

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer
 - Principiële goedkeuring

Het voorliggend ontwerp van decreet verzamelt verschillende wijzigingen aan de huidige regelgeving inzake het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid. Tevens wordt een subsidiemogelijkheid gecreëerd die een modal shift in het goederenvervoer moet bewerkstelligen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

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

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/139 van 12 april 2021.

Er is geen JoKER vereist aangezien de handhavingsbepalingen voor het vervoer op maat en het personenvervoer over water een identieke regeling betreffen aan deze die is opgenomen in het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd

agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn. De betrokken handhavingsbepalingen werden ingevoegd door middel van het MOW verzameldecreet van 26 april 2019 waarvoor er een JoKER werd opgesteld (*VI. Parl.*, 1781 (2018-2019), nr. 1, pag. 97 – 104).

Door de invoering van basisbereikbaarheid zal het vervoer op maat, dat voorheen georganiseerd werd door De Lijn, georganiseerd worden door het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de Mobiliteitscentrale. Het gaat dus enkel om een verschuiving in de organisatie van een bepaald segment van het vervoer.

Ook het personenvervoer over water, waarvoor MDK instaat als exploitant, valt onder de identieke handhavingsbepalingen.

Het Oprichtingsdecreet van De Lijn van 31 juli 1990 wordt wat betreft de handhaving in het kader van het kernnet en het aanvullend net minimaal aangepast aan de gewijzigde technologische omstandigheden om hetzelfde resultaat te bereiken, namelijk het kunnen bestraffen van niet validering.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 11 april 2021.

Wat betreft de vervoersautoriteit is het onderzoek naar de rechtsvorm nog lopende. Conform het advies van de Inspectie van Financiën werden de betrokken bepalingen uit het ontwerp gelicht en zullen die het voorwerp uitmaken van een apart decretaal initiatief.

Op 17 mei 2021 werd het begrotingsakkoord bekomen op voorwaarde dat de budgettaire weerslag opgevangen wordt binnen het beschikbaar en vastgesteld budgettair kader en geen aanleiding kan geven tot meervragen in de toekomst. Indien de budgettaire inpasbaarheid niet kan gegarandeerd worden dient de vigerende regelgeving aangepast te worden.

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. Subsidierегeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer

Om het hoofdwegenetwerk te ontlasten, de maatschappelijke kosten terug te dringen en de connectiviteit en attractiviteit van de Vlaamse bedrijven te verhogen, wordt een verschuiving van wegvervoer naar goederenvervoer per spoor en binnenvaart door experts voorgesteld als een doeltreffende oplossing. Deze zogenaamde 'modal shift' is dan ook al geruime tijd een van de voornaamste pijlers van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering. Voorbereidend studiewerk (*'Haalbaarheidsstudie naar het wegwerken van fysieke en organisatorische drempels voor de bundeling van goederen per spoor'*, Transport & Mobility Leuven) heeft aangetoond dat de maritieme en continentale goederenstromen vandaag onvoldoende worden gebundeld, wat een effectieve verschuiving van goederenstromen naar duurzame vervoersmodi in de weg staat omdat de 'kritische massa' ontbreekt. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft aan de administratie van het departement MOW dan ook de opdracht gegeven om een steunprogramma uit te werken om deze problematiek te ondervangen.

Aangezien er op dit moment geen decretaal aanknopingspunt is om subsidies te verlenen aan ondernemingen die een modal shift in het goederenvervoer willen bevorderen, wil de Vlaamse

overheid een autonome bepaling creëren. In een later Besluit van de Vlaamse Regering zullen de modaliteiten en voorwaarden voor het toekennen van subsidies dan verder worden gepreciseerd.

Dit subsidieprogramma dient ook te worden aangemeld bij de Europese Commissie in het kader van de staatssteunprocedure.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Er worden verschillende wijzigingen aangebracht in het decreet van 31 juli 1990 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Een eerste wijziging betreft de rechtzetting in artikel 44ter, §1, eerste lid, 1°, van het decreet van 31 juli 1990 van een verwijzing naar de verkeerde decretale bepaling om te verwijzen naar de 'reisvoorwaarden'.

De overige wijzigingen van artikel 44ter houden verband met de administratieve sancties in hoofdstuk VI van het decreet van 31 juli 1990.

Zij beogen het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs te kunnen sanctioneren als een overtreding op de reisvoorwaarden en te kunnen sanctioneren met een administratieve boete. In hetzelfde artikel wordt het weerlegbaar vermoeden in hoofde van ouders of andere personen die het ouderlijk gezag uitoefenen over minderjarige kinderen uitgebreid voor het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs.

Artikel 44quater wordt aangevuld teneinde de lijncontroleurs in de mogelijkheid te stellen om bij de uitoefening van hun controleopdrachten met het oog op de vaststelling van overtredingen op de reisvoorwaarden, zo nodig, de bijstand van de lokale en federale politie te vorderen.

Met de invoering van de nieuwe artikelen 44ter decies tot en met 44duodevicies en een nieuwe definitie in het decreet van 31 juli 1990 wordt tegemoet gekomen aan de vereiste van artikel 6, lid 3 van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG.

Afdeling 2. Wijzigingen van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

Er wordt voorzien in een vrijstelling van retributie voor ingebruiknemingen van mobipunten, die in beheer zijn bij een gewestelijke domeinbeheerder, door deelsystemen die worden aangebracht in het kader van basisbereikbaarheid, namelijk in het kader van het vervoer op maat, om een vestzakbroekzakoperatie met het budget bestemd voor het vervoer op maat te vermijden.

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

Als een van de voorwaarden waaraan het uitzonderlijk vervoer kan worden onderworpen, zal vanaf september 2021 niet alleen gewerkt moeten worden met erkende begeleiders, maar ook met erkende begeleidingsondernemingen.

Deze actor wordt daarom expliciet en voor de duidelijkheid toegevoegd aan artikel 10, paragraaf 2, van het decreet van 3 mei 2013, dat bepaalt dat de Vlaamse Regering de regels kan bepalen voor de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de bestuurder van het uitzonderlijk voertuig, alsook van de verkeerscoördinator en de begeleiders die het uitzonderlijk vervoer begeleiden.

Daarnaast wordt een rechtsgrond gecreëerd om in Vlaanderen een kader tot stand te brengen voor pilootprojecten voor het goederenvervoer met fietsen en aanhangwagens. Hiertoe wordt een nieuwe afdeling "Goederenvervoer met brede rijwielen en brede rijwielaanhangwagens" ingevoegd in het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Afdeling 4. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Vooreerst wordt artikel 10/2, tweede lid van het decreet Basisbereikbaarheid opgeheven, dat voorschrijft dat de in het eerste lid vermelde entiteiten gemotiveerd kunnen afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Deze bepaling heeft immers zijn zin verloren omdat de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt uitgezet als een inspirerend beleidskader zonder dat zij concrete operationele doelstellingen bevat waaraan rechtsgevolgen kunnen worden verbonden.

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt een aantal bepalingen toe te voegen aan het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid die zich toespitsen op de handhaving inzake personenvervoer over het water en het vervoer op maat. Voor het personenvervoer over de weg zijn dergelijke bepalingen reeds vervat in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en in het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn. Middels de voorgestelde bepalingen krijgt ook handhaving voor het personenvervoer over water en het vervoer op maat een decretale basis.

Meer bepaald voegt het ontwerp in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid onder "Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer" een nieuwe "Afdeling 5. Handhaving en administratieve sancties inzake het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat" toe.

Er dient wel opgemerkt te worden dat specifiek voor het vervoer op maat dit louter gaat om een algemeen decretaal kader dat verder ingevuld kan worden op maat van de vervoersmodi door middel van een Besluit van de Vlaamse Regering. Een deelfiets heeft minder nood aan handhaving dan een Flexsysteem of eventueel toekomstige vernieuwende vervoersmodi die opereren binnen het vervoer op maat. Bovendien zal handhaving bij bepaalde vervoersmodi ook een ander en meer aangepast concept dienen te hebben.

Eveneens dient er een onderscheid gemaakt te worden tussen enerzijds de aanbieder die bijvoorbeeld de validatie van het vervoersbewijs moet kunnen nagaan, ordeverstoring dient vast te kunnen stellen ... en anderzijds de mobiliteitscentrale die moet kunnen optreden in haar contractuele relatie met de reiziger wanneer er bijvoorbeeld melding gemaakt wordt van misbruik, schade, overlast ...

Vandaar eerder een breed generiek kader inzake handhaving.

Tenslotte worden verschillende bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het verzamelen, het verwerken en het delen van bepaalde (persoons)gegevens die in het kader van de controlebaarheid van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat worden bekomen, teneinde het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid aan te passen 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 of AVG).

Hoofdstuk 4. Slotbepaling

De Vlaamse Regering zal de datum bepalen waarop de handhavingsbepalingen uit het Decreet Basisbereikbaarheid met betrekking tot het personenvervoer over water en het vervoer op maat in werking treden. De uiterlijke datum van inwerkingtreding wordt bepaald op 31 december 2025.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Een afzonderlijke toelichting van de verschillende artikelen 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. Subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In het kader van de relance van de Vlaamse economie en om dit modal-shift programma gestalte te geven, heeft de Vlaamse Regering 9,4 miljoen bijkomende middelen (in VAK) voorzien op de uitgavenbegroting 2021 (MB0-1MIH2SA-WT – Haven en Waterbeleid, 1MI024 ‘Hinterlandconnectiviteit’).

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De werklast van dit programma wordt opgevangen binnen de huidige capaciteit van VTE's.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

- artikel 4, 1^o - wijziging van art. 44ter, §1, eerste lid, 1^o, van het decreet van 31 juli 1990

Deze wijziging heeft geen budgettaire impact. Het betreft immers de rechtzetting van een verwijzing naar een verkeerde decretale bepaling.

- artikel 4, 2° – wijzigingen van art. 44ter, §1, eerste lid, 2°, derde lid en vierde lid van het decreet van 31 juli 1990

Deze wijzigingen hebben evenmin een budgettaire impact.

Momenteel worden de verplichtingen die het voorwerp van deze wetswijzigingen vormen reeds bestraft op basis van art. 44ter Decreet Basisbereikbaarheid juncto art. 66 §1/1 van het Besluit van de Vlaamse regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM. Dit besluit zal echter op termijn opgeheven worden zodat de bewuste verplichtingen in een ander wetgevende handeling dienen te worden voorzien. Het Decreet van 31 juli 1990 is daartoe het meest aangewezen omdat het aansluit bij de overige verplichtingen die daarin reeds werden opgenomen.

- artikel 5 – wijziging van art. 44quater van het decreet van 31 juli 1990

Dit artikel heeft geen budgettaire impact.

De mogelijkheid om de bijstand van de lokale en federale politie te vorderen was vroeger vastgelegd in artikel 64 Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. Door het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn kan de VVM zich niet meer op dit artikel beroepen. Door de aanpassing van artikel 44quater van het Decreet van 31 juli 1990 wenst de VVM terug gebruik te kunnen maken van deze mogelijkheid.

- artikel 3 en artikel 6 t.e.m. 11 - toevoeging rechtsgrond voor verwerking van een aantal persoonsgegevens

Er is geen budgettaire impact.

De voorziene bepalingen komen tegemoet aan de vereiste van artikel 6, lid 3 van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG. De wijzigingen zorgen niet voor bijkomende inkomsten of uitgaven voor de Vlaamse overheid.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De verschillende wijzigingen hebben geen invloed op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De verschillende wijzigingen hebben geen impact op de lokale en provinciale besturen.

Afdeling 2. Wijzigingen van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen budgettaire impact.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De wijziging heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

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

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

- artikel 13 - wijziging van art. 10, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013

De wijziging heeft geen budgettaire impact.

- artikel 14 t.e.m. 20 – rechtsgrond voor pilootproject met brede rijwielen en fietsaanhangwagens

De Vlaamse Regering heeft de mogelijkheid om voor het afleveren van de vergunning en voor het gebruik van de infrastructuur een retributie te vragen. In voorkomend geval zal de begrotingsimpact concreet beoordeeld worden in het kader van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering.

B. ESR-TOETS

- artikel 13 - wijziging van art. 10, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013

Niet van toepassing.

- artikel 14 t.e.m. 20 – rechtsgrond voor pilootproject met brede rijwielen en fietsaanhangwagens

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

- artikel 13 - wijziging van art. 10, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013

De wijziging heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

- artikel 14 t.e.m. 20 – rechtsgrond voor pilootproject met brede rijwielen en fietsaanhangwagens

De impact op het personeel van de Vlaamse overheid zal pas definitief kunnen worden ingeschat op het moment dat de Vlaamse Regering de vergunningsprocedure uitwerkt. Gelet op het feit dat het hier wellicht slechts gaat om een beperkt aantal vergunningen, binnen het kader van een pilootproject, kan dit opgevangen worden binnen de huidige personeelsbezetting en zijn er geen nieuwe aanwervingen vereist.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- artikel 13 - wijziging van art. 10, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

- artikel 14 t.e.m. 20 – rechtsgrond voor pilootproject met brede rijwielen en fietsaanhangwagens

Als de voorgestelde trajecten gebruik maken van lokale wegen, is het aangewezen om het advies van de lokale wegbeheerder hierover in te winnen alvorens een vergunning af te leveren. Er dient te worden benadrukt dat de steden en gemeentes zelf vragende partij zijn voor dergelijke pilootprojecten.

Afdeling 4. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Wat het personeel inzake handhaving betreft (cf. art. 29) wordt opgemerkt dat tegenover de personeelskosten ook inkomsten uit boetes en administratieve sancties staan.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De eventuele budgettaire impact op vlak van personeel inzake de handhabingsbepalingen voor bv. het personenvervoer over water is afhankelijk van het ogenblik van inwerkingtreding van deze bepalingen en de doorvertaling in het uitvoeringsbesluit. Daarover zal er eveneens het voorafgaand akkoord van de minister bevoegd voor de interne dienstverlening worden gevraagd.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Over het ontwerp van decreet zal het advies worden ingewonnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC), de andere gewesten en de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

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

2.1.1. de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);

2.1.2. de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens;

2.1.3. de overige gewesten;

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

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 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 en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer;
- memorie van toelichting;
- advies Inspectie van Financiën;
- het begrotingsakkoord.