

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:**

- voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- Tweede principiële goedkeuring

Het voorliggend voorontwerp van decreet verzamelt verschillende wijzigingen aan de huidige regelgeving inzake de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid. Tevens voorziet dit ontwerp van decreet eveneens in de aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

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

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

#### 1. Eerste principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 9 juni 2023 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (VR 2023 0906 DOC.0714/1BIS, VR 2023 0906 DOC.0714/2BIS, VR 2023 0906 DOC.0714/3BIS).

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

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken vroeg de MORA op 12 juni 2023 om advies over het voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

De MORA verleende zijn advies op 6 juli 2023.

Het advies van de MORA gaat in op de onderstaande vijf hoofdstukken van het voorontwerp van decreet:

1. *Hoofdstuk 5: Wijzigingen van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer*

De raad volgt de logica dat, aangezien het niet naleven van het verkeersbord C23 als een overtreding van de derde graad wordt aangeduid, ook de overtreding van het onderbord bij het verkeersbord C23, dat de maximaal toegelaten massa vermeldt, wordt aangeduid als een overtreding van de derde graad.

Los van deze aanpassingen in het verzameldecreet wil de raad de aandacht vestigen op de mogelijke ongewenste effecten van het onderbord dat in de praktijk vaak de toegang verbiedt voor voertuigen met een massa van meer dan 3,5 ton.

Meer in het bijzonder wijst de raad op de gevolgen van de transitie van de bestelwagens naar zero emissie voertuigen. Wanneer de verbrandingsmotor in de bestelwagens wordt vervangen door batterijen, neemt het totaalgewicht van deze voertuigen toe waardoor ze logischerwijs in beladen toestand de 3,5 ton overschrijden. Op wegen met een verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton worden deze batterij elektrische voertuigen bijgevolg uitgesloten, terwijl bestelwagens met verbrandingsmotor wel nog toegelaten zijn omdat ze meestal de 3,5 ton niet overschrijden.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om de uitdagingen en noden op het vlak van verkeersregelgeving, die met de energetische transformatie zullen gepaard gaan, grondig in kaart te brengen, en in samenwerking met de betrokken sectoren hiervoor gepaste oplossingen uit te werken.

Afhankelijk van de verdere ontwikkelingen op technisch vlak zullen bijstellingen in de toekomst worden overwogen.

2. *Hoofdstuk 6: Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum*

Aangezien de voorgestelde wijzigingen een mogelijke impact hebben op de havens, adviseert de MORA om over de uitwerking van de voorgestelde wijzigingen aan het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, zo spoedig mogelijk het overleg met de havens te voeren.

In het kader van het ontwerpbesluit over de accreditatie van VBS-opleidingscentra en de goedkeuring van VBS-opleidingen werd vooraf overleg gepleegd met de Haven van Antwerpen-Brugge en de toenmalige havenkapitein van NSP.

Echter, omdat de Raad van State van oordeel was dat de rechtsgrond in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet niet volstond om dit te regelen in een uitvoeringsbesluit, werd in het Verzameldecreet hiervoor een decretale grondslag voorzien.

In die zin zijn de havens dus wel degelijk op de hoogte van de geplande regelgeving.

Wel is het zo dat tegelijk bij de aanpassing van het decreet ook rekening werd gehouden met de verplichtingen opgenomen in de nieuwe IMO-Resolutie A.1158(32) van 15 december 2021 “Guidelines for Vessel Traffic Services”. Omdat hieraan op korte termijn moet zijn voldaan, werd ook hiertoe al een decretale grondslag voorzien. In de mate dat de opmerking van de MORA louter betrekking heeft op dat aspect, kan ze als terecht beschouwd worden, en zal overleg met de havens worden georganiseerd alvorens verplichtingen in deze context zouden worden uitgewerkt in regelgeving.

### *3. Hoofdstuk 9: Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst*

De raad merkt op dat er momenteel een initiatief op federaal niveau loopt om het Scheepvaartwetboek aan te passen, met de bedoeling om de camera's van de havenkapiteinsdienst mee op te nemen in het Scheepvaartwetboek (als *lex specialis* op de camerawet van 21 maart 2007), onder het luik maritieme beveiliging. Om overlappingen te vermijden en met het oog op regelgevende consistentie, stelt de raad voor om in artikel 26, 2° van hoofdstuk 9 van het verzameldecreet, de verwijzing naar de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's te schrappen.

Met deze aanbeveling kan worden ingestemd. Het ontwerp wordt in die zin aangepast.

### *4. Hoofdstuk 10: Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022*

De MORA vraagt of het begrip “droogte” eerst juridisch sluitend gemaakt moet worden, zodat er geen ruimte is voor interpretatie. De raad verwijst hiervoor naar het draaiboek “Droogte” en lopende studies van de VRAG 2.0.

Deze suggestie wordt niet gevolgd. Artikel 41 van het Scheepvaartdecreet bepaalt nu al dat bij uitzonderlijk lage waterstanden, waarbij captatie van water gevaar kan opleveren voor de scheepvaart of voor de waterwegen of de havens, of bij slechte waterkwaliteit het havenbedrijf of de waterwegbeheerder een tijdelijk verbod of een tijdelijke beperking van captatie kunnen opleggen. De zinsnede “*uitzonderlijk lage waterstanden, waarbij captatie van water gevaar kan opleveren voor de scheepvaart of voor de waterwegen of de havens, of bij slechte waterkwaliteit*” is voldoende duidelijk en begrijpelijk. Het ontworpen artikel 133, eerste lid, punten 3°/1 en 3°/2 voorziet slechts in de sanctionering van hetgeen in het Scheepvaartdecreet reeds bepaald is. Bovendien is het beleidsmatig nooit de intentie geweest om het draaiboek “Droogte” juridisch te verankeren. Hetzelfde geldt voor het afwegingskader prioritair watergebruik. Dit zou immers impliceren dat er geen ruimte meer is om af te wijken en snel te kunnen ingrijpen in uitzonderlijke of niet voorzienbare situaties.

Naar aanleiding hiervan uit de MORA tevens een bedenking bij de bestaande tekst van het Scheepvaartdecreet. Het Scheepvaartdecreet kondigt met ingang van 1 januari 2024 namelijk een nieuwe tariefstructuur aan voor het capteren van water, waardoor de huidige tariefstructuur vervalt. De methodologie en de modaliteiten hiervoor moeten via een uitvoeringsbesluit door de Vlaamse Regering worden bepaald. Het uitvoeringsbesluit is echter nog niet principieel goedgekeurd.

De raad vreest dat hierdoor een juridisch vacuüm zal ontstaan en stelt daarom voor om het voorliggende verzameldecreet aan te passen zodat de huidige tariefstructuur kan blijven gelden, zolang het nieuwe uitvoeringsbesluit nog niet is goedgekeurd. De raad doet tevens een concreet wijzigingsvoorstel.

Met deze opmerking kan ingestemd worden. Hoewel het concrete wijzigingsvoorstel van de MORA juridisch niet juist lijkt te zijn, wordt een ontworpen bepaling aan het decreet toegevoegd, waardoor de huidige tariefstructuur behouden zal blijven tot 1 januari 2025.

Daarnaast grijpt de MORA de ontworpen bepalingen tot wijziging van het Scheepvaartdecreet aan om te stellen dat er momenteel onduidelijkheid zou bestaan over de bestuurlijke handhaving in het kader van het Scheepvaartdecreet, bijvoorbeeld over de toepassing van art. 112. Dat artikel stelt dat personeelsleden van bevoegde autoriteiten, waterwegbeheerders, havenbedrijven of het loodswezen worden aangewezen als toezichthouder, agent van gerechtelijke politie of bestuurlijk opsporings-

agent wanneer zij voldoen aan de Vlaamse Regering bepaalde opleidings- en ervaringsvereisten en andere voorwaarden. De raad is reeds op de hoogte dat inmiddels een ontwerp van uitvoeringsbesluit werd geagendeerd op de Vlaamse Regering voor een eerste principiële goedkeuring op 30 juni 2023. Om een regelgevend vacuüm te voorkomen dringt de raad aan op een snelle behandeling van het dossier. Indien dit niet mogelijk blijkt vraagt de raad om ook in deze overgangsbepalingen te onderzoeken. Dit is evenwel niet langer aan de orde. Het ontwerp van uitvoeringsbesluit werd inmiddels definitief goedgekeurd op de Vlaamse Regering van 31 augustus 2023.

*5. Hoofdstuk 11: Aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw ("OCW") en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf ("WTCB")*

De raad neemt er nota van dat de huidige bijdrageregeling een impact kan hebben op de financiering van grote infrastructuurprojecten en -programma's in Vlaanderen, maar stelt ook vast dat de Inspectie van Financiën een negatief advies gaf over de voorgestelde regeling voor plafonnering van de bijdragen, en de verantwoordingsgronden van het voorstel betwistbaar acht. De Inspectie van Financiën vreest dat indien elk van de overheden de bijdragen zou aanpassen in functie van eigen keuzes, de werking van het OCW en het WTCB in het gedrang kan komen.

De raad stelt daarom voor dat de Vlaamse Regering het overleg opstart met de andere gewesten, de federale overheid en de betreffende instellingen, om te onderzoeken welke pistes mogelijk zijn voor een meer flexibele bijdrageregeling aan het OCW en het WTCB.

Indien zou blijken dat de werking van het OCW en het WTCB in het gedrang kan komen, zal na een evaluatie van de toepassing van de nieuwe bijdrageregeling het nodige overleg worden opgestart. Deze opmerking noopt op heden niet tot een aanpassing van het ontwerpdecreet.

3. Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA)

De GBA heeft op de zitting van 18 juli 2023 beslist om voor het voorgelegde ontwerp te verwijzen naar het standaardadvies nr. 65/2023 van 24 maart 2023 betreffende de redactie van normatieve teksten. Per mail werd op 20 juli 2023 hier kennis van genomen.

Het standaardadvies wijst op de belangrijkste eisen waaraan elke norm die de verwerking van persoonsgegevens regelt, moet voldoen. Op basis van het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie werd navolg gegeven aan dit standaardadvies.

4. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

De Vlaamse Toezichtcommissie heeft op 13 juni 2023 advies verleend over voorliggend voorontwerp van decreet.

De Vlaamse Toezichtcommissie is van oordeel dat er voldoende waarborgen geboden kunnen worden wat betreft de bescherming van persoonsgegevens, op voorwaarde dat een aantal elementen bijkomend worden geïmplementeerd.

- a) De rechtvaardigingsgrond toevoegen aan het ontwerp of de memorie voor de wet van 21 juni 1985 en het decreet van 9 maart 2018 en de taak van algemeen belang verduidelijken voor het decreet van 3 mei 2019:*

Deze zaken werden conform het advies toegevoegd aan de artikelsgewijze bespreking van deze memorie.

- b) Voor wat de wet van 21 juni 1985 betreft de verwerkingsverantwoordelijke opnamen in het ontwerp:*

Omdat verschillende instanties deze rol (zullen) vervullen en deze instantie in het kader van toekomstige regelgeving nog niet gekend is, is gekozen voor een delegatie aan de Vlaamse Regering om de verwerkingsverantwoordelijke aan te duiden. Dit wordt zo behouden.

*c) Een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling uitvoeren:*

De Vlaamse Toezichtcommissie haalt aan dat de decreetgever, de Vlaamse Regering en de verwerkingsverantwoordelijken moeten nagaan of het uitvoeren van een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB - artikel 35 AVG) voor de verschillende gegevensstromen al dan niet noodzakelijk is.

Voor iedere nieuwe toepassing waarbij de verwerking van persoonsgegevens noodzakelijk is wordt vooraleer deze in gebruik wordt genomen nagegaan of dit noodzakelijk is. Indien dit het geval is, zal dit worden uitgevoerd op basis van de resultaten van de gegevensbeschermingseffectenbeoordeling zullen al dan niet bijkomende beschermingsmaatregelen worden genomen.

*d) Voor wat het decreet van 9 maart 2018 betreft de categorieën gegevens beter afbakenen:*

De VTC verwijst hierbij naar de memorie van toelichting waarin er een beknopte toelichting over de opgesomde categorieën van artikel 21, § 1 staat. De betrokkene is, niettegenstaande deze beknopte toelichting, op basis van de limitatieve opsomming in artikel 21, § 1 van het ontwerp van decreet voldoende op de hoogte welke categorieën van persoonsgegevens er zullen worden verwerkt in het kader van de doelstellingen vermeld in artikel 21, § 2, eerste lid van het ontwerp van decreet.

*e) Voor wat het decreet van 3 mei 2019 betreft opnemen in het ontwerp dat de camerabeelden enkel voor de doeleinden in het ontwerp vermeld gebruikt kunnen worden:*

Deze verduidelijking werd toegevoegd.

*f) Voor wat de wet van 21 juni 1985 betreft de bewaartermijn verantwoorden in de memorie:*

Deze verantwoording is aan de artikelsgewijze bespreking van de memorie toegevoegd.

*g) Voor wat het decreet van 16 juni 2006 en het decreet van 9 maart 2018 betreft de bewaartermijnen opnemen in het ontwerp of minstens criteria opnemen die toelaten om de bewaartermijnen te bepalen en voor het laatste decreet tevens de bewaartermijn aanpassen.*

Beide decreten worden dan ook in die zin aangepast.

*h) Voor wat het decreet van 3 mei 2019 betreft de bewaartermijn verantwoorden in de memorie:*

Deze verantwoording is toegevoegd.

*i) De nodige maatregelen nemen voor de juistheid van de gegevens:*

In haar advies geeft de VTC de aanbeveling om bepalingen in het ontwerp op te nemen met betrekking tot de juistheid van de te verwerken gegevens.

Ingevolge artikel III.70, §1, 1<sup>o</sup>, van het Bestuursdecreet worden de persoonsgegevens verwerkt overeenkomstig de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens, wat ook inhoudt dat de persoonsgegevens verwerkt worden overeenkomstig artikel 5, lid 1, d), van de AVG.

Deze verplichting is reeds duidelijk opgenomen in de artikelen van de AVG en het Bestuursdecreet en het is daarom niet aangewezen om dit nogmaals op te nemen in het ontwerp van besluit.

*j) De transparantiemaatregelen uitwerken:*

De verwerkingsverantwoordelijke zal overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 e.v. van de AVG de betreffende informatie via privacyverklaring en informatieclausules aan de betrokkene bezorgen. Deze verplichting is reeds duidelijk opgenomen in de artikelen van de AVG en het is daarom niet aangewezen om dit nogmaals op te nemen in het ontwerp.

Regelgeving is daarenboven niet het meest geschikte middel om op begrijpbare, transparante en duidelijke wijze de betrokkene op de hoogte te brengen van zijn rechten.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

#### Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

De decreten en wetten die gewijzigd worden betreffen gewestaangelegenheden.

#### Hoofdstuk 2. Wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Artikel 38, §1, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (hierna: Wegverkeerswet) bepaalt de feiten waarvoor de rechter over de facultatieve mogelijkheid beschikt om een verval van het recht tot sturen op te leggen.

De wijziging van artikel 38, §1, eerste lid, 5°, van de Wegverkeerswet heeft tot gevolg dat ook in het geval bestuurders en/of hun begeleiders de voorwaarden inzake de scholing en het onderricht niet naleven, de politierechters de mogelijkheid krijgen om een verval van het recht tot sturen op te leggen.

#### Hoofdstuk 3. Wijzigingen van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

##### a) Wijziging van artikel 1

De wijzigingen aan artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen (hierna: wet op de technische eisen) situeren zich hoofdzakelijk op twee vlakken.

Eenzijds wordt de decretale basis voor retributies uitgebreid.

Er wordt een nieuwe paragraaf 4ter ingevoegd in artikel 1 van de wet op de technische eisen, waarin de gevallen worden omschreven waarin retributies kunnen worden geheven en door wie zij verschuldigd zijn. Tevens wordt een delegatie voorzien aan de Vlaamse Regering om het tarief en de betalingswijze van de retributies, evenals de procedure bij niet-betaling, te bepalen.

Anderzijds wordt de paragraaf met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens herwerkt.

De 'essentiële elementen' van een verwerking van persoonsgegevens, die in de wet zelf moeten worden vastgesteld (1° de categorie van verwerkte gegevens; 2° de categorie van betrokken personen; 3° de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4° de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5° de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens) worden verder verfijnd op het niveau van decreet.

Tenslotte wordt ook een in onbruik geraakte bepaling opgeheven.

#### b) Wijziging van artikel 4, §2

Om overtreders bijkomend te motiveren om in bepaalde gevallen over te gaan tot regularisatie van de overtreding die vastgesteld wordt, kan de Vlaamse Regering voor bepaalde overtredingen bepalen dat het verval van strafvordering slechts intreedt wanneer de overtreder de onmiddellijke inning betaald heeft en hij tot regularisatie is overgegaan. Het gaat hier over twee cumulatieve voorwaarden. In bijvoorbeeld het geval van rijden zonder een geldig keuringsbewijs, betekent dit dat de overtreder het voertuig moet laten keuren. Dezelfde werkwijze kan bijvoorbeeld eveneens toegepast worden bij grote of gevaarlijke gebreken op het vlak van technische eisen, waarbij het gebrek eerst hersteld moet worden.

Bij gebrek aan een tijdige regularisatie kan het openbaar ministerie alsnog strafvordering instellen en de betrokkene voor de rechtbank brengen om een strengere straf te laten uitspreken. Zoals ook in de vorige versie van de tekst het geval was, kan het openbaar ministerie, ook wanneer er wel betaald en geregulariseerd werd, indien gewenst, alsnog overgaan tot het instellen van de strafvordering (binnen een maand te rekenen vanaf de dag waarop aan beide voorwaarden is voldaan).

De Vlaamse Regering kan bepalen voor welke inbreuken een regularisatie vereist is als voorwaarde voor het strafverval, evenals binnen welke termijn dit dient te gebeuren. Tevens bepaalt de Vlaamse Regering de voorwaarden en nadere regels betreffende de regularisatie van de inbreuk.

Er dient te worden benadrukt dat ook in de gevallen waarin de strafvordering wel vervalt door betaling van de onmiddellijke inning, de overtreder steeds de verplichting heeft de inbreuk te regulariseren alvorens zich met het voertuig opnieuw op de openbare weg te begeven. Een nieuwe vaststelling leidt in voorkomend geval immers tot een nieuwe inbreuk.

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

Het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods (hierna: Loodsdecreet) bepaalt in artikel 7 dat de Vlaamse Regering de gebieden bepaalt waarbinnen de vaartuigen verplicht zijn om een loods aan boord te nemen. De Vlaamse Regering duidt de categorieën van vaartuigen en de gezagvoerders aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld. Daarbij dient de Vlaamse Regering onder meer een algemene vrijstelling te verlenen aan gezagvoerders die binnen een bepaalde termijn een bepaald aantal keren eenzelfde traject afleggen.

Deze regeling werd uitgewerkt door middel van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

In dat besluit wordt bepaald dat de algemene verklaring van vrijstelling aan de gezagvoerder van een vaarttuig wordt uitgereikt indien deze slaagt voor een bekwaamheidsproef. De minister die de loodsdienst onder zijn of haar bevoegdheid heeft, bepaalt onder andere:

- de voorwaarden waaraan de gezagvoerder, namelijk de kapitein of de bevoegde officier die de navigatie leidt, die kandidaat-verklaringhouder is, moet voldoen om aan de bekwaamheidsproef te mogen deelnemen;
- de procedure voor de aanvraag van de algemene verklaring van vrijstelling;
- de procedure voor de verdere afhandeling van de aanvraag van de algemene verklaring van vrijstelling;
- de regels voor de herkansing;
- de verplichtingen van de verklaringhouder, alsook de controle op de naleving ervan.

Met het ministerieel besluit van 23 augustus 2002 betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand werd de procedure tot het verkrijgen van een algemene verklaring van vrijstelling uitgeschreven. Daarbij werden tevens een vergoeding en betalingsmodaliteiten bepaald voor de deelname aan de bekwaamheidsproef. Het ministerieel besluit werd opgesteld overeenkomstig het advies nr. 27.966 van de Raad van State van 24 november 1998.

Het voornoemde ministerieel besluit werd opgeheven en vervangen door het ministerieel besluit van 20 juni 2005 betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand. Dit nieuwe besluit voorzag dezelfde bepaling omtrent de vergoeding en betalingsmodaliteiten voor de deelname aan de bekwaamheidsproef. Het ministerieel besluit van 20 juni 2005 werd opgesteld overeenkomstig het advies nr. 38.312 van de Raad van State van 3 mei 2005.

Naar aanleiding van een recent ontwerp van ministerieel besluit over de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand, werd het advies van de Raad van State ingewonnen. Het advies nr. 69.675 van 20 juli 2021 doet thans vragen rijzen bij de decretale grondslag van de voorziene vergoeding voor de deelname aan de bekwaamheidsproef.

Het voorliggende ontwerpartikel strekt ertoe om de rechtszekerheid te waarborgen door de bewuste bepaling uit het ministerieel besluit van 20 juni 2005 voor de relevante periode en zonder inhoudelijke wijzigingen decretaal te consolideren. Door de bepaling uit het besluit op te nemen in het Loodsdecreet, wordt niet alleen tegemoetgekomen aan de vormvereisten, maar worden tevens de goede werking en continuïteit van de openbare dienst verzekerd.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer deelt de overtredingen in volgens graad. Overtredingen van de derde graad zijn de overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en de overtredingen die bestaan uit het negeren van een bevel van een bevoegd persoon.

Met de wet van 2 april 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 betreft, classificeert de federale overheid de overtreding van verkeersbord C23 als een overtreding van de derde graad (punt 39/2<sup>o</sup> in artikel 3 van het koninklijk besluit).



Aangezien het niet naleven van de maximaal toegelaten massa de veiligheid van personen rechtstreeks in het gevaar brengt, dient ook de overtreding van het onderbord bij het verkeersbord C23, dat de maximaal toegelaten massa vermeldt, te worden aangeduid als een overtreding van de derde graad. Om die reden wordt het koninklijk besluit van 30 september 2005 in die zin aangevuld.

Het nieuw punt 39/3° in artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 bepaalt dat het niet in acht nemen van de maximaal toegelaten massa zoals vermeld op het onderbord bij verkeersbord C23, geclassificeerd wordt als een overtreding van de derde graad.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum dient gewijzigd te worden omwille van (toenemende) internationale verplichtingen in het kader van het verstrekken van verkeersbegeleidingsdiensten.

De door de 'International Maritime Organization' (IMO) in december 2021 goedgekeurde resolutie A.1158(32) bepaalt onder meer dat VBS-opleidingen moeten worden goedgekeurd en dat personeel dat belast is met de taken in het kader van begeleiding van de scheepvaart (VBS-personeel) wordt gecertificeerd. De verbonden overheden worden aangemoedigd om bij het uitwerken van regelgeving rekening te houden met standaarden en aanverwante aanbevelingen, richtsnoeren en modelcursussen van de 'International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities' (IALA).

Ter implementatie van deze internationale verplichtingen werd eerder een besluit van de Vlaamse Regering ontworpen (VR 2022 1410 DOC.1100-2), maar naar aanleiding van advies nr. 72.401/3 van de Raad van State van 23 november 2022 over dat ontwerp, werd vastgesteld dat in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet onvoldoende decretale grondslagen aanwezig waren om de door de IMO gestelde eisen en de door IALA vastgestelde standaarden en aanverwante aanbevelingen, richtsnoeren en modelcursussen uit te werken op het niveau van de Vlaamse Regering.

De thans ontworpen wijzigingen strekken tot incorporatie van een gedegen decretale grondslag, die alle aspecten die het opleidings- en kwalificatieproces volgens de bestaande internationale standaarden omvat en met aandacht voor het gepaste niveau van regelgeving. Ook een decretale rechtsgrond voor gegevensverwerking in dit verband wordt met deze wijziging voorzien.

De wijzigingen worden opgedeeld in twee artikelen: een eerste artikel dat voor de toekomst een algemenere delegatie verschafft aan de Vlaamse Regering om met betrekking tot de materies die in het betrokken decreet worden geregeld maatregelen nemen ter uitvoering van internationale standaarden of van verplichtingen, en een tweede artikel waarin specifiek de nodige rechtsgronden worden voorzien om de regelgeving voor het opzetten van een opleidings- en kwalificatiekader verder uit te werken, zo ook wat betreft de verwerking van persoonsgegevens naar aanleiding daarvan.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Bij decreet van 9 oktober 2020 werd een tweede lid toegevoegd aan artikel 17, § 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, met als doel de Vlaamse Regering toe te laten om voor specifieke inbreuken een afwijkende administratieve geldboete te bepalen. Het te bepalen bedrag van de administratieve geldboete is hoger dan de minimumgeldboete, zonder evenwel de maximumgeldboete te

overschrijden. Het door de Vlaamse Regering bepaalde bedrag wordt verhoogd met de opdecimen om te komen tot de eigenlijke administratieve geldboete.

In de praktijk is echter gebleken dat de formulering van het nieuwe lid 2 tot verschillende interpretaties kon leiden. Om die reden wordt de tekst geherformuleerd zonder evenwel inhoudelijk iets te wijzigen.

#### Hoofdstuk 8. Wijzigingen van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

Met het voorontwerp van decreet worden een aantal wijzigingen aangebracht aan het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B (hierna: decreet terugkommoment).

Deze wijzigingen kaderen in eerste instantie in de toepassing van een nieuwe handhavingsaanpak. Met het voorontwerp van decreet wordt het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving van 14 juli 2023 (hierna: KVH) geïmplementeerd en worden de mogelijkheden van het KVH, met inbegrip van afdelingen 2, 4, 5, 10 en 12 van hoofdstuk 10 van toepassing verklaard.

Naast de maatregelen in het licht van het KVH, wordt ook in de mogelijkheid voorzien voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken om erkenningen geheel of gedeeltelijk te schorsen of op te heffen als loutere beslissingen van administratieve aard.

Tot slot wordt ook de bepaling in het decreet terugkommoment met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens verder verfijnd zodat de 'essentiële elementen' van de verwerkingen in het decreet zelf worden vastgesteld.

#### Hoofdstuk 9. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

In het kader van de handhaving van havenpolitierglementen en havenverkeersverordeningen door de havenkapiteinsdienst worden enkele wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving, teneinde deze verder uit te werken en te verduidelijken. Zo wordt er verduidelijkt welke detectiemiddelen kunnen worden aangewend voor de vaststelling van inbreuken en wordt in bijzonder een regeling voor de vaststelling van inbreuken door middel van beeldmateriaal uitgewerkt. Omdat die handhaving ook de verwerking van persoonsgegevens met zich meebrengt, worden eveneens bepalingen uitgewerkt die deze verwerking in overeenstemming brengt met de relevante normen over de bescherming van persoonsgegevens.

#### Hoofdstuk 10. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

##### a) Wijziging van artikel 80 van het Scheepvaartdecreet

Hoofdstuk 2 van Titel 3 van het Scheepvaartdecreet bevat bepalingen omtrent scheepvaartrechten en andere retributies. Het hoofdstuk bevat onder meer bepalingen omtrent het toepassingsgebied van de waterwegenvergunning. Artikel 80 somt de categorieën van vaartuigen op die zijn vrijgesteld van de betaling van scheepvaartrechten en andere retributies als vermeld in artikel 79.

Bijboten die worden gebruikt voor het aan en van boord brengen van personen en goederen, en bij redding, berging en werkzaamheden, moeten worden vrijgesteld van scheepvaartrechten en andere retributies, aangezien het niet verantwoordbaar of wenselijk is om te eisen dat een bijboot die op die manier wordt ingezet, eerst bijvoorbeeld een waterwegenvergunning moet bekomen, alvorens dit schip kan worden ingezet bij de geplande actie of werkzaamheden.

Woonvaartuigen die beschikken over een geldige vergunning of concessie om een ligplaats in te nemen, wanneer zij zich op hun ligplaats bevinden of wanneer zij gesleept worden naar een andere

locatie, betalen reeds een vergoeding. Het is niet billijk om tweemaal een vergoeding te vragen voor het zelfde feit, nl. plaats innemen op een bepaald wateroppervlak. Bijgevolg is voor dit traject geen waterwegenvergunning verschuldigd. De scheepvaartrechten voor de sleep blijven van toepassing.

b) Wijziging van artikel 133 van het Scheepvaartdecreet

Hoofdstuk 5 van Titel 2 van het Scheepvaartdecreet bevat bepalingen omtrent watercaptatie op de waterwegen en in de havens.

Artikel 39 stelt dat al wie water capteert ofwel melding moet maken van een watervang, ofwel een vergunning voor een watervang moet bekomen. Illegale watercaptatie, waarbij men zonder melding of vergunning water capteert, wordt momenteel niet bestraft in het Scheepvaartdecreet. Het is nochtans noodzakelijk dat dit gesanctioneerd kan worden. Aan artikel 133 van het Scheepvaartdecreet wordt bijgevolg de mogelijkheid tot bestuurlijke sanctionering van illegale watercaptatie toegevoegd.

Artikel 41 stelt dat bij uitzonderlijk lage waterstanden of bij slechte waterkwaliteit de waterwegbeheerder of het havenbedrijf een tijdelijk verbod of beperking van watercaptatie kunnen opleggen. Het niet naleven van een tijdelijk verbod of een tijdelijke beperking wordt momenteel niet bestraft in het Scheepvaartdecreet. Aan artikel 133 Scheepvaartdecreet wordt bijgevolg een bepaling toegevoegd die bestuurlijke sanctionering van een overtreding van artikel 41 Scheepvaartdecreet mogelijk maakt.

c) Wijziging van artikel 196 van het Scheepvaartdecreet

Artikel 196 voorzag in een inwerkingtredingsdatum van 1 januari 2024 voor verscheidene bepalingen met betrekking tot watercaptatie en het voorzien van een nieuwe tariefstructuur via een besluit van de Vlaamse Regering. Aangezien het uitvoeringsbesluit dat in deze nieuwe tariefstructuur dient te voorzien nog niet definitief goedgekeurd is, wordt met het voorliggend artikel 32 de inwerkingtredingsdatum voor de geïmplementeerde bepalingen uitgesteld naar 1 januari 2025, waardoor de bestaande tariefstructuur behouden blijft en er geen juridisch vacuüm ontstaat.

Hoofdstuk 11. Aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw ("OCW") en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf ("WTCB")

Hoofdstuk 11 van het voorontwerp van decreet heeft tot doel om, voor wat betreft de grote projecten en programma's, in de zin van het decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's, te voorzien in een uitzondering op de federale financieringsregelingen voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (hierna: OCW) en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (hierna: WTCB).

Als uitgangspunt geldt dat, bij overheidsopdrachten van werken, de aannemers gehouden zijn tot betaling van de integrale bijdrageplichten aan het OCW en het WTCB. Dit is respectievelijk voorzien in het koninklijk besluit van 5 mei 1952 waarbij het verzoekschrift van het Verbond der Belgische Aannemers van Wegeniswerken strekkende tot het erkennen van het "Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw" en het goedkeuren van zijn statuten wordt ingewilligd en het koninklijk besluit van 23 september 1959 waarbij het verzoekschrift der Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf tot erkenning van het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf wordt ingewilligd. Op grond van de voormelde koninklijke besluiten dient iedere Belgische of buitenlandse aannemer, die onder het OCW of WTCB ressorteert, een jaarlijkse bijdrage te betalen, gebaseerd op de eindstaat van de uitgevoerde (wegenis)werken in het betrokken dienstjaar.

De financiële last die deze bijdragen krachtens de federale wetgeving en regelgeving in geval van grote projecten en programma's voor de aanbestedende overheid met zich meebrengt – met name respectievelijk 0,8% en 0,15% van het totale bedrag van de werken – vormt een onevenredige aantasting van de gewestbevoegdheid inzake de openbare werken en het vervoer.

Zulke onevenredige bijdrage brengt de (al dan niet externe) financiering van grote projecten en programma's van het Vlaamse Gewest in het gedrang.

Om die reden voorziet voorliggend ontwerp van decreet een plafonnering van de bijdrageverplichtingen voor het OCW en het WTCB, met betrekking tot werken die kwalificeren als grote projecten en programma's. Met name wordt de berekeningsbasis geplafonneerd op een bedrag gelijk aan de minimale investeringswaarde bedoeld in artikel 2, 5° en 6° van het decreet van 22 maart 2019, zijnde een bedrag van 100 miljoen euro voor grote projecten en 200 miljoen euro voor grote programma's. Voor het overige kan de berekening van beide bijdragen ongewijzigd gehandhaafd worden. Aldus zal de maximale totale bijdrage die kan verschuldigd zijn in het kader van grote projecten de volgende zijn:

- 800.000 euro bijdrage voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in het kader van eenzelfde groot project;
- 150.000 euro bijdrage voor het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf in het kader van eenzelfde groot project;
- 1.600.000 euro bijdrage voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in het kader van eenzelfde groot programma;
- 300.000 euro bijdrage voor het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf in het kader van eenzelfde groot programma.

Opdat kan worden bepaald wanneer dit plafondbedrag wordt bereikt en teneinde de gelijkheid van de verschillende aannemers te vrijwaren indien meerdere aannemers en onderaannemers actief zijn in het kader van eenzelfde groot project of programma, zal de bijdrage bij wijze van uitzondering worden betaald door de aanbestedende overheid.

#### Hoofdstuk 12. Slotbepalingen

De slotbepalingen hebben betrekking op verschillende van de bovenstaande hoofdstukken en worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting.

### 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**

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 9 juni 2023 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2023 0906 DOC.0714/1BIS).

## **4. VERDER TRAJECT**

Over het ontwerp van decreet zal het advies worden ingewonnen van de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken wordt tevens gelast om over voornoemd voorontwerp van decreet het eensluidend advies van de Ministerraad in te winnen overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar tweede principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over voornoemd ontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

3° te gelasten over voornoemd ontwerp van decreet het eensluidend advies van de Ministerraad in te winnen overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- memorie van toelichting;
- advies MORA dd. 6 juli 2023;
- advies GBA dd. 18 juli 2023;
- advies VTC dd. 13 juni 2023.