

**GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN**  
**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION**  
**GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

[C – 2020/16108]

**9 OKTOBER 2020. — Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (1)**

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt:

**DECREET houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid**

**HOOFDSTUK 1. — Algemene bepaling**

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

**HOOFDSTUK 2. — Bekrchtiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 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**

**Art. 2.** Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 tot wijziging van artikel 3 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 wordt bekrachtigd.

**HOOFDSTUK 3. — Wijzigingsbepalingen**

*Afdeling 1. — Wijziging van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek*

**Art. 3.** Aan artikel 601ter van de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 13 mei 1999 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 maart 2018, wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° het beroep tegen de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete, vermeld in artikel 29quater, § 5, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.”.

*Afdeling 2. — Wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968*

**Art. 4.** In artikel 23 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en gewijzigd bij de wetten van 29 februari 1984 en 18 juli 1990 en het decreet van 26 april 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 3. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden en nadere regels bepalen die gelden voor:

1° de instellingen en hun personeelsleden die instaan voor het afnemen van examens om een rijbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid te behalen;

2° de instellingen en hun personeelsleden of de personen die onderricht verstrekken:

a) om een rijbewijs te verkrijgen;

b) in het kader van de voortgezette rijopleiding;

c) om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;

3° de opleidingsverstrekkers die opleidingen en bijscholingen geven aan kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of aan de personen, vermeld in punt 2°;

4° de personen die kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in punt 1° en 2°, of die de personen, vermeld in punt 2°, begeleiden tijdens hun opleiding;

5° de commissie die oordeelt over een beroep dat wordt ingediend naar aanleiding van het niet-slagen voor een examen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de toekenning, weigering, verlenging, stopzetting, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in het eerste lid, 1° tot en met 4°, bepalen.

De Vlaamse Regering kan de regels voor de opleidingen en de bijscholingen van kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, en van de personen, vermeld in het eerste lid, 2°, bepalen.”;

2° in paragraaf 4 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken inzake de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en inzake de reglementering over de vakbekwaamheid, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gegevens verwerkt, inclusief de gegevens, vermeld in artikel 9, lid 1, en artikel 10 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).”;

3° in paragraaf 4 wordt het derde lid vervangen door wat volgt:

“De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens worden verwerkt, stelt de wijze vast waarop die gegevens worden verwerkt, wijst de verantwoordelijke voor de verwerking aan, bepaalt, onverminderd de in het eerste lid vermelde doeleinden, de bijkomende doeleinden van de verwerking en stelt de maximale bewaartermijn van de gegevens vast. De persoonsgegevens worden in ieder geval niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.”;

4° er wordt een paragraaf 5 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§ 5. Inspecteurs kunnen de instellingen en de personen, vermeld in paragraaf 3, controleren op de naleving van de reglementering over de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen, en inzake de reglementering over de vakbekwaamheid, vermeld in of ter uitvoering van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de controle, vermeld in het eerste lid, en voor de aanwijzing van de inspecteurs die die controle verrichten.

Met toepassing van artikel 23, lid 1, *e*) en *h*), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) kunnen de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het vierde tot en met het twaalfde lid.

De afwijkingmogelijkheid, vermeld in het derde lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden die daarmee verband houden, in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, en op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast. De duur van de voorbereidende werkzaamheden mag in voorkomend geval niet meer bedragen dan een jaar vanaf de ontvangst van een verzoek tot uitoefening van een van de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening.

De persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor ze worden verwerkt.

De afwijkingmogelijkheid, vermeld in het derde lid, heeft geen betrekking op de gegevens die losstaan van het voorwerp van het onderzoek dat of van de controle die de weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid, rechtvaardigt.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het derde lid, tijdens de periode, vermeld in het vierde lid, een verzoek indient op basis van artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, bevestigt de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming de ontvangst daarvan.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming brengt de betrokkene schriftelijk, zo snel mogelijk en in elk geval binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van elke weigering of beperking van de rechten, vermeld in het derde lid. De verdere informatie over de nadere redenen voor die weigering of die beperking hoeft niet te worden verstrekt als dat de decretale en reglementaire opdrachten van de inspecteurs, vermeld in het eerste lid, zou ondermijnen, met behoud van de toepassing van het tiende lid. Als het nodig is, kan de voormelde termijn met twee maanden worden verlengd, rekening houdend met het aantal aanvragen en de complexiteit ervan. De verwerkingsverantwoordelijke brengt de betrokkene binnen een maand vanaf de dag die volgt op de dag waarop hij het verzoek heeft ontvangen, op de hoogte van die verlenging en van de redenen voor het uitstel.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene ook over de mogelijkheid om een verzoek in te dienen bij de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens conform artikel 10/5 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer en om een beroep in rechte in te stellen.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming noteert de feitelijke of juridische gronden waarop de beslissing is gebaseerd. Die informatie houdt hij ter beschikking van de voormelde Vlaamse Toezichtcommissie.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 13 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval, conform artikel 12 van de voormelde verordening, opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het derde lid bevat, naar het Openbaar Ministerie is gestuurd en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mag de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of, in voorkomend geval, de onderzoeksrechter heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.”.

**Art. 5.** In titel III, hoofdstuk IV, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976, 18 juli 1990 en het decreet van 13 december 2019, wordt na artikel 27 een artikel 27/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 27/1. De Vlaamse Regering kan een retributie bepalen voor:

1° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de instellingen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 1° en 2°, en van de lokalen, de terreinen en het personeel van die instellingen;

2° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 2°, en van de lokalen en de terreinen van die personen;

3° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de opleidingsverstrekkers, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 3°;

4° het behandelen van een aanvraag tot erkenning of tot verlenging van de erkenning van de personen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 4°;

5° het behandelen van een aanvraag tot het verkrijgen van een bewijs van vakbekwaamheid of tot verlenging ervan;

6° het afleggen van examens in de instellingen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 1°;

7° het volgen van verplichte rijopleidingen en bijscholingen om een rijbewijs te behalen, in het kader van de voortgezette rijopleiding of om een bewijs van vakbekwaamheid te behalen of te verlengen;

8° het afleggen van de examens, het uitvoeren van de stage en het volgen van verplichte opleidingen en bijscholingen door kandidaat-personeelsleden en personeelsleden van de instellingen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 1° en 2°, of door de personen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 2°;

9° het indienen van een verzoekschrift bij de beroepscommissie;

10° het onderzoek in een centrum voor rijgeschiktheid.

Tevens kan de Vlaamse Regering periodieke retributies bepalen voor de uitoefening van het toezicht op de erkenning van de instellingen en de personen, vermeld in artikel 23, § 3, eerste lid, 1° tot en met 4°.

De in het eerste lid, 1°, 2° en 8°, en het tweede lid, vermelde diensten omvatten niet de diensten waarvoor een retributie als vermeld in artikel 27, tweede en derde lid, kan worden bepaald.

De Vlaamse Regering kan de bedragen en de wijze waarop de retributies moeten worden voldaan evenals de procedure bij niet-naleving bepalen.”.

**Art. 6.** In dezelfde wet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 13 december 2019, wordt een artikel 29<sup>quater</sup> ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 29<sup>quater</sup>. § 1. De gemeenteraad kan in zijn reglementen of verordeningen administratieve geldboetes bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen in welk geval die overtredingen niet strafrechtelijk worden bestraft.

§ 2. De gemeenteraden kunnen alleen administratieve geldboetes als vermeld in paragraaf 1 bepalen als al de volgende voorwaarden vervuld zijn:

1° het betreft een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur;

2° de snelheidsovertredingen worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur;

3° het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld volgens de voorwaarden, vermeld in artikel 62, met uitzondering van het zesde en achtste lid, met automatisch werkende toestellen als vermeld in hetzelfde artikel, die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid;

4° de snelheidsovertredingen worden begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door rechtspersonen;

5° er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

§ 3. De bedragen van de administratieve geldboetes die de gemeenteraad in zijn reglementen of verordeningen bepaalt, zijn gelijk aan de bedragen die de Vlaamse Regering bepaalt ter uitvoering van artikel 65, § 1, tweede lid.

De administratieve geldboete wordt betaald op de wijze die in het betalingsverzoek is bepaald.

§ 4. Het proces-verbaal van de overtreding wordt binnen veertien dagen nadat de overtreding is vastgesteld, aan de sanctionerend ambtenaar, vermeld in artikel 6 van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bezorgd.

Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het proces-verbaal heeft ontvangen, bezorgt hij dat proces-verbaal samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete aan de overtreder.

De overtreder betaalt de administratieve geldboete binnen dertig dagen na de kennisgeving ervan, tenzij de overtreder binnen die termijn zijn schriftelijke verweermiddelen bezorgt aan de sanctionerend ambtenaar.

Als de sanctionerend ambtenaar de verweermiddelen onontvankelijk of ongegrond verklaart, brengt hij de overtreder daarvan op de hoogte binnen dertig dagen met de vermelding van de administratieve geldboete die moet worden betaald.

De administratieve geldboete wordt betaald binnen dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid.

Als de sanctionerend ambtenaar binnen dertig dagen na de dag waarop hij de verweermiddelen van de overtreder heeft ontvangen, de verweermiddelen van de overtreder niet onontvankelijk of niet ongegrond verklaart, worden die verweermiddelen geacht aanvaard te zijn.

De beslissing om een administratieve geldboete op te leggen, heeft uitvoerbare kracht als ze definitief geworden is. De voormelde beslissing is definitief op een van de volgende tijdstippen:

1° dertig dagen na de kennisgeving van de administratieve geldboete, vermeld in het tweede lid, als er geen beroep is aangetekend;

2° dertig dagen na de kennisgeving van de beslissing, vermeld in het vierde lid, als er geen beroep is aangetekend.

§ 5. Tegen een beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd, kan degene aan wie de boete is opgelegd, binnen een maand na de kennisgeving van de beslissing volgens de burgerlijke procedure beroep aantekenen bij de politierechtbank.

De politierechtbank oordeelt over de wettelijkheid en de proportionaliteit van de opgelegde administratieve geldboete. Hij kan de opgelegde administratieve geldboete bevestigen of herzien. De beslissing van de politierechtbank is niet vatbaar voor hoger beroep.

§ 6. Als de sanctionerend ambtenaar tijdens de procedure, vermeld in paragraaf 4, vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen, vermeld in paragraaf 2, niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Met het oog hierop kan een protocol worden opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden.

§ 7. De relevante persoons- en informatiegegevens, bedoeld in artikel 44, § 2, eerste lid, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, worden opgenomen in het register van gemeentelijke administratieve sancties, vermeld in artikel 44, § 1, van dezelfde wet.

§ 8. De vordering tot voldoening van de administratieve geldboete verjaart na vijf jaar vanaf de datum waarop zij betaald moet worden. De verjaring kan gestuit worden op de wijze en onder de voorwaarden, vermeld in artikel 2244 tot en met 2250 van het Burgerlijk Wetboek.

§ 9. De gemeente kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de verordening (EU) 2016/679 en voldoet aan de verplichtingen vervat in artikel 26 van de verordening (EU) 2016/679 die in dat verband op haar rusten.

De gemeente en de sanctionerende ambtenaar verzamelen en verwerken slechts die persoonsgegevens die noodzakelijk zijn om de overtreder te identificeren en noodzakelijk zijn voor de controle en de sanctionering van de snelheidsovertreding.

De verzamelde gegevens worden bewaard voor een periode van zes jaar.”.

*Afdeling 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

**Art. 7.** Aan artikel 1, § 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, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990 en 27 november 1996, wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen draagt bij tot de financiering van de uitgaven voor de werking, de subsidies en de investeringen ten bate van de verkeersveiligheid. Die bijdrage bedraagt 6 procent van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de btw en de bijdragen, vermeld in artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.”.

*Afdeling 4.* — Wijziging van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993

**Art. 8.** Aan artikel 43 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, vervangen bij het decreet van 5 juli 2002 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 30 maart 2007, worden een zesde tot en met achtste lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt vrijgesteld van vaste en variabele retributie tot en met 31 december 2024.

In het zesde lid wordt verstaan onder laadinfrastructuur:

- 1° de ingenomen oppervlakte van de elektriciteitskast;
- 2° de ingenomen oppervlakte van de laadpaal zelf;
- 3° de ondergrondse leiding van de kast naar de laadpaal;
- 4° de oppervlakte van de parking;
- 5° de vervoerleiding voor de aansluiting van de elektriciteitskast, vermeld in punt 1°.

De Vlaamse Regering kan de laadinfrastructuur, vermeld in het zesde en zevende lid, vrijstellen vanaf 1 januari 2025.”.

*Afdeling 5.* — Wijziging 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

**Art. 9.** In artikel 17 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 wordt een paragraaf 2bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“§ 2bis. De volgende elementen worden als voldoende geachte zekerheid aanvaard:

- 1° een conventionele borgstelling door een scheepvaartvereniging voor haar onderschreven leden;
- 2° een Europees domiciliëringsmandaat van het type business-to-business (b2b);
- 3° een waarborg die een kredietinstelling of een verzekeringsinstelling van een lidstaat die behoort tot de Europese Economische Ruimte, of een andere land waartoe het vrije verkeer inzake bankwaarborgen is uitgebreid, toestaat voor de geraamde omzet per maand van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding;
- 4° een individuele borgstelling in speciën per aanloop voor een forfait van het loodsgeld, de bunker adjustment factor (BAF) en de VBS-vergoeding.”.

*Afdeling 6.* — Wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

**Art. 10.** In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, wordt punt 4°bis opgeheven.

*Afdeling 7.* — Wijzigingen van het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”

**Art. 11.** In het decreet van 31 januari 2003 betreffende de oprichting van een Eigen Vermogen “Flanders Hydraulics”, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 1/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 1/1. In dit decreet wordt verstaan onder Vlaamse administratie:

- 1° de departementen, vermeld in artikel 1, 7°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 2° de intern zelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel 1<sup>quater</sup> van het voormelde besluit;
- 3° de intern zelfstandigde agentschappen met rechtspersoonlijkheid, vermeld in artikel III.4 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
- 4° de publiekrechtelijk vormgegeven extern zelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.7 van het voormelde decreet;
- 5° de privaatrechtelijk vormgegeven extern zelfstandigde agentschappen, vermeld in artikel III.14 van het voormelde decreet.”.

**Art. 12.** In artikel 4 van hetzelfde decreet wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° toegepaste onderzoeks-, studie-, expertise-, opleidings- en dienstverleningsopdrachten uitvoeren op het domein van de waterbouwkunde, de nautische wetenschappen, de milieukunde, en andere aangelegenheden die betrekking hebben op water, zee, waterwegen, havens en de scheepvaart in de ruime zin van het woord, voor andere organisaties dan de Vlaamse administratie;”.

**Art. 13.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 5*bis* ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 5*bis*. § 1. De personeelsleden van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics die ingezet worden voor het gebruik, het onderhoud en de aanpassingen van de scheepsmanoeuvresimulatoren kunnen door het departement Mobiliteit en Openbare Werken worden overgenomen onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

§ 2. Als bij de overname van de personeelsleden, vermeld in paragraaf 1, blijkt dat ze een hogere geldelijke verloning genieten dan wat voor eenzelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken van toepassing is, dan behouden de betrokken personeelsleden de verloning die op het moment van de overname geldt, zonder afbreuk te doen aan de wettelijke mechanismen inzake de aanpassing van de lonen aan de evolutie van de consumptieprijzen, tot op het ogenblik dat de verloning overeenstemt met de lonen die gelden voor een zelfde functie bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Als binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken eenzelfde functie niet aanwezig is, bepaalt de Vlaamse Regering de salarisschalen van de personeelsleden, vermeld in paragraaf 1.

§ 3. De personeelsleden, vermeld in paragraaf 1, kunnen alleen worden overgenomen als ze slagen voor een objectieve selectieproef, waarvan de voorwaarden worden vastgelegd door de Vlaamse Regering.”.

**Art. 14.** In artikel 6 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 2. De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling van de beheerscommissie, waarbij de meerderheid van de leden vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie zijn.”;

2° in paragraaf 4 wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 9” opgeheven.

**Art. 15.** In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 5° wordt vervangen door wat volgt:

“5° de inkomsten van het beheer, de exploitatie en de vervreemding van goederen en installaties die behoren tot het vermogen van het EVFH, en de inkomsten van de uitbating van installaties en diensten;”;

2° er wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“6° de inkomsten van het beheer en de exploitatie van goederen en installaties die het EVFH, overeenkomstig artikel 7/2, in beheer heeft gekregen, en de inkomsten van de uitbating van installaties en diensten.”.

**Art. 16.** In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/1. § 1. Het EVFH kan de domeingooden die het in eigendom heeft, affecteren en desaffecteren.

§ 2. Het EVFH kan op de domeingooden die het in eigendom heeft of die het beheert, rechten aan derden toekennen, als dat niet onverenigbaar is met de bestemming van het goed.

De beheerscommissie stelt de voorwaarden vast waaronder het EVFH de goederen aan derden ter beschikking stelt.”.

**Art. 17.** In hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 24 juni 2005, 25 mei 2007 en 8 juli 2011, wordt een artikel 7/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7/2. Het EVFH kan concessies, huur of andere rechten, zoals erfpachten opstalrechten, verkrijgen op of met betrekking tot domeingooden die de Vlaamse administratie in eigendom heeft.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder een openbaardomeingood van de Vlaamse administratie opgenomen kan worden in het openbaar domein van het EVFH.”.

**Art. 18.** Artikel 11 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 8 juli 2011, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 11. Het administratief toezicht op het EVFH wordt uitgeoefend overeenkomstig artikel III.13 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.”.

**Art. 19.** In hetzelfde decreet wordt artikel 14 opgeheven.

*Afdeling 8.* — Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern zelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

**Art. 20.** In artikel 2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern zelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006, 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt opgeheven;

2° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° Wetboek van vennootschappen en verenigingen: Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 2 maart 2019;”.

**Art. 21.** In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en het woord “bedoeld” de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd;

2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zinsnede “van het Wetboek van vennootschappen, toepasselijk op de naamloze vennootschap” vervangen door de zinsnede “van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, toepasselijk op de naamloze vennootschap”;

3° in paragraaf 2, derde lid, wordt de zinsnede “Artikel 783 en 784, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen” vervangen door de zinsnede “Artikel 14:10 en 14:11, derde lid, van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen”.

**Art. 22.** In artikel 21 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en het woord “en” telkens de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd;

2° in het eerste lid worden tussen het woord “vennootschappen” en het woord “met” de woorden “en verenigingen” ingevoegd;

3° in het tweede lid wordt de zinsnede “de bepalingen van de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord en de faillissementswet van 8 augustus 1997” vervangen door de zinsnede “de bepalingen van boek XX van het Wetboek van economisch recht”.

**Art. 23.** In artikel 23, derde en vierde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede “bedoeld in artikel 28, § 1, eerste lid, 2° en 3°, van dit decreet” vervangen door de zinsnede “als vermeld in artikel 26, § 1, 2° en 3°”.

**Art. 24.** In artikel 24, § 2, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016, wordt de zinsnede “Artikel 454, 456, 458 en 646 van het Wetboek van vennootschappen” vervangen door de zinsnede “Artikel 7:15, 7:17, 7:18, 7:20 en 7:231 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen”.

**Art. 25.** In artikel 28, § 2, van hetzelfde decreet wordt het woord “vennootschappen” telkens vervangen door de woorden “vennootschappen en verenigingen”.

**Art. 26.** In artikel 33 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en de zinsnede “, zijn” de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd.

**Art. 27.** In artikel 34 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en de zinsnede “, is” de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd.

**Art. 28.** In artikel 37, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord “Vennootschappen” vervangen door de woorden “vennootschappen en verenigingen”.

**Art. 29.** In artikel 43 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 27 april 2007, 23 december 2016 en 7 december 2018, wordt tussen het woord “Bestuursdecreet” en het woord “inzake” de zinsnede “van 7 december 2018” ingevoegd.

*Afdeling 9.* — Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

**Art. 30.** Aan artikel 4/1 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017, worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de toekenning, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de lesgevers in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen.

Aan elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die een erkenningsaanvraag indient, kan een retributie worden gevraagd om de erkenningsaanvraag te behandelen. Dezelfde retributie kan worden gevraagd om het toezicht op de erkenningsvoorwaarden uit te oefenen. De Vlaamse Regering bepaalt voor welke erkenningsaanvragen of toezichtverplichtingen een retributie is verschuldigd en stelt de bedragen vast, en de wijze waarop de retributie moet worden voldaan.”.

**Art. 31.** In artikel 17, § 2, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kan de Vlaamse Regering, voor specifieke inbreuken, het tarief van de administratieve geldboete bepalen op een bedrag dat hoger ligt dan de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, zonder evenwel de maximumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, te overschrijden.”;

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, wordt de zinsnede “minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen” vervangen door de zinsnede “administratieve geldboete, vermeld in het eerste of het tweede lid”;

3° in het bestaande derde lid, dat het vierde lid wordt, wordt het woord “tweede” vervangen door het woord “derde”.

*Afdeling 10.* — Wijziging van het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015

**Art. 32.** In artikel 42, § 3, 1°, van het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015, vervangen bij het decreet van 18 december 2015, wordt de zinsnede “artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen” vervangen door de zinsnede “artikel 1, § 1, derde lid, 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”.

*Afdeling 11.* — Wijzigingen van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

**Art. 33.** Aan artikel 9 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt een paragraaf 3 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§ 3. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de vrijwillige stopzetting door de exploitant van de dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.”.

**Art. 34.** In artikel 12, § 2, van hetzelfde decreet wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid kunnen de gemeenten de toegang tot de standplaatsen die bestemd zijn voor zero-emissievoertuigen, beperken tot die categorie van voertuigen.”.

**Art. 35.** In artikel 31 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan paragraaf 1, eerste lid, worden een punt 7° tot en met 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

“7° per uitgevoerde rit:

- a) de identificatie van de exploitant;
- b) de identificatie van de bestuurder;
- c) de kentekenplaat van het voertuig;
- d) de datum;
- e) de starten aankomstplaats;
- f) de start- en aankomsttijd;
- g) het unieke ritnummer;
- h) de eindprijs van de rit;
- i) de afstand van de rit;

8° per bestelde rit:

- a) de vastgelegde datum, het vastgelegde tijdstip en de start- en aankomstplaats van de bestelde rit;
- b) het tijdstip van de bestelling;
- c) de prijsafpraak bij bestelling;

9° per dienst:

- a) het aantal uitgevoerde ritten sinds het begin van de dienst;
- b) de totale afgelegde afstand;
- c) de afgelegde beladen afstand;
- d) de uren van de effectief genomen rustpauze;
- e) de datum en het uur van de effectieve beëindiging van de dienst.”;

2° aan paragraaf 1 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering kan de gegevensbank verfijnen met uitsluitend technische gegevens.”;

3° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

1° het administratieve beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;

2° de controle en handhaving op de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan te verhogen door de gegevensdeling tussen gemeenten en de bevoegde Vlaamse en federale diensten, de politie, het klachtenorgaan en de gemeenten onderling;

3° statistische doeleinden te realiseren voor het personenvervoer, het multimodale personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, waaronder de opvolging van de evolutie van de prijzen.”;

4° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“De gemeenten voeren de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1° tot en met 6°, in de gegevensbank in. De vergunninghouders of hun tussenpersonen bezorgen de gegevens, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 7° tot en met 9°, bij de eventuele reservatie van een rit, bij de start van een rit en bij het einde van een rit.”;

5° in paragraaf 3, derde lid, wordt tussen de woorden “de politie” en de woorden “en de overheidsdiensten” de zinsnede “het klachtenorgaan, de federale overheidsdiensten” ingevoegd;

6° in paragraaf 5, eerste lid, 5°, wordt het woord “nummerplaat” vervangen door het woord “kentekenplaat”.

**Art. 36.** Aan artikel 34, § 2, van hetzelfde decreet wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“5° toegang verkrijgen tot de voertuigen die voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden gebruikt, en hun garages.”.

**Art. 37.** In artikel 43 van hetzelfde decreet worden de woorden “de voorwaarden” vervangen door de zinsnede “de bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zoals van kracht op 31 december 2019”.

#### *Afdeling 12. — Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid*

**Art. 38.** In artikel 2 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 16° wordt opgeheven;

2° er wordt een punt 18°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“18°/1 openbaar personenvervoer over water: de personenvervoerdiensten van algemeen belang over water die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;”;

3° er wordt een punt 27° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“27° Vlaamse Mobiliteitsvisie: de mobiliteitsvisie, vermeld in artikel 10/1.”.

**Art. 39.** Aan artikel 7, § 2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“7° een vertegenwoordiging van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.”.

**Art. 40.** In artikel 8 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan het tweede lid wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° beslissen over het openbaar personenvervoer over water, vermeld in artikel 32/1;”;

2° aan artikel 8, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§ 2. Als de vervoerregioraad geen beslissing neemt omtrent de opdrachten en taken, vermeld in paragraaf 1, kan de Vlaamse Regering op eigen initiatief beslissen over de onder haar ressorterende bevoegdheden.”.

**Art. 41.** Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

**Art. 42.** In hetzelfde decreet wordt een hoofdstuk 2/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“HOOFDSTUK 2/1. Vlaamse Mobiliteitsvisie”.

**Art. 43.** In hetzelfde decreet wordt in hoofdstuk 2/1, ingevoegd bij artikel 42, een artikel 10/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/1. Op gewestelijk niveau wordt de Vlaamse Mobiliteitsvisie opgemaakt.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. Die voldoet aan de missie, vermeld in artikel 3.”.

**Art. 44.** In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/2. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een beleidskader voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De entiteiten, vermeld in het eerste lid, kunnen gemotiveerd afwijken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”.

**Art. 45.** In hetzelfde decreet wordt in hetzelfde hoofdstuk een artikel 10/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 10/3. § 1. Voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt vastgesteld, wordt een onderzoek verricht naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften.

De Vlaamse Mobiliteitsvisie komt tot stand via een participatieproces dat door de Vlaamse Regering ruim wordt bekend gemaakt.

De Vlaamse Regering stelt de Vlaamse Mobiliteitsvisie vast en bepaalt de datum van de inwerkingtreding ervan.

De Vlaamse Regering zorgt ervoor dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie op ruime schaal wordt bekendgemaakt.

§ 2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie en de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”.

**Art. 46.** In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk 3 vervangen door wat volgt:

“HOOFDSTUK 3. Mobiliteitsplanning”.

**Art. 47.** In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden “voor regionale en lokale mobiliteitsplannen” toegevoegd.

**Art. 48.** In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zin “Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid.” vervangen door de zinnen “Een regionaal of lokaal mobiliteitsplan vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het voldoet inhoudelijk aan de doelstellingen, vermeld in artikel 4, en is afgestemd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”;

2° in paragraaf 2, 2°, worden de woorden “op korte termijn” geschrapt.

**Art. 49.** In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 1. Er wordt een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt voor het hele grondgebied van de vervoerregio.”;

2° in paragraaf 2 worden de woorden “Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau” vervangen door de woorden “Er kan ook een lokaal mobiliteitsplan worden opgemaakt”;

3° in paragraaf 3 wordt het eerste lid opgeheven.

**Art. 50.** Artikel 13 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 13. § 1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

De regionale mobiliteitsplannen zijn bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn bindend voor de gemeente en de diensten en agentschappen die eronder ressorteren.

§ 2. Van een mobiliteitsplan kunnen de entiteiten, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, niet afwijken, behalve in geval van:

1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;

2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking, vermeld in het eerste lid, wordt gemotiveerd.

§ 3. De regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:

1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;

2° de relevante beleidsdocumenten.”.

**Art. 51.** In artikel 14 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 2 opgeheven.

**Art. 52.** In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt onderafdeling 1, die bestaat uit artikel 15 tot en met 17, opgeheven.

**Art. 53.** In artikel 18 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie.”;

2° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 3. De vervoerregioraad stelt het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan vast.

De Vlaamse Regering keurt het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan goed.”;

3° er wordt een paragraaf 3/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“§ 3/1. De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan vast en duidt de door de gemeenten te nemen beslissingen aan.

De Vlaamse Regering keurt het regionaal mobiliteitsplan goed.”.

**Art. 54.** In artikel 19, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen,” vervangen door de woorden “Het regionale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op”.

**Art. 55.** In artikel 21, § 2, van hetzelfde decreet wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie en tot het regionale mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort. Het vult de bepalingen ervan aan op gemeentelijk niveau.”.

**Art. 56.** In artikel 22, § 1, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen,” vervangen door de woorden “Het lokale mobiliteitsplan geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid is afgestemd op”.

**Art. 57.** In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/1. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen”.

**Art. 58.** In hoofdstuk 3, afdeling 2, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 5 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 3/2. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring”.

**Art. 59.** Artikel 24 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 24. § 1. De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de inhoud, de ontwikkeling en het beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem. Dat strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen. Zo kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen, in het verkeersveiligheidsplan en de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest op een efficiënte wijze worden bereikt.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen, het verkeersveiligheidsplan en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in deze paragraaf.

Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gepseudonimiseerde gegevens verzameld:

1° technische kenmerken van voertuigen met een kentekenplaat die door een ANPR-camera kan worden gedetecteerd, zoals het voertuigtype, de soort brandstof en de euronorm;

2° tijdstippen, locaties en snelheden van voertuigen als vermeld in punt 2°;

3° gecodeerde nummerplaten van voertuigen als vermeld in punt 2°;

4° metadata van de meetapparatuur.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem conform het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is gekwalificeerd als verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in de zin van 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), voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen, en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.

Het opvragen van de gegevens, vermeld in het derde lid, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem worden uitgevoerd in overeenstemming met:

1° de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens;

2° het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De voormelde gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

§ 2. In het kader van onderzoeken ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem kan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bij het Rijksregister steekproefsgewijs persoonsgegevens opvragen die noodzakelijk zijn voor contactopname met personen die representatief zijn voor het doel van het onderzoek.

Na afsluiting van de contactprocedure worden de persoonsgegevens, verkregen van het Rijksregister, vernietigd.

§ 3. Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en bij te sturen.

In het voortgangsrapport worden de gegevens verwerkt conform paragraaf 1.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie van het voortgangsrapport.”

**Art. 60.** In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 3 vervangen door wat volgt:  
“Hoofdstuk 3/3. Projecten en instrumenten”.

**Art. 61.** In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 1 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 1. Projectmethodologie”.

**Art. 62.** In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Subsidiëring”.

**Art. 63.** In hoofdstuk 3, afdeling 3, van hetzelfde decreet wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten”.

**Art. 64.** In hoofdstuk 3 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van afdeling 4 vervangen door wat volgt:  
“Hoofdstuk 3/4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten”.

**Art. 65.** In artikel 31, § 2, van hetzelfde decreet wordt het derde lid opgeheven.

**Art. 66.** In artikel 32, § 1, van hetzelfde decreet worden tussen het woord “personenvervoer” en het woord “bestaat” de woorden “over de weg of het spoor” ingevoegd.

**Art. 67.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 32/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32/1. Het openbaar personenvervoer over water bestaat uit één vervoerslaag, namelijk het vervoer op maat.

De exploitant van het openbaar personenvervoer over water formuleert een voorstel voor de reisweg, de plaats van de halte en de kwaliteitscriteria en legt dat voorstel voor aan de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering legt de minimale normering voor de kwaliteitseisen op. De vervoerregioraad neemt een beslissing. De financiële middelen bestemd voor het openbaar personenvervoer over water kunnen enkel voor andere vervoermodi gebruikt worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.”

**Art. 68.** In artikel 33, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale” vervangen door de woorden “kan de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale bepalen”.

**Art. 69.** In hetzelfde decreet wordt een artikel 34/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 34/1. De Vlaamse Regering wijst voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water één instantie van de Vlaamse administratie aan als vermeld in artikel I.3, 2°, a) tot en met c), van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.”

**Art. 70.** Aan artikel 36, § 1, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het openbaar personenvervoer over water en bepaalt de tarieven.”

**Art. 71.** In artikel 37, § 3, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen de woorden “De exploitanten van het kernnet en aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd;

2° in het derde lid worden tussen de woorden “De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net” en de woorden “verwerken persoonsgegevens” de woorden “en ook de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd;

3° in het vierde lid wordt tussen de woorden “De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

**Art. 72.** In artikel 38 van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden “de exploitanten van het kernnet en aanvullend net” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de zinsnede “, de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

**Art. 73.** In artikel 39, tweede lid, van hetzelfde decreet worden tussen de zinsnede “de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net,” en de woorden “en de Mobiliteitscentrale” de woorden “de exploitant voor het openbaar personenvervoer over water” ingevoegd.

**Art. 74.** In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/1. § 1. Het wegennet wordt ingedeeld in drie lagen:

1° het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen;

2° het dragende netwerk: de regionale wegen en de interlokale wegen;

3° het lokale wegennet: de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen.

§ 2. De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland.

De volgende knooppunten zijn internationale knooppunten als vermeld in het eerste lid:

1° zeehavens;

2° luchthavens;

3° grootsteden met hst-stations.

De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk, vermeld in artikel 2 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk. De Vlaamse hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T-netwerk.

§ 3. De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegenet enerzijds en tussen het hoofdwegenet en de regionale logistieke knopen anderzijds.

De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.

§ 4. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert met toepassing van artikel 40/3, vierde lid, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

§ 5. Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegenet ingeschakeld worden om het hoofdwegenet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven.

In het eerste lid wordt verstaan onder doorgaand verkeer: het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft.”.

**Art. 75.** In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/2. De Vlaamse Regering kan de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering, vermeld in artikel 40/1, bepalen.”.

**Art. 76.** In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/3. De Vlaamse Regering beslist over het ontwerp van de selectie van het hoofdwegenet, vermeld in artikel 40/1, § 1, 1°.

De vervoerregioraden geven advies over de selectie, vermeld in het eerste lid.

De vervoerregioraden formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk, vermeld in artikel 40/1, § 1, 2°. Als de vervoerregioraden binnen een redelijke termijn geen voorstel hebben gedaan, bepaalt de Vlaamse Regering het dragende netwerk conform het vierde lid.

De Vlaamse Regering bepaalt de selectie van het hoofdwegenet en het dragende netwerk.

De wegen die de Vlaamse Regering niet selecteert op basis van het vierde lid, zijn lokale wegen.”.

**Art. 77.** In hoofdstuk 5, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 40/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 40/4. De Vlaamse Regering bepaalt het Vlaamse waterwegennetwerk.”.

**Art. 78.** Aan artikel 47, § 2, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De waterwegbeheerders zorgen voor een vlotte doorstroming voor het openbaar personenvervoer over water, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.”.

**Art. 79.** In artikel 69 van hetzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

*Afdeling 13. — Opheffing van het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's*

**Art. 80.** Het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's wordt opgeheven.

#### HOOFDSTUK 4. — Slotbepalingen

**Art. 81.** De categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen, treden buiten werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt en dit ten vroegste op de datum waarop de selectie van het hoofdwegenet en het dragende netwerk conform artikel 40/3, vierde lid, in werking treedt.

**Art. 82.** Artikel 3 en 6 treden in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Artikel 7 en 32 hebben uitwerking met ingang van 1 juli 2014.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 9 oktober 2020.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,  
L. PEETERS

Nota

(1) *Zitting 2020-2021*

Documenten:

– Ontwerp van decreet : 380 – Nr. 1

– Amendementen : 380 – Nrs. 2 en 3

– Verslag : 380 – Nr. 4 + erratum

– Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 380 – Nr. 5

Handelingen Bespreking en aanneming: Vergadering van 7 oktober 2020.

## TRADUCTION

## AUTORITE FLAMANDE

[C – 2020/16108]

**9 OCTOBRE 2020. — Décret portant diverses dispositions relatives au transport collectif, à la politique générale de mobilité, aux infrastructures routières et à la politique routière, ainsi qu'aux infrastructures et à la politique de l'eau (1)**

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

**DÉCRET portant diverses dispositions relatives au transport collectif, à la politique générale de mobilité, aux infrastructures routières et à la politique routière, ainsi qu'aux infrastructures et à la politique de l'eau**CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Disposition générale*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent décret règle une matière régionale.

CHAPITRE 2. — *Sanction de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2019 modifiant l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière*

**Art. 2.** L'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2019 modifiant l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière est sanctionné.

CHAPITRE 3. — *Dispositions modificatives*

*Section 1<sup>re</sup>.* — Modification de la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire

**Art. 3.** À l'article 601<sup>ter</sup> de la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire, inséré par la loi du 13 mai 1999 et modifié en dernier lieu par le décret du 9 mars 2018, il est ajouté un point 8°, rédigé comme suit :

« 8° le recours contre la décision d'infliger une amende administrative, visé à l'article 29<sup>quater</sup>, § 5 de loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968. ».

*Section 2.* — Modifications de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968

**Art. 4.** À l'article 23 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par les lois des 29 février 1984 et 18 juillet 1990 et le décret du 26 avril 2019, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Le Gouvernement flamand peut préciser les conditions et modalités applicables :

1° aux institutions et leurs agents chargés d'organiser les examens en vue de l'obtention du permis de conduire ou du certificat d'aptitude professionnelle ;

2° aux institutions et leurs agents ou aux personnes dispensant des formations :

a) pour obtenir un permis de conduire ;

b) dans le cadre de la formation continue à la conduite ;

c) pour obtenir ou renouveler un certificat d'aptitude professionnelle ;

3° aux opérateurs de formation qui dispensent des cours de formation et de perfectionnement aux candidats agents et aux agents des institutions visées aux points 1° et 2°, ou aux personnes visées au point 2° ;

4° aux personnes qui accompagnent les candidats agents et les agents des institutions visées aux points 1° et 2°, ou les personnes visées au point 2° pendant leur formation ;

5° à la commission qui statue sur un recours introduit à la suite d'un échec à un examen.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles d'octroi, de refus, de renouvellement, de cessation, de suspension et de retrait de l'agrément des institutions et des personnes visées à l'alinéa premier, 1° à 4°.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles relatives à la formation et au perfectionnement des candidats agents et des agents des institutions visées au premier alinéa, 1° et 2°, ainsi que des personnes visées au premier alinéa, 2°. » ;

2° au paragraphe 4, l'alinéa premier est remplacé par ce qui suit :

« Aux fins de l'application des compétences et tâches en matière de réglementation des formations et des examens sur les connaissances et les aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules de chaque catégorie, et en matière de réglementation de l'aptitude professionnelle, visées dans ou en exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, des données sont traitées, y compris les données visées à l'article 9, paragraphe 1, et à l'article 10 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). » ;

3° au paragraphe 4, le troisième alinéa est remplacé par ce qui suit :

« Le Gouvernement flamand détermine quelles données sont traitées, fixe la manière dont ces données sont traitées, désigne le responsable du traitement, détermine, sans préjudice des finalités visées à l'alinéa premier, les finalités supplémentaires du traitement et fixe la durée maximale de conservation des données. En tout état de cause, les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquelles elles sont traitées. » ;

4° un paragraphe 5 est ajouté, ainsi rédigé :

« § 5. Les inspecteurs peuvent contrôler les institutions et les personnes visées au paragraphe 3 quant au respect de la réglementation relative à la formation et aux examens sur les connaissances et les aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules de chaque catégorie et sur la réglementation relative à l'aptitude professionnelle, visées dans ou en exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités du contrôle visé à l'alinéa premier et de la désignation des inspecteurs chargés de ce contrôle.

En application de l'article 23, paragraphe 1, e) et h), du règlement (UE) no 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), les personnes mentionnées à l'alinéa premier peuvent décider de ne pas appliquer les obligations et les droits, visés aux articles 12 à 22 du règlement précité, aux traitements de données à caractère personnel dans le cadre d'une enquête concernant une personne physique déterminée, si les conditions énoncées aux alinéas quatre à douze sont remplies.

La possibilité de dérogation visée à l'alinéa trois ne s'applique que pendant la période au cours de laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle, d'une enquête ou des activités préparatoires s'y rapportant, dans le cadre des missions décrétales et réglementaires des inspecteurs, visées à l'alinéa premier, et à condition qu'il soit ou puisse être nécessaire pour le bon déroulement de l'enquête que les obligations et les droits visés aux articles 12 à 22 du règlement précité ne soient pas appliqués. Le cas échéant, la durée des travaux préparatoires ne peut pas dépasser un an à compter de la réception d'une demande d'exercice de l'un des droits visés aux articles 12 à 22 du règlement précité.

Les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquelles elles sont traitées.

La possibilité de dérogation visée à l'alinéa trois ne concerne pas les données qui sont étrangères à l'objet de l'enquête ou du contrôle qui justifie le refus ou la limitation des droits visés à l'alinéa trois.

Si, dans le cas visé à l'alinéa trois, l'intéressé soumet durant la période visée à l'alinéa quatre une demande sur la base des articles 12 à 22 du règlement précité, le fonctionnaire compétent en matière de protection des données en confirme la réception.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données informe l'intéressé par écrit, dans les plus brefs délais et en tout cas dans le mois à compter du jour suivant la réception de la demande, de tout refus ou limitation des droits visés à l'alinéa trois. Aucun motif de refus ou de limitation ne doit être fourni si cela porterait atteinte aux missions décrétales et réglementaires des inspecteurs, visées à l'alinéa premier, sans préjudice de l'application de l'alinéa dix. Si nécessaire, le délai précité peut être prolongé de deux mois compte tenu du nombre de demandes et de leur complexité. Le responsable du traitement informe l'intéressé de la prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter du jour suivant la réception de la demande.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données informe l'intéressé également sur la possibilité d'introduire une demande auprès de la Commission de contrôle flamande pour le traitement des données à caractère personnel conformément à l'article 10/5 du décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives, et de former un recours en justice.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Il tient ces informations à la disposition de la Commission de contrôle flamande.

Une fois l'enquête terminée, les droits énoncés aux articles 13 à 22 du règlement précité sont, le cas échéant, appliqués à nouveau, conformément à l'article 12 du règlement précité.

Si un dossier contenant des données à caractère personnel visées à l'alinéa trois a été transmis au ministère public et peut conduire à des activités sous la direction du ministère public ou d'un juge d'instruction, et qu'il existe une incertitude quant au secret de l'enquête sous la direction du ministère public ou d'un juge d'instruction, le fonctionnaire compétent en matière de protection des données ne peut répondre à la demande de la personne concernée conformément aux articles 12 à 22 du règlement précité, qu'après que le ministère public ou, le cas échéant, le juge d'instruction a confirmé qu'une réponse ne compromet pas ou ne peut pas compromettre l'enquête. ».

**Art. 5.** Dans le titre III, chapitre IV de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 18 juillet 1990 et le décret du 13 décembre 2019, il est inséré après l'article 27 un article 27/1, rédigé comme suit :

« Art. 27/1. Le Gouvernement flamand peut fixer une rétribution pour :

1° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des institutions visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 1° et 2°, ainsi que des locaux, terrains et personnels de ces institutions ;

2° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des personnes visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 2°, ainsi que des locaux et terrains de ces personnes ;

3° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des opérateurs de formation visés à l'article 23, § 3, premier alinéa, 3° ;

4° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des personnes visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 4° ;

5° le traitement d'une demande d'obtention ou de renouvellement d'un certificat d'aptitude professionnelle ;

6° la passation d'examens dans les institutions visées à l'article 23, § 3, alinéa premier, 1° ;

7° le suivi de cours obligatoires de formation à la conduite et de perfectionnement pour obtenir le permis de conduire, dans le cadre de la formation continue à la conduite ou pour obtenir ou renouveler un certificat d'aptitude professionnelle ;

8° la passation des examens, l'accomplissement du stage et le suivi de cours obligatoires de formation et de perfectionnement par les candidats agents et les agents des institutions visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 1° et 2°, ou les personnes visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 2° ;

9° le dépôt d'une requête auprès de la commission de recours ;

10° l'examen dans un centre d'aptitude à la conduite.

Le Gouvernement flamand peut également fixer des rétributions périodiques pour l'exercice du contrôle de l'agrément des institutions et des personnes, visées à l'article 23, § 3, alinéa premier, 1° à 4°.

Les services visés au premier alinéa, 1°, 2° et 8°, et au deuxième alinéa ne comprennent pas les services pour lesquels une rétribution telle que visée à l'article 27, deuxième et troisième alinéas, peut être déterminée.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les montants et le mode dont les rétributions doivent être payées, ainsi que la procédure en cas de non-respect. ».

**Art. 6.** Dans la même loi, modifiée en dernier lieu par le décret du 13 décembre 2019, il est inséré un article 29quater, rédigé comme suit :

« Art. 29quater. § 1. Le conseil communal peut, dans ses règlements ou ordonnances, fixer des amendes administratives, dans quel cas les infractions de vitesse limitée ne sont pas punissables pénalement.

§ 2. Les conseils communaux ne peuvent fixer des amendes administratives telles que visées au paragraphe 1 que lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1° il s'agit d'un dépassement de la vitesse maximale autorisée de 20 kilomètres par heure au maximum ;
- 2° les infractions de vitesse sont commises à un endroit où la vitesse est limitée à 30 ou 50 kilomètres à l'heure ;
- 3° il s'agit d'infractions de vitesse constatées dans les conditions visées à l'article 62, à l'exception des sixième et huitième alinéas, à l'aide des dispositifs automatiques visés au même article, qui sont entièrement financés par l'autorité locale ;
- 4° les infractions de vitesse sont commises par des personnes physiques majeures ou par des personnes morales ;
- 5° aucune autre infraction n'est constatée en même temps.

§ 3. Les montants des amendes administratives déterminés par le conseil communal dans ses règlements ou ordonnances sont égaux aux montants déterminés par le Gouvernement flamand en application de l'article 65, § 1, deuxième alinéa.

L'amende administrative est payée selon les modalités précisées dans la demande de paiement.

§ 4. Le procès-verbal de l'infraction est transmis au fonctionnaire sanctionnateur visé à l'article 6 de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales dans les quatorze jours suivant la constatation de l'infraction.

Dans les quatorze jours suivant le jour où le fonctionnaire sanctionnateur a reçu le procès-verbal, il le transmet au contrevenant en indiquant le montant de l'amende administrative.

Le contrevenant paie l'amende administrative dans les trente jours suivant sa notification, à moins qu'il ne présente ses moyens de défense par écrit au fonctionnaire sanctionnateur dans ce délai.

Si le fonctionnaire sanctionnateur déclare les moyens de défense irrecevables ou non fondés, il en informe le contrevenant dans les trente jours, en indiquant l'amende administrative à payer.

L'amende administrative est payée dans les trente jours après la notification de la décision visée au quatrième alinéa.

Si, dans un délai de trente jours à compter du jour où il reçoit les moyens de défense du contrevenant, le fonctionnaire sanctionnateur ne les déclare pas irrecevables ou non fondés, ils sont réputés acceptés.

La décision d'imposer une amende administrative a force exécutoire une fois qu'elle est devenue définitive. La décision précitée devient définitive à un des moments suivants :

- 1° trente jours après la notification de l'amende administrative visée au deuxième alinéa, si aucun recours n'a été introduit ;
- 2° trente jours après la notification de la décision visée au quatrième alinéa, si aucun recours n'a été introduit.

§ 5. Dans un délai d'un mois à compter de la notification de la décision d'imposer une amende administrative, le justiciable de l'amende peut introduire devant le tribunal de police un recours contre la décision conformément à la procédure civile.

Le tribunal de police statue sur la légitimité et la proportionnalité de l'amende administrative imposée. Il peut confirmer ou revoir l'amende administrative imposée. La décision du tribunal de police n'est pas susceptible d'appel.

§ 6. Si, au cours de la procédure visée au paragraphe 4, le fonctionnaire sanctionnateur constate que les conditions d'imposition d'une amende administrative visées au paragraphe 2 ne sont pas remplies, il en informe l'agent ayant constaté l'infraction afin que la procédure pénale puisse être suivie. À cette fin, un protocole peut être établi entre les services et autorités concernés.

§ 7. Les données personnelles et d'information pertinentes visées à l'article 44, § 2, premier alinéa de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales sont inscrites dans le registre des sanctions administratives communales visé à l'article 44, § 1 de cette même loi.

§ 8. L'action en paiement de l'amende administrative se prescrit après cinq ans à compter de la date à laquelle elle doit être payée. La prescription peut être interrompue selon le mode et dans les conditions fixées aux articles 2244 à 2250 du Code civil.

§ 9. La commune est considérée comme responsable du traitement au sens de l'article 4, 7) du règlement (UE) 2016/679 et remplit les obligations qui lui incombent à cet égard en vertu de l'article 26 du règlement (UE) 2016/679.

La commune et le fonctionnaire sanctionnateur ne recueillent et ne traitent que les données personnelles nécessaires à l'identification du contrevenant et au contrôle et à la sanction de l'infraction de vitesse.

Les données recueillies sont conservées pendant une période de six ans. ».

*Section 3. — Modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité*

**Art. 7.** À l'article 1, § 1 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les lois des 18 juillet 1990 et 27 novembre 1996, il est ajouté un troisième alinéa, libellé comme suit :

« L'organisme chargé du contrôle des véhicules mis en circulation contribue au financement des dépenses de fonctionnement, des subventions et des investissements au profit de la sécurité routière. Cette contribution s'élève à 6 pour cent des recettes nettes, à savoir les indemnités perçues après déduction de la T.V.A. et des contributions visées à l'article 8 du décret du 8 juillet 2016 contenant des dispositions d'accompagnement de l'ajustement du budget 2016. ».

*Section 4. — Modification du décret du 18 décembre 1992 contenant des mesures d'accompagnement du budget 1993*

**Art. 8.** À l'article 43 du décret du 18 décembre 1992 contenant des mesures d'accompagnement du budget 1993, remplacé par le décret du 5 juillet 2002 et modifié en dernier lieu par le décret du 30 mars 2007, sont ajoutés les sixième à huitième alinéas, libellés comme suit :

« L'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques est exemptée de rétribution fixe et variable jusqu'au 31 décembre 2024.

Dans le sixième alinéa on entend par infrastructure de recharge :

- 1° la superficie occupée par l'armoire électrique ;

- 2° la superficie occupée par la borne de recharge ;
- 3° la canalisation souterraine de l'armoire à la borne de recharge ;
- 4° la superficie du parking ;
- 5° la canalisation de transport pour le raccordement de l'armoire électrique visée au point 1°.

Le Gouvernement flamand peut exempter l'infrastructure de recharge visée aux sixième et septième alinéas à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. ».

*Section 5.* — Modification du décret du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port, de maître d'équipage et de pilote de haute mer

**Art. 9.** Dans l'article 17 du décret du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port, de maître d'équipage et de pilote de haute mer, il est inséré un paragraphe *2bis* libellé comme suit :

« § *2bis*. Les éléments suivants sont acceptés comme assurance suffisante :

- 1° une garantie conventionnelle d'une association maritime pour ses membres ayant souscrit;
- 2° un mandat européen de domiciliation du type interentreprise (b2b) ;
- 3° une garantie accordée par un établissement de crédit ou un établissement d'assurance d'un État membre appartenant à l'Espace économique européen, ou d'un autre pays auquel la libre circulation des garanties bancaires a été étendue, pour le chiffre d'affaires mensuel estimé des droits de pilotage, du coefficient d'ajustement de soutage (BAF) et de la redevance VBS;
- 4° une garantie individuelle en espèces par escale pour un montant forfaitaire des droits de pilotage, du coefficient d'ajustement de soutage (BAF) et de la redevance VBS. ».

*Section 6.* — Modification du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route

**Art. 10.** À l'article 2 du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, modifié par le décret du 8 mai 2009, le point 4°bis est abrogé.

*Section 7.* — Modifications du décret du 31 janvier 2003 portant création d'un Patrimoine propre Flanders Hydraulics

**Art. 11.** Dans le décret du 31 janvier 2003 portant création d'un Patrimoine propre Flanders Hydraulics, modifié par les décrets des 24 juin 2005, 25 mai 2007 et 8 juillet 2011, il est inséré un article 1/1, rédigé comme suit :

« Art. 1/1. Dans le présent décret, on entend par administration flamande :

- 1° les départements visés à l'article 1, 7° de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;
- 2° les agences autonomisées internes sans personnalité juridique visées à l'article *1quater* de l'arrêté précité ;
- 3° les agences autonomisées internes dotées de la personnalité juridique visées à l'article III.4 du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018 ;
- 4° les agences autonomisées externes de droit public visées à l'article III.7 du décret précité ;
- 5° les agences autonomisées externes de droit privé visées à l'article III.14 du décret précité. ».

**Art. 12.** Dans l'article 4 du même décret, le point 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° réaliser des missions de recherche, d'étude, d'expertise, de formation et de service dans le domaine de l'ingénierie hydraulique, des sciences nautiques, des sciences de l'environnement et d'autres matières relatives à l'eau, à la mer, aux voies navigables, aux ports et à la navigation au sens le plus large du terme, pour des organisations autres que l'administration flamande ; ».

**Art. 13.** Dans le même décret, il est inséré un article *5bis*, rédigé comme suit :

« Art. *5bis*. § 1. Les membres du personnel du Patrimoine propre Flanders Hydraulics qui sont déployés pour l'utilisation, l'entretien et les réglages des simulateurs de manœuvre de navires peuvent être repris par le Département de la Mobilité et des Travaux publics aux conditions déterminées par le Gouvernement flamand.

§ 2. S'il s'avère lors de la reprise des membres du personnel visés au paragraphe 1, que leur traitement est supérieur à celui applicable auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics pour une même fonction, ces membres du personnel maintiennent le traitement applicable au moment de la reprise, sans préjudice des mécanismes légaux d'ajustement des salaires à l'évolution des prix à la consommation, jusqu'au moment où le traitement correspond à celui applicable à une même fonction auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics. Si une même fonction n'est pas présente au sein du Département de la Mobilité et des Travaux publics, le Gouvernement flamand arrête les échelles de traitement des membres du personnel visés au paragraphe 1.

§ 3. Les membres du personnel visés au paragraphe 1 ne peuvent être repris qu'après avoir réussi une épreuve de sélection objective, dont les modalités sont arrêtées par le Gouvernement flamand. ».

**Art. 14.** À l'article 6 du même décret, modifié par le décret du 25 mai 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Le Gouvernement flamand détermine la composition de la commission de gestion, dont la majorité des membres sont des représentants de l'administration flamande. » ;

2° au paragraphe 4 le membre de phrase « conformément à l'article 9 » est abrogé.

**Art. 15.** À l'article 7 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 5° est remplacé par ce qui suit :

« 5° les revenus de la gestion, de l'exploitation et de l'aliénation de biens et d'installations appartenant à l'actif de l'EVFH, et les revenus d'exploitation d'installations et de services ; »;

2° il est ajouté un point 6°, libellé comme suit :

« 6° les revenus de la gestion et de l'exploitation de biens et d'installations gérés par l'EVFH, conformément à l'article 7/2, et les revenus d'exploitation d'installations et de services. ».

**Art. 16.** Dans le même décret, modifié par les décrets des 24 juin 2005, 25 mai 2007 et 8 juillet 2011, il est inséré un article 7/1, rédigé comme suit :

« Art. 7/1. § 1. L'EVFH peut affecter et désaffecter les immeubles domaniaux qu'il détient en propriété.

§ 2. L'EVFH peut accorder des droits à des tiers sur les immeubles domaniaux qu'il détient en propriété ou qu'il gère, si cela n'est pas incompatible avec l'affectation du bien.

La commission de gestion fixe les conditions dans lesquelles l'EVFH met les biens à la disposition des tiers. ».

**Art. 17.** Dans le même décret, modifié par les décrets des 24 juin 2005, 25 mai 2007 et 8 juillet 2011, il est inséré un article 7/2, rédigé comme suit :

« Art. 7/2. L'EVFH peut obtenir des concessions, des loyers ou d'autres droits, tels que des droits d'emphytéose ou de superficie, sur ou en relation avec des immeubles domaniaux que l'administration flamande détient en propriété.

Le Gouvernement flamand arrête les conditions dans lesquelles un immeuble du domaine public de l'administration flamande peut être inclus dans le domaine public de l'EVFH. ».

**Art. 18.** L'article 11 du même décret, modifié par le décret du 8 juillet 2011, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 11. La tutelle administrative de l'EVFH est exercée conformément à l'article III.13 du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018. ».

**Art. 19.** Dans le même décret, l'article 14 est abrogé.

*Section 8. — Modifications du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg SA, société anonyme de droit public*

**Art. 20.** Dans l'article 2 du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg SA, société anonyme de droit public, modifié par les décrets des 16 juin 2006, 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° le point 1° est abrogé ;

2° le point 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° Code des sociétés et associations : le Code des sociétés et associations du 2 mars 2019 ; ».

**Art. 21.** Dans l'article 3 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre le membre de phrase « Décret de gouvernance, » et les mots « société anonyme » ;

2° au paragraphe 2, deuxième alinéa, le membre de phrase « du Code des sociétés, applicables à la société anonyme » est remplacé par le membre de phrase « du Code des sociétés et associations, applicables à la société anonyme » ;

3° au paragraphe 2, troisième alinéa, le membre de phrase « Les articles 783 et 784, alinéa trois, du Code des sociétés » est remplacé par le membre de phrase « Les articles 14:10 et 14:11, troisième alinéa, du Code des sociétés et associations ».

**Art. 22.** Dans l'article 21 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans l'alinéa premier, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est chaque fois inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et le mot « et » ;

2° dans l'alinéa premier, les mots « et associations » sont insérés entre le mot « sociétés » et le mot « relatives » ;

3° dans le deuxième alinéa, le membre de phrase « Les dispositions de la loi du 17 juillet 1997 relative au concordat judiciaire et la loi sur les faillites du 8 août 1997 » est remplacé par le membre de phrase « Les dispositions du livre XX du Code de droit économique ».

**Art. 23.** Dans l'article 23, alinéas trois et quatre du même décret, insérés par le décret du 23 décembre 2016, le membre de phrase « visés à l'article 28, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2° et 3° du présent décret, » est remplacé par le membre de phrase « tels que visés à l'article 26, § 1<sup>er</sup>, 2° et 3°, ».

**Art. 24.** Dans l'article 24, § 2 du même décret, modifié par le décret du 23 décembre 2016, le membre de phrase « Les articles 454, 456, 458 et 646 du Code des sociétés » est remplacé par le membre de phrase « Les articles 7:15, 7:17, 7:18, 7:20 et 7:231 du Code des sociétés et associations ».

**Art. 25.** Dans l'article 28, § 2 du même décret, le mot « sociétés » est chaque fois remplacé par les mots « sociétés et associations ».

**Art. 26.** Dans l'article 33 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et le membre de phrase « , les administrateurs ».

**Art. 27.** Dans l'article 34 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et le membre de phrase « , le mandat d'administrateur ».

**Art. 28.** Dans l'article 37, deuxième alinéa du même décret, le mot « Sociétés » est remplacé par les mots « sociétés et associations ».

**Art. 29.** Dans l'article 43 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et les mots « en matière de ».

*Section 9.* — Modifications du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel

**Art. 30.** Dans l'article 4/1 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, inséré par le décret du 7 juillet 2017, sont ajoutés les deuxième et troisième alinéas, libellés comme suit :

« Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles d'octroi, de refus, de renouvellement, de suspension et de retrait de l'agrément des institutions et des instructeurs dans le cadre de la formation à la compétence professionnelle de conducteur de véhicules longs et lourds.

Une rétribution peut être demandée à toute personne physique ou morale qui présente une demande d'agrément, pour le traitement de la demande. La même rétribution peut être perçue pour la surveillance des conditions d'agrément. Le Gouvernement flamand détermine les demandes d'agrément ou les obligations de surveillance soumises à une rétribution et fixe les montants de même que le mode de paiement de la rétribution. ».

**Art. 31.** Dans l'article 17, § 2 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° entre les alinéas premier et deux, il est inséré un alinéa rédigé comme suit :

« Par dérogation au premier alinéa, le Gouvernement flamand peut, pour des infractions spécifiques, fixer l'amende administrative à un montant supérieur à l'amende minimale, telle que visée à l'article 14, majorée des décimes additionnels, sans toutefois dépasser l'amende maximale, telle que visée à l'article 14, majorée des décimes additionnels. » ;

2° dans l'alinéa deux existant, qui devient l'alinéa trois, le membre de phrase « l'amende minimum, visée à l'article 14, majorée des décimes additionnels » est remplacé par le membre de phrase « l'amende administrative, visée au premier ou au deuxième alinéa ».

3° dans le troisième alinéa existant, qui devient le quatrième alinéa, le mot « deuxième » est remplacé par le mot « troisième ».

*Section 10.* — Modification du décret du 3 juillet 2015 contenant diverses mesures d'accompagnement de l'ajustement du budget 2015

**Art. 32.** Dans l'article 42, § 3, 1° du décret du 3 juillet 2015 contenant diverses mesures d'accompagnement de l'ajustement du budget 2015, remplacé par le décret du 18 décembre 2015, le membre de phrase « à l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation » est remplacé par le membre de phrase « à l'article 1, § 1, troisième alinéa de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ».

*Section 11.* — Modifications du décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré de personnes

**Art. 33.** À l'article 9 du décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré de personnes, il est ajouté un paragraphe 3, rédigé comme suit :

« § 3. Le Gouvernement flamand détermine la procédure pour la cessation volontaire par l'exploitant du service de transport particulier de personnes rémunéré. ».

**Art. 34.** Dans l'article 12, § 2 du même décret, il est inséré entre les alinéas premier et deux, un alinéa rédigé comme suit :

« Contrairement au premier alinéa, les communes peuvent limiter aux véhicules à émissions zéro l'accès aux emplacements destinés à cette catégorie de véhicules. ».

**Art. 35.** À l'article 31 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1, alinéa premier, sont ajoutés les points 7° à 9°, rédigés comme suit :

« 7° par course effectuée :

- a) l'identification de l'exploitant ;
- b) l'identification du conducteur ;
- c) la plaque d'immatriculation du véhicule ;
- d) la date ;
- e) le lieu de départ et d'arrivée ;
- f) l'heure de départ et d'arrivée ;
- g) le numéro unique de la course ;
- h) le prix final de la course ;
- i) la distance de la course ;

8° par course commandée :

- a) les date et heure fixées et le lieu de départ et d'arrivée de la course commandée ;
- b) l'heure de la commande ;
- c) le prix convenu au moment de la commande ;

9° par service :

- a) le nombre de courses effectuées depuis le début du service ;
- b) la distance totale parcourue ;
- c) la distance chargée parcourue ;
- d) les heures de repos effectivement prises ;
- e) la date et l'heure de l'arrêt effectif du service. » ;

2° au paragraphe 1, il est ajouté un quatrième alinéa libellé comme suit :

« Le Gouvernement flamand peut affiner la base de données uniquement à l'aide de données techniques. » ;

3° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Les données sont collectées et traitées en vue de :

1° faciliter la gestion administrative du système d'autorisation par les villes et communes flamandes ;

2° renforcer le contrôle et le maintien des dispositions du présent décret et de ses dispositions d'exécution par le partage de données entre les communes et les services flamands et fédéraux compétents, la police, l'instance des plaintes et entre les communes elles-mêmes ;

3° réaliser des objectifs statistiques pour le transport de personnes, le transport multimodal de personnes et la politique de mobilité globale, y compris le suivi de l'évolution des prix. » ;

4° au paragraphe 3, l'alinéa premier est remplacé par ce qui suit :

« Les communes saisissent les données visées au paragraphe 1, premier alinéa, 1° à 6°, dans la base de données. Les titulaires d'autorisation ou leurs intermédiaires fournissent les données mentionnées au paragraphe 1, premier alinéa, 7° à 9°, au moment de la réservation éventuelle d'une course, au début de la course et à la fin de la course. » ;

5° au paragraphe 3, alinéa trois le membre de phrase « , l'instance des plaintes, les services publics fédéraux » est inséré entre les mots « la police » et les mots « et les services publics » ;

6° dans la version néerlandaise, au paragraphe 5, alinéa premier, 5° le mot « nummerplaat » est remplacé par le mot « kentekenplaat ».

**Art. 36.** Dans l'article 34, § 2 du même décret, il est ajouté un point 5°, rédigé comme suit :

« 5° obtenir l'accès aux véhicules utilisés pour les services de transport particulier de personnes rémunéré, ainsi qu'à leurs garages. ».

**Art. 37.** Dans l'article 43 du même décret les mots « aux conditions » sont remplacés par le membre de phrase « aux dispositions du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et de l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 juillet 2003 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, telles qu'en vigueur au 31 décembre 2019 ».

#### Section 12. — Modifications du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base

**Art. 38.** À l'article 2 du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 16° est abrogé ;

2° il est inséré un point 18°/1, libellé comme suit :

« 18°/1 transport public de personnes par eau : les services de transport de personnes par eau d'intérêt public offerts au public sur une base permanente et non discriminatoire ; » ;

3° il est ajouté un point 27°, libellé comme suit :

« 27° Vision flamande de la Mobilité : la vision de la mobilité visée à l'article 10/1. ».

**Art. 39.** Dans l'article 7, § 2, premier alinéa du même décret il est ajouté un point 7° libellé comme suit :

« 7° une représentation de l'Agence des Services maritimes et de la Côte visée à l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique Agence des Services maritimes et de la Côte. ».

**Art. 40.** À l'article 8 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au deuxième alinéa, il est ajouté un point 8° libellé comme suit :

« 8° décider du transport public de personnes par eau, visé à l'article 32/1 ; » ;

2° à l'article 8, dont le texte actuel formera le paragraphe 1, il est ajouté un paragraphe 2 ainsi rédigé :

« § 2. Si le conseil de la région de transport ne décide pas des missions et des tâches visées au paragraphe 1, le Gouvernement flamand peut, de sa propre initiative, décider des compétences de son ressort. ».

**Art. 41.** L'article 10 du même décret est abrogé.

**Art. 42.** Dans le même décret, il est inséré un chapitre 2/1 ainsi rédigé :

« CHAPITRE 2/1. Vision flamande de la Mobilité ».

**Art. 43.** Dans le même décret, dans le chapitre 2/1, inséré par l'article 42, il est inséré un article 10/1, rédigé comme suit :

« Art. 10/1. Au niveau régional, la Vision flamande de la Mobilité est élaborée.

La Vision flamande de la Mobilité est une vision stratégique à long terme du développement souhaité de la mobilité en Région flamande pour l'ensemble du territoire de la Région flamande. Elle est conforme à la mission visée à l'article 3. ».

**Art. 44.** Dans le même décret, le même chapitre est complété par un article 10/2, rédigé comme suit :

« Art. 10/2. La Vision flamande de la Mobilité est un cadre politique pour la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces et les communes, et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de missions d'utilité publique.

Les entités visées au premier alinéa peuvent déroger de manière motivée de la Vision flamande de la Mobilité. ».

**Art. 45.** Dans le même décret, le même chapitre est complété par un article 10/3, rédigé comme suit :

« Art. 10/3. § 1. Avant l'établissement de la Vision flamande de la Mobilité, des recherches sont menées sur les évolutions sociales et les besoins en matière de mobilité.

La Vision flamande de la Mobilité est le fruit d'un processus de participation largement diffusé par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand fixe la Vision flamande de la Mobilité ainsi que sa date d'entrée en vigueur.

Le Gouvernement flamand veille à ce que la Vision flamande de la Mobilité soit largement publiée.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut fixer les règles de contenu, de méthodologie et de procédure pour l'élaboration, l'évaluation, la révision et la publication de la Vision flamande de la Mobilité. ».

**Art. 46.** Dans le même décret, l'intitulé du chapitre 3 est remplacé par ce qui suit :

« CHAPITRE 3. Planification de la mobilité ».

**Art. 47.** Dans le chapitre 3 du même décret l'intitulé de la section 1 est complété par les mots « relatives aux plans de mobilité régionaux et locaux ».

**Art. 48.** À l'article 11 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1, premier alinéa, la phrase « Un plan de mobilité répond, sur le fond, à la mission et aux objectifs visés aux articles 3 et 4 et forme la base de la politique de mobilité. » est remplacée par les phrases « Un plan de mobilité régional ou local constitue la base de la politique de mobilité. En termes de contenu, il répond aux objectifs visés à l'article 4 et il est conforme à la Vision flamande de la Mobilité. » ;

2° dans le paragraphe 2, 2° les mots « à court terme » sont supprimés.

**Art. 49.** À l'article 12 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° le paragraphe 1 est remplacé par ce qui suit :

« § 1. Un plan de mobilité régional est établi, couvrant l'ensemble du territoire de la région de transport. » ;

2° au paragraphe 2, les mots « Un plan de mobilité peut aussi être élaboré au niveau local » sont remplacés par les mots « Un plan de mobilité local peut également être élaboré » ;

3° dans le paragraphe 3 l'alinéa premier est abrogé.

**Art. 50.** L'article 13 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 13. § 1. Aucune des parties d'un plan de mobilité n'a force réglementaire.

Les plans de mobilité régionaux sont contraignants pour la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces et les communes, et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de missions d'utilité publique.

Les plans de mobilité locaux sont contraignants pour la commune et les services et agences qui en relèvent.

§ 2. Les entités visées au paragraphe 1, deuxième alinéa ne peuvent déroger au plan de mobilité, sauf dans les cas suivants :

1° des évolutions imprévues de la demande de mobilité ;

2° des motifs sociaux, économiques ou budgétaires urgents.

La décision relative à la dérogation visée à l'alinéa premier, doit être motivée.

§ 3. Les plans de mobilité régionaux et locaux sont alignés sur :

1° au moins les plans de politique spatiale, les plans stratégiques élaborés dans le cadre de la politique environnementale et les plans de gestion de l'eau ;

2° les documents de politique pertinents. ».

**Art. 51.** Le paragraphe 2 de l'article 14 du même décret est abrogé.

**Art. 52.** Dans le chapitre 3, section 2 du même décret, la sous-section 1, comprenant les articles 15 à 17, est abrogée.

**Art. 53.** À l'article 18 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 2 le deuxième alinéa est remplacé par ce qui suit :

« Le plan de mobilité régional indique comment il se rapporte à la Vision flamande de la Mobilité. » ;

2° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Le conseil de la région de transport établit l'avant-projet de plan de mobilité régional.

Le Gouvernement flamand adopte l'avant-projet de plan de mobilité régional. » ;

3° il est inséré un paragraphe 3/1, rédigé comme suit :

« § 3/1. Le conseil de la région de transport établit le projet de plan de mobilité régional et indique les décisions à prendre par les communes.

Le Gouvernement flamand adopte le plan de mobilité régional. ».

**Art. 54.** Dans l'article 19, deuxième alinéa du même décret, le membre de phrase « Le plan de mobilité régional indique de quelle manière la politique de mobilité envisagée contribue à la réalisation du Plan de Mobilité de la Flandre, des » est remplacé par les mots « Le plan de mobilité régional indique comment la politique de mobilité est alignée sur les ».

**Art. 55.** Dans l'article 21, § 2 du même décret, l'alinéa deux est remplacé par ce qui suit :

« Le plan de mobilité local indique comment il se rapporte à la Vision flamande de la Mobilité et au plan de mobilité régional dont relève la commune. Il en complète les dispositions au niveau communal. ».

**Art. 56.** À l'article 22, § 1, deuxième alinéa du même décret, le membre de phrase « Le plan de mobilité local indique dans quelle mesure la politique de mobilité envisagée est conforme au Plan de Mobilité de la Flandre, » est remplacé par les mots « Le plan de mobilité local indique dans quelle mesure la politique de mobilité est conforme ».

**Art. 57.** Dans le chapitre 3, section 2 du même décret, l'intitulé de la sous-section 4 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/1. Plan de Sécurité routière de la Flandre ».

**Art. 58.** Dans le chapitre 3, section 2 du même décret, l'intitulé de la sous-section 5 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/2. Rapport d'avancement et surveillance de la mobilité ».

**Art. 59.** L'article 24 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 24. § 1. Le Gouvernement flamand arrête les modalités de contenu, d'élaboration et de gestion d'un système de surveillance de la mobilité. Ce système vise à collecter, gérer et vérifier les données requises sur la situation de la mobilité. Ceci permet d'évaluer la réalisation efficace des objectifs opérationnels inclus dans les plans de mobilité, le plan de sécurité routière et le développement souhaité de la mobilité en Région flamande.

Lors de l'établissement ou de la révision des plans de mobilité et du plan de sécurité routière, et de la rédaction des rapports d'avancement, il est toujours tenu compte des résultats de la surveillance de la mobilité visée dans le présent paragraphe.

Afin de développer le système de surveillance de la mobilité, les données pseudonymisées suivantes sont collectées :

1° les caractéristiques techniques des véhicules à plaque d'immatriculation détectable par caméra ANPR, telles que le type de véhicule, le type de carburant et la norme Euro ;

2° les heures, lieux et vitesses des véhicules mentionnés au point 1° ;

3° les plaques d'immatriculation codées des véhicules mentionnés au point 1° ;

4° les métadonnées de l'équipement de mesure.

Le Département de la Mobilité et des Travaux publics gère le système de surveillance de la mobilité conformément au décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives. Le Département de la Mobilité et des Travaux Publics est qualifié de responsable du traitement, au sens de l'article 4, 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visées dans le présent article.

Le département de la Mobilité et des Travaux publics peut demander les données visées au troisième alinéa auprès des instances compétentes, telles que la police fédérale, l'instance chargée de l'immatriculation des véhicules et les administrations locales.

La demande des données visées au troisième alinéa, la gestion du système de surveillance de la mobilité et l'ouverture par les administrations locales et les régions de transport de certaines données du système de surveillance de la mobilité sont effectuées conformément :

1° à la réglementation en matière de protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, applicable à la communication des données à caractère personnel ;

2° au décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives.

Les données précitées sont conservées pendant cinq ans.

§ 2. Dans le cadre des études menées à l'appui du système de surveillance de la mobilité, le Département de la Mobilité et des Travaux publics peut demander au Registre national, de manière aléatoire, les données personnelles qui sont nécessaires pour prendre contact avec des personnes représentatives de l'objet de l'étude.

Une fois la procédure de contact terminée, les données personnelles obtenues auprès du Registre national sont détruites.

§ 3. Pour les plans de mobilité régionaux un rapport d'avancement visant à suivre et à ajuster la mise en œuvre du plan en question est rédigé.

Dans le rapport d'avancement, les données sont traitées conformément au paragraphe 1.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités de contenu, de méthodologie et de fréquence du rapport d'avancement. ».

**Art. 60.** Au chapitre 3 du même décret, l'intitulé de la section 3 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/3. Projets et instruments.

**Art. 61.** Dans le chapitre 3, section 3 du même décret, l'intitulé de la sous-section 1 est remplacé par ce qui suit:

« Section 1. Méthodologie de projet ».

**Art. 62.** Dans le chapitre 3, section 3 du même décret, l'intitulé de la sous-section 2 est remplacé par ce qui suit:

« Section 2. Subventionnement ».

**Art. 63.** Dans le chapitre 3, section 3 du même décret, l'intitulé de la sous-section 3 est remplacé par ce qui suit:

« Section 3. Accords de coopération ».

**Art. 64.** Au chapitre 3 du même décret, l'intitulé de la section 4 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/4. Participation aux plans et projets de mobilité ».

**Art. 65.** Dans l'article 31, § 2 du même décret, l'alinéa trois est abrogé.

**Art. 66.** Dans l'article 32, § 1 du même décret, les mots « par route ou par chemin de fer » sont insérés entre les mots « transport de personnes » et les mots « en Flandre ».

**Art. 67.** Dans le même décret, il est inséré un article 32/1 ainsi rédigé :

« Art. 32/1. Le transport public de personnes par eau consiste en une seule couche de transport, à savoir le transport sur mesure.

L'exploitant du transport public de personnes par eau fait une proposition concernant l'itinéraire, la localisation de l'arrêt et les critères de qualité, qu'il soumet au conseil de la région de transport. Le Gouvernement flamand impose les normes minimales relatives aux exigences de qualité. Le conseil de la région de transport prend une décision. Les moyens financiers destinés au transport public de personnes par eau ne peuvent être utilisés pour d'autres modes de transport que dans les conditions fixées par le Gouvernement flamand. ».

**Art. 68.** À l'article 33, troisième alinéa du même décret, les mots « définit les tâches plus précises et le fonctionnement de la Centrale de mobilité » sont remplacés par les mots « peut définir les tâches plus précises et le fonctionnement de la Centrale de mobilité ».

**Art. 69.** Dans le même décret, il est inséré un article 34/1 ainsi rédigé :

« Art. 34/1. Le Gouvernement flamand désigne une seule instance de l'administration flamande, telle que visée à l'article I.3, 2°, a) à c), du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018, pour l'exploitation du transport public de personnes par eau. ».

**Art. 70.** À l'article 36, § 1 du même décret, il est ajouté un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Le Gouvernement flamand coordonne la politique tarifaire pour le transport public de personnes par eau et fixe les tarifs. ».

**Art. 71.** Dans l'article 37, § 3 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, entre les mots « Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « et la Centrale de mobilité », le membre de phrase « , l'exploitant du transport public de personnes par eau » est inséré ;

2° au troisième alinéa, entre les mots « La Centrale de mobilité et les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « traitent les données personnelles », les mots « ainsi que l'exploitant du transport public de personnes par eau » sont insérés ;

3° au quatrième alinéa, entre les mots « les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « et la Centrale de mobilité », le membre de phrase « , l'exploitant du transport public de personnes par eau » est inséré.

**Art. 72.** Dans l'article 38 du même décret, entre les mots « Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « et la Centrale de mobilité », le membre de phrase « , l'exploitant du transport public de personnes par eau » est inséré.

**Art. 73.** À l'article 39, deuxième alinéa du même décret, entre le membre de phrase « des exploitants du réseau central et du réseau complémentaire, » et les mots « ainsi que de la Centrale de mobilité », les mots « de l'exploitant du transport public de personnes par eau » sont insérés.

**Art. 74.** Au chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/1 ainsi rédigé :

« Art. 40/1. § 1. Le réseau routier est organisé en trois couches :

1° le réseau routier principal : les routes principales européennes et les routes principales flamandes ;

2° le réseau routier de base : les routes régionales et les routes interlocales ;

3° le réseau routier local : les routes de désenclavement et les voies d'accès aux fonds.

§ 2. Les routes principales européennes forment un réseau autonome et clairsemé de routes de raccordement. Les routes principales européennes assurent le trafic international et relient les nœuds internationaux aux pays étrangers.

Les nœuds suivants sont des nœuds internationaux, tels que visés à l'alinéa premier :

1° les ports maritimes ;

2° les aéroports ;

3° les grandes villes ayant des gares TGV.

Les routes principales européennes font partie du réseau européen RTE-T, tel que visé à l'article 2 du Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE.

Les routes principales flamandes relient les routes principales européennes. Elles ne forment pas en elles-mêmes un réseau autonome, mais, en combinaison avec les routes principales européennes, elles affinent un réseau de routes principales. Les routes principales flamandes peuvent faire partie du réseau RTE-T européen. Les routes principales flamandes qui ne font pas partie du réseau RTE-T peuvent relier les nœuds internationaux au réseau RTE-T.

§ 3. Les routes régionales relient les communes entre elles et les communes au réseau routier principal d'une part, et le réseau routier principal aux nœuds logistiques régionaux d'autre part.

Les routes interlocales relient les communes non voisines. Elles assurent l'accès à d'importants pôles d'attraction récréatifs et économiques. Il s'agit de pôles d'attraction au niveau régional.

§ 4. Les routes locales n'ont aucune fonction de liaison. Elles assurent l'accès d'une commune voisine à l'autre. Elles assurent l'accès à la zone située entre les routes choisies par le Gouvernement flamand en application de l'article 40/3, quatrième alinéa, ou fonctionnent comme voies d'accès aux fonds. Les routes locales forment des structures arborescentes.

§ 5. En cas de problèmes de capacité sur le réseau routier principal, le réseau de base peut être activé pour soutenir le réseau routier principal, tout en maintenant les routes locales libres de toute circulation de transit.

Dans le premier alinéa, on entend par circulation de transit la circulation qui n'a ni origine ni destination dans la zone en question. ».

**Art. 75.** Dans le chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/2 ainsi rédigé :

« Art. 40/2. « Le Gouvernement flamand peut fixer les critères de sélection et les principes d'organisation de la catégorisation routière, visés à l'article 40/1. ».

**Art. 76.** Dans le chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/3 ainsi rédigé :

« Art. 40/3. Le Gouvernement flamand statue sur le projet de sélection du réseau routier principal visé à l'article 40/1, § 1, 1°.

Les conseils des régions de transport émettent leur avis sur la sélection visée au premier alinéa.

Les conseils des régions de transport soumettent une proposition de sélection du réseau routier de base visé à l'article 40/1, § 1, 2°. Si les conseils des régions de transport n'ont pas soumis de proposition dans un délai raisonnable, le Gouvernement flamand détermine le réseau routier de base conformément au quatrième alinéa.

Le Gouvernement flamand détermine la sélection du réseau routier principal et du réseau routier de base.

Les routes que le Gouvernement flamand ne sélectionne pas sur la base du quatrième alinéa sont des routes locales. ».

**Art. 77.** Dans le chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/4 ainsi rédigé :

« Art. 40/4. Le Gouvernement flamand détermine le réseau flamand des voies hydrauliques. ».

**Art. 78.** L'article 47, § 2 du même décret est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Les gestionnaires des voies hydrauliques garantissent une circulation fluide pour le transport public de personnes par eau, mettent en place l'infrastructure nécessaire à cet effet et l'entretiennent. ».

**Art. 79.** Dans l'article 69 du même décret le premier alinéa est abrogé.

*Section 13. — Abrogation de l'arrêté royal du 7 juillet 1975 relatif aux comités consultatifs régionaux des taxis*

**Art. 80.** L'arrêté royal du 7 juillet 1975 relatif aux comités consultatifs régionaux des taxis est abrogé.

#### CHAPITRE 4. — *Dispositions finales*

**Art. 81.** La catégorisation et la sélection des routes et des voies hydrauliques, mentionnées dans le Schéma de structure d'aménagement de la Flandre et les schémas de structure d'aménagement provinciaux et appliquées conformément à ceux-ci, cessent d'être en vigueur à la date déterminée par le Gouvernement flamand, et au plus tôt à la date à laquelle la sélection du réseau routier principal et du réseau routier de base entre en vigueur conformément à l'article 40/3, quatrième alinéa.

**Art. 82.** Les articles 3 et 6 entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement flamand.

Les articles 7 et 32 produisent leurs effets à partir du 1 juillet 2014.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 9 octobre 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

—  
Note

(1) *Session 2020-2021*

Documents :

Projet de décret : 380 N° 1

– Amendements : 380 – N° 2 et 3

– Compte rendu : 380 – N° 4 + Erratum

– Texte adopté en séance plénière : 380 N° 5

Annales – Discussion et adoption : Séance du 7 octobre 2020.