

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

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

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

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

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

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

#### 1. Eerste en tweede principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 28 mei 2021 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en

het waterbeleid en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer (VR 2021 2805 DOC.0588-1bis, VR 2021 2805 DOC.0588-2bis, VR 2021 2805 DOC.0588-3bis).

Op 9 juli 2021 verleende de Vlaamse Regering haar tweede principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet (VR 2021 0907 DOC.0876/1 t.e.m. VR 2021 0907 DOC.0876/10).

## 2. 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.

## 3. 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.

## 4. Overleg met de gewesten

De wijzigingen aan het decreet bijzonder wegtransport (artikel 10 maar ook de artikelen m.b.t. pilotprojecten 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

Op 1 oktober 2021 verleende de Raad van State advies nr. 69.917/3.

De Raad merkt in opmerking 3 vooreerst op dat er geen JoKER werd opgesteld en stelt dat ‘Het feit dat de ontworpen regeling inhoudelijk overeenstemt met de regeling die geldt voor De Lijn doet geen afbreuk aan de uitdrukkelijke bepaling van artikel 4 van het decreet van 20 januari 2012 (houdende een vernieuwd jeugd- en kinderrechtenbeleid).’

We blijven echter van oordeel dat deze bepalingen inhoudelijk reeds onderworpen zijn geweest aan een JoKER in het kader van het regelgevend traject van het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn, zodat er thans dan ook geen verplichting bestaat om opnieuw een JoKER op te maken nu het niet gaat om een nieuwe regeling. Het opstellen van een JoKER nadat de regeling werd ontworpen heeft bovendien geen zin aangezien de bedoeling ervan is dat de auteurs van de ontwerp teksten al van bij de voorbereiding deze analyse meenemen en de nodige verantwoording en argumentatie aangeven, wat de facto gebeurde bij de beslissing om de bepalingen in het voorliggende decreet identiek te houden aan de regeling voor De Lijn.

In opmerking 4.1 stelt de Raad dat ‘nu in het voorontwerp wordt bepaald door welke maatregelen de jeugdrechtbank de administratieve geldboete desgevallend kan vervangen, wordt de aangelegenheid van de jeugdbescherming betreden, die op grond van artikel 5, § 1, II, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ tot de bevoegdheid van de gemeenschappen behoort. Bijgevolg moet in artikel 1 van het voorontwerp ook worden vermeld dat het te nemen decreet een gemeenschapsaangelegenheid regelt.’ Artikel 1 werd bijgevolg in die zin aangepast.

In opmerking 4.2 aanvaardt de Raad van State het beroep op impliciete bevoegdheid met betrekking tot de bevoegdheid van de jeugdrechtbank en de voor die rechtbank te volgen procedure.

In opmerking 5.1 tot en met 5.8 gaat de Raad van State dieper in op het weerlegbaar vermoeden waarbij ouders of andere personen die het ouderlijk gezag uitoefenen over die minderjarige vermoed worden een overtreding te hebben begaan als minderjarigen vanaf de leeftijd dat een geldig en in voorkomend geval gevalideerd vervoerbewijs vereist is en tot twaalf jaar, geen geldig en in voorkomend geval gevalideerd vervoerbewijs bij zich hebben. De Raad wijst op een onduidelijkheid in die zin dat uit de memorie van toelichting blijkt dat het vermoeden waarin de ontworpen regeling voorziet, en de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de ouders, of de personen die het ouderlijk gezag uitoefenen, die eruit voortvloeit, niet zozeer gebaseerd zijn op de door de minderjarige begane overtreding, maar op een eigen fout van die ouders, of personen die het ouderlijk gezag uitoefenen, in zoverre die hebben nagelaten ervoor te zorgen dat de minderjarige over een geldig en in voorkomend geval gevalideerd vervoersbewijs beschikt. De Raad stelt dat dit beter tot uiting zou moeten komen in de tekst van het ontworpen artikel 40/0/8, § 1, van het decreet van 26 april 2019, zodat er geen twijfel kan bestaan over de draagwijdte van het vermoeden waarin die bepaling voorziet. Daarnaast stelt de Raad dat daarnaast ook onvoldoende duidelijk is wat het weerlegbaar karakter van het vermoeden waarin de ontworpen regeling voorziet, inhoudt. De tekst van het decreet en de Memorie van toelichting werd conform de opmerkingen van de Raad van State aangepast.

In opmerking 6.1 stelt de Raad van State zich vragen bij het begrip 'bankgegevens' en stelt voor om dit begrip in de Memorie van toelichting bij de beide betrokken artikelen te verantwoorden, waarop is ingegaan.

In opmerking 6.2.1. en 6.2.2. stelt de Raad van State voor om de Memorie van toelichting aan te vullen met de verantwoording waarom de gegevens van ouders, de voogden en de personen die een minderjarige onder een hoede hebben ook worden bijgehouden nadat de minderjarige meerderjarig is geworden, waarop werd ingegaan.

Conform opmerking 7 van de Raad van State wordt er zowel aan artikel 44sexies decies als in het ontworpen artikel 40/0/5 van het decreet van 26 april 2019 een bepaling toegevoegd met betrekking tot het vaststellen van overtredingen op de reisvoorwaarden.

Conform opmerking 8 in verband met de verwerking van persoonsgegevens wordt de Memorie van toelichting aangepast.

Conform opmerking 9 wordt er in het decreet een correcte kruisverwijzing opgenomen.

In opmerking 10 en 11 gaat de Raad van State in op de beperking van de vergunningen in het kader van het pilootproject voor het goederenvervoer met brede fietsen en brede fietsaanhangwagens, maar formuleert daarover geen opmerkingen. De Raad concludeert dat er ter zake geen persoonsgegevens worden verwerkt.

De tekst van het decreet werd aangepast conform opmerking 12 en 13.1.

In opmerking 13.2 waarschuwt de Raad van State dat de delegatie aan de Vlaamse Regering in het ontworpen artikel 40/0/1, §2, derde lid, van het decreet van 26 april 2019 een inmenging in het privéleven zou kunnen inhouden, waarop het in artikel 22 van de Grondwet opgenomen wettigheidsbeginsel van toepassing is. Het is echter niet de bedoeling dat de Vlaamse Regering in uitvoering van deze bepaling een dergelijke verregaande maatregel zou nemen. In elk geval zal er bij een eventuele verdere uitvoering over worden gewaakt.

Het ontworpen artikel 40/0/8, §1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019 wordt conform opmerking 14 herschreven in een 'kan'-bepaling.

In opmerking 15 wijst de Raad van State op het mogelijks ontbreken van de evenredigheid tussen enerzijds de overtredingen waarin het ontworpen artikel 40/0/8, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 voorziet en anderzijds de sancties die vermeld zijn in het artikel 29 van het decreet van 15 februari 2019 'betreffende het jeugddelinquentierecht. Conform deze opmerking wordt het decreet aangepast in die zin dat enkel de sancties vermeld in artikel 29, §2, 1° tot en met 5°, van het betrokken decreet kunnen worden opgelegd.

Conform opmerking 16 wordt de correcte verwijzing naar het Oud Burgerlijk Wetboek opgenomen.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

#### Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

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

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

Om het hoofdwegennetwerk 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

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

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

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

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

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

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

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

Er wordt voorzien in een vrijstelling van 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

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

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

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

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

Vooreerst wordt artikel 10/2, tweede lid van het decreet Basisbereikbaarheid opgeheven, dat voorschrijft dat de in het eerste lid vermelde entiteiten gemotiveerd kunnen afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Deze bepaling heeft immers zijn zin verloren omdat de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt

uitgezet als een inspirerend beleidskader zonder dat zij concrete operationele doelstellingen bevat waaraan rechtsgevolgen kunnen worden verbonden.

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

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

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

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

Vandaar eerder een breed generiek kader inzake handhaving.

Tenslotte worden verschillende bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het verzamelen, het verwerken en het delen van bepaalde (persoons)gegevens die in het kader van de controlemogelijkheid van de exploitant van het openbaar personenvervoer over water en het vervoer op maat worden bekomen, teneinde het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid aan te passen aan de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming of AVG).

#### Hoofdstuk 4. Slotbepaling

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

## **B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**

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



### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Dit hoofdstuk heeft geen bestuurlijke impact.

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 28 mei 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 2805 DOC.0588/1BIS).

#### Hoofdstuk 3. Wijzigingsbepalingen

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 28 mei 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 2805 DOC.0588/1BIS).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 28 mei 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 2805 DOC.0588/1BIS).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 28 mei 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 2805 DOC.0588/1BIS).

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

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 28 mei 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 2805 DOC.0588/1BIS).

### **4. VERDER TRAJECT**

Het ontwerp van decreet zal worden ingediend in het Vlaams Parlement.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan het bijgaande 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 en de bijhorende memorie van toelichting;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voornoemd ontwerp van decreet en de bijhorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

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