

**ONTWERP 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**

**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.**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering**

1. In dit ontwerp van decreet worden diverse wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving inzake het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.
2. Tevens wordt een subsidiemogelijkheid gecreëerd die een modal shift in het goederenvervoer moet bewerkstelligen.

Al deze bepalingen worden hieronder toegelicht.

**B. Inhoud**

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

De decreten en wetten die gewijzigd worden, evenals de autonome subsidieregeling, betreffen gewestaangelegenheden.

Hoofdstuk 2. Subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer

Om het hoofdwegenennetwerk 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 voorgehouden 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

1. Er worden door de artikelen 3 tot en met 11 verschillende wijzigingen doorgevoerd in het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (hierna: het decreet van 31 juli 1990).

De eerste wijziging van artikel 44ter van het decreet van 31 juli 1990 bestaat er in dat een foutieve verwijzing wordt rechtgezet (art. 4, 1<sup>o</sup> ontwerpdecreet).

Artikel 44ter, §1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van het decreet van 31 juli 1990 verwijst, vóór de beoogde wijziging ervan, verkeerdelijk naar artikel 2, 17<sup>o</sup>, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid om te verwijzen naar de 'reisvoorwaarden'.

De ontworpen wijziging van artikel 44ter, §1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van het decreet van 31 juli 1990 strekt er dan ook toe om deze bepaling correct naar de omschrijving van het begrip 'reisvoorwaarden' in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid te laten verwijzen. De omschrijving van 'reisvoorwaarden' is immers in artikel 2, 20<sup>o</sup>, en niet in artikel 2, 17<sup>o</sup>, van dit decreet opgenomen.

De tweede wijziging van artikel 44ter van het decreet van 31 juli 1990 moet het mogelijk maken dat ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs met een administratieve geldboete kan worden gesanctioneerd (art. 4, 2<sup>o</sup> ontwerpdecreet).

Het geldig maken van het vervoerbewijs heeft betrekking op het op wettige wijze gebruik kunnen maken van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Een reiziger kan slechts op wettige wijze van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn gebruik maken indien hij beschikt over een vervoerbewijs dat gelding kan hebben voor de dienstverlening waarvan hij gebruik wenst te maken. Dit houdt in dat de reiziger eerst één van de voorziene vervoerbewijzen dient aan te kopen alvorens hij op wettige wijze van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn gebruik kan maken.

De geldigheidsvoorwaarden van de vervoerbewijzen worden op heden in de algemene reisvoorwaarden van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn bepaald en verschillen naargelang het type vervoerbewijs: zo wordt de geldigheid van een abonnement bijvoorbeeld bepaald door de start- en einddatum die erop wordt geplaatst, een lijnkaart is dan weer geldig een uur na de ontwaarding ervan, een

sms-ticket een uur na ontvangst op de gsm... De validering van het vervoerbewijs is nodig voor alle vervoerbewijzen die op een MOBIB-kaart worden uitgereikt en betreft het scannen van de MOBIB-kaart aan de terminal in het voertuig. De geldigheid van het vervoerbewijs valt niet (noodzakelijk) samen met de validering van het vervoerbewijs. Voor, bijvoorbeeld, tienrittenkaarten geldt de validering van de kaart aan de terminal in het voertuig ook als het geldig maken ervan. Voor, bijvoorbeeld, een abonnement (Buzzypazz, Omnipazz), is dit echter niet het geval en zijn het geldig maken en de validering van het vervoerbewijs twee te onderscheiden handelingen: de geldigheid van het abonnement hangt van de begin- en einddatum ervan af, het scannen aan de terminal in het voertuig van het abonnement dient louter ter validatie ervan.

Op dit ogenblik voorziet artikel 44ter, §1, eerste lid, 2°, van het decreet van 31 juli 1990 in de mogelijkheid om elke persoon die niet over een geldig vervoerbewijs beschikt en op het ogenblik waarop de feiten worden gepleegd twaalf jaar is, een administratieve geldboete van maximum 300 of 500 euro op te leggen naargelang de overtreder minderjarig of meerderjarig is.

Het is evenwel de wens dat ook elke persoon die niet over een gevalideerd vervoerbewijs beschikt en op het ogenblik waarop de feiten worden gepleegd twaalf jaar of ouder is met een administratieve geldboete te kunnen sanctioneren.

Gelet op het feit dat het geldig maken van een vervoerbewijs niet (noodzakelijk) met de validering ervan samenvalt, is het bijgevolg noodzakelijk dat artikel 44ter, §1, eerste lid, 2°, van het decreet van 31 juli 1990 wordt uitgebreid met de validering van het vervoerbewijs, opdat ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs met een administratieve geldboete kan worden gesanctioneerd.

De derde wijziging van artikel 44ter van het decreet van 31 juli 1990 beoogt ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs als een overtreding op de reisvoorwaarden te kunnen sanctioneren (art. 4, 2° ontwerpdecreet).

Op dit ogenblik voorziet artikel 44ter, §1, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 enkel in een machtiging aan de Vlaamse Regering om het niet bijhebben van een geldig vervoerbewijs (alsook de feiten en handelingen die overlast veroorzaken op en rond het voertuig, de dienstverlening verstoren of kunnen verstoren, of gevaar veroorzaken) als overtreding op de reisvoorwaarden te kunnen aanduiden.

Het is evenwel de wens om ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs als een overtreding op de reisvoorwaarden te kunnen sanctioneren.

In de toelichting bij het ontworpen artikel 4, 2° werd aangegeven dat de geldig making van een vervoerbewijs niet (noodzakelijk) met de validering ervan samenvalt. Gelet op het feit dat het geldig maken van een vervoerbewijs niet (noodzakelijk) met de validering ervan samenvalt, is het bijgevolg noodzakelijk dat de machtiging aan de Vlaamse Regering van artikel 44ter, §1, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 met de validering van het vervoerbewijs wordt uitgebreid, opdat ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs als een overtreding op de reisvoorwaarden kan worden aangeduid en dus kan worden gesanctioneerd.

De vierde wijziging van artikel 44ter van het decreet van 31 juli 1990 breidt het weerlegbaar vermoeden in hoofde van ouders of andere personen die het ouderlijk gezag uitoefenen over minderjarige kinderen uit (art. 4, 2° ontwerpdecreet).

Artikel 44ter, §1, vierde lid, van het decreet van 31 juli 1990 bepaalt op dit ogenblik dat de ouders of andere personen die het ouderlijk gezag over de minderjarige uitoefenen, weerlegbaar worden vermoed een overtreding te begaan, wanneer de minderjarige, waarover zij het ouderlijk gezag uitoefenen, vanaf de leeftijd van zes

jaar en tot de leeftijd van twaalf jaar, niet over een geldig vervoerbewijs beschikken.

Ten aanzien van minderjarigen is het eveneens de wens om, naast het niet bijhebben van een geldig vervoerbewijs, ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs te kunnen sanctioneren.

In de toelichting bij het ontworpen artikel 4, 2° werd reeds aangegeven dat de geldig making van een vervoerbewijs niet (noodzakelijk) met de validering ervan samenvalt. Om die reden wordt het weerlegbaar vermoeden, dat door artikel 44ter, §1, vierde lid, van het decreet van 31 juli 1990 ten aanzien van de ouders of de andere personen die het ouderlijk gezag uitoefenen wordt ingesteld, uitgebreid met het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs.

Tenslotte wordt artikel 44quater van het decreet van 31 juli 1990 gewijzigd 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 (art. 5 ontwerpdecreet).

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.

2. Daarnaast worden verschillende wijzingen doorgevoerd teneinde het decreet van 31 juli 1990 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).

Artikel 3 en artikelen 6 tot en met 11 betreffen verschillende bepalingen die betrekking hebben op het verzamelen, het verwerken en het delen van bepaalde (persoons)gegevens die in het kader van de controlemogelijkheid van De Lijn worden bekomen.

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.

Het artikel 3 strekt ertoe het begrip 'algemene verordening gegevensbescherming' in te voegen bij de definities.

Vervolgens wordt De Lijn in artikel 6 aangeduid als de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking zoals bepaald in artikel 4, 7) van de algemene verordening gegevensbescherming.

Zonder afbreuk te doen aan het voorgaande, kunnen andere tussenkomende partijen (bv. de ontvangers zoals opgesomd in artikel 44duodevices) voor de verwerkingsactiviteiten die zij uitoefenen, kwalificeren als verwerkers van De Lijn of als aparte of gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken. In voorgaande

gevallen sluit De Lijn waar nodig een verwerkersovereenkomst of een overeenkomst betreffende de uitwisseling van persoonsgegevens.

Artikel 7 geeft een concrete invulling aan de beginselen van gegevensbescherming in het kader van het decreet van 31 juli 1990.

De Lijn verwerkt enkel de persoonsgegevens bepaald in het ontwerp van decreet die toereikend, noodzakelijk en ter zake dienend zijn voor de verwezenlijking van de doeleinden die eveneens in het ontwerp zijn bepaald. Dit is het beginsel van de minimale gegevensverwerking.

De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de verwezenlijking van de doeleinden. De Lijn bewaart de persoonsgegevens:

- tot één jaar na het afsluiten van het dossier. Het dossier bestaat uit alle stukken en handelingen betreffende de overtreding zoals bepaald in artikel 44ter van het decreet van 31 juli 1990. De afsluiting van het dossier vindt plaats wanneer de betrokkene de volledige som van de administratieve geldboete en de toezicht- en administratiekosten heeft betaald aan de Lijn. Het dossier wordt niet afgesloten wanneer er een lopende betwisting is, een afbetalingsplan, een invorderingstraject via een gerechtsdeurwaarder of een gerechtelijke of buitengerechtelijke procedure.
- één jaar na het verstrijken van de verjaringstermijn in artikel 44undecies van het decreet van 31 juli 1990.

De bewaartermijn van één jaar is nodig om te kunnen nagaan of de betrokkene in dat jaar geen gelijkaardige nieuwe feiten pleegt. Herhaling van de feiten (recidive) wordt bestraft met een zwaardere boete (conform artikel 86 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM). Dit alles moet gebeuren in overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming.

De Lijn zal de persoonsgegevens verwerken ter uitvoering van een wettelijke verplichting dat verband houdt met een taak van algemeen belang en de uitoefening van het openbaar gezag, zoals bepaald in artikel 6, lid 1, c) en e) van de algemene verordening gegevensbescherming.

De betrokkenen zullen vooraf worden geïnformeerd over de verwerking van hun persoonsgegevens, zoals bepaald in artikel 13 en 14 van de algemene verordening gegevensbescherming. Verder zullen zij worden geïnformeerd over de rechten zij hebben op basis van artikel 15 tot en met 22 van de algemene verordening gegevensbescherming. In het geval er een inbreuk is in verband met persoonsgegevens die waarschijnlijk een hoog risico inhoudt voor de rechten en vrijheden van natuurlijke personen, deelt de verwerkingsverantwoordelijke de betrokkene de inbreuk in verband met persoonsgegevens onverwijld mee.

De Lijn zal erop toezien en in de mate van het mogelijke enkel persoonsgegevens verwerken die juist en accuraat zijn. Tijdens controles zal de lijncontroleur of het sanctionerend personeelslid de persoonsgegevens waar mogelijk steeds aan de hand van de identiteitskaart verzamelen. Indien nodig zal De Lijn deze persoonsgegevens verder aanvullen met informatie die beschikbaar is via het rijksregister of het register van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen. De Lijn kan de juistheid van de informatie ook steeds controleren aan de hand van deze registers.

De Lijn heeft de passende technische en organisatorische maatregelen genomen om de persoonsgegevens te beschermen en om een rechtmatige en eerlijke verwerking van persoonsgegevens te kunnen waarborgen.

Deze technische en organisatorische maatregelen omvatten onder andere, maar zijn niet beperkt tot het bewaren van de persoonsgegevens in een veilige omgeving, toegangsbeheer tot de persoonsgegevens, controles op

toegangsrechten, technische beveiliging van controle apparaten, bewaren van kopieën van de data op de backend, verwijderen van persoonsgegevens na verstrijken van de bewaartermijn, verstrekken van opleidingen in verband met de verwerking van persoonsgegevens aan alle medewerkers die toegang hebben tot de persoonsgegevens, verstrekken van informatie aan de betrokkenen over hoe er wordt omgegaan met hun persoonsgegevens etc.

De Vlaamse Regering kan verdere modaliteiten inzake de verwerking van de persoonsgegevens nader bepalen indien dat noodzakelijk blijkt om aan de beginselen zoals bepaald in artikel 5 van de algemene verordening gegevensbescherming te voldoen.

De Lijn verwerkt enkel persoonsgegevens in overeenstemming met het principe van minimale gegevensverwerking uit artikel 5, lid 1, c) van de algemene verordening gegevensbescherming.

In artikel 8 worden de categorieën van persoonsgegevens beschreven die kunnen worden verwerkt door de verwerkingsverantwoordelijke.

De abonnementsgegevens waarnaar artikel 8, 8° verwijst, kunnen ook abonnementsgegevens van andere vervoermaatschappijen dan de Lijn betreffen. Bepaalde vervoersbewijzen van andere vervoersmaatschappijen zijn namelijk ook geldig als vervoersbewijs bij De Lijn bv. de MoBiB kaart of Jump-kaart.

De Lijn verwerkt het rijksregisternummer van de overtreder op basis van de rechtsgrond vastgesteld in artikel 44ter van het decreet van 31 juli 1990 en op basis van de ruimere doelstelling van de controle op de naleving van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM en de bestraffing van de overtreding ervan. De Lijn heeft een machtiging verkregen om gegevens uit het Rijksregister (Beraadslaging RR nr. 39/2007 van 14 november 2007) of gegevens uit het register van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (Beraadslaging FO nr. 15/2010 van 2 september 2010) te kunnen raadplegen om zo bijkomende gegevens te kunnen verzamelen indien noodzakelijk voor de inning van de administratieve geldboete en toezichts- en administratiekosten.

De Lijn verwerkt ook gevoelige persoonsgegevens. De Lijn verwerkt onder andere medische persoonsgegevens wanneer medische redenen worden ingeroepen als verweer. Dit betreft medische gegevens die de betrokkene zelf aanlevert om zijn verweer te staven bv. de vermelding dat de betrokkene lijdt aan een bepaalde ziekte of een bepaalde fysieke of mentale beperking of breuk heeft, doktersattesten, ... Betrokkenen met een handicap zijn vrijgesteld van betaling van het openbaar vervoer (conform artikel 3, laatste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 2020 tot bepaling van het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullende net en tot wijziging van artikel 66 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM). Als deze betrokkenen het abonnement niet bijhebben dat deze vrijstelling aantoonst, zal De Lijn nagaan of de betrokkene wel effectief over zo een abonnement beschikt. De Lijn verwerkt daardoor het medische gegeven dat de persoon een handicap heeft.

De Lijn verwerkt ook persoonsgegevens om het financieel draagvlak te kunnen nagaan van betrokkenen die een abonnement met verhoogde tegemoetkoming (VT-abonnement) hebben (bv. omdat de persoon onder een bepaalde inkomensgrens valt). De Lijn kan het inkomen van die personen controleren. Verder kan De Lijn vragen aan een gerechtsdeurwaarder om een solvabiliteitsonderzoek uit te voeren van de betrokkenen vooraleer een gedwongen invordering wordt gestart.

De opgesomde persoonsgegevens zijn noodzakelijk ter verwezenlijking van de in artikel 9 opgesomde doeleinden:

- 1° het controleren en in beslag nemen van vervoersbewijzen of verminderingskaarten (abonnementsgegevens);
- 2° het vaststellen van feiten en handelingen die overlast veroorzaken op en rond het voertuig van de Maatschappij, de dienstverlening verstoren of kunnen verstoren, of gevaar veroorzaken (foto's die kunnen dienen als bewijs; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; kentekenplaat);
- 3° het ondervragen van betrokkenen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers (identiteitsgegevens; rijksregisternummer);
- 4° het opmaken en versturen van het proces-verbaal (contactgegevens; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; personeelsnummer en identiteit, waaronder zijn voornaam, naam en kantooradres van de lijncontroleur of het sanctionerend personeelslid; bankgegevens; naam, voornaam, contactgegevens en geboortedatum van de ouders en voogden of personen die een minderjarige onder hun hoede hebben);
- 5° het opleggen en het innen van administratieve geldboetes en toezicht- en administratiekosten aan een persoon bedoeld in artikel 44ter (identiteitsgegevens, contactgegevens, persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; vorige overtredingen);
- 6° het nemen van een definitieve beslissing na het verwerken van eventuele verweermiddelen door de overtreder tegen het voorstel van de beslissing (identiteitsgegevens, contactgegevens; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; vorige overtredingen);
- 7° het verdedigen van de Maatschappij in het kader van procedures (identiteitsgegevens, contactgegevens; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; vorige overtredingen).

Het ontworpen artikel 10 strekt ertoe de categorieën van betrokkenen te omschrijven waarvan de persoonsgegevens onder het decreet van 31 juli 1990 zullen worden verwerkt. Het betreft:

- 1° personen die een overtreding begaan zoals vastgesteld in de reisvoorwaarden als bedoeld in artikel 2, 20°, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- 2° personen die niet beschikken over een geldig vervoersbewijs;
- 3° personen die overlast veroorzaken op en rond het voertuig van de Maatschappij, de dienstverlening verstoren of kunnen verstoren, of gevaar veroorzaken;
- 4° lijncontroleurs;
- 5° sanctionerende personeelsleden;
- 6° de ouders en voogden of personen die een persoon, vermeld in artikel 44ter, die minderjarig is onder hun hoede hebben.

Tenslotte duidt artikel 11 de personen aan tussen wie de uitwisseling van persoonsgegevens kan plaatsvinden voor de omschreven doeleinden. Het tweede lid voorziet een delegatie aan de Vlaamse Regering om de modaliteiten inzake de uitwisseling van de persoonsgegevens nader te bepalen.

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 gewestelijke retributie voor ingebruiknemingen van mobipunten door deelsystemen.

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

1. Een eerste wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreft de wijziging van het tweede lid van artikel 10. Het eerste lid van artikel 10 bepaalt dat de Vlaamse Regering het uitzonderlijk vervoer kan verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het kan onderwerpen aan bepaalde voorwaarden. Een van die voorwaarden zal zijn dat (conform het Besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2020 houdende de erkenningsvoorwaarden van begeleidingsondernemingen en van begeleiders uitzonderlijk vervoer en houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer) in bepaalde situaties het uitzonderlijk vervoer voorzien dient te worden van begeleiding door een erkende begeleidingsonderneming dewelke beroep doet op erkende begeleiders.

In die zin is de tweede paragraaf van artikel 10, dewelke 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 een concrete invulling van de eerste paragraaf. Aangezien er in het kader van begeleiding van uitzonderlijk vervoer vanaf september 2021 gewerkt zal moeten worden met niet alleen erkende begeleiders maar ook met erkende begeleidingsondernemingen wordt deze actor ook expliciet en voor de duidelijkheid toegevoegd aan deze tweede paragraaf.

2. De tweede wijziging van het decreet van 3 mei 2013 beoogt een rechtsgrond te creëren voor pilootprojecten met brede fietsen en fietsaanhangwagens.

Zowel vanuit de sector van het goederenvervoer als vanuit de steden en gemeenten klinkt al enige tijd de vraag om af te kunnen wijken van het verkeersreglement zodat aanhangwagens getrokken door een fiets breder mogen zijn dan 1,00 meter. Op die manier zijn er meer mogelijkheden om een zogenaamd europallet te transporteren.

Hoewel stedelijke logistiek met cargobikes momenteel reeds mogelijk is en gebeurt, wordt aangegeven dat vaak veel tijd verloren gaat door het overladen van europaletten op reguliere cargobikes. Binnen sommige steden staan projecten ook on hold, omdat er een Vlaams kader ontbreekt.

Door middel van het koninklijk besluit van 16 juni 2020 'tot wijziging van het koninklijk van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg met betrekking tot de door fietsen getrokken aanhangwagens in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer' werd art. 82.4.2. van de wegcode gewijzigd.

De mogelijkheid werd opgenomen om in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer, "onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden", gebruik te maken van fietsaanhangwagens met een breedte van maximum 1,20 meter. De "bevoegde overheden" in art. 82.4.2 zijn de gewesten.

Op grond van hun bevoegdheid voor "de wegen en hun aanhorigheden" en "het juridisch stelsel van de land- en waterwegen" zijn de gewesten bevoegd om het bijzondere gebruik van de weg te regelen (art. 6, §1, X, 1° en 2°bis BWHI). Daarenboven zijn de gewesten sinds de zesde staatshervorming ook bevoegd voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer (art. 6, §1, X, 13° BWHI).

De ontworpen bepalingen hebben tot doel om een rechtsgrond voor het opzetten van een dergelijk pilootproject in Vlaanderen te creëren.



#### 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, nu dit zijn zin verloren heeft gelet op het feit dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt uitgezet als een inspirerend beleidskader.

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

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

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

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

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

Ondanks de vele passagiers en het grote groeipotentieel wordt voor het personenvervoer over water – of voor het vervoer op maat, waarvan het personenvervoer over water deel uitmaakt – nog niet voorzien in bepalingen betreffende handhaving of administratieve sancties.

Bij de VVM – De Lijn is er sinds 2019 voorzien in adequate bepalingen inzake handhaving. De relevante bepalingen werden ingevoegd in het oprichtingsdecreet van de VVM – De Lijn bij decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM – De Lijn.

Gelet op het actuele hoge aantal passagiers en het grote groeipotentieel van het personenvervoer over water groeit de noodzaak om ook voor deze vorm van openbaar vervoer in een handhavingkader te voorzien.

Sinds het decreet van 9 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur

en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid, wijst de Vlaamse Regering voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water één instantie van de Vlaamse administratie aan als vermeld in artikel I.3, 2°, a) tot en met c), van het Bestuursdecreet van 7 december 2018. Met het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, wat betreft de toewijzing van de exploitatie van de personenmobiliteit over water, wordt het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aangeduid als exploitant voor het personenvervoer over water.

Bijgevolg en gelet op artikel 39 van het decreet Basisbereikbaarheid kan het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust de reisvoorwaarden voor het personenvervoer over water vaststellen. Zonder adequate handhaving echter, zouden de doelstellingen van deze reisvoorwaarden evenwel niet kunnen worden gerealiseerd.

Dit gegeven maakt een uniform kader voor de handhaving van het personenvervoer over water aangewezen.

Hetzelfde geldt voor het vervoer op maat waarvoor er, van zodra dat de Mobiliteitscentrale actief zal zijn, nood bestaat om één en ander te kunnen handhaven door middel van administratieve sancties. Om dit te kunnen doen is een algemeen decretaal kader nodig waarbij dan verdere invulling gegeven wordt op maat door middel van een Besluit van de Vlaamse Regering. Zo zal bijvoorbeeld voor deelfietsen dit niet nodig zijn maar wel bijvoorbeeld voor Flex en Flexplus en eventueel toekomstige vernieuwende vervoersmodi die opereren binnen het vervoer op maat.

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 ...

Om deze diversiteit aan handhaving te kunnen waarmaken wordt geopteerd voor een breed en ruim geschreven kader dat een gediversifieerde toepassing toelaat naar gelang de vervoersmodi.

Gelet op het voorgaande wordt met dit ontwerp van decreet een nieuwe "Afdeling 5. Handhaving en administratieve sancties inzake het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat" onder het "Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer" in het decreet Basisbereikbaarheid ingevoegd.

De voorliggende bepalingen werden geïnspireerd op de reeds bestaande bepalingen inzake administratieve sancties en handhaving voorzien voor de VVM – De Lijn.

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. Via voorliggend ontwerp van decreet wordt het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid aangepast 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 inwerkingtredingsbepaling wordt besproken bij de artikelsgewijze bespreking.

### **C. Totstandkomingsprocedure**

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

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft advies gegeven over het voorliggende voorontwerp van decreet in haar advies nr. 2021/44 van 15 juni 2021. Zij geeft een positief advies waarbij zij slechts twee punten ziet die aanleiding geven tot een aanpassing van de teksten.

Voor wat betreft de verwerking van de persoonsgegevens door De Lijn, stelt zij dat in artikel 7, 3° van het ontwerp de rechtsgrondslag van de verwerking niet alleen te vinden is in een taak van algemeen belang en de uitoefening van het openbaar gezag, maar ook moet worden gezien als een wettelijke verplichting in de zin van artikel 6, 1, c) van de AVG.

Verder geeft de VTC aan dat in artikel 7, 3° de verwerkingsverantwoordelijke ook moet worden gewezen op haar verplichting om de betrokkene te informeren over haar rechten op basis van de AVG (art. 15 tot en met 22 AVG) en haar verplichting om in het geval van een inbreuk in verband met de persoonsgegevens van de betrokkene, deze hierover te informeren (artikel 34 AVG).

Voor de soortgelijke bepalingen voor het openbaar personenvervoer over water (art. 32 en 34 van het ontwerp) worden dezelfde opmerkingen gemaakt.

In navolging van deze opmerkingen zijn de artikelen 7, 32 en 34 in die zin aangepast.

Verder wijst zij nog op enkele bijzondere aandachtspunten die door de verwerkingsverantwoordelijke zal moeten worden meegenomen bij de verwerking van persoonsgegevens, maar die niet leiden tot een aanpassing van de tekst.

#### 2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De MORA verleende zijn advies op 25 juni 2021.

Er worden geen opmerkingen geformuleerd op de artikels die handelen over:

- de administratieve sancties bij de De Lijn;
- de ondernemingen voor uitzonderlijk vervoer;
- de sancties voor openbaar personenvervoer over water.

De Mobiliteitsraad gaat in zijn advies in op de artikels die gaan over:

- de wijzingen aan het Decreet Basisbereikbaarheid omtrent de Mobiliteitsvisie;
- de subsidieregeling voor goederenvervoer;
- pilootprojecten voor goederenvervoer per fiets;
- retributie van de Mobipunten.

1. Opheffen gemotiveerde afwijken Mobiliteitsvisie

De MORA drukt zijn bezorgdheid uit over het verlies van afdwingbaarheid van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de verzwakte integratie tussen de Mobiliteitsvisie en de mobiliteitsplannen

Het omvormen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen tot een Vlaamse Mobiliteitsvisie is een keuze die al gemaakt is naar aanleiding van het vorige verzameldecreet. Nu wordt enkel nog een laatste tegenstrijdigheid weggewerkt

## 2. Aandachtspunten voor subsidieregeling goederenvervoer

De aandachtspunten die de MORA formuleert bij de subsidieregeling voor goederenvervoer bevatten geen fundamentele bedenkingen of bezwaren. Zij zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de subsidieregeling.

## 3. Pilotprojecten goederenvervoer per fiets

Wat de pilotprojecten voor goederenvervoer per fiets betreft, bevat het advies van de MORA enkele aandachtspunten over de verkeersveiligheid en de gelijke concurrentievoorwaarden.

Het was in het pilotproject nooit de bedoeling om concurrentie met voertuigen met een laadvermogen > 500 kg te voorzien. Het pilotproject zal ook enkel van toepassing zijn voor fietsen met bredere aanhangwagens. Het pilotproject heeft niet de intentie om te werken met gemotoriseerde rijwielen. Enkel rijwielen met ondersteuning tot 250 watt komen in aanmerking.

Om dit te verduidelijken en zodoende een antwoord te voorzien op sommige opmerkingen van de MORA, wordt het decreet aangepast. De term 'rijwiel' wordt vervangen door het woord 'fiets'. Hiermee wordt onder andere beoogd om de problematiek die de MORA opwierp over toegang tot de markt en toegang tot het beroep weg te nemen.

Met andere opmerkingen van de MORA, waaronder de opvolging, monitoring en evaluatie en de plaats op de weg, zal in de mate van het mogelijke rekening worden gehouden bij het opmaken van het BVR, aangezien het decreet louter diende om de algemene bepalingen te verankeren.

## 4. Vrijstelling retributie mobipunten

De MORA onderschrijft de vrijstelling van retributie voor de ingebruikname van mobipunten op gewestwegen, en vraagt om deze maatregel uit te breiden naar alle mobiliteitsaanbieders op alle mobipunten en naar andere domeinbeheerders, zoals het federale niveau en NMBS/Infrabel.

Het verzameldecreet voorziet er in dat de VOM deelsystemen vrijgesteld worden van gewestelijke retributie. Deze bepaling is van toepassing op alle grondbeheerders die onder het Retributiebesluit vallen. Aan andere overheidsinstanties, zoals bv de lokale overheden, NMBS, Lantis en DWV werd het verzoek gericht om ook geen vergoeding te vragen als er VOM deelsystemen op hun gronden gerealiseerd worden. Verwacht kan worden dat de lokale overheden hieraan tegemoet zullen komen gezien zij mee besloten hebben om in een VOM deelsysteem te voorzien en tevens mee de locatie bepaald hebben. Ook in het kader van de nog uit te werken samenwerkingsovereenkomst tussen het departement MOW en de NMBS zal hier verder op ingegaan worden. Op vraag van de MORA wordt de retributievrijstelling uitgebreid tot alle deelsystemen die gebruik maken van deze mobipunten, ongeacht of ze kaderen in het vervoer op maat of niet.

Deze maatregel komt zowel de modal shift als de doelstellingen in het kader van het klimaatbeleid ten goede omdat zo het gebruik van duurzame verplaatsingsmodi wordt aangemoedigd.

### 3. Overleg met de gewesten

De wijzigingen aan het decreet bijzonder wegtransport (artikel 10 maar ook de artikelen m.b.t. pilootprojecten voor brede fietsen en fietsaanhangwagens) zijn onderworpen aan de overlegverplichting met de gewesten (art. 6, §2, 5° BWHI).

Het Waals Gewest gaf een advies per brief van minister De Bue op 25 juni 2021.

Het Waalse Gewest plant een vergelijkbaar proefproject en zal dit invoeren bij besluit. De "rechtsgrond" hiervoor wordt gezocht in artikel 82.4.2 van de wegcode, dat luidt als volgt:

*"De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets, mag niet meer bedragen dan 1,00 m.*

*Echter, de aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer mogen, onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden, een breedte hebben van maximum 1,20 meter".*

De rechtsgrond voor een besluit van een gewestregering kan echter niet gevonden worden in een federaal koninklijk besluit. Vandaar dat het Vlaamse Gewest er voor kiest om zelf een decretale rechtsgrond te creëren op basis van de gewestbevoegdheid "uitzonderlijk vervoer". Alle vervoer met afmetingen die de grenzen bepaald in de wegcode overschrijden is immers te beschouwen als uitzonderlijk vervoer. De bevoegdheid van het Vlaamse Gewest is in deze dus onbetwistbaar.

In het decreet wordt bewust geen maximale breedte bepaald, net zoals dit bij het reguliere uitzonderlijk vervoer niet het geval is. De Vlaamse Regering kan wel de toegelaten fietsen en fietsaanhangwagens en de technische voorwaarden ervan bepalen, evenals de aard en de afmetingen van de ermee vervoerde lading. Hierin kunnen/zullen wel maximale afmetingen bepaald worden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaf een positief advies zonder voorbehoud op 1 juli 2021.

### 4. Advies van de Raad van State

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

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

### **II. Toelichting bij de artikelen**

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

#### **Artikel 1**

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer

#### **Artikel 2**

In Vlaanderen nemen vrachtwagens het leeuwendeel van het goederenvervoer voor hun rekening. De binnenvaart en het spoor, daarentegen, zijn samen goed voor slechts 26%. Het Federaal Planbureau verwacht dat het totale goederenvervoer tussen 2015 en 2040 met 25% zal toenemen. Die groei is onmogelijk op te vangen via de beschikbare capaciteit op het huidige wegennet. Daarom is er dringend een zgn. modal shift nodig: een verschuiving van een deel van het goederenvervoer van de weg naar de alternatieve modi zoals binnenvaart en spoor, of naar een combinatie van transportmodi.

In 2019 werd in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (hierna: het havendecreet) de mogelijkheid ingeschreven om subsidies te verlenen aan ondernemingen die de hinterland-connectiviteit van de Vlaamse zeehavens structureel verbeteren door de massificatie van het goederenvervoer per binnenschip en per spoor te stimuleren en de volumes beter te bundelen (art. 35bis van het havendecreet).

Dit nieuw artikel maakt het mogelijk om via subsidies ook een modal shift te bevorderen inzake goederenvervoer dat niet gerelateerd is aan de Vlaamse zeehavens.

Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

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

#### **Artikel 3**

De definitie van het begrip 'algemene verordening gegevensbescherming' wordt toegevoegd bij de definities in artikel 1bis van het decreet van 31 juli 1990.

#### **Artikel 4, 1°**

De foutieve verwijzing in artikel 44ter, §1, eerste lid, 1°, van het decreet van 31 juli 1990 naar artikel 2, 17°, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid wordt rechtgezet door te verwijzen naar artikel 2, 20°, van datzelfde decreet.

#### **Artikel 4, 2°**

Artikel 44ter, §1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van het decreet van 31 juli 1990 wordt uitgebreid met de validering van het vervoerbewijs, opdat naast het niet over een geldig vervoerbewijs beschikken, ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs met een administratieve geldboete kan worden gesanctioneerd.

De machtiging aan de Vlaamse Regering in artikel 44ter, §1, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 wordt uitgebreid met de validering van het vervoerbewijs, opdat ook het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs als een overtreding op de reisvoorwaarden kan worden aangeduid en dus kan worden gesanctioneerd.

Het weerlegbaar vermoeden in artikel 44ter, §1, vierde lid, van het decreet van 31 juli 1990 in hoofde van ouders of andere personen die het ouderlijk gezag uitoefenen over minderjarige kinderen die niet over een geldig vervoerbewijs beschikken wordt uitgebreid met het niet bijhebben van een gevalideerd vervoerbewijs.

#### **Artikel 5**

Artikel 44quater van het decreet van 31 juli 1990 wordt gewijzigd 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

#### **Artikel 6**

De Lijn wordt aangeduid als de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking zoals bepaald in artikel 4, 7) van de algemene verordening gegevensbescherming.

#### **Artikel 7**

Dit artikel geeft een concrete invulling aan de beginselen van gegevensbescherming in het kader van het decreet van 31 juli 1990 en laat de mogelijkheid aan de Vlaamse Regering om de verdere modaliteiten inzake de verwerking van de persoonsgegevens nader te bepalen.

#### **Artikel 8**

In dit artikel worden de categorieën van persoonsgegevens opgesomd die kunnen worden verwerkt door de verwerkingsverantwoordelijke.

#### **Artikel 9**

Dit artikel strekt ertoe om in overeenstemming met artikel 5, lid 1, b) AVG de doeleinden te omschrijven waarvoor de persoonsgegevens onder dit decreet zullen worden verwerkt.

#### **Artikel 10**

Het ontworpen artikel omschrijft de categorieën van betrokkenen waarvan de persoonsgegevens onder het decreet van 31 juli 1990 zullen worden verwerkt.

#### **Artikel 11**

De uitwisseling van persoonsgegevens zal plaatsvinden tussen de personen aangeduid in het voorontwerp.

De Vlaamse Regering kan de categorieën van ontvangers aanvullen en de modaliteiten van verwerking en uitwisseling naderbepalen.

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

### **Artikel 12**

In het kader van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid staat de wegbeheerder in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten (artikel 42), met als merknaam 'hoppinpunten'. Op deze hoppinpunten zullen er deelsystemen worden aangebracht onder meer in het kader van vervoer op maat (artikel 32, §4). In de mate dat deelsystemen gebruik maken van een hoppinpunt, worden deze vrijgesteld van vaste en variabele retributie. Deze vrijstelling wordt conform het advies van de MORA toegekend om het gebruik door deelsystemen van de hoppinpunten aan te moedigen en zo een effectief gebruik van en beschikbaarheid voor de gebruiker van deelsystemen aan te moedigen. Deze maatregel komt zowel de modal shift als de doelstellingen in het kader van het klimaatbeleid ten goede omdat zo het gebruik van duurzame verplaatsingsmodi wordt aangemoedigd.

Ook de bij deze deelsystemen horende voorzieningen (bv. fietsenstallingen, laadinfrastructuur voor deelfietsen of deelsteps, overkappingen, infoborden, ...) worden vrijgesteld van vaste en variabele retributie. Wat de al bestaande vrijstelling met betrekking tot de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen betreft, doet deze nieuw in te voegen vrijstelling daaraan geen afbreuk: in de mate dat er voor de deelvoertuigen laadinfrastructuur nodig is, vallen ze onder het systeem zoals dit werd ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020: tot en met 31 december 2024 geldt er een vrijstelling van vaste en variabele retributie. Daarna moet de Vlaamse Regering hierover beslissen en zal de Vlaamse Regering desgevallend haar beslissing kunnen differentiëren in functie van de laadinfrastructuur die al of niet wordt aangewend in het kader van vervoer op maat.

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

### **Artikel 13**

Bij dit artikel wordt in artikel 10 van het decreet van 3 mei 2013 de begeleidingsonderneming toegevoegd, aangezien er bij de begeleiding van uitzonderlijk vervoer gewerkt zal moeten worden met een erkende begeleidingsonderneming.

### **Artikel 14**

Dit artikel voegt een nieuwe afdeling 4 toe aan hoofdstuk 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, die handelt over goederenvervoer met brede fietsen of brede fietsaanhangwagens. Hiermee worden fietsen breder dan 0,75 meter en fietsaanhangwagens breder dan 1,00 meter bedoeld.

### **Artikel 15**

Het vervoer met brede fietsen of brede fietsaanhangwagens is enkel mogelijk in het kader van een door de Vlaamse regering opgezet pilootproject voor het goederenvervoer perfiets. Rekening houdende met de mogelijke problematieken



die zich kunnen voordoen bij het inzetten van dergelijke voertuigen wordt een loutere melding onvoldoende geacht. Het is noodzakelijk dat aan het gebruik van deze voertuigen bepaalde voorwaarden kunnen worden verbonden. Ook voor het evalueren van proefprojecten is een vergunningstelsel de beste oplossing.

### **Artikel 16**

De Vlaamse Regering bepaalt de start- en einddatum van een pilootproject, evenals de toegelaten fietsen en fietsaanhangwagens en hun technische specificaties. Ook de aard en de afmetingen van de lading die met de brede fietsen of brede fietsaanhangwagens mogen worden vervoerd, worden bepaald. Zo kunnen goederen die een risico vormen uitgesloten worden van het pilootproject.

Naast de eerder aangehaalde bevoegdheden van de gewesten voor de wegen en hun aanhorigheden (art. 6, §1, X, 1° BWHI) en het juridisch stelsel van de land- en waterwegen (art. 6, §1, X, 2°bis BWHI) en voor het uitzonderlijk vervoer (art. 6, §1, X, 13° BWHI) speelt ook de bevoegdheid voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading een rol (art. 6, §1, XII, 3° BWHI).

Zoals blijkt uit het arrest nr. 249.037 van 25 november 2020 van de Raad van State is de bevoegdheid van de gewesten niet beperkt tot de bescherming van de weginfrastructuur maar zijn de gewesten ook bevoegd om, binnen het kader van de hierboven opgesomde bevoegdheden, maatregelen te treffen die betrekking hebben op het regelen van het veilig en vlot verkeer. Immers het organiseren van het vervoer dat tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, kan een weerslag hebben op het wegverkeer in het algemeen. Ook kunnen de gewesten, zoals blijkt uit het arrest nr. 249.037, binnen het kader van hun eigen bevoegdheden bijzondere technische voorschriften vaststellen.

De Vlaamse Regering kan tevens het maximum aantal vergunningen dat in het kader van een pilootproject kan worden afgeleverd, bepalen.

### **Artikel 17**

De Vlaamse Regering kan het vervoer met brede fietsen of brede fietsaanhangwagens beperken tot de door haar bepaalde trajecten of verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het onderwerpen aan bepaalde voorwaarden.

Hierbij wordt niet enkel gedacht aan het verbieden van dergelijke voertuigen op plaatsen waar de infrastructuur ongeschikt is (bv. een te smal fietspad) maar ook aan situaties waarin het gebruik van dergelijke voertuigen niet aangewezen is (bv. op piekmomenten).

### **Artikel 18**

De Vlaamse Regering bepaalt, met het oog op het afleveren ervan, de inhoud van de vergunning, evenals de procedure voor de aanvraag en de afgifte.

De vergunning vermeldt minstens de maatregelen om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen.

De Vlaamse Regering kan tevens beslissen om voor het uitreiken van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor vervoer met brede fietsen of brede fietsaanhangwagens een retributie te vragen.

### **Artikel 19**

Met het ook op zowel handhaving als evaluatie van het pilootproject, kan de Vlaamse Regering bepalen dat gebruikers van brede fietsen of brede fietsaanhangwagens het Departement Mobiliteit en Openbare Werken op de hoogte brengen van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de gebruikte voertuigen bij het vervoer. De Vlaamse Regering bepaalt in dat geval ook de wijze waarop dat gebeurt (bijvoorbeeld door middel van een "track-and-trace" toepassing) en de eventuele uitzonderingen.

## **Artikel 20**

Vermits het gaat om een pilootproject is een evaluatie aangewezen. De Vlaamse Regering bepaalt de frequentie van de evaluaties (bv. jaarlijks, tweejaarlijks of enkel aan het einde van het pilootproject) evenals de samenstelling van de evaluatiecommissie en de wijze waarop de evaluatie plaatsvindt.

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

## **Artikel 21**

Er wordt in artikel 2 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid een definitie ingevoegd van de "algemene verordening gegevensbescherming" en van het begrip "werkdag".

## **Artikel 22**

De Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt uitgezet als een inspirerend beleidskader, dat meerdere opties open laat binnen een geaggregeerd langetermijnperspectief, zonder dat zij concrete operationele doelstellingen bevat waaraan rechtsgevolgen kunnen worden verbonden.

In die context verliest de bepaling in art. 10/2 tweede lid van het decreet Basisbereikbaarheid, die voorschrijft dat de vermelde entiteiten gemotiveerd kunnen afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie, elke zin en dreigt hier bovendien verwarring voor de rechtsgebruiker.

Bovendien schrijven de artikels 18, §2, 2e lid en art. 21, §2, tweede lid van het decreet Basisbereikbaarheid voor dat regionale, respectievelijk lokale mobiliteitsplannen moeten aangeven hoe ze zich verhouden tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Deze afstemming bewaakt voor de coherentie en transparantie van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, maar sluit beter aan bij de wijze waarop de visietekst is opgevat.

## **Artikel 23**

Gelet op de steeds wijzigende technologische ontwikkelingen werd gekozen om dit artikel verder future-proof te maken door de vermelding naar ANPR-camera's te vervangen door voertuigdetectiesystemen.

Ingevolge de invoeging van de definitie van de algemene verordening gegevensbescherming in artikel 2 van het decreet, dienen deze terminologie en werkwijze te worden doorgetrokken in de rest van het decreet.

## **Artikel 24**

Het principe vermeld in artikel 34, §2, tweede lid van het decreet Basisbereikbaarheid dat de Vlaamse Regering bijkomende regels kan opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten

wordt geschrapt nu het Departement Mobiliteit en Openbare Werken overeenkomstig artikel 5, §1, derde lid, van het decreet Basisbereikbaarheid instaat voor de overkoepelende mobiliteitsregie. Om deze opdracht verder te verfijnen zal er binnen het Departement een vervoersautoriteit worden opgericht door middel van een apart ontwerp van decreet.

Ook de regel dat de Vlaamse Regering de regels over de aanstelling van de exploitanten bepaalt wordt herschreven als een mogelijkheid voor de Vlaamse Regering. Er kan immers ook worden geopteerd om door middel van een overheidsopdracht de betrokken exploitanten aan te stellen zodat een besluit van de Vlaamse Regering dan overbodig is.

### **Artikel 25**

Artikel 35, tweede lid van het decreet Basisbereikbaarheid wordt om dezelfde redenen als artikel 34, §2, tweede lid, op analoge wijze herschreven.

### **Artikel 26**

Deze wijziging vloeit voort uit de invoeging van de definitie van "algemene verordening gegevensverwerking" in artikel 2 van het decreet.

### **Artikel 27**

Dit artikel voegt een nieuwe afdeling 5 "Handhaving en administratieve sancties inzake het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat" toe aan hoofdstuk 4 van het decreet Basisbereikbaarheid.

De bepalingen die in deze afdeling worden ingevoegd zijn een kopie van de regeling die nu al voorkomt in het Oprichtingsdecreet van De Lijn van 31 juli 1990 en de bepalingen die worden ingevoegd in dat decreet door middel van artikel 5 tot en met 11 van voorliggend decreet. Op die manier geldt er in principe voor alle openbaar personenvervoer hetzelfde decretale kader wat betreft handhaving, met andere woorden de niet-toelaatbare gedragingen van alle reizigers, ook die van minderjarigen, kunnen op dezelfde manier worden gesanctioneerd ongeacht of de reiziger deze gedraging stelt als hij gebruik maakt van het kernnet, aanvullend net, personenvervoer over water of vervoer op maat.

De invulling die er zal worden gegeven aan wat als een niet-toelaatbare gedraging wordt beschouwd, zal uiteraard verschillen van vervoerssysteem tot vervoerssysteem.

Daar waar bij het kernnet en aanvullend net, dat geëxploiteerd wordt door De Lijn, vooral zwartrijden frequent voorkomt en dit bijvoorbeeld bij de Waterbus ook problematisch kan zijn, zullen dergelijke inbreuken niet voorkomen bij de gratis veren of bij het vervoer op maat als er vooraf moet worden betaald.

In het kader van het vervoer op maat zal er ook moeten worden gemoduleerd per vervoerssysteem. Bij het collectief vervoer gaat het hoofdzakelijk om het niet opdagen van de reiziger bij een gereserveerde verplaatsing waardoor er onnodig kosten worden gegenereerd die vergoed moeten worden. Dit type overtredingen wordt opgevolgd door de mobiliteitscentrale. Deze overtredingen kunnen als ze niet adequaat gesanctioneerd worden zeer nadelig zijn voor het budget en vervoervragen voor andere reizigers die we hierdoor geen oplossing kunnen aanbieden. In ondergeschikte orde kan het gaan om het gedrag van de reiziger (bv. dronkenschap), terwijl de laakbare gedragingen bij het gebruik van deelvoertuigen of deelsteps dan weer anders zullen zijn.

Wat betreft de deelsystemen zal er ook een verschuiving zijn van de contractuele verhoudingen die moeten worden afgedekt door een mogelijkheid om administratieve boetes te kunnen opleggen. Daar waar er bij de bestaande deelsystemen (Cambio, Bluebike, ...) nu een contractuele verhouding bestaat tussen de deelsysteemaanbieder en de gebruiker, waarbij er tussen hen contractuele bepalingen spelen als de gebruiker de gebruiksvoorwaarden overtreedt, zal er in het kader van de deelsystemen die ingezet worden in het kader van het vervoer op maat een contractuele verhouding bestaan tussen de Mobiliteitscentrale en de reiziger, waarbij deze laatste gesanctioneerd moet kunnen worden als hij de in artikel 2, 20° van het decreet Basisbereikbaarheid vermelde reisvoorwaarden overtreedt.

## **Artikel 28**

Dit artikel voegt een onderafdeling 1 "Handhaving" toe aan de nieuwe afdeling 5 onder hoofdstuk 4.

## **Artikel 29**

De eerste paragraaf bepaalt dat de Vlaamse Regering het beëdigd controlepersoneel aanwijst dat bevoegd is tot het houden van toezicht op de naleving van de reisvoorwaarden als bedoeld in artikel 2, 20°, van het decreet Basisbereikbaarheid inzake het openbaar personenvervoer over water en vervoer op maat. In het decreet Basisbereikbaarheid, worden de reisvoorwaarden gedefinieerd als de bepalingen die betrekking kunnen hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden.

De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van aanstelling van het controlepersoneel en bepaalt de kentekens van hun functie.

In de tweede paragraaf worden de bevoegdheden van het controlepersoneel in het kader van de uitoefening van hun taak opgesomd.

In het kader van de uitoefening van hun taak kan het controlepersoneel:

- 1° vervoersbewijzen of verminderingskaarten in beslag nemen;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers;
- 3° de betrokkenen om hun identiteitskaart vragen en degene die weigert zijn identiteitskaart te tonen of die er geen in zijn bezit heeft, tegenhouden tot de komst van de politie en
- 4° de bestuurders van de voertuigen en vaartuigen van reizigers en derden die de dienstverlening hinderen om hun identiteitskaart vragen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een voertuig dat hinder veroorzaakt bij het autoveer van Langerbrugge of Terdonk of een vaartuig dat aan de steiger van een veer aangemeerd ligt.

Het tweede lid van de tweede paragraaf strekt ertoe de leden van het controlepersoneel 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.

In het derde lid vervolgens, wordt gepreciseerd dat de Vlaamse Regering bijkomende maatregelen kan bepalen.

De derde paragraaf bepaalt dat de processen-verbaal bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel hebben.

Hierbij wordt in herinnering gebracht dat de gewesten, overeenkomstig artikel 11, derde lid, 2<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en binnen de perken van hun bevoegdheden, de bewijswaarde van de processen-verbaal tot vaststelling van de inbreuken die zij hebben vastgesteld, mogen regelen. Er wordt hierbij evenwel van de algemene regel van vrije bewijslevering en van het beginsel dat het proces-verbaal als loutere inlichting geldt, afgeweken. Deze principes hebben weliswaar betrekking op strafzaken, doch de afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft ze niettemin op administratieve sancties van toepassing verklaard. Hierdoor acht de afdeling Wetgeving de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof ter zake op administratieve sancties van overeenkomstige toepassing (Adv. RvS nr. 61.662 bij het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing). Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof moet een afwijking van het principe van de vrije bewijslevering en het beginsel dat een proces-verbaal als loutere inlichting geldt op een redelijke verantwoording berusten en mag zij de rechten van de beklaagde niet op onevenredige wijze beperken (GwH 14 oktober 2010, nr. 111/2010, overw. B.12.3). Volkomen in lijn met die rechtspraak, wordt hier de uitzonderlijke bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel verantwoord door het kortstondig en vluchtig karakter dat de overtredingen kenmerkt. Precies omwille van dat kortstondig en vluchtig karakter, is het moeilijk om de betrokken overtredingen te kunnen bewijzen.

### **Artikel 30**

Dit artikel voegt een onderafdeling 2 "Gegevensverwerking" toe aan de nieuwe afdeling 5 onder hoofdstuk 4.

### **Artikel 31**

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water en de Mobiliteitscentrale worden aangeduid als verwerkingsverantwoordelijken voor de gegevensverwerking zoals bepaald in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming. Zonder afbreuk te doen aan het voorgaande, kunnen andere tussenkomende partijen (bv. de ontvangers zoals opgesomd in artikel 40/0/7) voor de verwerkingsactiviteiten die zij uitoefenen, kwalificeren als verwerkers van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water of van de Mobiliteitscentrale of als aparte of gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken. In voorgaande gevallen sluit de exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale waar nodig een verwerkersovereenkomst of een overeenkomst betreffende de uitwisseling van persoonsgegevens met deze tussenkomende partijen.

### **Artikel 32**

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, verwerkt enkel de persoonsgegevens bepaald in het voorontwerp van decreet die toereikend, noodzakelijk en ter zake dienend zijn voor de verwezenlijking van de doeleinden die eveneens in het voorontwerp zijn bepaald.

Die persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de verwezenlijking van de doeleinden. De exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, bewaart de persoonsgegevens hetzij:

- tot één jaar na het afsluiten van het dossier. Het dossier bestaat uit stukken en handelingen betreffende de overtreding zoals bepaald in artikel 40/0/8 van dit decreet. De afsluiting van het dossier vindt plaats wanneer de betrokkene

de volledige som van de administratieve geldboete en toezicht- en administratiekosten heeft betaald aan de exploitant van het openbaar personenvervoer over water. Het dossier wordt niet afgesloten wanneer er een lopende betwisting is, een afbetalingsplan, een invorderingstraject via een gerechtsdeurwaarder of een gerechtelijke of buitengerechtelijke procedure.

- één jaar na het verstrijken van de verjaringstermijn in artikel 40/0/14 van het decreet.

De bewaartermijn van één jaar is nodig om te kunnen nagaan of de betrokkene in dat jaar geen gelijkaardige nieuwe feiten pleegt. De Vlaamse Regering kan bepalen dat de herhaling van de feiten (recidive) wordt bestraft met een zwaardere boete.

De betrokkenen zullen vooraf worden geïnformeerd over de verwerking van hun persoonsgegevens, zoals bepaald in artikel 13 en 14 van de algemene verordening gegevensbescherming. Verder zullen zij worden geïnformeerd over de rechten zij hebben op basis van artikel 15 tot en met 22 van de algemene verordening gegevensbescherming. In het geval er een inbreuk is in verband met persoonsgegevens die waarschijnlijk een hoog risico inhoudt voor de rechten en vrijheden van natuurlijke personen, deelt de verwerkingsverantwoordelijke de betrokkene de inbreuk in verband met persoonsgegevens onverwijld mee.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, zal erop toezien en in de mate van het mogelijke enkel persoonsgegevens verwerken die juist zijn en zo nodig worden geactualiseerd. Tijdens controles zal het lid van het controlepersoneel of het sanctionerend personeelslid de persoonsgegevens waar mogelijk steeds aan de hand van de identiteitskaart verzamelen. Indien nodig zal de exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, deze persoonsgegevens verder aanvullen met informatie die beschikbaar is via het rijksregister of het register van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen. De exploitant van het openbaar personenvervoer over water of de Mobiliteitscentrale kunnen de juistheid van de informatie ook steeds controleren aan de hand van deze registers.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water en de Mobiliteitscentrale hebben de passende technische en organisatorische maatregelen genomen om de persoonsgegevens te beschermen en om een rechtmatige en eerlijke verwerking van persoonsgegevens te kunnen waarborgen. Deze technische en organisatorische maatregelen omvatten onder andere, maar zijn niet beperkt tot het bewaren van de persoonsgegevens in een veilige omgeving, toegangsbeheer tot de persoonsgegevens, controles op toegangsrechten, technische beveiliging van controle apparaten, bewaren van kopieën van de data op de backend, verwijderen van persoonsgegevens na verstrijken van de bewaartermijn, verstrekken van opleidingen in verband met de verwerking van persoonsgegevens aan alle medewerkers die toegang hebben tot de persoonsgegevens, verstrekken van informatie aan de betrokkenen over hoe er wordt omgegaan met hun persoonsgegevens etc.

De Vlaamse Regering kan verdere modaliteiten inzake de verwerking van de persoonsgegevens nader bepalen indien dat noodzakelijk blijkt om aan de beginselen zoals bepaald in artikel 5 van de algemene verordening gegevensbescherming te voldoen.

### **Artikel 33**

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, verwerkt enkel persoonsgegevens in overeenstemming met het principe van minimale gegevensverwerking als voorgeschreven in artikel 5, lid 1, c) van de algemene verordening gegevensbescherming. Bovendien verwerkt de

exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, de persoonsgegevens ter uitvoering van een taak van algemeen belang en de uitoefening van het openbaar gezag, zoals bepaald in artikel 6, lid 1, e) van de algemene verordening gegevensbescherming.

De in artikel 40/0/4 opgesomde persoonsgegevens zijn noodzakelijk ter verwezenlijking van de volgende doeleinden:

- 1° het controleren en in beslag nemen van vervoersbewijzen of verminderskaarten (abonnementsgegevens);
- 2° het vaststellen van feiten en handelingen die overlast veroorzaken op en rond het vaartuig van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water of het voertuig dat ingezet wordt in het kader van het vervoer op maat, de dienstverlening verstoren of kunnen verstoren, of gevaar veroorzaken (foto's die kunnen dienen als bewijs; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; kentekenplaat);
- 3° het ondervragen van betrokkenen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers (identiteitsgegevens; rijksregisternummer);
- 4° het opmaken en versturen van het proces-verbaal (contactgegevens; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; personeelsnummer en identiteit, waaronder zijn voornaam, naam en kantooradres van de lijncontroleur of het sanctionerend personeelslid; bankgegevens; naam, voornaam, contactgegevens en geboortedatum van de ouders en voogden of personen die een minderjarige onder hun hoede hebben);
- 5° het opleggen en het innen van administratieve geldboetes en toezicht- en administratiekosten aan een persoon bedoeld in artikel 40/0/8 (identiteitsgegevens, contactgegevens, persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; vorige overtredingen);
- 6° het nemen van een definitieve beslissing na het verwerken van eventuele verweermiddelen door de overtreder tegen het voorstel van de beslissing (identiteitsgegevens, contactgegevens; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; vorige overtredingen); en
- 7° het verdedigen van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water of de Mobiliteitscentrale in het kader van procedures (identiteitsgegevens, contactgegevens; persoonsgegevens noodzakelijk voor het opstellen van het proces-verbaal; vorige overtredingen).

De abonnementsgegevens waarnaar artikel 40/0/4 verwijst, kunnen ook abonnementsgegevens van andere vervoermaatschappijen dan de exploitant van het openbaar personenvervoer over water, of in voorkomend geval van het vervoer op maat betreffen.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water en de Mobiliteitscentrale verwerken het rijksregisternummer van de overtreder op basis van de rechtsgrond vastgesteld in artikel 40/0/8 van dit decreet en op basis van de ruimere doelstelling van de controle op de naleving van de reisvoorwaarden inzake het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water en de Mobiliteitscentrale verwerken onder andere gegevens over gezondheid wanneer medische redenen worden ingeroepen als verweer. Dit betreft gegevens over gezondheid die de betrokkene zelf aanlevert om zijn verweer te staven bv. de vermelding dat de betrokkene lijdt aan een bepaalde ziekte of een bepaalde fysieke of mentale beperking of breuk heeft, doktersattesten, ...

De Vlaamse Regering kan bepalen dat betrokkenen met een handicap recht hebben op een gunsttarief of zijn vrijgesteld van betaling van het openbaar vervoer (zie naar analogie bij de VVM – De Lijn conform artikel 3, laatste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 2020 tot bepaling van het tariefbeleid

voor het kernnet en het aanvullende net en tot wijziging van artikel 66 van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM). De exploitant van het openbaar personenvervoer over water of de Mobiliteitscentrale kunnen dan naar aanleiding van een verweer nagaan of de betrokkene recht heeft op dergelijk voordeel. De exploitant van het openbaar personenvervoer over water of de Mobiliteitscentrale verwerken daardoor gegevens over gezondheid van een persoon.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water of de Mobiliteitscentrale kunnen ook persoonsgegevens verwerken om het financieel draagvlak na te gaan van betrokkenen die menen recht te hebben op een gunsttarief (bv. omdat de persoon onder een bepaalde inkomensgrens valt). De exploitant van het openbaar personenvervoer over water, respectievelijk de Mobiliteitscentrale, kan het inkomen van die personen controleren. Verder kan de exploitant van het personenvervoer over water of de Mobiliteitscentrale vragen aan een gerechtsdeurwaarder om een solvabiliteitsonderzoek uit te voeren van de betrokkenen vooraleer een gedwongen invordering wordt gestart.

#### **Artikel 34**

Het artikel 40/0/5 strekt ertoe om in overeenstemming met artikel 5, lid 1, b) algemene verordening gegevensbescherming de doeleinden te omschrijven waarvoor de persoonsgegevens onder dit decreet zullen worden verwerkt.

#### **Artikel 35**

Het artikel 40/0/6 strekt ertoe de categorieën van betrokkenen te omschrijven waarvan de persoonsgegevens onder dit decreet zullen worden verwerkt.

#### **Artikel 36**

De uitwisseling van persoonsgegevens zal plaatsvinden tussen de personen aangeduid in artikel 40/0/7 van het ontwerp.

De Regering kan de categorieën van ontvangers aanvullen en de modaliteiten van verwerking en uitwisseling nader bepalen.

#### **Artikel 37**

Dit artikel voegt een onderafdeling 3 "Administratieve sancties" toe aan de nieuwe afdeling 5 onder hoofdstuk 4.

#### **Artikel 38**

In de eerste paragraaf wordt bepaald dat inbreuken op de reisvoorwaarden inzake het openbaar personenvervoer over water of inzake het vervoer op maat met administratieve geldboetes kunnen worden bestraft. De omstandigheid dat het aan de Vlaamse Regering toekomt om de inbreuken vast te stellen die tot administratieve geldboetes aanleiding geven, beantwoordt aan het wettigheidsbeginsel in bestuurszaken. Zelfs in het kader van een volstrekt grondwettige toewijzing van bevoegdheid door de decreetgever aan de Vlaamse Regering op grond van artikel 78 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), komt het aan de decreetgever toe om zelf het wezen van de bevoegdheid te regelen. Aan die vereiste is voldaan, nu onder meer de algemene principes van het sanctiesysteem, het maximumbedrag van de boete en de essentiële elementen van de procedures in het decreet worden opgenomen.

Het bedrag van de op te leggen administratieve geldboete is beperkt tot een maximumbedrag van 500 euro en tot 300 euro wanneer de overtreder minderjarig



is. Op die manier wordt de bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de concrete bedragen van de administratieve geldboetes te bepalen beperkt.

Naast een beboeting voor het niet beschikken over een geldig en in voorkomend geval gevalideerd vervoerbewijs, in de gevallen dat dit voor het openbaar personenvervoer over water of voor het vervoer op maat verplicht is zoals dat op heden het geval is voor De Waterbus, voorziet het decreet uitdrukkelijk in een mogelijkheid om ook minderjarigen te beboeten wegens overtredingen van de reisvoorwaarden, doch slechts in de mate dat zij de volle leeftijd van veertien jaar hebben bereikt. Men kan immers aannemen dat men vanaf de leeftijd van veertien jaar over voldoende maturiteit en inlevingsvermogen beschikt om de gevolgen van zijn gedragingen in te schatten. Dit is minder evident wanneer de minderjarige nog niet de leeftijd van veertien jaar heeft bereikt. Dat men moet beschikken over een geldig vervoerbewijs is evenwel een plicht waarvan men kan aannemen dat een minderjarige reeds vanaf de leeftijd van twaalf jaar zich daarvan bewust is. Een twaalfjarige zal vanaf die leeftijd ook in staat zijn om de gevolgen van het niet bijhebben van een geldig vervoerbewijs in te schatten. Het feit dat bepaalde minderjarigen nog niet beschikken over voldoende maturiteit en inlevingsvermogen om de gevolgen van hun gedragingen in te schatten, mag niet leiden tot het wegvallen van elke incentive om een geldig vervoerbewijs te kopen wanneer men gebruikmaakt van het openbaar personenvervoer over water, in voorkomend geval van het vervoer op maat. Aangezien de facto maar ook juridisch de plicht om een vervoerbewijs te kopen ten voordele van hun minderjarige kinderen bij de ouders, voogden of andere door de wet of rechtspraak aangeduide personen ligt, wordt in het decreet een weerlegbaar vermoeden ingebouwd volgens hetwelk deze personen worden geacht een fout te begaan wanneer hun minderjarige kinderen niet beschikken over een geldig vervoerbewijs.

Deze leeftijdsgrenzen voor minderjarigen zijn in overeenstemming met de adviespraktijk van de Raad van State, afdeling Wetgeving zoals blijkt uit zijn advies 64.292/3 van 8 november 2018 bij een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest 'houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken, en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn'.

Er wordt duidelijk gesteld dat een administratieve boete kan worden opgelegd: er is dus een discretionaire bevoegdheid bij diegene die de administratieve geldboete oplegt.

In kader kan nog worden verwezen naar het Kinderrechtencommissariaat dat de VVM – De Lijn met nadruk had gevraagd zeker voor de jonge minderjarigen rekening te houden met de context waarin een overtreding vastgesteld wordt (zijn de ouders aanwezig, zijn ze met vriendjes, jonge leeftijd van het kind enzovoort).<sup>1</sup> Dit verzoek is eveneens relevant in de context van het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat.

De mogelijkheid tot differentiatie van de boetebedragen voor minderjarigen wordt op het niveau van het uitvoeringsbesluit voorzien. Dit om de reizigers duurzaam aan te zetten tot het gebruik van een geldig vervoerbewijs in de gevallen waar dit vereist is.

In de tweede paragraaf wordt bepaald dat ten aanzien van overtreders een weerlegbaar vermoeden wordt ingesteld dat de houder van een kentekenplaat van een voertuig, in geval de inbreuk met dat voertuig gebeurt, de overtreder van de reisvoorwaarden is. Hierbij kan worden gedacht aan de gevallen waarin een

---

<sup>1</sup> Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM – De Lijn, *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1781/1, 5.

bestuurder van een voertuig dat de normale uitoefening van de dienst van het autoveer van Langerbrugge of Terdonk belemmert. Dit vermoeden wordt gerechtvaardigd door het feit dat de overtredingen in kwestie veeleer vluchtig en kortstondig van aard zijn, zodat het moeilijk is om de identiteit van de overtreder op een andere wijze met voldoende zekerheid te kunnen vaststellen.

### **Artikel 39**

Naar analogie met de VVM – De Lijn wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds de personeelsleden die de inbreuk vaststellen en anderzijds de personeelsleden die de administratieve geldboete opleggen. Het personeelslid van de eerste categorie wordt "lid van het controlepersoneel" genoemd. Het personeelslid van de tweede categorie wordt "sanctionerend personeelslid" genoemd.

In de eerste paragraaf wordt bepaald dat het lid van het controlepersoneel op het moment van het vaststellen van de inbreuk op de reisvoorwaarden, indien mogelijk, de overtreder mondeling op de hoogte brengt van zijn voornemen om een administratieve geldboete op te leggen.

De tweede paragraaf voorziet dat om redenen van efficiëntie de leden van het controlepersoneel over de mogelijkheid beschikken om tot een onmiddellijke inning van de administratieve geldboete over te gaan wanneer de meerderjarige overtreder daarom verzoekt.

De derde paragraaf bepaalt dat het proces-verbaal anoniem en zonder de vermelding van de naam van het lid van het controlepersoneel wordt opgesteld, doch wel met vermelding van de individuele personeelscode van dit personeelslid. Die anonimiteit wordt opgeheven indien de boete wordt betwist, en enkel indien de overtreder in het kader van die betwisting de identiteit van de controleur opvraagt. In dat geval zal de naam en het kantooradres van het personeelslid worden geopenbaard opdat de rechtszoekende zal kunnen nagaan of de vaststellingen door een daartoe bevoegde administratieve overheid zijn gedaan. Er wordt een vertrouwelijk register opgesteld waarin de identiteit van alle leden van het controlepersoneel wordt opgenomen en deze aan een individuele code wordt gekoppeld. Dat vertrouwelijk register zal door een door de Vlaamse Regering aangewezen personeelslid worden bijgehouden. Dit personeelslid dient te allen tijde de vertrouwelijkheid van dit register te bewaren.

### **Artikel 40**

De eerste paragraaf bepaalt dat het lid van het controlepersoneel het proces-verbaal aan een sanctionerend personeelslid overmaakt.

De decreetgever machtigt de Vlaamse Regering om de wijze van aanstelling van de personeelsleden te bepalen. Er wordt op de volstreekte onafhankelijkheid en onpartijdigheid van het sanctionerend personeelslid gewezen. Hij heeft van generlei personen bevelen te ontvangen en kan niet tegelijkertijd de hoedanigheid van lid van het controlepersoneel hebben. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de vereiste waarborgen voor onafhankelijkheid en onpartijdigheid te preciseren.

De tweede paragraaf bepaalt dat het sanctionerend personeelslid binnen de vijftien werkdagen na de vaststelling van de inbreuk een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder zendt. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om, bij wijze van detailmaatregel, de wijze van kennisgeving te bepalen.

Het proces-verbaal gaat vergezeld van een voorstel van beslissing om een geldboete op te leggen.

Aan de overtreder wordt een termijn van 30 dagen gelaten om ofwel de administratieve geldboete te betalen, ofwel om schriftelijk zijn verweer tegen het voorstel van beslissing kenbaar te maken. Onder 'schriftelijk' wordt ook 'per e-mail' begrepen. Hierbij kan hij verzoeken om mondeling te worden gehoord.

#### **Artikel 41**

De eerste paragraaf bepaalt dat bij het verstrijken van de voormelde termijn van 30 dagen, het voorstel van beslissing van rechtswege in een definitieve beslissing wordt omgezet, zo de overtreder binnen deze termijn de boete heeft betaald of geen verweermiddelen tegen dit voorstel heeft ingebracht.

De tweede paragraaf bepaalt dat indien dergelijke verweermiddelen wel tijdig worden geformuleerd, het sanctionerend personeelslid een definitieve beslissing neemt, rekening houdend met het verweer van de overtreder. Indien de overtreder daarom heeft verzocht, zal het sanctionerend personeelslid, vooraleer hij een definitieve beslissing neemt, de overtreder horen. Het verzoek om gehoord te worden zal evenwel niet ontvankelijk zijn wanneer het niet tijdig is ingediend.

#### **Artikel 42**

Zoals vermeld kan aan minderjarige overtreiders die de volle leeftijd van veertien jaar hebben bereikt, eveneens een administratieve geldboete worden opgelegd. Op basis van dit artikel geldt voor hen grotendeels dezelfde regeling, al wordt op een aantal punten in een afwijkende procedure voorzien.

Teneinde de effectiviteit van de sanctie alsook de rechten en bescherming van de minderjarige overtreder te vrijwaren, worden de ouders, voogden of personen die de minderjarige onder hun hoede hebben, op dezelfde wijze als de minderjarige van elk proces-verbaal, schriftelijke mededeling of beslissing in kennis gesteld.

Bovendien zullen de ouders alsmede elk ander persoon die het ouderlijk gezag uitoefent ten aanzien van de minderjarige burgerrechtelijk aansprakelijk zijn voor het betalen van de administratieve geldboetes die aan de minderjarige overtreder worden opgelegd. De afdeling Wetgeving van de Raad van State is met betrekking tot de bevoegdheid inzake het regelen van de burgerlijke aansprakelijkheid (ook die voor andermans daad, zoals de aansprakelijkheid van ouders voor de onrechtmatige daad van hun kinderen op grond van artikel 1384, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek) van oordeel dat zij tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid behoort. Dit belet echter niet dat de gemeenschappen en de gewesten op dit vlak specifieke regels kunnen uitvaardigen. Dit zal het geval zijn indien die regels kunnen worden beschouwd als zijnde eigen aan een aangelegenheid, die tot de bevoegdheid van de betrokken deelstaat behoort. Dit veronderstelt een nauwe band met die aangelegenheid. Het aannemen van eigen regels inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid – naar analogie met deze geldend m.b.t. de VVM – De Lijn – is bijvoorbeeld nodig om het door het Vlaamse Gewest gewenste beleid doeltreffend te kunnen uitoefenen. Het oogmerk van deze aansprakelijkheid is te komen tot een systeem waarbij iedere administratieve geldboete effectief zal kunnen worden geïnd. In dit geval zal het uitdrukkelijk decretaal voorzien van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de betrokken personen voor de door de minderjarige begane overtredingen de federale bevoegdheid niet op een negatieve wijze kunnen beïnvloeden (zie ook Adv.RvS nr. 54.889/3 bij het decreet van 25 april 2014 betreffende de organisatie van het netwerk voor de gegevensdeling tussen de actoren in de zorg, BS 20 augustus 2014; herbevestiging van herhaalde adviespraktijk: Adv.RvS nrs. 33.334, 41.455, 44.884, 44.943, 45.765, 48.599, 53.929). De afdeling Wetgeving van de Raad van State merkte in haar advies nr. 64.292/3 van 8 november 2018 bij het voorontwerp van decreet 'houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare

werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en de VVM – De Lijn’ op dat niet werd aangetoond dat de regeling van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het betalen van de administratieve geldboetes inherent is aan de regeling van het openbaar vervoer en dat dit nader dient te worden verantwoord. In dat verband wordt erop gewezen dat het vaststellen van de inbreuken op de reisvoorwaarden bijdraagt tot de goede werking van het openbaar vervoer en het welzijn van de gebruikers van het openbaar vervoer. De naleving van de reisvoorwaarden – en dus van de goede werking van het openbaar vervoer – wordt afgedwongen door middel van een systeem van administratieve sancties.

Eenzelfde redenering gaat op voor wat betreft het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat. De decreetgever heeft daarbij een effectief sanctioneringsbeleid voor ogen. Sancties zijn maar effectief als ze daadwerkelijk kunnen worden ten uitvoer gelegd. Het ontworpen sanctiesysteem moet er dan ook toe leiden reizigers te ontmoedigen of zelfs te ontraden om een overtreding op de reisvoorwaarden te begaan. Om dat ontmoedigings- of ontradingsbeleid ook ten aanzien van minderjarige reizigers effectief te kunnen maken, moeten de aan hen opgelegde administratieve geldboetes ook daadwerkelijk ten uitvoer kunnen worden gelegd, wat impliceert dat deze boetes ook effectief geïnd kunnen worden. In die optiek ligt het voor de hand dat de ouder, de voogd of de persoon die de minderjarige onder zijn hoede heeft, wordt aangesproken tot de betaling van de aan de minderjarige opgelegde administratieve geldboete. Vanuit die optiek bekeken, houdt de regeling van de burgerlijke aansprakelijkheid dus wel degelijk inherent verband met de regeling van het openbaar vervoer over water en het vervoer op maat.

De opmerking van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in hetzelfde advies nr. 64.292/3 van 8 november 2018 inzake de vraag naar de bestaanbaarheid van de ontworpen regeling inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de ouders, de voogden en de personen die de minderjarige onder hun hoede hebben met het grondwettelijk gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel kan slechts gedeeltelijk worden gevolgd. Het advies kan in die zin worden gevolgd dat het aansprakelijk maken van personen die niet het ouderlijk gezag uitoefenen over de minderjarige niet grondwettelijk is. Voor het overige is de ontworpen regeling echter geënt op gelijkaardige regelingen in reeds bestaande wetgeving (artikel 14, §2, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties en artikel 18bis, §8, vierde lid, van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest) waarbij de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar respectieve adviezen (Adv.RvS 52.585/2 van 28 januari 2013 en Adv.RvS 59.203/4 van 27 april 2016) geen opmerkingen bij die betrokken regelingen had. In het licht van die bestaande adviespraktijk valt niet goed in te zien waarom de thans ontworpen regeling niet bestaanbaar zou zijn met het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel. Gelet op deze overwegingen wordt de categorie van personen die aansprakelijk worden gesteld voor het betalen van een administratieve geldboete beperkt tot die personen die het ouderlijk gezag uitoefenen ten aanzien van de minderjarige.

### **Artikel 43**

De Raad van State zal, als natuurlijke rechter van het actief bestuur, bevoegd zijn om kennis te nemen van verzoeken die door meerderjarige overtreders worden ingesteld tegen administratieve geldboetes die aan hen werden opgelegd. Dit verzoekschrift moet aan alle toepasselijke procedurevoorschriften voldoen. Voor de minderjarige overtreders wordt in een specifieke regeling voor de rechtsbescherming voorzien.

Luidens dit artikel zal, als uitzondering op de principiële bevoegdheid van de Raad van State en naar analogie met de regeling van De Lijn, de jeugdrechtbank

bevoegd zijn voor beroepen die door minderjarige overtreeders tegen lastens hen opgelegde administratieve geldboetes worden ingesteld.

Ondanks de omstandigheid dat de inrichting en de organisatie van de rechterlijke macht tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren, zal het Vlaamse Gewest de jeugdrechtbank als de ter zake bevoegde rechtelijke instantie kunnen aanduiden op grond van haar impliciete bevoegdheden (artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). De afdeling Wetgeving aanvaardt dat de gewesten op grond van hun impliciete bevoegdheden de jeugdrechtbank als bevoegd rechtcollege kunnen aanduiden (Adv.RvS nr. 45.923/3 bij het decreet van 8 mei 2009 betreffende toegangsverbod tot voertuigen van de VVM, BS 6 juli 2009) immers (i) is dit noodzakelijk voor de effectieve uitvoering van de gewestelijke bevoegdheid, (ii) leent de materie zich tot een gedifferentieerde regeling en (iii) is het effect van de maatregel op de federale bevoegdheid slechts marginaal. Bovendien is de jeugdrechtbank de meest geschikte rechterlijke instantie om de rechten van de minderjarige overtreder ten volle te kunnen beschermen.

Deze bijzondere beroepsprocedure is naar analogie met de regeling die is voorzien m.b.t. de VVM – De Lijn.

#### **Artikel 44**

Dit artikel bepaalt dat voor de opgelegde administratieve geldboetes in een redelijke verjaringstermijn van vijf jaar wordt voorzien. Voor de stuiting van deze verjaringstermijn zijn de gemeenrechtelijke regels van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 45**

Tot slot wordt middels dit artikel de Vlaamse Regering gemachtigd om de inbreuken aan te duiden waarvoor het lid van het controlepersoneel dat de inbreuk vaststelt, aan de overtreder een vervoerbewijs geeft. Het kan bijvoorbeeld de bedoeling zijn dat de exploitant van het openbaar vervoer over water een vervoerbewijs aflevert aan de reiziger die geen vervoerbewijs bij zich had, nadat de reiziger de administratieve geldboete heeft betaald.

#### Hoofdstuk 4. Slotbepaling

#### **Artikel 46**

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.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS