

**ONTWERP VAN DECREET TOT WIJZIGING VAN DIVERSE BEPALINGEN  
OVER HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, HET ALGEMEEN  
MOBILITEITSBELEID, DE WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT,  
DE WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT, EN HET EIGEN  
VERMOGEN FLANDERS HYDRAULICS**

**Het voorliggend ontwerp van decreet verzamelt diverse wijzigingen aan regelgeving verspreid over verschillende beleidsvelden van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.**

**Naast wijzigingen in de bovenstaande beleidsvelden van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, voert het voorontwerp van decreet ook wijzigingen door betreffende het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics.**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering**

In dit ontwerp van decreet worden diverse wijzigingen aangebracht in huidige regelgeving met betrekking tot de volgende beleidsvelden van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weggebonden mobiliteit en transport, en de watergebonden mobiliteit en transport.

Tevens worden decretale wijzigingen aangebracht betreffende het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics.

Al deze wijzigingen worden hieronder toegelicht.

**B. Inhoud**

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

De decreten en wetten die worden gewijzigd betreffen gewestaangelegenheden.

Dit decreet voorziet tevens in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

Hoofdstuk 2. Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg

Er wordt een artikel ingevoegd in de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake

vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg (hierna: de wet van 18 februari 1969) dat betrekking heeft op de verwerking van persoonsgegevens.

Met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens geldt dat alleen een inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven kan plaatsvinden krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is niet in strijd met het wettelijkheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de 'essentiële elementen' voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.

Het verdient bijgevolg aanbeveling om deze essentiële elementen verder te verfijnen op het niveau van decreet.

Hoofdstuk 3. Wijziging 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

In het kader van administratieve vereenvoudiging wordt het verplicht advies van de (Vlaamse) commissie administratie-nijverheid uit artikel 1, §3, 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, opgeheven.

De sector kan nog steeds geconsulteerd worden bij regelgevende initiatieven, wat ook belangrijk is om draagvlak te creëren voor nieuwe beslissingen. Maar door de verplichting uit de regelgeving te halen, kan het consulteren van de sector soepeler worden georganiseerd, waardoor de doorlooptijd van regelgevende initiatieven kan worden ingekort.

Naast artikel 1, §3, van de wet van 21 juni 1985, wordt ook het koninklijk besluit van 24 december 1985 betreffende de raadgevende commissie administratie-nijverheid opgeheven. Dit uitvoeringsbesluit, dat de samenstelling en de werking van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid regelt, wordt zonder voorwerp nu deze adviesverplichting verdwijnt.

Hoofdstuk 4. Wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

In het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn worden de nodige wijzigingen aangebracht om boetebedragen toekomstgericht resistent te houden met de algemene prijsevolutie.

Daartoe zullen de boetebedragen in de toekomst worden vermeerderd met de opdecimen die van toepassing zijn voor de strafrechtelijke geldboeten en wordt binnen de maximale boetebedragen een marge voorzien zodat een effectief en efficiënt beleid kan worden gevoerd tegen de zwaarste inbreuken.

Bij een aanpassing van de opdecimen, zullen de administratieve geldboetes de algemene aanpassing volgen, zonder dat er telkens een wijzigingsbesluit van de Vlaamse Regering nodig is om de boetebedragen aan te passen.

Hoofdstuk 5. 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

De wijzigingen aan het Loodsdecreet zijn tweeërlei.

Een eerste beperkte wijziging heeft betrekking op de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

Het tweede deel van de aanpassingen beoogt een sterkere rechtsbasis te vormen voor het stelsel van individuele vrijstellingen en algemene vrijstellingen aan gezagvoerders, met het oog op de verdere uitwerking van de uitvoeringsbesluiten daarvan. Er worden dienvolgens enkel wijzigingen aangebracht aan artikel 7 van het decreet. Voor de verdere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

In het havendecreet worden enkele beperkte tekstuele aanpassingen gedaan, die enerzijds beogen het decreet beter af te stemmen op het nieuwe Burgerlijk Wetboek, en anderzijds erop gericht zijn om aan tekstuele interpretatiegeschillen tegemoet te komen.

Hoofdstuk 7. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics"

Door middel van de wijzigingen aan het Oprichtingsdecreet "Flanders Hydraulics" worden enkele problemen ondervangen waarmee het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics (hierna: EVFH) vandaag geconfronteerd wordt.

Ten eerste bleek het, ondanks de uiteenzetting in de Memorie van Toelichting bij artikel 28 van het decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting van 2005, onvoldoende duidelijk dat EVFH ook kan deelnemen aan internationale programma's of projecten, en aan oproepen tot onderzoeks- en ontwikkelingsvoorstellen, zelfs als een daaraan gekoppeld subsidiekader vanuit de Vlaamse Overheid gecoördineerd wordt. Om die reden wordt dit thans expliciet ingeschreven, en wordt ook verduidelijkt dat EVFH ook alle inkomsten kan ontvangen (zo ook subsidies) die naar aanleiding van dergelijke verrichtingen worden bekomen.

In het kader van dergelijke subsidiekaders, stelt zich af en toe ook de vraag of EVFH kan kwalificeren als non-profit organisatie. Ook hieraan wordt met de voorziene wijzigingen enigszins tegemoet gekomen. Op dit punt wordt een en ander ook verder verduidelijkt in de artikelsgewijze bespreking.

Ook de huidige vertegenwoordigingsregeling blijkt soms moeilijk werkbaar voor dagdagelijkse verrichtingen, zodat erin wordt voorzien dat de directeur van het Eigen Vermogen wordt belast met het dagelijks bestuur van het EVFH en de vertegenwoordiging van het EVFH ten aanzien van derden, wat dat dagelijks bestuur betreft. Het in het decreet geschepte kader zal vervolgens verder uitgewerkt worden in een uitvoeringsbesluit.

Tenslotte wordt ook de regeling in verband met het toezicht op het EVFH nogmaals herzien, waarbij een administratieve vereenvoudiging wordt beoogd.

Hoofdstuk 8. Wijziging 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

Ook in dit decreet vindt een beperkte tekstuele ingreep plaats ter gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad

van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

Hoofdstuk 9. Wijziging van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg

In de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (hierna: Wet Goederenvervoer) worden de wegeninspecteurs van VLABEL toegevoegd aan de lijst van ambtenaren die bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de vestigingsvoorwaarden, zoals bedoeld in artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6°, van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen. Deze vestigingsvoorwaarden omvatten onder meer de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt van het goederen- en reizigersvervoer over de weg.

Gezien deze bevoegdheden overgedragen werden aan de gewesten is het noodzakelijk om Vlaamse wegeninspecteurs aan te stellen voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Hoofdstuk 10. Wijziging van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

In de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (hierna: Wet Reizigersvervoer) worden de wegeninspecteurs van VLABEL toegevoegd aan de lijst van ambtenaren die bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de vestigingsvoorwaarden, zoals bedoeld in artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6°, van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen. Deze vestigingsvoorwaarden omvatten onder meer de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt van het goederen- en reizigersvervoer over de weg.

Gezien deze bevoegdheden overgedragen werden aan de gewesten is het noodzakelijk om Vlaamse wegeninspecteurs aan te stellen voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Hoofdstuk 11. Wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Het oorspronkelijke artikel 39 van dit decreet rekent VVM De Lijn, die een interne exploitant is, bij de "exploitanten van het kernnet en het aanvullend net".

Echter zou op basis van een letterlijke lezing van dit artikel kunnen gesteld worden dat VVM De Lijn enkel zou bevoegd zijn om de algemene reisvoorwaarden vast te stellen voor het kern- en aanvullend net, terwijl De Lijn, gelet op artikel 35, derde lid, van het decreet, de operationalisering van het vervoer op maat dient te ondersteunen. Het is dus essentieel dat VVM De Lijn ook algemene reisvoorwaarden kan vaststellen voor het vervoer op maat.

Om die reden wordt VVM De Lijn apart vermeld als interne exploitant.

Hoofdstuk 12. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Vooreerst worden een aantal aanpassingen gedaan aan de herziening en nieuwe nummering van het Burgerlijk Wetboek.

Daarnaast wordt een wettelijke grondslag voorzien om in het kader van de elektronische meldplicht, in dringende gevallen, ook de contactgegevens van de schipper op te vragen.

Op grond van het Scheepvaartdecreet kan het gebruik voor scheepvaartdoeleinden van waterwegen worden onderworpen aan scheepvaartrechten, met enkele uitzonderingen voor specifieke waterwegen. De niet eerder in nationale regelgeving bestaande of op internationale akkoorden gestoelde vrijstelling voor de Zuid-Willemsvaart blijkt echter ongegrond en wordt daarom opgeheven.

Ook wordt de bestaande tekst van het decreet beter afgestemd op internationale verdragen (LLMC en CLNI) wat betreft voorrangsregels bij schadevorderingen.

Hoofdstuk 13. Wijziging van het decreet van 15 maart 2024 over het professionele rijonderricht

Het decreet van 15 maart 2024 over het professionele rijonderricht (hierna: decreet van 15 maart 2024) geeft uitvoering aan het regeerakkoord 2019-2024

van de Vlaamse Regering, dat het “finaliseren van een kader “level playing field” voor alle rijsscholen” beoogt.

Het decreet van 15 maart 2024 onderwerpt iedereen die professioneel rijonderricht geeft, zowel binnen als buiten het kader van een erkende rijsschool, aan een vergunningsplicht. Dit betekent dat elke lesgever die professioneel rijonderricht aanbiedt onder het toezicht van het Vlaamse overheid gebracht wordt. Verder wordt het traject dat leidt tot het behalen van een vergunning en een lestoelating of lestoelatings, die toegang geven tot het beroep van rijlesgever, hertekend. Het professionele rijonderricht, dat enkel door vergunde lesgevers mag worden gegeven, wordt opgedeeld in twee soorten, namelijk het dwingende en het niet-dwingende onderricht. Het dwingende rijonderricht mag enkel gegeven worden binnen het kader van erkende rijsscholen, terwijl het niet-dwingende ook buiten het kader van een erkende rijsschool mag worden gegeven.

Om een erkenning of een vergunning te behouden bepaalt het decreet van 15 maart 2024 dat blijvend moet worden voldaan aan alle voorwaarden van het decreet en van de uitvoeringsbesluiten. Daartoe moet ook steeds de nodige moraliteit en betrouwbaarheid, nodig voor het uitoefenen van de activiteiten in het kader van professioneel rijonderricht, aanwezig zijn. Als dit niet langer het geval is, kan de vergunning of de erkenning worden geschorst of ingetrokken. Daarnaast wordt met het decreet van 22 maart 2024 het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving van 14 juli 2023 (hierna: KVH) geïmplementeerd en zijn aldus de mogelijkheden en de instrumenten van het KVH, met inbegrip van afdelingen 2, 4, 5, 10 en 12 van hoofdstuk 10 van toepassing. Een nieuwe handhavingsaanpak en bestuurlijke boetes worden daardoor mogelijk.

Tot slot voorziet het decreet van 15 maart 2024 in een gegevensbank. Deze gegevensbank zal informatie bevatten over onder meer de verstrekkers van het professionele rijonderricht alsook over de verkrijgers. Het is een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door alle betrokken actoren die zorgen voor het professionele rijonderricht, zijnde het departement mobiliteit en Openbare Werken, personeelsleden van erkende rijsscholen, vergunde rijlesgevers en personen of organisaties die examens, opleidingen of bijscholingen organiseren voor de lesgevers. Daarnaast is de gegevensbank een communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving daadwerkelijk te kunnen handhaven. De gegevensbank bevat daarom ook informatie over het toezicht, de vaststellingen, de sancties en de maatregelen ter uitvoering van het KVH. Het decreet van 15 maart 2024 stelt de ‘essentiële elementen’ van de gegevensverwerking vast. Het gaat meer specifiek over de volgende elementen:

- 1° de categorieën van verwerkte gegevens;
- 2° de categorieën van betrokken personen;
- 3° de met de verwerking nagestreefde doelstellingen;
- 4° de categorieën van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens;
- 5° de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.

Opdat het decreet van 15 maart 2024 uitwerking zal kunnen krijgen, zal de Vlaamse Regering op verschillende vlakken voor de verdere uitvoering ervan moeten zorgen en zal alles ook klaar moeten zijn voor de implementatie ervan (zoals bijvoorbeeld op het vlak van de databank en digitalisering van de processen, de aankoppeling aan het Vlaams Handhavingsplatform, ...).

Artikel 51, van het decreet van 15 maart 2024 bepaalt daarom dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding zal bepalen, met als uiterlijke datum van inwerkingtreding 31 december 2026.

Thans wordt de voormelde uiterlijke datum van inwerkingtreding aangepast naar 1 april 2029. De aanpassing heeft een strategische en operationele beleidsdoelstelling. Door de aanpassing is er meer ruimte voor de kwalitatieve

realisatie van de verdere uitvoering door de Vlaamse Regering alsook voor de implementatie ervan op een zorgvuldige en verantwoorde wijze.

Hoofdstuk 14. Wijziging van het decreet van 22 maart 2024 over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Met het decreet van 22 maart 2024 over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (hierna: decreet van 22 maart 2024) worden een aantal wijzigingen aan het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B (hierna: decreet van 9 maart 2018) en daarmee samenhangend ook aan het Gerechtelijk Wetboek aangebracht. Deze wijzigingen zijn opgenomen in artikel 24 tot en met 35 en artikel 48 van het decreet van 22 maart 2024.

Deze wijzigingen kaderen in eerste instantie in de toepassing van een nieuwe handhavingsaanpak. Met het decreet van 22 maart 2024 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, als een loutere beslissing van administratieve aard, de erkenning als instelling die het terugkommoment organiseert en de erkenning als lesgever die een onderdeel van het terugkommoment geeft, geheel of gedeeltelijk te schorsen of op te heffen als niet of niet langer voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, met inbegrip van de moraliteits- en betrouwbaarheidsvereiste die voorzien wordt in het decreet van 9 maart 2018.

Tot slot wordt ook de bepaling in het decreet van 9 maart 2018 met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens verder verfijnd zodat de 'essentiële elementen' van de verwerkingen in het decreet zelf worden vastgesteld. Het gaat meer specifiek over de volgende elementen:

- 1° de categorieën van verwerkte gegevens;
- 2° de categorieën van betrokken personen;
- 3° de met de verwerking nagestreefde doelstellingen;
- 4° de categorieën van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens;
- 5° de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.

Opdat deze wijzigingen uitwerking zouden kunnen krijgen, zal de Vlaamse Regering op verschillende vlakken voor de verdere uitvoering ervan moeten zorgen en zal alles ook klaar moeten zijn voor de implementatie ervan (zoals bijvoorbeeld op het vlak van digitalisering, aankoppeling aan het Vlaams Handhavingsplatform, ...).

Om die reden bepaalde artikel 49, eerste lid, van het decreet van 22 maart 2024 dan ook dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van de artikelen 24 tot en met 35 en 48 zal bepalen, met als uiterlijke datum van inwerkingtreding 31 december 2025.

Omdat de voormelde datum onmogelijk kon worden gerealiseerd, werd de uiterlijke inwerkingtreding aangepast naar 31 december 2026 met het decreet van 3 oktober 2025 tot wijziging van artikel 49 van het decreet van 22 maart 2024 over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid, wat de aanpassing van een uiterlijke datum van inwerkingtreding betreft.

De aanpassing van de uiterlijke datum van inwerkingtreding heeft een strategische en operationele beleidsdoelstelling. Door de aanpassing is er meer ruimte voor de verdere uitvoering door de Vlaamse Regering alsook voor de implementatie ervan op een zorgvuldige en verantwoorde wijze.

De implementatie op het vlak van digitalisering en de aankoppeling aan het Vlaams Handhavingsplatform zijn essentieel en ter garantie van de kwaliteit hiervan wordt via voorliggend ontwerp van decreet de uiterlijke datum van inwerkingtreding uit voorzorg verschoven van 31 december 2026 naar 1 juli 2027.

## Hoofdstuk 15. Slotbepalingen

Het koninklijk besluit van 24 december 1985 betreffende de raadgevende commissie administratie-nijverheid wordt opgeheven.

Het koninklijk besluit van 24 december 1985 is het uitvoeringsbesluit van artikel 1, §3, 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, dat eveneens wordt opgeheven. (zie Hoofdstuk 3).

Er wordt ook voorzien in een uitgestelde inwerkingtreding van de wijzigingen aan het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, om de Vlaamse Regering in staat te stellen de nodige aanpassingen door te voeren in het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 tot bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM - De Lijn.

De datum van inwerkingtreding van artikel 6 en 18 wordt bepaald op 6 juli 2027, zijnde de omzettingsdeadline van richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

## C. Totstandkomingsprocedure

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

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport vroeg de MORA op ... (datum) om advies over het voorontwerp van decreet ... (opschrift).

De MORA verleende zijn advies op ... (datum).

(Bespreking advies)

### 2. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport vroeg de VTC op ... (datum) om advies over het voorontwerp van decreet ... (opschrift).

De VTC verleende zijn advies op ... (datum).

(Bespreking advies)

### 3. Advies van de Raad van State

Op ... (datum) verleende de Raad van State advies nr. xxxx/x.

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

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

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

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

### **Artikel 1**

Dit artikel behoeft geen uitleg.

### **Artikel 2**

Dit artikel verduidelijkt dat het decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

Hoofdstuk 2. Wijziging van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg

### **Artikel 3**

Er wordt een artikel 1bis ingevoegd in de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg (hierna: de wet van 18 februari 1969).

Dit artikel 1bis beoogt de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens te verankeren op het niveau van decreet.

Het Grondwettelijk Hof en de Raad van State zijn van oordeel dat, ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel 'essentiële elementen' van een verwerking van persoonsgegevens uitmaken, 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;
- 5° de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.

Het eerste lid bevat een oplijsting van de persoonsgegevens die met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in of ter uitvoering van de wet van 18 februari 1969 en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden verwerkt.

Hierin worden ook de doelstellingen voor de verwerking vastgesteld, met name de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in de wet zelf of zijn

uitvoeringsbesluiten. De meeste van de opgesomde gevallen spreken voor zich en behoeven geen verdere toelichting.

In punt 2 wordt een bepaling opgenomen die toelaat om alle verwerkingen van persoonsgegevens uit te voeren die betrekking hebben op verplichtingen die opgelegd worden in internationale aktes. Door de specifieke aard van de wet, is het immers niet op voorhand duidelijk welke eventuele verwerkingen in de toekomst vereist zouden zijn om tegemoet te komen aan de internationale verplichtingen.

Het tweede lid expliciteert dat, indien noodzakelijk, rijksregistergegevens kunnen worden verzameld en verwerkt.

In het derde lid wordt aan de Vlaamse Regering een delegatie gegeven om de verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van de gegevens aan te duiden. Er wordt verduidelijkt dat de verwerkingsverantwoordelijke altijd een bevoegde overheid of instantie die belast is met een taak van openbaar belang ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan is.

In het vierde lid wordt deze aan te duiden verwerkingsverantwoordelijke gemachtigd om gegevens uit te wisselen met de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen en andere bevoegde overheden en instanties belast met een taak van openbaar belang ter uitvoering van deze wet op de technische eisen en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Zoals hierboven vermeld, bevat het eerste lid de doelstellingen van de verwerking.

Het vijfde lid geeft de Vlaamse Regering de machtiging om binnen dit kader de nadere doeleinden voor de verwerking van de persoonsgegevens vast te stellen.

In het laatste lid wordt ten slotte de maximale bewaartermijn voor de verschillende categorieën van persoonsgegevens geregeld.

De persoonsgegevens die verbonden zijn aan een erkenning, vergunning, aanwijzing, toelating, afwijking, opleiding of examen mogen niet langer bewaard worden dan vijf jaar na het verstrijken van de geldigheid van voormelde erkenning, vergunning, aanwijzing, toelating, afwijking, opleiding of examen.

Deze termijnen laten een correcte controle en handhaving toe op het decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De gegevens met betrekking tot een dossier inzake handhaving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan worden niet langer bewaard dan twintig jaar na de laatste daad van toezicht, opsporing, vaststelling of vervolging voor de feiten die aanleiding hebben gegeven tot de verwerking.

Hierbij werd rekening gehouden met de maximale termijn waarbinnen de feiten naar aanleiding waarvan de persoonsgegevens zijn verwerkt, nog dienstig kunnen zijn voor het opleggen van straffen, bestuurlijke sancties, publieke herstelmaatregelen, beveiligingsmaatregelen of beslissingen van burgerlijke of administratieve aard of nog het voorwerp uitmaken of kunnen uitmaken van een administratief of jurisdictioneel beroep.

Ook werd rekening gehouden met de periode waarbinnen de persoonsgegevens nog relevant kunnen zijn voor toekomstige handelingen in het kader van toezicht, opsporing, vervolging, sanctionering, beveiliging of herstel (bijvoorbeeld het toepassen van recidive).

De maximale bewaartermijn van twintig jaar doet uiteraard geen afbreuk aan het principe dat de persoonsgegevens eerder gewist zullen worden als zou blijken dat ze niet langer nuttig zijn voor het doel waarvoor ze verwerkt werden.

In het laatste lid werd een delegatie aan de Vlaamse Regering toegevoegd die de Vlaamse Regering toelaat om de bewaringstermijn nader te bepalen. De Vlaamse Regering kan bewaartermijnen bepalen binnen de maximumtermijnen die het decreet vastlegt. Als de Vlaamse Regering geen nadere bewaartermijnen bepaalt, gelden de termijnen uit het decreet.

De rechtvaardigingsgrond voor het verwerken van persoonsgegevens betreft taken van algemeen belang of openbaar gezag.

Hoofdstuk 3. Wijziging 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

#### **Artikel 4**

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, voorziet dat voor alle uitvoeringsbesluiten het advies moet ingewonnen worden van een commissie administratie-nijverheid. De Koning bepaalt de samenstelling en de werkwijze van deze commissie.

Door de zesde staatshervorming werd de controle van de technische eisen van voertuigen een gewestelijke bevoegdheid. Sindsdien beschikt elk gewest over een eigen commissie administratie-nijverheid. De Vlaamse commissie is samengesteld uit spelers en belangenorganisaties binnen de automobiel-, transport- en vervoerssector.

In het kader van administratieve vereenvoudiging wordt deze adviesverplichting opgeheven.

De sector kan nog steeds geconsulteerd worden bij regelgevende initiatieven, wat ook belangrijk is om draagvlak te creëren voor nieuwe beslissingen. Maar door de verplichting uit de regelgeving te halen, kan het consulteren van de sector soepeler worden georganiseerd, waardoor de doorlooptijd van regelgevende initiatieven kan worden ingekort.

Naast artikel 1, §3, van de wet van 21 juni 1985, wordt ook het koninklijk besluit van 24 december 1985 betreffende de raadgevende commissie administratie-nijverheid opgeheven. Dit uitvoeringsbesluit, dat de samenstelling en de werking van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid regelt, wordt zonder voorwerp nu deze adviesverplichting verdwijnt.

Hoofdstuk 4. Wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

#### **Artikel 5**

Overeenkomstig artikel 44ter, §1, van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijke vormgegeven extern verzelfstandig agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij-De Lijn (hierna: het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990) is de Vlaamse Regering gemachtigd om binnen de grenzen, vermeld in dat decreet, het boetebedrag te bepalen betreffende de vastgestelde overtredingen op de reisvoorwaarden, bedoeld in artikel 2, 20°, van het decreet van 26 april 2019

betreffende de basisbereikbaarheid. De concrete boetebedragen zijn vastgesteld in het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 tot bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM - De Lijn. Conform artikel 9, §1, derde lid, 3°, b), artikel 9, §3, tweede lid, 1°, b) en 2°, b) en artikel 9, §4, 1°, c), van dat besluit van de Vlaamse Regering wordt de in het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 opgenomen maximale administratieve geldboete reeds toegepast voor iedere derde en volgende overtreding die wordt vastgesteld binnen de 12 maanden.

Naar aanleiding van de algemene tariefaanpassing van de vervoersbewijzen van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, rekening houdend met de algemene prijsontwikkeling, die in werking is getreden op 1 april 2025, werden de boetetarieven voor een eerste en tweede overtreding geïndexeerd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 5 september 2025 tot wijziging van artikel 9 van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 betreffende de bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM – De Lijn.

Aangezien de boetes voor een derde en volgende overtreding reeds vastgesteld zijn op het maximum zoals opgenomen in het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990, kunnen deze bedragen slechts aangepast worden na decretale wijziging. In lijn met deze aanpassing aan de index is het immers ook aangewezen om het maximumplafond van 300 euro voor minderjarigen en 500 euro voor meerderjarigen van de boetebedragen te herzien.

Het is immers van belang dat er voor de hardnekkige overtredders een gepast beleid kan worden gevoerd, waaronder het opleggen van administratieve geldboetes die afgestemd zijn op de algemene prijsontwikkeling. Op die manier worden reizigers ook verder aangespoord zich te gedragen naar de voorschriften en steeds in het bezit te zijn van een vervoersbewijs.

De voorliggende wijziging heeft als doel om de in het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 opgenomen boetebedragen toekomstgericht resistent te houden met de algemene prijsevolutie en enige marge te voorzien die de Vlaamse Regering in de mogelijkheid stelt om een effectief en efficiënt beleid te voeren tegen de zwaarste inbreuken.

Ingevolge de verhoging van de administratieve geldboetes met de opdecimen die van toepassing zijn voor de strafrechtelijke geldboeten, zullen de maximale boetebedragen vermenigvuldigd worden met een factor 10.

De aangepaste maximumbedragen zijn vastgesteld met inachtneming van de vermenigvuldigingsfactor 10, rekening houdende met de door de Vlaamse Regering goedgekeurde verhoging van de boetebedragen voor de zogenaamde klasse 1 en klasse 2 overtredingen, en met een bijkomende marge van 20% in vergelijking met de huidige maximumbedragen.

De boetebedragen, zoals opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 betreffende de bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM – De Lijn, zullen in de toekomst worden vermeerderd met de opdecimen die van toepassing zijn voor de strafrechtelijke geldboeten zodat er niet langer telkens een wijzigingsbesluit van de Vlaamse Regering vereist is om de boetebedragen aan te passen.

Er wordt voorzien in een uitgestelde inwerkingtreding (artikel 32) van deze wijzigende bepalingen, om de Vlaamse Regering in staat te stellen de nodige aanpassingen door te voeren in het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 tot bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM - De Lijn. Het is immers noodzakelijk dat de in het

voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 opgenomen boetebedragen, die voortaan zullen gelden als basisbedragen waarop de opdecimen zullen worden berekend, worden gebracht op een correct bedrag, zodat vermeden wordt dat de effectieve verschuldigde boetebedragen ingevolge de toepassing van de opdecimen te hoog uitvallen.

Hoofdstuk 5. 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

## **Artikel 6**

Hoofdstuk 1bis van het Loodsdecreet van 1995 bevat nu al bepalingen ter gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole. Bij richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 werd de eerstgenoemde richtlijn gewijzigd. Loodsen en bootmannen moeten ingevolge de wijzigingen de bevoegde instantie niet meer enkel verwittigen wanneer zij gebreken aan het schip vaststellen die afbreuk kunnen doen "aan de veilige vaart van het schip", maar -ruimer- wanneer die gebreken afbreuk kunnen doen "aan de veiligheid, waaronder de veilige vaart van het schip en de veiligheid van de opvarenden". Die uitbreiding wordt met dit artikel ingeschreven in het Loodsdecreet.

## **Artikel 7**

In de memorie van toelichting bij het Loodsdecreet van 1995 is over het stelsel van algemene vrijstellingen aan gezagvoerders het volgende vermeld:

*"De mogelijkheid om vrijstellingen te verlenen wegens de bijzondere vertrouwdsheid van de gezagvoerder met een bepaald traject bestaat thans eveneens. De voor de hand liggende hypothese is die van een regelmatige veerdienst van en naar een Engelse haven. De gezagvoerder legt frequent hetzelfde traject af en wordt na een bepaald aantal op- en afvaarten verondersteld dit traject voldoende te kennen om zonder loods te varen. Een dergelijke vrijstelling moet echter verleend worden aan de individuele gezagvoerder, en niet aan het vaartuig als dusdanig. De in de regelmatige dienst ingezette vaartuigen kunnen immers ook varen onder het gezag van een met het traject minder vertrouwde kapitein. De vrijstelling is met andere woorden persoonlijk; elke kapitein moet zijn bijzondere ervaring op het betrokken traject aantonen en er kan dus geen sprake zijn van een automatische of abstracte vrijstelling voor een bepaalde scheepvaartlijn. Bovendien is de vrijstelling beperkt tot eenzelfde vaartuig of tot gelijkaardige vaartuigen: de gezagvoerder kan zich maar op zijn vrijstelling beroepen wanneer hij met hetzelfde soort schip vaart."*

Hoewel het genoemde stelsel van algemene vrijstelling aan een gezagvoerder vandaag de dag nog steeds zijn nut en noodzaak heeft, is de regelgeving daaromtrent aan herziening toe. Om die herziening mogelijk te maken, worden enkele aanpassingen aan het decreet zelf gedaan.

Het blijkt in de praktijk vaak moeilijk om "vaartuig van hetzelfde type" correct in te vullen, waardoor niet altijd makkelijk af te bakenen is voor welke vaartuigen de vrijstelling juist kan gelden. Zoals in zoveel sectoren het geval is, wordt de technologische werkelijkheid alleen maar complexer, zodat het vergelijken van twee of meer vaartuigen een steeds ingewikkelder gegeven wordt.

In de toekomst zal de gezagvoerder verschillende vrijstellingen kunnen halen voor verschillende types vaartuigen, maar zal hij in beginsel voor elk vaartuig een afzonderlijke algemene vrijstelling moeten bekomen door het afleggen van een

nieuwe bekwaamheidsproef. Echter zal een onderscheid gemaakt worden tussen de proef voor een eerste vaartuig en voor die bijkomende vaartuigen. Voor bijkomende vaartuigen dient niet noodzakelijk de volledige bekwaamheidsproef hernomen te worden.

De regelgeving zal daarmee overigens beter afgestemd worden op wat nu al in onze buurlanden (Nederland, VK) is bepaald.

Eveneens worden in het artikel een aantal expliciete delegaties aan de Vlaamse regering gegeven, dit om een voldoende duidelijke grondslag te kunnen bieden voor uitwerking bij besluit van de Vlaamse regering van het geplande nieuwe stelsel. Een aantal punten spreken voor zichzelf, hierna wordt ingegaan op de punten die enige duiding vergen;

- Ten eerste kan de Vlaamse regering verschillende categorieën van algemene vrijstellingen bepalen. Nu al wordt er in 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 een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de algemene verklaring van vrijstelling en anderzijds de verklaring van vrijstelling voor LNG-bunkerschepen. Daarnaast zou, net zoals in onze buurlanden ook een onderscheid gemaakt kunnen worden naargelang de lengte van het schip of het traject dat het schip bevaart.
- Het is niet de bedoeling om met het nieuwe regime een wildgroei aan algemene vrijstellingen toe te laten. Daarom wordt uitdrukkelijk bepaald dat de Vlaamse regering een maximum aantal vrijstellingen mag bepalen waarop een gezagvoerder zich kan beroepen.
- Er was tot op heden niet uitdrukkelijk in het decreet bepaald dat de afgifte van een algemene vrijstelling afhankelijk is van een positief resultaat van een door de gezagvoerder af te leggen bekwaamheidsproef. Met de in punten 5° tot en met 8° uitgewerkte delegaties wordt aan de Vlaamse regering delegatie gegeven om alle aspecten van de bekwaamheidsproef uit te werken. Een bekwaamheidsproef kan bestaan uit verschillende onderdelen, zoals (bijvoorbeeld) theorie, praktische ervaring, simulator, etc.
- De Vlaamse regering kan ook bepalen welke verplichtingen er na het bekomen van een algemene vrijstelling doorlopend zullen gelden, zowel in hoofde van de verklaringhouder zelf als in hoofde van eventuele andere betrokkenen (bijvoorbeeld de rederij).
- Het behoud van de algemene vrijstellingen kan afhankelijk gesteld worden van het voldoen aan bepaalde voorwaarden. In bijzonder zal het van belang zijn dat de bijzondere kennis van de gezagvoerder op een constant niveau behouden blijft, bijvoorbeeld door het voldoende frequent afleggen van het traject of door het afleggen van een periodieke opfriscursus. Ook kan uitgewerkt worden in welke omstandigheden een algemene vrijstelling zijn geldigheid verliest en kan ingetrokken worden. In hoofdorde valt te denken aan een koppeling met de uit te werken verplichtingen en voorwaarden. Er kan daarnaast ook een regeling uitgewerkt worden die verduidelijkt welke gevolgen zullen gekoppeld worden aan onderscheiden soorten fouten van gezagvoerders (bijvoorbeeld niet naleven van verkeersregels, aanvaringen etc.).

Louter ter verduidelijking wordt in paragraaf 2<sup>quater</sup> toegevoegd dat ook voor een herkansing van de bekwaamheidsproef een retributie kan geheven worden. Omdat de organisatie van een opfriscursus ook de nodige administratieve kosten met zich kan meebrengen, wordt ook daarvoor een grondslag voorzien om een retributie te kunnen heffen.

Aangezien een algemene vrijstelling persoonlijk is (aan een individuele gezagvoerder), moeten er persoonsgegevens van die laatste verwerkt worden, zowel in het kader van het traject voor het afleggen van de bekwaamheidsproef, als voor het afleveren van het certificaat zelf. Bijgevolg wordt in het decreet ook een bepaling uitgewerkt over de verwerking van die persoonsgegevens, dewelke de essentiële elementen van de verwerking bevat.

In de nieuwe paragraaf 7, eerste en tweede lid, wordt de met de verwerking nagestreefde doelstelling opgenomen, nl. de uitvoering van dit artikel en de uitvoeringsbesluiten ervan. Als beperking geldt dat de verwerking is beperkt tot de persoonsgegevens die nodig zijn voor het dossierbeheer als taak van algemeen belang.

Het tweede lid van paragraaf 7 verduidelijkt dat de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in het eerste lid, nodig is voor alle elementen die verbonden zijn aan het verlenen van individuele vrijstellingen, vrijstellingen aan specifieke gezagvoerders en de bekwaamheidsproeven die daaraan verbonden zijn. Het gaat onder andere om (de communicatie over) het organiseren en plaatsvinden van de bekwaamheidsproef, het verstrekken van het voorlopig nummer en het certificaat en eventuele acties met betrekking tot dat certificaat (bijvoorbeeld schorsen of intrekken). De Vlaamse Regering krijgt delegatie om deze elementen nader te omschrijven.

Het derde lid bepaalt de categorieën van persoonsgegevens die zullen worden verwerkt.

In het vierde lid wordt aan de Vlaamse Regering delegatie verleend om de doelstelling van de verwerking, vermeld in het tweede lid, en de categorieën van persoonsgegevens, vermeld in het derde lid, nader omschrijven.

Het vijfde en zesde lid regelen de categorieën van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens. In eerste instantie betreft het de personeelsleden van de bevoegde instantie, voor zover die toegang noodzakelijk is voor de uitoefening van hun taken. Daarnaast dienen ook de lesgevers en beoordelaars in het kader van de bekwaamheidsproef, en de personeelsleden die betrokken zijn bij de behandeling van de aanvraag, toegang te hebben. De behandeling van de aanvraag omvat alle administratieve formaliteiten die met deze behandeling gepaard gaan, zoals bv. de uitgifte van het certificaat.

De maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens wordt vastgelegd in het zevende lid en in het laatste lid wordt de verwerkingsverantwoordelijke aangeduid.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

## **Artikel 8**

De wijziging aan artikel 13 voorziet in de mogelijkheid voor het vestigen van eeuwigdurend erfpacht- of opstalrecht, zoals nu uitzonderlijk mogelijk is voor doeleinden van openbaar domein, conform boek 3 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek (art. 3.169 en 3.180).

## **Artikel 9 en 10**

Deze wijzigingen in artikel 23bis en 23ter van het havendecreet betreffen louter een aanpassing aan de nummering van het nieuwe Burgerlijk Wetboek.

## **Artikel 11**

Het oorspronkelijke artikel 23quater van het havendecreet beoogde onder meer schadevorderingen op grond van vertragingen aan geblokkeerde sluisen of bruggen of als gevolg van in het algemeen belang door de havenbedrijven getroffen maatregelen uit te sluiten. Daardoor kunnen de (financiële) risico's voor de havenbedrijven, bij het vervullen van hun taken van algemeen belang, beheersbaar, en vooral verzekerbaar blijven.

De huidige formulering is echter te beperkt.

De havenbedrijven zouden op basis van deze formulering nog volledig aansprakelijk kunnen zijn voor bv. schade of genomen maatregelen ten gevolge van olie-incidenten. Schepen die niet kunnen opvaren of afmeren aan de voorziene ligplaatsen omwille van een olie-incident waarvoor een derde partij aansprakelijk is, kunnen zich voor vorderingen omwille van vertraging niet richten tot een havenbedrijf die maatregelen heeft genomen in het algemeen belang, ter vrijwaring van het milieu en de veiligheid van de haven en haar infrastructuur.

Hoofdstuk 7. Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics"

### **Artikel 12 en 13**

Met de wijzigingen van artikel 4 en 5 van het decreet wordt duidelijk voorzien dat EVFH ook kan participeren in internationale, Europese en federale programma's en projecten en kan meedingen naar oproepen tot onderzoeks- en ontwikkelingsvoorstellen, zelfs als een daaraan gekoppeld subsidiekader vanuit de Vlaamse Overheid gecoördineerd wordt. Hoewel dit reeds impliciet uit de Memorie van Toelichting bij het decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting van 2005 kon begrepen worden, wordt hiermee iedere discussie uitgesloten. Het EVFH verricht hier geen opdrachten "in opdracht van" entiteiten van de Vlaamse administratie, maar treedt door middel van een inschrijving gebaseerd op de inzet van eigen research en development in concurrentie met andere spelers om een project of initiatief dat in de algemene markt werd gezet, te behalen.

In het decreet wordt daarnaast de missie van EVFH beschreven, waarmee benadrukt wordt dat het in het tweede lid van het artikel beschreven doel van EVFH tegemoet komt aan de bredere maatschappelijke behoefte om te voorzien in een performant beleid wat betreft waterbouwkunde, de nautische wetenschappen, de milieukunde, en andere water-, zee-, waterweg-, haven- en scheepvaartgebonden aangelegenheden in de ruime zin van het woord.

Er wordt voor de volledigheid ook nog op gewezen dat EVFH niet gericht is op het uitkeren van winst, zoals thans al uit een aantal andere elementen van het decreet blijkt:

- de gelden die worden ontvangen naar aanleiding van de opdrachten van EVFH, worden integraal opnieuw geïnvesteerd in onderzoeksinfrastructuur ter bevordering van de interne expertise;
- artikel 10, tweede lid, van het decreet bepaalt dat EVFH enkel medeoprichter, lid, bestuurder of vennoot kan zijn van publiek- of privaatrechtelijke entiteiten, "op voorwaarde dat deze geen winst beogen";
- EVFH beschikt niet over formele aandeelhouders en keert bijgevolg ook geen (periodieke) winst uit.

### **Artikel 14**

Vooreerst wordt, in het licht van het legaliteitsbeginsel, uitgedrukt in artikel 9, BWHI, de rol van de Beheerscommissie duidelijker beschreven in het decreet. In de praktijk zal de Beheerscommissie alle handelingen kunnen stellen met

betrekking tot het vastleggen van de algemene strategie van EVFH, het nemen van beslissingen over aangelegenheden met strategisch karakter en het aanstellen en ontslaan van de directeur.

Het dagelijks bestuur van EVFH wordt toevertrouwd aan een directeur.

Tenslotte wordt de mogelijkheid voorzien voor de Vlaamse Regering om het beheer en het bestuur van EVFH verder uit te werken.

## **Artikel 15**

De wijziging aan artikel 7 van het oprichtingsdecreet is gelinkt aan de wijziging van artikel 5 en verduidelijkt welke middelen EVFH kan ontvangen n.a.v. de genoemde programma's, projecten en oproepen.

## **Artikel 16 en 17**

In het oprichtingsdecreet EVFH werd het toezicht op het Eigen Vermogen gekoppeld aan de in het Bestuursdecreet voorziene regeling voor publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, wat het EVFH nochtans niet is.

Deze toezichtregeling wordt momenteel als overdreven formeel beschouwd, zodat ervoor wordt geopteerd om, net zoals geldt voor het recent opgerichte EV Xperta, ter zake aan te sluiten bij de bepalingen van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019 (VCO) en haar uitvoeringsreglementering.

Binnen de systematiek van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën wordt EVFH, net als de andere eigen vermogens, beschouwd als een rechtspersoon die onder het gezag van de Vlaamse Regering staat. Er wordt hier dan ook woordelijk in een gelijke behandeling voorzien.

Als gevolg van deze wijziging, moet er ook beperkt tekstueel in artikel 12 worden ingegrepen.

Hoofdstuk 8. Wijziging 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

## **Artikel 18**

Artikel 31bis van dit decreet bevat nu al bepalingen ter gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole. Bij richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 werd de eerstgenoemde richtlijn gewijzigd. De havenkapiteinsdiensten moeten ingevolge de wijzigingen de bevoegde instantie niet meer enkel verwittigen wanneer zij gebreken aan het schip vaststellen die afbreuk kunnen doen "aan de veilige vaart van het schip", maar - ruimer- wanneer die gebreken afbreuk kunnen doen "aan de veiligheid, waaronder de veilige vaart van het schip en de veiligheid van de opvarenden". Die uitbreiding wordt met dit artikel ingeschreven in het decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum.

Hoofdstuk 9. Wijziging van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de

Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg

## **Artikel 19**

In artikel 32, §1, van de Wet Goederenvervoer worden de bevoegde ambtenaren opgesomd die belast zijn met de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, de Wet Goederenvervoer, en haar uitvoeringsbesluiten.

Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de vestigingsvoorwaarden, zoals bedoeld in artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6°, van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen. Deze vestigingsvoorwaarden omvatten onder meer de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt van het goederen- en reizigersvervoer over de weg.

Gezien deze bevoegdheden overgedragen werden aan de gewesten is het noodzakelijk om Vlaamse wegeninspecteurs aan te stellen voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Daartoe worden in artikel 32, §1, van de Wet Goederenvervoer de wegeninspecteurs van VLABEL toegevoegd aan de lijst van ambtenaren die bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Hoofdstuk 10. Wijziging van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

## **Artikel 20**

In artikel 22, §1, van de Wet Reizigersvervoer worden de bevoegde ambtenaren opgesomd die belast zijn met de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, de Wet Reizigersvervoer, en haar uitvoeringsbesluiten.

Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de vestigingsvoorwaarden, zoals bedoeld in artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6°, van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen. Deze vestigingsvoorwaarden omvatten onder meer de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt van het goederen- en reizigersvervoer over de weg.

Gezien deze bevoegdheden overgedragen werden aan de gewesten is het noodzakelijk om Vlaamse wegeninspecteurs aan te stellen voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun

uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Daartoe worden in artikel 22, §1, van de Wet Reizigersvervoer de wegeninspecteurs van VLABEL toegevoegd aan de lijst van ambtenaren die bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten, alsook de opsporing en de vaststelling van de inbreuken op de communautaire regelgeving, deze wetten en hun uitvoeringsbesluiten.

Hoofdstuk 11. Wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

### **Artikel 21**

In artikel 39, tweede lid, van het decreet wordt expliciet opgenomen dat de VVM De Lijn de interne exploitant is, ter verduidelijking van het gegeven dat de VVM De Lijn ook algemene reisvoorwaarden kan vaststellen voor het vervoer op maat.

Het oorspronkelijke artikel 39 van dit decreet rekent VVM De Lijn, die een interne exploitant is, bij de "exploitanten van het kernnet en het aanvullend net".

Echter zou op basis van een letterlijke lezing van dit artikel kunnen gesteld worden dat VVM De Lijn enkel zou bevoegd zijn om de algemene reisvoorwaarden vast te stellen voor het kern- en aanvullend net, terwijl De Lijn, gelet op artikel 35, derde lid, van het decreet, de operationalisering van het vervoer op maat dient te ondersteunen. Het is dus essentieel dat VVM De Lijn ook algemene reisvoorwaarden kan vaststellen voor het vervoer op maat. Om die reden wordt VVM De Lijn apart vermeld als interne exploitant.

Via deze algemene reisvoorwaarden kunnen specifieke regels uitgewerkt worden met betrekking tot het vervoer op maat zoals de wijze van reservatie, annuleringsregels, regels met het oog op een vlot verloop in en rond de voertuigen, regels rond de beschikbaarheid van het vervoer op maat, informatie over gebruikswijzen, soort bagage die wel of niet kan worden meegenomen, ... . Het laat met andere woorden toe om duidelijke afspraken tussen de interne exploitant en de gebruikers van het vervoer op maat op te maken, vergelijkbaar met de algemene reisvoorwaarden die De Lijn nu reeds bepaalt binnen het kern- en aanvullend net.

Hoofdstuk 10. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

### **Artikel 22 en 23**

Deze artikelen betreffen louter de aanpassing van het decreet aan de herziening van het Burgerlijk Wetboek.

### **Artikel 24**

Artikel 47 van het Scheepvaartdecreet biedt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om aan de schepen op de binnenwateren een meldplicht op te leggen. Elektronische meldplicht is gericht op het verbeteren van veiligheid, efficiëntie en naleving van regelgeving en de betrokken procedures zijn gebaseerd op Europese normen, ontwikkeld binnen het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI).

Artikel 47 van het Scheepvaartdecreet werd verder uitgevoerd bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 over de elektronische melding van gegevens door schepen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering

van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Naar aanleiding van de toepassing in de praktijk van de bestaande regelgeving, is gebleken dat het de veiligheid ten goede komt als de schipper kan bereikt worden in dringende gevallen. Daaronder kunnen onder meer mogelijke averijen, nood of calamiteiten worden verstaan. Eén en ander is overigens ook zo opgenomen in de technische standaard "ERI 1.4", goedgekeurd door de tijdelijke werkgroep voor een systeem voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart (CESNI/TI/ERI) in november 2024.

In beginsel zal het enkel gaan om een telefoonnummer, al is niet uitgesloten dat daar op termijn nog andere contactwijzen aan worden toegevoegd. Om die reden wordt thans een grondslag voorzien om ook de contactgegevens van de schipper te kunnen opvragen, waarbij de context duidelijk wordt omschreven in het decreet.

De Vlaamse Regering dient de verdere elementen van de verwerking te bepalen. Dat de gegevens gedurende een bepaalde termijn kunnen worden bewaard, kan een automatische hergebruik van de gegevens vergemakkelijken, of kan noodzakelijk zijn om bepaalde calamiteiten verder af te wikkelen, maar het lijkt niet noodzakelijk om deze gegevens langer dan een jaar te bewaren.

## **Artikel 25**

Op grond van het Scheepvaartdecreet kan het gebruik voor scheepvaartdoeleinden van waterwegen worden onderworpen aan scheepvaartrechten, met uitzondering van:

- de wateren gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven,
- de waterwegen welke aan het getij onderhevig zijn,
- het kanaal van Gent naar Terneuzen vanaf de Meulestedebrug (de brug niet inbegrepen) tot de Belgisch-Nederlandse grens in Zelzate,
- de Gemeenschappelijke Maas,
- de Schelde-Rijn-verbinding, en
- de Zuid-Willemsvaart op Vlaams grondgebied.

Deze vrijstellingen bevestigen grotendeels de waaier aan vrijstellingen die in het verleden reeds bestonden op basis van verschillende nationale en internationale regelgevingen of akkoorden. Enkel de vrijstelling op de Zuid-Willemsvaart op Vlaams grondgebied kwam vóór het Scheepvaartdecreet niet in het interne recht voor, en zij lijkt evenmin te volgen uit het volkenrechtelijke statuut van de Zuid-Willemsvaart.

Het is dan ook onbedoeld dat de vrijstelling geldend op "de Zuid-Willemsvaart op Vlaams grondgebied" in artikel 79, § 1, eerste lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 is opgenomen. Die laatste bewoordingen zijn in de tekst geslopen doordat een dergelijke vrijstelling van scheepvaartrechten op de Zuid-Willemsvaart, die voorheen, zoals gezegd, nooit heeft bestaan, op een bepaald ogenblik tijdens de voorbereiding van het ontwerp van Scheepvaartdecreet was geopperd. De bewoordingen stemden echter finaal niet overeen met de intenties van de decreetgever. Dit blijkt trouwens uit de Memorie van Toelichting bij het Scheepvaartdecreet, waarin werd verklaard dat de voorgestelde tekst slechts het geldende recht bevestigde. Mocht het Vlaams Gewest daadwerkelijk de scheepvaartrechten op de Zuid-Willemsvaart hebben willen aanpassen, dan zou daaromtrent op grond van het volkenrechtelijke statuut van de waterweg, in het bijzonder de bepalingen van het Uitvoeringsverdrag van 5 november 1842 tot regeling van verschillende punten betreffende het Vredesverdrag van 19 april 1839, het akkoord van Nederland moeten zijn gevraagd. Dat is niet gebeurd. De ontworpen bepaling voert op dit vlak dan ook de nodige juridisch-technische

correctie door, om artikel 79 van het Scheepvaartdecreet opnieuw in overeenstemming met de bedoeling van de decreetgever te brengen.

## **Artikel 26**

Het bepaalde in artikel 85, §13, 2°, van het Scheepvaartdecreet wordt beter afgestemd met de letterlijke tekst van artikel 6.3 LLMC-Verdrag enerzijds, en artikel 6.2 CLNI-Verdrag anderzijds.

Beide verdragen bepalen dat de lidstaten in hun nationale regelgeving kunnen bepalen dat vorderingen met betrekking tot schade aan de genoemde voorwerpen voorrang hebben boven "alle andere" vorderingen uit hoofde van een schadegebeurtenis.

Met de verduidelijking van dit voorrecht, wordt geen afbreuk gedaan aan de algemene systematiek van de scheepszekerheidsrechten. De invoering van de genoemde voorrang wordt door de federale regelgever immers uitdrukkelijk overgelaten aan de gewestelijke regelgever.

Hoofdstuk 13. Wijziging van het decreet van 15 maart 2024 over het professionele rijonderricht

## **Artikel 27**

Artikel 51 van het decreet van 15 maart 2024, bepaalt dat het decreet in werking treedt op een datum die de Vlaamse Regering bepaalt en uiterlijk op 31 december 2026.

Met artikel 26 van het ontwerp van decreet wordt de uiterlijke datum van inwerkingtreding die is opgenomen in artikel 51, van het decreet van 15 maart 2024, gewijzigd van 31 december 2026 naar 1 april 2029.

Hoofdstuk 14. Wijziging van het decreet van 22 maart 2024 over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

## **Artikel 28**

Artikel 49, eerste lid, van het decreet van 22 maart 2024, dat gewijzigd werd door het decreet van 3 oktober 2025, bepaalt dat artikel 24 tot en met 35 en artikel 48 in werking treden op een datum die de Vlaamse Regering bepaalt en uiterlijk op 31 december 2026.

Met artikel 27 van het ontwerp van decreet wordt de in artikel 49, eerste lid, van het decreet van 22 maart 2024 opgenomen uiterlijke datum van inwerkingtreding gewijzigd van 31 december 2026 naar 1 juli 2027.

Hoofdstuk 15. Slotbepalingen

## **Artikel 29**

Het koninklijk besluit van 24 december 1985 betreffende de raadgevende commissie administratie-nijverheid wordt opgeheven.

Dit uitvoeringsbesluit, dat de samenstelling en de werking van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid regelt, wordt zonder voorwerp nu de verplichting uit artikel 1, §3, 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, om de Vlaamse commissie administratie-nijverheid te consulteren, verdwijnt (zie bespreking Hoofdstuk x).

## **Artikel 30**

Het eerste lid van dit artikel legt de uitgestelde inwerkingtreding van de wijzigingsbepalingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijke vormgegeven extern verzelfstandig agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij-De Lijn uit artikel 5 van dit decreet vast op 1 januari 2027.

Het uitstel stelt de Vlaamse Regering in staat om de nodige aanpassingen door te voeren in het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 tot bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM - De Lijn.

Het tweede lid bepaalt de datum van inwerkingtreding van artikel 6 en 18 op 6 juli 2027, zijnde de omzettingsdeadline van richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER