

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- Definitieve goedkeuring

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

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

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

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. Eerste en tweede principiële goedkeuring

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

Op 10 april 2020 verleende de Vlaamse Regering haar tweede principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet (VR 2020 1004 DOC.0337/1BIS, VR 2020 1004 DOC.0337/2BIS, VR 2020 1004 DOC.0337/3BIS).

2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

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

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

Hierna zal ingegaan worden op de 7 van 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.

De 2 thematische hoofdstukken waarop niet wordt ingegaan bij deze bespreking, werden naar aanleiding van het advies van de Raad van State uit het voorontwerp van decreet weggelaten en worden daar besproken.

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.

De door de gemeenten te nemen beslissingen uit 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 (schepen 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. Gelet op het advies van de Raad van State wordt de term 'richtinggevend' volledig verlaten en bepaalt het voorliggende ontwerp nu dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie het beleidskader vormt.

Wat de regionale mobiliteitsplannen betreft, wordt er in het huidige Decreet Basisbereikbaarheid gesteld dat het regionaal mobiliteitsplan richtinggevend is, maar dat er enkel kan worden van afgeweken in 2 specifieke gevallen. Buiten deze gevallen zijn de overheden wel degelijk gebonden door de regionale mobiliteitsplannen. De term 'richtinggevend' zorgde hierbij voor verwarring en was vatbaar voor interpretaties in strijd met de bedoeling van de decreetgever. De term 'bindend' is een duidelijkere term om de beoogde juridische gevolgen van de regionale mobiliteitsplannen, die ook onder de term 'richtinggevend' van toepassing waren, weer te geven.

Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid hand in hand

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

Stakeholdermanagement in elke vervoerregio is onmisbaar

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

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

1.3. Nood aan maatschappelijke vormgeving Mobiliteitscentrale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt in artikel 36 dat de vervoerregioraad het tariefbeleid coördineert voor het vervoer op maat en de tarieven bepaalt. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen voor tariefdifferentiatie en ticket- en tariefintegratie.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering maximaal inzet op eenduidige tariefvoorwaarden en tariefstructuren over de grenzen van de vervoerregio's. Dit moet er voor zorgen dat prijsverschillen voor het vervoer op maat tussen vervoerregio's beperkt blijven. Gelijke diensten zoals Blue-Bike moet dezelfde basisprijs hebben in alle vervoerregio's. Vervoerregioraden moeten wel

de mogelijkheid krijgen om, via bv. een derdebetalersovereenkomst voordeligere tarieven te kunnen aanbieden.

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

- Bij het in de markt zetten van de vervoercontracten voor vaste trajecten en de uitbouw van flexsystemen mag de capaciteit van de in te zetten voertuigen zich niet enkel beperken tot voertuigen 8+1. In het bestek moet staan dat de mobiliteitscentrale 'future proof' moet werken en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen maximaal moet ondersteunen.

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

1.4. Organisatie personenvervoer over water door Vlaamse overheid

Personenvervoer over water is niet enkel vervoer op maat

- a) Categorisering voor het personenvervoer over water opdelen

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

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

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

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

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

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

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

op het dwarsen op specifieke plaatsen, van de waterweg en dus op hoofdlijnen de kenmerken van een vervoer op maat bezit.

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

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

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

b) Regierol voor het Departement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Vertegenwoordiging van MDK

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

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

Financiering en organisatie

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

2. Steun voor laadinfrastructuur

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

3. Havendecreet aanpassen aan veranderende omstandigheden

Vermits dit onderdeel naar aanleiding van het advies van de Raad van State werd weggelaten uit het Verzameldecreet, dient hier op dit punt niet meer te worden ingegaan.

4. Naar een betere taxiregelgeving

Regionale regelgeving vraagt om regionale overlegstructuur

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

Dit kan eventueel worden georganiseerd binnen de Commissie Personenvervoer.

Ronselen, de perimeter en bestelde ritten

Het is de bedoeling dat beide taxisystemen naast elkaar opereren: de huidige klanten zullen beroep blijven doen op de standplaatstaxi of op straattaxi's die ze contacteren via telefoon of website, de

actieve smartphonegebruikers zullen op die manier straattaxi's bestellen. Het is de keuze van het beleid om zo tot een ruimer aanbod en gebruik te komen.

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

Prijsobservatorium voor klantgerichtheid en een gezonde sector

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Creëer een overkoepelend prijsobservatorium binnen het departement MOW.

- Maak een sterke koppeling met het niveau van de vervoerregio. Volgens de MORA is het vervoerregionaal niveau ideaal gesitueerd om regionale prijsfluctuaties op een correcte manier in te

schatten, en hierop in te spelen indien nodig. Dit versterkt eveneens de koppeling tussen de vervoerregionale prijszetting in het vervoer op maat en OV-taxi's.

- Bepaal indicatieve boven- en ondergrenzen waarbinnen fluctuerende prijzen mogen bewegen binnen vooraf afgesproken tijdsperiodes. Bepaal ook afgebakende tijdsklassen waarbinnen de prijsmonitoring gebeurt.

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

5. Rechtsgrond voor opleidingen LZV's

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

6. Voorstel wegcategorisering niet gedragen

Gebrek aan participatie middenveld in voortraject

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

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

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

Afstemming met ruimtelijke ordening beter verzekeren

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

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

Samenhang tussen netwerken verbeteren

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

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

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

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

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

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

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

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

Relatie tussen inrichtingsprincipes en selectiecriteria is fundamenteel

Dit is correct.

Bedenkingen bij routes voor vrachtverkeer

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

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

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

Rol doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer

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

Voor de MORA is het een taak van de Vlaamse overheid om te vermijden dat er doorgaand verkeer op het lokale wegennet terecht komt. De uitvoering hiervan betreft echter een gezamenlijke

verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid en de lokale overheden, elk verantwoordelijk voor maatregelen en investeringen op het eigen patrimonium. Zoals er in de artikelsgewijze bespreking wordt aangegeven, valt het beheer niet noodzakelijkerwijze samen met de selectie.

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

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

Zicht krijgen op praktische uitwerking

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

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

Regionale logistieke knooppunten niet zomaar als basis gebruiken voor regionale wegen

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

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

Aandacht voor routes voor uitzonderlijk vervoer

Dat zal ook zo blijven.

Ook werk maken categorisering in havengebieden

Bij de selectie van het hoofdwegennet zal daarmee rekening worden 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

Vermits dit onderdeel naar aanleiding van het advies van de Raad van State werd weggelaten uit het Verzameldecreet, dient hier op dit punt niet meer te worden ingegaan.

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.

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

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

1. Rijschoolcentra

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

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

2. Depenalisering beperkte verkeersovertredingen

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft opmerkingen bij artikel 6 van het voorgestelde voorontwerp van decreet, meer bepaald betreffende de rechtsgrond, de noodzakelijkheid van het gebruik van geautomatiseerde toestellen, het rechtskader waarin deze geautomatiseerde toestellen zullen worden gebruikt, de toegangsregeling van de verzamelde gegevens en het gebruik van een protocol.

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

Het gebruik van geautomatiseerde toestellen, zowel bemand als onbemand, is de enige technische mogelijkheid om op een doeltreffende en correcte wijze snelheidsovertredingen vast te stellen. De Vlaamse Toezichtcommissie veronderstelt allicht dat de snelheidscontroles slechts zullen plaatsvinden met behulp van vaste, permanente installaties, doch dit is geenszins het geval. Met de verwijzing naar artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt immers het hele scala aan mogelijke wijzen van vaststelling met geautomatiseerde toestellen bedoeld, zowel tijdelijk of permanent, vast of mobiel. Welke wijze van vaststelling van

snelheidsovertredingen op een bepaalde locatie zal worden gebruikt, hangt af van de concrete noden op het vlak van verkeersveiligheid. Deze keuze zal steeds moeten worden getoetst aan de relevante regelgeving inzake camera's (specifiek wet 21 van maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's en de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt), de privacy van de burger en de AVG. Om enige twijfel over de reikwijdte van de wijzen van vaststelling uit te sluiten, wordt de memorie van toelichting aangepast.

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

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

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

3. Taxi

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

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

Gelet op het beperkte doel van deze verwerking, zal ook enkel toegang worden verleend tot deze gegevens om dit doel te bereiken. Artikel 54, §3, tweede lid, van het uitvoeringsbesluit bepaalt reeds het volgende: "De toegang, vermeld in het eerste lid, blijft beperkt tot die gegevens die noodzakelijk zijn voor de toepassing van het decreet van 29 maart 2019 en dit besluit, rekening houdend met de rol die iedere toegangsgerechtigde vervult."

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

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

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

4. Basisbereikbaarheid

Monitoring

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

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

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

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

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

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

Toevoeging exploitant openbaarpersonenvervoer over het water

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft hierover geen opmerkingen.

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

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

1. Nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk

Nieuwe 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 structurerend belang op Vlaams niveau. Hiermee wordt het principe vastgelegd dat niet alleen het openbaar vervoernetwerk, maar elk vervoer- en infrastructuurnet hiërarchisch wordt gestructureerd. In artikel 16, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt bepaald dat de categorisering wordt opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering hield er toen rekening mee

dat de rechtsgrond voor het categorisering van de netwerken verdwijnt met de overgang van RSV naar BRV, waarvan de strategische visie werd goedgekeurd op 20 juli 2018.

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

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

De opzet van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is vanaf het begin geweest om werk te maken van een meer strategisch en selectief ruimtelijk beleid. Sinds de goedkeuring van het RSV hebben heel wat beleidsdomeinen een eigen sectorale ruimtelijke expertise ontwikkeld wat ook nodig is om een goede input en onderbouwing te kunnen geven van de sectorale ruimtelijke noden. Het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid dient evenwel de integrale afweging te verzekeren van alle sectoraal ruimtelijke noden. Op strategisch niveau gebeurde dit vroeger in de structuurplanning. Vandaag gebeurt dit in de beleidsplanning.

Specifiek wat de afstemming betreft tussen het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid en het mobiliteitsbeleid wordt in het Regeerakkoord 2019-2024 expliciet een koppeling gelegd: *“Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal. Onder meer de vervoerregio’s worden hierbij betrokken.”*

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

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

Inmiddels heeft ook het Regeerakkoord 2019-2024 zich ook hierover duidelijk uitgesproken: *“Vlaanderen voert een nieuwe wegcategorisering in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie”.*

De mogelijkheid tot bijsturing in het verleden van RSV was procedureel complex en daardoor zeer beperkt. Mede daardoor een aantal mobiliteitsknelpunten vandaag nog niet opgelost. De boomstructuur van de wegcategorisering in het RSV is op het terrein nog steeds niet gerealiseerd waardoor de gebruikers een andere routekeuze maken en de verkeersstromen niet meer overeenstemmen met de structuur. De nieuwe wegcategorisering wil beide beter op elkaar afstemmen en zal hierbij rekening houden met de principes van het BRV. Stedelijke gebieden en verkeersgenererende activiteiten (bovenlokale ontwikkelingen, intermodale bedrijventerreinen) krijgen belangrijke ontsluitingsmogelijkheden in meerdere richtingen, meer dan in het RSV mogelijk was, waar slechts één primaire weg vanuit een stedelijk gebied naar één hoofdweg kon worden toegestaan. De nieuwe wegcategorisering is gebaseerd op een grondige evaluatie van de categorisering op basis van het RSV en PRS en biedt meer mogelijkheden om een grondige

afstemming te doen tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Zoals in het verleden er secundaire wegen werden geselecteerd naar regionale bedrijventerreinen zullen regionale verbindingen worden gelegd naar potentiële regionale logistieke knopen om overslag naar spoor en water te bevorderen.

Selectie

De selectiecriteria voor de wegencategorisering 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 wegencategorisering 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 wegencategorisering. 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 wegencategorisering 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.

5. Advies van de Raad van State

Op 28 mei 2020 verleende de Raad van State advies nr. 67.243/3.

Voorafgaande opmerkingen

Voorafgaandelijk merkt de Raad in randnr. 3 op dat het voorontwerp ook een aantal onderdelen bevat die eerder bij wege van een afzonderlijk ontwerp van decreet aan het Vlaamse Parlement moeten worden voorgelegd. Om aan deze opmerking tegemoet te komen wordt afdeling 6 (artikel 14 tot en met 23 van het voorontwerp) met betrekking tot het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens weggelaten uit het ontwerp van decreet.

In randnr. 4 stelt de Raad in vraag of de autonome bepaling in artikel 3 met betrekking tot de meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden niet beter wordt geïntegreerd in een ander decreet. Aan deze opmerking wordt, mede in het licht van de en opmerking uit randnr. 6, gevolg gegeven door de schrapping van het hoofdstuk 3 dat bestaat uit dit ene autonome artikel 3.

Vormvereisten

- De Raad stelt in randnr. 5.4 dat als de inrichtingsprincipes ook de functionaliteit en de compatibiliteit van het autosnelwegennetwerk zouden betreffen dat er dan alsnog een overleg zou moeten plaatsvinden overeenkomstig artikel 6, §3bis, 2° van de BWHI.

Bij het opstellen van de inrichtingsprincipes, die verbonden zijn aan de nieuwe wegencategorisering, wordt er niet geraakt aan de functionaliteit of compatibiliteit van autosnelwegen. Het doel van deze inrichtingsprincipes is om minimumstandaarden op te stellen die we aan de verschillende wegcategorieën willen geven. Het zijn streefdoelen en ambities die we willen bepalen in een visiedocument dat zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Aan zaken die betrekking hebben op de functionaliteit of compatibiliteit van autosnelwegen, zoals de breedte van een rijstrook, de maximumhelling of de nummering van een autosnelweg wordt niet geraakt.

- De volgende drie delen worden uit het verzameldecreet gelicht:

- artikel 3 (hoofdstuk 3. Meldplicht voor schepen die zich op de binnenwateren bevinden)
- artikel 8 tot en met 11 (hoofdstuk 4, afdeling 3. Wijzigingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972)

- artikel 14 tot en met 23 (hoofdstuk 4, afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens)

De artikelen 3 en 8 tot 11 van het voorontwerp betreffen regels van politie over het verkeer op waterwegen. Over deze artikelen moet, zoals de Raad van State terecht opmerkt, eerst overleg gepleegd worden tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid in de zin van artikel 6, §3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

De voorgestelde klachtenprocedure voor havengebruikers in afdeling 6 van hoofdstuk 4 is volgens de Raad van State geen afdoende vertaling van de bepalingen van de Europese havenverordening, tot invoering van een doeltreffende procedure voor het behandelen van klachten die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening.

De betreffende artikelen worden in het licht hiervan, meegenomen in navolgende decretale initiatieven zoals het scheepvaartdecreet.

- De Raad van State merkt op in randnr. 7 dat met betrekking tot voorliggend ontwerp van besluit, het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit moet worden ingewonnen.

Volgens de Raad van State voorziet artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG), gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 ervan, in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit', te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Inmiddels werd bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten.

Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad d.d. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

Gelet op de opmerking van de Raad van State is de suggestie omtrent het afsluiten van een samenwerkingsakkoord overgemaakt aan de bevoegde diensten binnen de Vlaamse overheid.

Bevoegdheid

- De Raad van State bevestigt dat de ontworpen regeling betreffende de afhandeling van beperkte snelheidsovertredingen door middel van gemeentelijke administratieve sancties geen bevoegdheidsproblemen oplevert.

De politierechtbank is uiteraard de gespecialiseerde rechtbank voor verkeersovertredingen. Op het vlak van de procedure wordt daarenboven geen bijzondere en afwijkende regeling ingevoerd. Beroepen worden immers aangetekend volgens de gewone burgerlijke procedure waarmee griffies en

politierechters uiteraard vertrouwd zijn. Ook beroepen in het kader van de GAS-wet verlopen trouwens volgens diezelfde procedure.

Wat betreft het voorbehoud met betrekking tot de bepaling dat het proces-verbaal van de overtreding binnen de veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld aan de sanctionerende ambtenaar moet worden bezorgd, wordt opgemerkt dat deze termijn overeenstemt met de termijn waarbinnen op basis van 62, lid 8, van de wegverkeerswet een afschrift van het proces-verbaal wordt toegezonden aan de vermoedelijke overtreder. Deze termijn is dan ook niet van aard om de politiediensten op onevenredige wijze te belasten.

Het ontworpen artikel 29quater, §6, van de wegverkeerswet houdt inderdaad voor de politie en het openbaar ministerie geen verplichting, maar louter de mogelijkheid in om een dergelijk protocol te sluiten.

Om elke twijfel in dat verband uit te sluiten wordt dit in het ontwerp verduidelijkt.

Algemene opmerkingen

A. Recht op eerbiediging van het privéleven

- De Raad van State aanvaardt de in het ontworpen artikel 29quater, §9, tweede lid, van de wegverkeerswet vervatte delegatie, maar vraagt zich af waarom ook de gemeente wordt vermeld, naast de sanctionerende ambtenaar.

Dit houdt verband met de regeling zoals bepaald in artikel 44, §1 van de GAS-wet: *“Elke gemeente houdt één enkel bestand bij van de natuurlijke personen of rechtspersonen die, op basis van het algemeen politiereglement, het voorwerp hebben uitgemaakt van een administratieve sanctie of een in artikel 4, § 2, bedoelde alternatieve maatregel. De gemeente is verantwoordelijk voor de verwerking van dit bestand.”* Om deze reden wordt de ontworpen bepaling dan ook niet aangepast.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State in verband met het ontworpen artikel 29quater, §7, van de wegverkeerswet werd deze bepaling aangepast.

- De Raad van State aanvaardt in randnr. 12.4.2 de ontworpen regeling met betrekking tot de uitbreiding van de databank van het decreet individueel bezoldigd personenvervoer over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, weliswaar met het voorbehoud dat de verzameling en verwerking van de persoonsgegevens noodzakelijk is voor de doeleinden zoals beschreven in het ontworpen artikel 31, §2.

De verzameling van de ritgegevens zal slechts gebeuren met het oog op de controle op de weg door de politie. Gegevens van gebruikers van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen niet worden verzameld of verwerkt.

Wat betreft statistische gegevens zullen deze enkel en alleen anoniem worden verzameld en verwerkt.

Gelet op het enkel en alleen verzamelen en verwerken van persoonsgegevens voor zover het strikt noodzakelijk is om de doeleinden te behalen, zoals beschreven in het ontworpen artikel, wordt ook voorzien in een zeer strikt gebruikers- en toegangsbeheer.

- De Raad heeft haar bezorgdheden geuit omtrent artikel 71 van het voorontwerp (huidig artikel 57) dat artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid vervangt. Het artikel betreft het mobiliteitsmonitoringsysteem dat tot doel heeft het mogelijk te maken om 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.

Specifiek heeft de Raad opmerkingen met betrekking tot de uitbreiding van het mobiliteitsmonitoringsysteem met identificatiegegevens. Hoewel het geenszins de bedoeling is om een rechtsgrond te creëren om persoonsgegevens over iedere persoon in het Vlaamse Gewest te kunnen verzamelen en verwerken en dit ook niet de toets van noodzakelijkheid en proportionaliteit zou doorstaan, kan begrepen worden dat de gebruikte formulering hierover geen duidelijkheid brengt.

Gelet op de geformuleerde opmerkingen van de Raad is de eerst ontworpen 'uitbreiding met persoonsgegevens' van het mobiliteitsmonitoringsysteem uit het artikel gelicht.

In de plaats werd het artikel aangepast door toevoeging van een nieuwe paragraaf 2.

Met deze toevoeging is het duidelijk dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken slechts in het kader van onderzoek ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem persoonsgegevens kan opvragen bij het Rijksregister. Na machtiging door het Rijksregister, zal het Departement, op basis van een lijst van criteria bepaald door het onderzoek, een contactlijst ontvangen van het Rijksregister van personen die voldoen aan de criteria vooropgesteld door het onderzoek.

Nadat de contactprocedure is afgerond zullen de gegevens verkregen van het Rijksregister worden vernietigd. Verdere verwerking van persoonsgegevens in het kader van het onderzoek zal gebeuren op basis van toestemming van de betrokkene.

De toevoeging van deze paragraaf maakt duidelijk dat het geenszins mogelijk is en ook niet de bedoeling is om op grote schaal de persoonsgegevens van alle personen in het Vlaamse Gewest te verzamelen en te verwerken.

De toevoeging concretiseert ook welke persoonsgegevens zullen worden opgevraagd bij het Rijksregister, namelijk enkel die persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om de contactprocedure te starten.

Door deze toevoeging in te schrijven als een nieuwe paragraaf wordt ook duidelijk dat de verzameling en verwerking van de persoonsgegevens verkregen van het Rijksregister geen inherent deel zullen uitmaken van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Het zijn slechts de anonieme resultaten van het resulterende onderzoek die ter ondersteuning zullen dienen van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Het zijn ook bijgevolg slechts de anonieme resultaten die zullen worden ontsloten naar de lokale besturen en de vervoerregio's.

B. Het juridisch statuut van de vervoerregioraad en van de regionale mobiliteitsplannen

- In randnr. 13.1 citeert de Raad van State uit het advies bij het oorspronkelijke decreet Basisbereikbaarheid waarbij de Raad er toen al op wees dat de vervoerregioraad niet louter kon omschreven worden als een overlegorgaan en dat het gebrek aan rechtspersoonlijkheid tot moeilijkheden aanleiding zou kunnen geven in geval van een juridictioneel beroep tegen een van de beslissingen van de vervoerregioraad.

- In randnr. 13.2 stelt de Raad van State dat er gepoogd wordt tegemoet te komen aan deze opmerkingen door de opheffing van artikel 10 van het decreet Basisbereikbaarheid, evenals een aanpassing aan artikel 13, §1 omtrent het bindend karakter van de regionale mobiliteitsplannen en de omvorming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen tot een Vlaamse Mobiliteitsvisie.

- De Raad wijst in randnr. 13.3 op de aanhoudende verwarring nu als de Vlaamse Mobiliteitsvisie als richtinggevend wordt bestempeld, terwijl er enkel gemotiveerd kan worden van afgeweken.

Om aan deze opmerking tegemoet te komen wordt de term 'richtinggevend' verlaten en vervangen door 'beleidskader' en wordt ook het woord 'alleen' geschrapt, zodat het duidelijk wordt dat er altijd van de Vlaamse Mobiliteitsvisie kan worden afgeweken mits dit wordt gemotiveerd.

- In randnr. 13.4 concludeert de Raad dat er met de wijzigingen van de tekst, vermeld in randnr. 13.2 nog steeds niet tegemoet wordt gekomen aan het feit dat de raad gekwalificeerd wordt als een overlegorgaan, waarbij door het gebrek aan rechtspersoonlijkheid het knelpunt van de rechtsbescherming blijft bestaan wanneer de vervoerregioraad beslissingen neemt die juridisch bindend zijn. Het feit dat de gemeenteraden het regionaal mobiliteitsplan goedkeuren acht de Raad niet afdoende.

- Om tegemoet te komen aan de herhaalde kritiek van de Raad van State, wordt er voorzien in een goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen op Vlaams niveau. De Raad stemde in met deze wijziging.

Op die manier wordt tegemoetgekomen aan de opmerkingen m.b.t. het formele statuut van het regionale mobiliteitsplan. Een vaststelling binnen de vervoerregioraad betekent immers dat het gaat om een consensusbeslissing waarbij de standpunten op Vlaams niveau en op gemeentelijk niveau worden samengebracht. De Vlaamse instanties die deel uitmaken van de vervoerregioraad vertegenwoordigen de Vlaamse Regering en het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dragen van daaruit bij in de vormgeving en uitvoering op het niveau van de vervoerregio. De bijdrage vanuit het Vlaams niveau zal worden geformaliseerd door een goedkeuring van de Vlaamse Regering. Dat doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid die de vervoerregioraad heeft als interbestuurlijk orgaan om gepast invulling en vorm te geven aan basisbereikbaarheid en het gewenste mobiliteitsbeleid op niveau van de vervoerregio.

Het is op die manier duidelijk vanaf welke datum het plan definitief is aangenomen en vanaf wanneer de juridische gevolgen effect hebben, namelijk vanaf het ogenblik dat het plan wordt goedgekeurd op Vlaams niveau. De initiatiefnemer van een project ter uitvoering van het plan weet duidelijk op welk plan het project zich kan beroepen om het project te verantwoorden.

Onderzoek van de tekst

Artikel 2. Omtrent de opmerking in randnr. 14 van het advies kan worden meegegeven dat de kwestieuze normen tegen een redelijke kostprijs beschikbaar zijn. Daarnaast kunnen zij kosteloos worden geraadpleegd in de bibliotheek van het Bureau voor Normalisatie.

De Staat en alle andere publiekrechtelijke personen kunnen refereren aan de door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde normen door een eenvoudige verwijzing naar de referte van deze normen.

Een afzonderlijke publicatie in het Belgisch Staatsblad is derhalve niet vereist en is overigens ook niet gebruikelijk.

Artikel 3. De opmerkingen over artikel 3 zijn niet langer relevant, gelet op de schrapping van dit artikel.

Artikel 5 (huidig artikel 4).

- De Raad van State suggereert in randnr. 16.2 om in het ontworpen artikel 23, §4, eerste lid, en artikel 23, §5, eerste lid, van de wegverkeerswet de toevoeging 'en van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en van de reglementering over de vakbekwaamheid' weg te laten.

De toevoeging had tot doel om duidelijk aan te geven welke regelgeving begrepen dient te worden onder 'ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan'.

Gezien dit blijkbaar tot verwarring leidt werd naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State hieromtrent de zinsbouw van het ontworpen artikel dan ook aangepast.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 23, §5, eerste lid, van de Wegverkeerswet.

- In randnr. 16.3 merkt de Raad van State wat betreft het ontworpen artikel 23, §5, vierde lid, van de wegverkeerswet op dat de mogelijkheid om de verplichtingen en rechten, vermeld in de artikelen 12 tot 22 van de AVG niet toe te passen, moet worden beperkt tot de gevallen waarin dat noodzakelijk is voor het goede verloop van het onderzoek.

Omdat een inspectiedienst niet op voorhand weet wat nadelig kan zijn, en dus niet altijd bij aanvang kan inschatten of het voor het goede verloop van het verdere onderzoek noodzakelijk is dat de rechten niet worden toegepast aangezien een inspectieonderzoek altijd gebaat is bij discretie, net omdat dit essentieel is voor de goede werking van inspectie, is de bepaling als volgt geformuleerd: *“op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast.”*

De VTC had trouwens in haar advies nr. 2019/16 van 3 juli 2019 (randnummer 20) over een identiek zelfde bepaling geen opmerkingen.

- Omtrent het ontworpen artikel 23, §5, twaalfde lid, van de wegverkeerswet heeft de Raad van State in randnr. 16.5 vragen wat er gebeurt indien de reactie van het openbaar ministerie of van de onderzoeksrechter uitblijft. Volgens de Raad van State lijkt minstens vereist dat de inspectiedienst die geen antwoord heeft ontvangen van het openbaar ministerie of van de onderzoeksrechter, de betrokkene hiervan op de hoogte brengt.

De VTC had in haar advies nr. 2019/16 van 3 juli 2019 (randnummer 30) over een identiek zelfde bepaling geen opmerkingen over het twaalfde lid dat reeds was voorzien in het AVG-decreet van 8 juni 2018. De VTC bevestigt uitdrukkelijk dat deze bepaling voorkomt dat de betrokkene, via de inspectiedienst, te weten komt dat er bij het parket of de onderzoeksrechter een dossier lopende is, terwijl dat niet aangewezen is.

Deze bepaling wordt dan ook niet aangepast om het lopende onderzoek niet te belemmeren. Zoals de Raad van State suggereert, kan het aangewezen zijn dat tussen de betrokken controle-, inspectie- of auditdienst enerzijds en de gerechtelijke overheid anderzijds afspraken hieromtrent worden gemaakt.

Artikel 6 (huidig artikel 5).

- Om, zoals de Raad van State in randnr. 17.1 ook opmerkt, elke overlap tussen de machtigingen die vervat zijn in het ontworpen artikel 27/1, eerste en tweede lid, van de wegverkeerswet en de machtigingen die vervat zijn in artikel 27 van diezelfde wet, te vermijden, wordt in het ontworpen artikel 27/1 een nieuw lid ingevoegd, waarin wordt aangegeven dat de in het eerste lid, 1°, 2°, en 8°, en tweede lid, vermelde diensten niet de diensten, vermeld in artikel 27, tweede en derde lid, van de wegverkeerswet omvatten.

Op die manier wordt duidelijk gemaakt dat niet voorzien zal worden in dubbele retributies.

- De Raad van State is van oordeel dat het uitoefenen van toezicht en inspectie, die los van een of andere aanvraag van de heffingsplichtige worden verricht, geen aanleiding kan geven tot het opleggen van een retributie. Er wordt van uit gegaan dat de prestatie die hier wordt geleverd geen dienst ten behoeve van de heffingsplichtige individueel beschouwd zou zijn maar veeleer strekt tot de financiering van een overheidsinstantie.

Dit standpunt kan niet worden bijgetreden. Het specifieke toezicht dat hier wordt bedoeld, komt wel degelijk ten goede aan de instellingen en personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4°. Er werd geopteerd om een erkenning zonder einddatum te verlenen. Dat betekent dat de instellingen en personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4° enkel een retributie moeten betalen om de erkenning te verkrijgen en bijvoorbeeld niet na verloop van een bepaalde periode een nieuw erkenningsdossier, met daaraan gekoppelde kosten, moeten indienen.

Om te verzekeren dat de voorwaarden waaraan de instellingen en personen, vermeld in artikel 23, §3, eerste lid, 1° tot en met 4° moeten voldoen vervuld blijven, en dus erkend blijven, is een toezicht vereist. Voor dit toezicht is een periodieke retributie gerechtvaardigd.

Ook de huidige rechtsgrond voor de retributies (art. 27 wegverkeerswet) maakt melding van de mogelijkheid om retributies te bepalen voor "gehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- en toezichtskosten".

Op dezelfde manier wordt ook te werk gegaan bij de milieureglementering waar bijvoorbeeld in het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 november 2010 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenningen met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL) eveneens retributies voor het toezicht op de erkenning worden bepaald.

Zoals de Raad van State opmerkt, is het belangrijk dat bij de uitvoering van deze bepalingen, bij het vaststellen van de concrete bedragen, er wordt op toegezien dat het wel degelijk om retributies gaat. Met deze opmerking zal uiteraard rekening worden gehouden.

- Eenzelfde redenering geldt tevens voor het ontworpen artikel 43 (huidig artikel 29), waarin wordt voorzien dat een retributie kan worden gevraagd om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden van de instellingen en de lesgever in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen, uit oefenen.

Artikel 7 (huidig artikel 6). Naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State in verband met het ontworpen artikel 29quater, §2, 3°, van de wegverkeerswet in randnr. 18.1 van het advies, werd deze bepaling aangepast.

De bemerkingen van de Raad vermeld onder randnrs. 18.2 (ontworpen artikel 29quater, §3, eerste lid, van de wegverkeerswet) en 18.3 en 4 (ontworpen artikel 29quater, §4, vierde lid, van de wegverkeerswet) werden eveneens verwerkt.

Artikel 9 en 11. De opmerkingen in de randnrs. 19.1 tot en met 20 over artikel 9 en 11 behoeven geen repliek, gezien de schrapping van afdeling 3 (Wijzigingen van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972).

Artikel 13 (huidig artikel 8). Het ontwerp van decreet werd aangepast aan de opmerkingen van de Raad in randnr. 22; voortaan wordt verwezen naar "een lidstaat die behoort tot de Europese Economische Ruimte, of een andere land waartoe het vrije verkeer inzake bankwaarborgen is uitgebreid".

Artikel 16, 17, 18, 21 en 22. De opmerkingen in de randnrs. 23.1 tot en met 25.6 over artikels 16, 17, 18, 21 en 22 behoeven geen repliek, gezien de schrapping van afdeling 6 (Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens).

Artikel 29 (huidig artikel 14). De opmerking van de Raad van State is terecht. Enkel het EVFH kan opdrachten voor derden uitvoeren en daar inkomsten uit puren. Elke dubbelzinnigheid daaromtrent wordt geschrapt in het betrokken artikel.

Artikel 31 (huidig artikel 16). De opmerking van de Raad van State moet begrepen worden als een aandachtspunt. De eventuele opname van goederen in het openbaar domein van het eigen vermogen Flanders Hydraulics mag niet neerkomen op een feitelijke onteigening.

Artikel 32 (huidig artikel 17). De opmerking van de Raad van State is terecht. Er wordt een toezichtregeling opgenomen in het decreet in de zin van de toezichtregeling in artikel III.13 van het Bestuursdecreet.

Artikel 48, 52 en 55 (huidig artikel 34, 38 en 41). De technische aanpassingen, vermeld in opmerking 31 tot en met 33, werden doorgevoerd.

Artikel 57 (huidig artikel 43). Overeenkomstig opmerking 34.3 werd er een lid toegevoegd aan het nieuwe artikel 10/3 waarin wordt gesteld dat de Vlaamse mobiliteitsvisie tot stand komt via een participatieproces dat door de Vlaamse Regering ruim wordt bekend gemaakt.

Artikel 71 (huidig artikel 57). Overeenkomstig opmerking 37.2 wordt artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid zo aangepast dat wat betreft de gegevensverzameling over de voertuigen het gaat om voertuigen die door een ANPR-camera kunnen worden gedetecteerd.

Artikel 77, 80 en 85 (huidig artikel 63, 67 en 72). De tekstaanpassingen, voorgesteld in opmerking 38, 39, 40.1 en 40.2, werden doorgevoerd.

Artikel 86 (huidig artikel 73). De Raad van State stelt in randnrs. 41.2 tot en met 41.3 de vraag of het decreet toch niet in een procedure moet voorzien om aan de verplichtingen die voortvloeien uit richtlijn 2001/42/EG te voldoen voor het geval de Vlaamse Regering inrichtingsprincipes zou bepalen die bindend zijn voor het verlenen van de vergunningen voor de wegen waarop ze betrekking hebben, waarbij de aanleg van de wegen een project kan zijn dat aanzienlijke gevolgen voor het milieu kan hebben.

In de mate dat deze situatie zich zou voordoen, zal het generiek spoor uit het DABM worden toegepast, zodat er in het voorliggende ontwerp van decreet niet voorzien moet worden in een specifieke plan-m.e.r.-procedure.

Artikel 87 en 92 (huidig artikel 74 en 79). De tekstaanpassingen, voorgesteld in opmerking 42 en 43, werden doorgevoerd.

Artikel 93 (huidig artikel 80). Artikel 6 biedt elke gemeente de mogelijkheid om te opteren voor een systeem van administratieve geldboetes voor beperkte snelheidsovertredingen. Daarbij kan de gemeente ook kiezen zelf in te staan voor de verwerking hiervan, dan wel beroep te doen op het systeem van de Gewestelijke verwerkingscentra. Teneinde de nodige besprekingen te kunnen organiseren en de ruimte te bieden om een protocol af te sluiten cfr. artikel 6, §6 van dit decreet, wordt het aan de Vlaamse Regering overgelaten te oordelen wanneer deze decretale bepalingen in werking treden.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

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

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

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

Dit hoofdstuk bevat de decretale bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, dat bepaalde overtredingen inzake ladingzekering aanduidt als overtredingen van de derde graad.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

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

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

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

A. Wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet

De wijzigingen aan artikel 23 van de wegverkeerswet beogen rechtsgronden in te lassen:

- voor het bepalen van de voorwaarden en nadere regels voor de instellingen en personen die rijonderricht verlenen, voor de examencentra, voor de beoordelingscommissie die optreedt bij geschillen inzake examens, voor opleidingen en bijscholingen van de personeelsleden van de instellingen en examencentra, ...;
- voor de verwerking van persoonsgegevens;
- voor de uitoefening van de controle en voor de aanwijzing van de personeelsleden, belast met controletaken.

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

Deze wijziging heeft tot doel om, naast het bestaande artikel 27 van de wegverkeerswet, een meer expliciete grondslag te creëren voor de retributies die op dit moment geheven worden en vormt tevens een garantie voor de toekomstige wijzigingen aan de regelgeving inzake de rijopleiding en de vakbekwaamheid.

C. Toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet

Naar analogie met de regeling die nu al bestaat in de GAS-Wet voor een aantal federale verkeersovertredingen, wil de Vlaamse Regering steden en gemeenten ook de mogelijkheid geven om voor beperkte snelheidsovertredingen, die worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is

tot 30 of 50 km per uur een administratieve geldboete te bepalen. Wanneer de gemeenten er voor opteren om administratieve geldboetes te bepalen, worden de overtredingen niet langer strafrechtelijk gesanctioneerd.

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

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

De reglementen van de gemeente zullen enkel betrekking kunnen hebben op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur. Wanneer de voorwaarden niet allemaal vervuld zijn, dan blijft de overtreding het voorwerp van strafrechtelijke betegeling. Als de sanctionerend ambtenaar vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop wordt een protocol opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.

Aangezien de gemeenten de keuze hebben om al dan niet administratieve geldboetes in te voeren, zullen de beperkte snelheidsovertredingen op plaatsen waar een snelheidsregime van 30 of 50 km per uur geldt in sommige gemeenten wel nog strafrechtelijk 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 haar reglement, overeenstemmen met de bedragen die worden bepaald in uitvoering van artikel 65, §1, tweede lid van de Wegverkeerswet.

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

Om uitvoering te geven aan dit voornemen van de Vlaamse Regering wordt een nieuw artikel 29quater ingevoegd in de wegverkeerswet (Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer).

Afdeling 3. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

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

Afdeling 4. Wijziging van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods

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

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

Aangezien de term “voldoende geachte zekerheid” niet nader wordt gedefinieerd in het Loodsdecreet, noch in zijn uitvoeringsbesluiten, worden met deze wijziging de op heden bestaande wijzen van

aanvaarde zekerheidsstellingen duidelijk omschreven in het ontworpen artikel 17 van het Loodsdecreet. Dit gezien er enerzijds in de praktijk occasioneel discussies ontstaan met de klanten van het Loodswezen omtrent de vorm en omvang van de minimaal vereiste zekerheidsstelling, anderzijds het domiciliëren meer recent een gangbare wijze van zekerheidsstelling is geworden binnen de havengemeenschap.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Een definitie die niet meer noodzakelijk is wordt opgeheven.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics"

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

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

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

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

Momenteel maken zoals hierboven aangehaald ook een aantal andere afdelingen van de Vlaamse overheid gerelateerd aan water (afdelingen Kust en scheepvaartbegeleiding van MDK, afdelingen Waterbouwkundig Laboratorium (hierna afgekort "WL"), Geotechniek Beleid en Maritieme Toegang van DMOW) gebruik van het EVFH om studie- en onderzoeksopdrachten voor derden uit te voeren tegen betaling en hebben die een batig saldo opgebouwd op conto van het EVFH. Dit batig saldo van de respectieve afdelingen, wordt middels een overgangsmaatregel afgebouwd.

De afbouw van deze budgetten zal ESR-neutraal gebeuren. Bij de begrotingsopmaak (en/of -aanpassing) betreffende het eerstvolgende jaar van inwerkingtreding van onderhavig decreet, zal de betrokken afdeling (excl WL) moeten aangeven welke middelen in dat begrotingsjaar zullen worden

aangewend ter uitvoering van hun taken. Het EVFH maakt die middelen over aan het Vlaams Gewest, om dan onmiddellijk geactiveerd te worden in de uitgaven.

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

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

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

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

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

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

Afdeling 7. 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 8. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Met de vooropgestelde wijziging wordt het creëren van een rechtsgrond voor de erkenning van instellingen en lesgevers in het kader van de opleiding tot het behalen van een bekwaamheidsattest bestuurder LZV, evenals voor het heffen van een retributie voor de behandeling van de erkenningsaanvragen beoogd.

Afdeling 9. Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

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

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Er worden voor zeven aangelegenheden wijzigingen aangebracht aan het decreet Basisbereikbaarheid, nl. met betrekking tot het personenvervoer over het water, de Vlaamse Mobiliteitsvisie, de Mobiliteitscentrale, de categorisering van de wegen en de waterwegen, de Vervoerregioraad, de mobiliteitsmonitoring en de goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen op Vlaams niveau.

1. Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 – evenals de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 – wil de personenmobiliteit over water optimaliseren door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier.

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

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

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

5. Er wordt een wijziging aangebracht zodat er geen discussie kan zijn over de rechtsgevolgen van de mobiliteitsplannen.

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

Hoewel het decreet 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. Er wordt een rechtsgrond gecreëerd om persoonsgegevens op te vragen bij het Rijksregister door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zodat het Departement contact kan opnemen met personen die representatief zijn voor de onderzoeken ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Deze gegevens worden na contact verwijderd.

7. Er wordt voorzien in een goedkeuring op Vlaams niveau van de regionale mobiliteitsplannen. Op die manier wordt er tegemoetgekomen aan de herhaalde kritiek van de Raad van State in verband met het gebrek aan rechtspersoonlijkheid en het daarmee gepaard gaand knelpunt van de rechtsbescherming wanneer de vervoerregioraad beslissingen neemt die juridisch bindend zijn.

Afdeling 11. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Dit koninklijk besluit wordt opgeheven.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

1.

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

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

Op basis van de nieuw in te voegen artikelen 40/1 tot en met 40/4 in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid wordt er een decretaal kader gecreëerd voor de nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk. Op basis van deze artikelen zal de Vlaamse Regering het wegen- en waterwegennetwerk geheel of gedeeltelijk selecteren. De Vlaamse Regering beslist over het ontwerp van de selectie van het hoofdwegennet. De VVRR geven advies over deze selectie en formuleren zelf een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk. Idealiter worden het hoofdwegennet en het dragende netwerk in één BVR vastgesteld. Het is echter nog niet duidelijk of dit laatste besluit van de Vlaamse Regering er eerder of later zal zijn dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Als het besluit eerder kan worden aangenomen dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dan is het noodzakelijk dat de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die betrekking hebben op de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen buiten werking kunnen worden gesteld als een voorafname op de volledige opheffing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het omgekeerde geval zal de rechtsgrond van artikel 79 onnodig zijn.

Van zodra voor gans Vlaanderen en alle vervoerregio's het hoofdwegennet en het dragende netwerk is geselecteerd, kan de wegcategory uit de structuurplannen geschrapt worden via art. 79 van het ontwerp van decreet . Het is hoe dan ook niet de bedoeling om de verschillende besluit(en) inzake de wegcategory op een verschillende datum te laten ingaan. Het zal dus in één keer gebeuren zodat er geen versnipperde situatie ontstaat.

2.

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

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

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

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Dit hoofdstuk heeft geen bestuurlijke impact.

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

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

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Er is geen impact op het personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten van de lokale en provinciale besturen wat betreft afdelingen 1, 4, 5, 7, 9 en 11.

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

A. Wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet

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

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

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

C. Toevoeging van een artikel 29quater in de wegverkeerswet

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

Afdeling 3. Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

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

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”

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

Afdeling 8. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

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

Afdeling 10. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

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

Afdeling 11. Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's

Deze afdeling heeft geen bestuurlijke impact.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

Dit hoofdstuk heeft geen bestuurlijke impact.

4. VERDER TRAJECT

Er zal op basis van een analyse van het oprichtingsbesluit van het agentschap MDK nagegaan worden in welke mate dit moet aangepast worden voor Vervoer op Maat.

MDK wordt verder belast met de “veren” met uitzondering van deze over de Maas (relatie met Nederland).

Op basis van het advies van de Raad van State bij de totstandkoming van het decreet en op basis van een samenwerking met Omgeving zal een “integratiespoor” gevolgd worden om tegemoet te komen aan de verplichtingen inzake MER. Dit BVR zal eerstdaags worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering en zal rekening houden met het door middel van het voorliggende decreet gewijzigde goedkeuringsmechanisme.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

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

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten voornoemd ontwerp van decreet en de bijbehorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 1) Ontwerp van decreet
- 2) Memorie van Toelichting
- 3) Advies van de Raad van State