval gelden de bepalingen van de Wegverkeerswet inzake strafrechtelijke betegeling. De voorwaarden voor de administratieve betegeling zijn immers niet vervuld.

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

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

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

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

### §3

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

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

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

#### §4

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

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

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

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

#### §5

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

De politierechtbank kan de opgelegde bestuurlijke geldboete ofwel bevestigen ofwel hervormen.

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

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

## §6

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

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

## §7

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

## §8

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

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

## §9

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

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

### **Artikel 8**

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

### **Artikel 9**

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

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

### **Artikel 10**

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

Overtredingen worden gestraft met een exclusieve bestuurlijke geldboete.

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

### **Artikel 11**

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

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

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

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

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

### **Artikel 12**

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

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

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

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

### **Artikel 13**

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

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

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

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

### **Artikel 14**

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

Tot op heden konden havenbedrijven op basis van de havenbestuurlijke bevoegdheden zoals omschreven in het havendecreet overgaan tot vaststelling en organisatie van "openbare havendiensten", gedefinieerd in het Havendecreet als "havendiensten waarbij het havenbedrijf openbaredienstverplichtingen oplegt aan de aanbieders ervan".

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

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

## **Artikel 15**

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

## **Artikel 16**

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

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

## **Artikel 17**

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

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

In beide bepalingen van de Europese havenverordening is sprake van 'heffingen', waarbij niet ingegaan wordt op de vraag hoe deze gekwalificeerd moeten worden (retributie, ...). Aangezien in het geval van een geschil tussen een havengebruiker en een havenbedrijf de kwalificatie van de heffing gebeurt door de rechter aan de hand van een aantal criteria die concreet moeten worden nagegaan, wordt de kwalificatie van de inkomsten van de havenbedrijven in de nieuwe formulering van artikel 15 open gelaten. Hierdoor wordt de nodige flexibiliteit ingebouwd naar eventuele toekomstige geschillen toe.

## **Artikel 18 en 19**

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

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



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

## **Artikel 20**

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

## **Artikel 21 en 22**

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

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

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

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

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

## **Artikel 23**

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

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

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

#### **Artikel 24**

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

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

#### **Artikel 25**

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

#### **Artikel 26**

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

#### **Artikel 27**

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

#### **Artikel 28**

In dit artikel wordt bepaald dat de samenstelling en werking van de Beheerscommissie wordt vastgelegd door de Vlaamse Regering aangezien dit meer

flexibiliteit geeft bij evoluerende noden of wijzigingen in de organisatie van de Vlaamse administratie.

### **Artikel 29**

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

### **Artikel 30 en 31**

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

### **Artikel 32**

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

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

### **Artikel 33, 34, 35, 37 tot en met 42**

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

### **Artikel 36**

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

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

### **Artikel 43**

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

## **Artikel 44**

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

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

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

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

## **Artikel 45**

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

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

## **Artikel 46**

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

## **Artikel 47**

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

De opgesomde gegevens van punt 7° tot en met 9° geven de politie de mogelijkheid om te controleren of de rit besteld werd, de klanten niet worden benadeeld door het nemen van langere en minder efficiënte trajecten, de prijsopgave wordt gevolgd en zorgen er dus in hun totaliteit voor dat de klanten beter worden beschermd. De federale overheidsdiensten kunnen – beperkt – toegang krijgen tot de database bij controle van hun bevoegdheden zodanig dat een eerlijke dienstverlening en correcte tewerkstelling kan worden gegarandeerd. De Vlaamse overheid zal een betere algemene kijk hebben op de sector op anonieme wijze en zal aan prijsopvolging kunnen doen. Aangezien de gegevens persoonsgegevens bevatten, zal in een beveiligingsniveau 4 worden voorzien.

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

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

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

#### **Artikel 48**

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

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

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

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

## **Artikel 49**

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

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

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

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

## **Artikel 50**

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

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

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

Daarnaast wordt ook punt 16° opgeheven en vervangen door het nieuwe 27° met de definitie voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Vlaanderen heeft nood aan een breed gedragen lange termijnvisie om beleid te aligneren, investeringszekerheid te bieden aan bedrijven, enz. Deze visie komt best tot stand op basis van een breed maatschappelijk debat met alle betrokken stakeholders zodat het plan op draagvlak kan rekenen. Deze visie dient in lijn te liggen met de Europese

strategische lange termijnvisie voor een koolstofneutrale samenleving (in opmaak) en rekening te houden met een aantal technologie gedreven ontwikkelingen die zich momenteel voordoen en die een vergaande impact kunnen hebben op de mobiliteitsontwikkeling en bijgevolg op het te voeren beleid.

### **Artikel 51**

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

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

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

### **Artikel 52**

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

### **Artikel 53**

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

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

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

### **Artikel 54**

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

## **Artikel 55**

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

## **Artikel 56**

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

## **Artikel 57**

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

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

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

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



## **Artikel 58**

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

## **Artikel 59**

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

## **Artikel 60**

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

## **Artikel 61**

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

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

## **Artikel 62**

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

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

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

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

### **Artikel 63**

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

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

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

### **Artikel 64**

De artikelen betreffende het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgeheven.

### **Artikel 65 tot en met 68**

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

### **Artikel 69**

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

### **Artikel 70**

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

### **Artikel 71**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Artikel 72 tot en met 76**

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

## **Artikel 77**

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

## **Artikel 78**

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

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

## **Artikel 79**

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

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

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

## **Artikel 80**

Artikel 34 van het decreet bepaalt:

*“De Vlaamse Regering kan een interne exploitant aanduiden van het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen in verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en verordening (EEG) nr. 1007/70 van de Raad.  
Als de VVM De Lijn voldoet aan een benchmark als vermeld in het derde lid, wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.”*

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

Daarom wordt in een nieuw artikel 34/1 verduidelijkt dat de Vlaamse Regering voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water een instantie

aanduidt van de Vlaamse administratie als vermeld in artikel I.3, 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Voormeld artikel somt de instanties op:

- a) de departementen;
- b) de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid;
- c) de intern verzelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid;
- d) de publiekrechtelijke vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen;
- e) de privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, met uitzondering van de investeringsmaatschappijen van de Vlaamse overheid;
- f) de Dienst van de Bestuursrechtscolleges;
- g) de onderwijsinspectie.

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

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

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

## **Artikel 81**

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

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

## **Artikelen 82 tot en met 84**

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

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

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

## **Artikel 85**

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

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

Het wegennet wordt ingedeeld in drie lagen. Het hoofdwegennet is het hoogste wegennet en bestaat uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het dragende netwerk ondersteunt het hoofdwegennet. Het dragende netwerk bestaat uit regionale wegen en interlokale wegen. Beide lagen vormen de verbindingswegen. De verbindingswegen dienen in het kader van de verbindingfunctie en ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid, in de mate van het mogelijke, gevrijwaard te worden van bijkomende rechtstreekse erftoegangen en aantakkingen van zijwegen.

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

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

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

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

De interlokale wegen zijn het laagste niveau van verbindingswegen. Ze kunnen verbindingen leggen met alle hogere wegcategoryën om deze netwerken te

ondersteunen. Zij ontlene hun functie enerzijds aan het verbinden van niet-aanpalende gemeenten en anderzijds aan het ontsluiten van belangrijke attractiepolen op recreatief en economisch vlak die het gemeentelijke niveau overstijgen. De verkeersfunctie is dus hoger dan deze van een lokale weg.

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

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

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

## **Artikel 86**

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

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

## **Artikel 87**

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

De Vlaamse Regering zal eerst een voorlopige selectie maken van de Europese en Vlaamse hoofdwegen zodat de vervoerregio's een kader krijgen waarbinnen zij vorm kunnen geven aan het dragend netwerk. De vervoerregioraden geven een advies over de selectie van de Europese en Vlaamse hoofdwegen en doen een voorstel van selectie voor het dragende wegennet. Finaal wordt het hoofdwegennet en het dragende wegennet geselecteerd door de Vlaamse Regering. Als de vervoerregioraden binnen een redelijke termijn geen voorstel hebben gedaan over het dragende wegennet, dan zal de Vlaamse Regering zelf de selectie doen.

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

## **Artikel 88**

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

## **Artikel 89**

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

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

## **Artikel 90**

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

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



## **Artikel 91**

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

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

## **Artikel 92**

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

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

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

Als het besluit eerder kan worden aangenomen dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dan is het noodzakelijk dat de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die betrekking hebben op de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen buiten werking kunnen worden gesteld als een voorafname op de volledige opheffing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het omgekeerde geval zal de rechtsgrond van artikel 92 onnodig zijn.

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

Wel is het de uitdrukkelijke bedoeling om de nieuwe wegencategorisering integraal in voegen te laten treden van zodra het volledige netwerk vorm gekregen heeft. Dit kan niet los gezien worden van de ontwikkeling van de visie op mobiliteit en ruimtelijke ordening in de vervoerregio. Enkel wanneer voor heel Vlaanderen en voor alle vervoerregio's het hoofdwegennet en het dragende netwerk geselecteerd is, kan de wegencategorisering uit de structuurplannen geschrapt worden via artikel 92.

### **Artikel 93**

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

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS