

Besluit van de Vlaamse Regering over het innovatief varen

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, artikel 55 en 57.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 3 april 2025.
- De Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens heeft advies nr. ... gegeven op (datum).
- De Raad van State heeft advies xxxxx/x (adviesnummer) gegeven op ... (datum), met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° besturing op afstand: vaartaken van een schip die een mens of een machine volledig of gedeeltelijk verricht vanop een plaats die niet aan boord van het bestuurde schip is;
- 2° binnenwateren: de binnenwateren, vermeld in artikel 2, 4°, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022;
- 3° Commissie van Deskundigen: de Commissie van Deskundigen, vermeld in artikel 2.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) die ook de inspectie-instantie is, vermeld in artikel 2.01 van bijlage 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen;

- 4° geautomatiseerd schip: een schip dat voor een of meer scheepsfuncties kan opereren met technologie die menselijke tussenkomst vervangt of ondersteunt voor de volledige reis of voor een deel ervan;
- 5° innovatief schip: een schip dat besturing op afstand gebruikt, een geautomatiseerd schip of een schip met een alternatieve vorm van aandrijving.

Art. 2. §1. Dit besluit is van toepassing op innovatieve schepen, ongeacht het scheepstype, die door hun technologie willen afwijken van wetten, decreten of uitvoeringsbesluiten over al de volgende elementen:

- 1° de bemanning en het besturen van het vaartuig;
- 2° de technische kenmerken of uitrusting van het vaartuig;
- 3° de regeling van het scheepvaartverkeer;
- 4° de voorschriften voor de activiteiten aan boord en aan wal;
- 5° de boorddocumenten.

Met behoud van de toepassing van artikel 68 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, is dit besluit ook van toepassing op innovatieve schepen die gevaarlijke goederen over de binnenwateren vervoeren.

§2. Dit besluit is niet van toepassing op:

- 1° marineschepen;
- 2° zeeschepen;
- 3° pleziervaartuigen.

Art. 3. §1. In dit artikel wordt verstaan onder:

- 1° conventioneel schip: een schip met een voltallige bemanning conform het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk dat aan al de volgende voorwaarden voldoet:
 - a) het wordt niet op afstand bestuurd;
 - b) voor geen enkel traject moet het afwijken van de geldende technische voorschriften voor binnenschepen;
- 2° gelijkwaardig veiligheidsniveau: een niveau van veiligheid bij de exploitatie van het schip, waarvan gegarandeerd wordt dat het minstens gelijkwaardig is aan dat van een conventioneel schip van hetzelfde type;
- 3° vaartaken: alle taken, zoals planning, besturing, monitoring, manoeuvreren, die verricht worden om een vaartuig in de vaarweg van een één plaats naar een andere plaats te bewegen.

§2. In deze paragraaf wordt onder afstandsbesturingscentrale een plaats verstaan, die niet aan boord van het bestuurde schip is en die aan een van de volgende voorwaarden voldoet:

- 1° van die plaats kan het schip vanop afstand worden bestuurd;
- 2° van die plaats kunnen vaartaken gecoördineerd worden.

De eigenaar van een innovatief schip of zijn vertegenwoordiger kan bij de Commissie van Deskundigen een dossier indienen om te bewijzen dat bij de exploitatie van het schip een gelijkwaardig veiligheidsniveau verzekerd wordt.

In het dossier, vermeld in het tweede lid, worden de volgende elementen aangetoond:

- 1° de technologieën die gebruikt worden, zijn in staat om rekening te houden met de beschikbare en bestaande infrastructuur en andere waterweggebruikers zonder die in gevaar te brengen;
- 2° de communicatietechnologieën laten toe om het conventionele communicatieverkeer tussen de schepen onderling, tussen het schip en de wal, en in voorkomend geval, tussen het schip en de afstandsbesturingscentrale, te garanderen via beveiligde netwerken;
- 3° de risico's zijn correct geëvalueerd, wat wordt aangetoond door de volgende elementen:
 - a) de technische middelen aan boord waarborgen dat:
 - 1) gepast gereageerd en gehandeld kan worden in geval van calamiteiten en noodsituaties;
 - 2) de eigen bemanning altijd correct beschermd kan worden;
 - b) de evaluatie van de risico's is, afhankelijk van de betrokken technologie, gebaseerd op een of meer van de volgende risicoanalyses:
 - 1) "HAZID": gevarenidentificatie overeenkomstig de internationale norm IEC/ISO 31010:2019;
 - 2) "HAZOP": studie naar de risico's en operabiliteit overeenkomstig de internationale norm IEC 61882:2016;
 - 3) risicomangement ten aanzien van de informatiebeveiliging, cyberveiligheid en privacybescherming in een orgaan overeenkomstig de internationale norm ISO/IEC 27001:2022;
 - 4) "FMECA": analyse van potentiële storingen en de kritische gevolgen daarvan voor aan boord en aan de wal geïnstalleerde systemen overeenkomstig de internationale norm IEC/ISO 31010:2019;
 - c) als er ook gevaarlijke goederen worden vervoerd, wordt bij de risicoanalyse, vermeld in punt b), rekening gehouden met de potentiële risico's van de vervoerde goederen en de extra eisen die gelden voor het vervoer van goederen met hoge potentiële risico's;
- 4° de technologieën die gebruikt worden, beschikken over terugval-systemen, waardoor het schip bij technische problemen in een veilige toestand kan worden gebracht. Dat bewijs wordt geleverd met technische documenten van het gebruikte systeem;
- 5° als afstandsbesturing kan worden gebruikt, laten de systeemklokken een synchronisatie met een afstandsbesturingscentrale op basis van een referentieklok toe en is controle daarop mogelijk.

In het derde lid, 2°, wordt verstaan onder conventionele communicatieverkeer: elke vorm van scheepscommunicatie door middel van marifoon, AIS of andere technologie die voortvloeit uit de regelgeving.

§3. Aan het dossier, vermeld in paragraaf 2, worden de volgende documenten toegevoegd:

- 1° een verklaring op erewoord dat de rollen en verantwoordelijkheden voor de besturing van het schip en de diverse vaartaken in alle omstandigheden vastgelegd zijn;

- 2° in voorkomend geval, de resultaten van een pilootproject als vermeld in artikel 70 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

§4. De Commissie van Deskundigen controleert het dossier, vermeld in paragraaf 2, en beoordeelt of bij de exploitatie van het schip een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt verzekerd.

De Commissie van Deskundigen kan een vaarproef eisen en rekening houden met de resultaten daarvan.

De Commissie van Deskundigen kan rekening houden met de resultaten van een pilootproject als vermeld in artikel 70 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 of met de evolutie van de stand van de technologie.

De Commissie van Deskundigen kan volledig of gedeeltelijk afzien van de controle van het dossier, als uit een geldige verklaring van een classificatiebureau die door de Europese Commissie op grond van artikel 21 van de Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG is erkend, blijkt dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt verzekerd.

- De Commissie van Deskundigen kan beslissen dat:
- 1° voor de volledige aanvraag of een gedeelte van de aanvraag een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aangetoond, al dan niet onder voorwaarden;
 - 2° geen gelijkwaardig veiligheidsniveau is aangetoond. Als de Commissie van Deskundigen vaststelt dat met beperkte aanpassingen een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt, kan het dossier aangehouden worden en kan de indiener de situatie remediëren;
 - 3° bijkomende stukken moeten bezorgd worden om de aanvraag te kunnen beoordelen. Er hoeft geen volledig nieuw dossier te worden ingediend.

Art. 4. Als er door de indiening van het dossier bij de Commissie van Deskundigen persoonsgegevens worden verwerkt, gebeurt dat conform de algemene verordening gegevensbescherming.

De persoonsgegevens, vermeld in het eerste lid, worden alleen verwerkt voor de volgende doeleinden:

- 1° de uitwisseling van informatie tussen de indiener van het dossier, de Commissie van Deskundigen en de waterwegbeheerders;
- 2° het opstellen van statistieken;
- 3° de instandhouding van de veiligheid en het navigatiecomfort.

Geanonimiseerde informatie uit de gegevens, vermeld in het eerste lid, kan gebruikt worden om het beleid te ondersteunen om het vervoer over de binnenwateren te bevorderen.

De Vlaamse Waterweg nv is verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in

verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

De personen van wie de persoonsgegevens worden verwerkt, worden daarvoor van op de hoogte gebracht. Die personen krijgen toegang tot hun eigen persoonsgegevens en ontvangen op hun verzoek altijd een afschrift van die gegevens.

Persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan tien jaar.

Art. 5. Dit besluit verandert niets aan de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, de huurder, de bevrachter aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, en de exploitant van het schip.

Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk

Art. 6. Aan hoofdstuk XI van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018, wordt een artikel 28/1 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 28/1. §1. In dit artikel wordt verstaan onder besturing op afstand: de vaartaken van een schip die een mens of een machine volledig of gedeeltelijk verricht vanop een plaats die niet aan boord van het bestuurd schip is;

§2. In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- 1° geautomatiseerd schip: een schip dat ongeacht het automatiseringsniveau, voor een of meer scheepsfuncties kan opereren met technologie die menselijke arbeid vervangt of die besturing vanop afstand mogelijk maakt voor de volledige of voor een deel van de reis;
- 2° innovatief schip: een schip dat besturing op afstand gebruikt, een geautomatiseerd schip of een schip met een alternatieve vorm van aandrijving gebruikt.

De Commissie van Deskundigen kan afwijkingen op de toepassing van dit besluit toestaan voor innovatieve schepen.

De eigenaar van een innovatief schip of zijn vertegenwoordiger die een afwijking als vermeld in het tweede lid, aanvraagt, bezorgt aan de Commissie van Deskundigen naast de stukken, vermeld in artikel 3, §2 en §3, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen, al de volgende informatie:

- 1° een overzicht van de afwijkingen die gevraagd worden voor het schip in kwestie;
- 2° een overzicht van de vaartaken die op alternatieve wijze worden uitgevoerd met beschrijving van de wijze waarop dat gebeurt;

- 3° een bewijs dat het schip verzekerd is tegen burgerlijke aansprakelijkheid, ongeacht de geautomatiseerde besturing of de besturing op afstand, en dat in de polis een bergingsverplichting is opgenomen.

In het derde lid, 3°, wordt verstaan onder bergingsverplichting: een clause in de polis die verzekert dat, als het schip water maakt of zinkt, het vaartuig op kosten van de verzekering en onmiddellijk uit het water wordt gehaald.

§3. Als de Commissie van Deskundigen, met behoud van de toepassing van artikel 20 en 21 van dit besluit, zich voorneemt om te beslissen dat op grond van de controle, vermeld in artikel 3, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen, een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aangetoond, brengt ze iedere waterwegbeheerder van het traject of het vaargebied waarvoor een afwijking als vermeld in paragraaf 2, tweede lid, wordt gevraagd, op de hoogte van dat voornemen.

Nadat de waterwegbeheerders in kwestie het voornemen, vermeld in het eerste lid, hebben ontvangen, kunnen die, om redenen die eigen zijn aan de waterweg, aan de Commissie van Deskundigen een bezwaar indienen omdat het innovatief varen niet mogelijk is op de waterweg of waterwegen in kwestie. Als de waterwegbeheerder in kwestie geen bezwaar heeft ingediend bij de Commissie van Deskundigen binnen vijftien werkdagen nadat hij het voornemen, vermeld in het eerste lid, heeft ontvangen, wordt de beslissing van de Commissie van Deskundigen definitief.

De Commissie van Deskundigen kan op eigen initiatief, of nadat ze een bezwaar als vermeld in het tweede lid, heeft ontvangen, het traject of het vaargebied beperken waarvoor de afwijking, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, wordt gevraagd.

In het tweede lid wordt verstaan onder werkdag: elke dag, uitgezonderd zaterdag, zondag en de wettelijke feestdagen, vermeld in artikel 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 18 april 1974 tot bepaling van de algemene wijze van uitvoering van de wet van 4 januari 1974 betreffende de feestdagen.

§4. De Commissie van Deskundigen verstrekt een aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat conform het model dat is opgenomen in ES-TRIN 2023/1. Op het certificaat worden de volgende elementen vermeld:

- 1° de afwijkingen voor de bemanning van het schip en de eventuele voorwaarden die daaraan zijn gekoppeld;
- 2° de trajecten of de vaargebieden waarvoor de afwijkingen gelden;
- 3° in voorkomend geval, de voorwaarden voor de kwalificaties van de operatoren op afstand.

Voor de autoriteiten die belast zijn met toezicht of opsporing geldt de vermelding op het certificaat, vermeld in het eerste lid, als bewijs van de toelating voor het geautomatiseerd varen of de besturing op afstand.

§5. De Commissie van Deskundigen kan in de volgende gevallen elke afwijking als vermeld in paragraaf 2, tweede lid, intrekken die ze toestaat:

- 1° het schip voldoet niet meer aan de technische voorschriften die met het certificaat overeenkomen, in het bijzonder de elementen die in overweging zijn genomen om het gelijkwaardig veiligheidsniveau te beoordelen conform artikel 3, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen;
- 2° er is aan de Commissie van Deskundigen valse, foute of onvolledige informatie bezorgd om het gelijkwaardig veiligheidsniveau te beoordelen conform artikel 3, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen;
- 3° er is een incident of calamiteit.

In geval van gewijzigde omstandigheden voor een waterweg, of een gedeelte daarvan, waarvoor een afwijking als vermeld in paragraaf 2, tweede lid, geldt, kan de waterwegbeheerder in kwestie de afwijking tijdelijk opschorten voor die waterweg of dat gedeelte. De waterwegbeheerder brengt de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger, en de Commissie van Deskundigen onmiddellijk schriftelijk op de hoogte van de maatregel. Na onderzoek brengt de Commissie van Deskundigen de waterwegbeheerder die beslist heeft over de opschorting, binnen zeven dagen op de hoogte van de maatregelen die ze heeft genomen of van de maatregelen die ze van plan is te nemen.”.

Afdeling 2. Wijzigingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen

Art. 7. Aan artikel 23, §2, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt een punt 4° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“4° in voorkomend geval, controleren of het vaartuig vaart in overeenstemming met de ontheffingen die zijn toegestaan conform artikel 25/1, §2.”.

Art. 8. In hetzelfde besluit, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 6 mei 2022 en 25 november 2022, wordt een artikel 25/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 25/1. §1. In dit artikel wordt verstaan onder besturing op afstand: de vaartaken van een schip die een mens of een machine volledig of gedeeltelijk verricht vanop een plaats die niet aan boord van het bestuurde schip is;

§2. In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- 1° geautomatiseerd schip: een schip dat, voor een of meer scheepsfuncties, ongeacht het automatiseringsniveau, kan opereren met technologie die menselijke arbeid vervangt of die besturing vanop afstand mogelijk maakt voor de volledige reis of voor een gedeelte van de reis;
- 2° innovatief schip: een schip dat besturing op afstand, een geautomatiseerd schip of een schip met een alternatieve vorm van aandrijving gebruikt.

De Commissie van Deskundigen kan volledig of gedeeltelijk een ontheffing toestaan van de bepalingen van dit besluit voor innovatieve schepen die beperkte trajecten van plaatselijk belang op de binnenwateren of in havengebieden afleggen.

De eigenaar van een innovatief schip, of zijn vertegenwoordiger, die een of meer ontheffingen als vermeld in het tweede lid, aanvraagt, bezorgt aan de Commissie van Deskundigen naast de stukken, vermeld in artikel 3, §2 en §3, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen, al de volgende informatie:

- 1° een overzicht van de ontheffingen, vermeld in het tweede lid, die gevraagd worden voor het schip in kwestie;
- 2° de beschrijving van het traject of het vaargebied waarvoor de ontheffing, vermeld in het tweede lid, wordt gevraagd;
- 3° een bewijs dat het schip verzekerd is tegen burgerlijke aansprakelijkheid, ongeacht de geautomatiseerde besturing of de besturing op afstand, en dat in de polis een bergingsverplichting is opgenomen.

In het derde lid, 3°, wordt verstaan onder bergingsverplichting: een clausule in de polis die verzekert dat, als het schip water maakt of zinkt, het vaartuig op kosten van de verzekering en onmiddellijk uit het water gehaald wordt.

Als de eigenaar van een innovatief schip, of zijn vertegenwoordiger, naast de ontheffingen, vermeld in het tweede lid, ook een afwijking vraagt van de minimumbemanning op grond van artikel 28/1 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, hoeven geen twee afzonderlijke dossiers ingediend te worden. In dat geval kan de eigenaar van een innovatief schip, of zijn vertegenwoordiger één dossier indienen dat alle stukken, vermeld in artikel 3, §2 en §3 van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen en in artikel 28/1, §2, van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, bevat.

§3. Als de Commissie van Deskundigen zich voorneemt om te beslissen dat op grond van de controle, vermeld in artikel 3, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen, een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aangetoond, brengt ze iedere waterwegbeheerder van het traject of het vaargebied waarvoor de ontheffing, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, wordt gevraagd, op de hoogte van dat voornemen.

Nadat de waterwegbeheerders in kwestie het voornemen, vermeld in het eerste lid, hebben ontvangen, kunnen die, om redenen die eigen zijn aan de waterweg, aan de Commissie van Deskundigen een bezwaar indienen omdat het innovatief varen niet mogelijk is op de waterweg of waterwegen in kwestie. Als de waterwegbeheerder in kwestie geen bezwaar heeft ingediend bij de Commissie van Deskundigen binnen vijftien werkdagen nadat hij het voornemen, vermeld in het eerste lid, heeft ontvangen, wordt de beslissing van de Commissie van Deskundigen definitief.

De Commissie van Deskundigen kan op eigen initiatief, of nadat ze een bezwaar van een waterwegbeheerder als vermeld in het tweede lid, heeft ontvangen, het traject of het vaargebied beperken waarvoor de ontheffing, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, wordt gevraagd.

In het tweede lid wordt verstaan onder werkdag: elke dag, uitgezonderd zaterdag, zondag en de wettelijke feestdagen, vermeld in artikel 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 18 april 1974 tot bepaling van de algemene wijze van uitvoering van de wet van 4 januari 1974 betreffende de feestdagen.

§4. De Commissie van Deskundigen verstrekt een aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat conform het model dat is opgenomen in ES-TRIN 2023/1. Op het certificaat worden de volgende elementen vermeld:

- 1° de geldende ontheffingen en de eventueel daaraan gekoppelde voorwaarden;
- 2° de trajecten of de vaargebieden waarvoor de ontheffingen, vermeld punt 1° en paragraaf 2, tweede lid, gelden.

Voor de autoriteiten belast met toezicht of opsporing geldt de vermelding op het aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat, vermeld in het eerste lid, als bewijs van de toelating voor het geautomatiseerd varen of de besturing op afstand.

§5. De Commissie van Deskundigen kan in de volgende gevallen elke ontheffing, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, intrekken die ze toestaat:

- 1° het schip voldoet niet meer aan de technische voorschriften die met het certificaat overeenkomen, in bijzonder de elementen die in overweging zijn genomen bij de beoordeling van het gelijkwaardig veiligheidsniveau, vermeld in artikel 3, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen;
- 2° er is aan de Commissie van Deskundigen valse, foute of onvolledige informatie bezorgd om het gelijkwaardig veiligheidsniveau te beoordelen conform artikel 3, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] over het innovatief varen;
- 3° er is een incident of calamiteit.

In geval van gewijzigde omstandigheden voor een waterweg, of een gedeelte daarvan, waarvoor de ontheffing, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, geldt, kan de waterwegbeheerder in kwestie de ontheffing tijdelijk opschorten voor die waterweg of dat gedeelte. De waterwegbeheerder brengt de eigenaar van het schip of zijn vertegenwoordiger, en de Commissie van Deskundigen onmiddellijk schriftelijk op de hoogte van de maatregel. Na onderzoek brengt de Commissie van Deskundigen de waterwegbeheerder die beslist heeft over de opschorting, binnen zeven dagen op de hoogte van de maatregelen die zijn genomen of van de maatregelen die ze van plan is te nemen.”.

Hoofdstuk 3. Slotbepaling

Art. 9. De Vlaamse minister, bevoegd voor de watergebonden mobiliteit en het watergebonden transport, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 20 juni 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Annick DE RIDDER