

ingediend op **1560** (2022-2023) – Nr. 1
27 januari 2023 (2022-2023)

Ontwerp van decreet

over diverse bepalingen
over het gemeenschappelijk vervoer,
de weginfrastructuur en het wegenbeleid,
en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet van 8 juli 2022	21
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	33
Notificatie van het overleg met de federale overheid en het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.....	45
Voorontwerp van decreet van 10 november 2022.....	49
Advies van de Raad van State	61
Ontwerp van decreet.....	69

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van decreet verzamelt verschillende wijzigingen aan de huidige regelgeving inzake het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

I. ALGEMENE TOELICHTING**A. Situering**

In dit ontwerp van decreet worden diverse wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving inzake het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

Al deze bepalingen worden hieronder toegelicht.

B. Inhoud

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

De decreten en wetten die gewijzigd worden betreffen gewestaangelegenheden.

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

Artikel 29quater van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (de Wegverkeerswet) biedt steden en gemeenten de mogelijkheid om gemeentelijke administratieve geldboetes te bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen die worden begaan op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km per uur.

In artikel 29quater, §4, van de Wegverkeerswet worden een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd, die in detail worden besproken bij de artikelsgewijze bespreking.

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

Artikel 2, §1 en §2, 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, voorziet dat, bij het intrekken van een goedkeuring van een marktdeelnemer of de intrekking van de aanwijzing van een technische dienst, verplicht advies moet worden ingewonnen bij een commissie. Deze commissie is paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en vertegenwoordigers van respectievelijk de nijverheid of instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Deze adviesverplichting wordt geschrapt omdat ze moeilijk werkbaar is.

Dat is gebleken bij het invoeren van sancties in het kader van de goedkeuring van voertuigen door het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen,

de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen en het koninklijk besluit van 15 mei 2009 tot vaststelling van het bedrag der vergoedingen te innen voor het toekennen, vernieuwen en uitbreiden van de erkenning als technische dienst voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, wat de goedkeuring van voertuigen betreft (BVR van 16 juli 2021).

In uitvoering van de verordening (EU) 2018/858 van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG, voert het BVR van 16 juli 2021 de mogelijkheid in om een (type)goedkeuring van een voertuig of de aanwijzing van een technische dienst in te trekken in een aantal omschreven gevallen, zoals onder meer het afleggen van valse verklaringen of het vervalsen van testresultaten.

Wanneer het voornemen bestaat om de (type)goedkeuring van een voertuig of de aanwijzing van een technische dienst in te trekken, wordt de technische dienst of marktdeelnemer in kwestie eerst op de hoogte gebracht en krijgt hij de mogelijkheid om voorafgaand aan de beslissing zijn standpunt kenbaar te maken.

Als ook nog een advies moet ingewonnen worden van een op te richten commissie, wordt dergelijk beslissing vertraagd of zelfs onmogelijk gemaakt, terwijl het in de opgesomde gevallen belangrijk is om (snel) te kunnen optreden.

Ook voor de keuringsinstellingen, die onder artikel 2, §2, van de wet van 21 juni 1985 vallen, wordt deze adviesverplichting geschrapt bij het nemen van administratieve maatregelen, zoals het opleggen van administratieve boetes en het intrekken van de erkenning.

Het is belangrijk snel en efficiënt te kunnen optreden.

Artikel 29 en 30 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, die uitvoering geven aan artikel 2, §2, zullen overeenkomstig worden aangepast.

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

Het betreft de invoering van een nieuw artikel 31bis in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij (*Parl.St.* VI.Parl. 1989-90, nr. 357/1-9) waarbij de mogelijkheid om de verplaatsing van nutsleidingen te bevelen aan De Lijn wordt gegeven. Hoewel De Lijn door het Vlaamse Gewest werd opgericht om gewestelijke bevoegdheden uit te oefenen en bijgevolg optreedt als mandataris van het Vlaamse Gewest, is het omwille van de rechtszekerheid vereist om de bevoegdheid tot het geven van verplaatsingsbevelen met betrekking tot nutsleidingen expliciet op te nemen in de regelgeving met betrekking tot De Lijn.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

De vergoeding die wordt gevraagd aan de klanten voor het gebruik van de verkeersbegeleidingssystemen (VBS-vergoeding) moet worden herzien, rekening houdend met de evolutie in de scheepvaart en de technologie van de afgelopen 20

jaar. Er wordt een budgetneutraal voorstel voorgelegd dat wordt verwerkt via een beperkte aanpassing van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (*Parl.St.* VI.Parl. 2005-06, nr. 746/1-4; Scheepvaartbegeleidingsdecreet). De nieuwe tarieven zijn identiek met deze van de Nederlandse VBS-tarieven.

Probleemstelling en omgevingsanalyse

De Schelderadarketen (SRK) is de afgelopen jaren sterk gegroeid om te kunnen voldoen aan de steeds groter wordende eisen op het vlak van dekking en detailgraad. Op deze wijze kunnen de steeds groter wordende schepen ondersteund worden van en naar de Vlaamse havens. De onderhoudskosten zijn de afgelopen jaren dan ook sterk toegenomen, zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse zijde.

Maar de middelen die voor de werking en het onderhoud van de Schelderadar voorzien zijn, zijn niet gestegen in verhouding tot de omvang van de Schelderadarketen. Door de niet-indexatie van deze middelen gedurende de afgelopen legislaturen, is er jaarlijks de facto een vermindering van het beschikbare werkings- en onderhoudsbudget.

Daarnaast staan in de toekomst nog verscheidene projecten op de planning die enerzijds inzetten op de noodzakelijke vernieuwing van de infrastructuur, gelet op de levenscyclus van de bestaande infrastructuur, en anderzijds inzetten op de technologische evolutie en duurzaamheid.

Gelet op de vergroting van de infrastructuur en de sterke stijging van de prijzen op de markt, zijn de huidig beschikbare investeringsmiddelen, onder recurrent beleid, onvoldoende om in de nabije toekomst dezelfde dienstverlening te kunnen aanbieden.

a. Terugbetalingen Nederland

Rijkswaterstaat heeft een raming opgemaakt van de benodigde onderhouds- en investeringskosten voor 2021 en de volgende jaren aan Nederlandse zijde, met hierbij opgave van de terugbetalingen die vanuit Vlaanderen moeten worden gedaan. Eind 2021 werd de factuur van 8.261.000 euro ontvangen voor de Nederlandse uitgaven in 2020, hetgeen al boven het beschikbare budget ligt. De prognose van de terugbetaling aan Nederland voor de investerings-, werkings- en onderhoudskosten voor de komende jaren bedraagt jaarlijks 11.500.000 euro. Deze raming is opgesteld uitgaande van een gelijkblijvende verdeelsleutel. Deze terugbetaling omvat ook de kosten in het kader van het verlichtingsverdrag (zijnde boeien en vaste opstanden), waarvoor Nederland in 2022 nog extra onderhoudsinspanningen moet leveren om de infrastructuur operationeel te houden. Dat komt integraal ten koste van Vlaanderen en wordt eenmalig geraamd op 741.967 euro.

Een recurrente stijging van 4.000.000 euro voor de terugbetaling van de werkings-, onderhouds- en investeringskosten aan Nederland moet worden voorzien onder assumptie van gelijkblijvende verdeelsleutel.

b. Vlaamse onderhouds- en investeringskosten

Het onderhouds- en investeringsbudget dat vanuit Vlaanderen wordt ingezet bedraagt 7.118.000 euro (begrotingsartikel MC0-1MIH2WA-WT – basisallocatie MC0 1MI105 en MC0 1MI117). Binnen deze basisallocaties worden de onderhoudscontracten en kleinere investeringen betaald die Vlaanderen voorfinanciert, alsook alle technische ondersteuning voor het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC). Dit budget is sterk ontoereikend waardoor vandaag quasi alle benodigde

investeringen ofwel uitgesteld worden, ofwel aangerekend worden via de intussen ontoreikende middelen op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF).

Een stijging met 2.500.000 euro is benodigd om de onderhoudskosten blijvend te kunnen financieren. Daarnaast is er aanvullend een stijging van 3.600.000 euro aan investeringsmiddelen (verdeeld over de algemene uitgavenbegroting en het VIF) benodigd om de noodzakelijke vernieuwing van de infrastructuur te financieren, rekening houdend met de steeds groter worden vereisten, de technologische evolutie en duurzaamheid zowel voor de SRK als voor het MRCC.

Een stijging van het onderhouds- en investeringsbudget aan Vlaamse zijde heeft ook een impact op de terugbetalingen uit Nederland maar in jaar X+1. Volgens de huidige verdeelsleutel wordt een bijkomende ontvangst van 1.400.000 euro geraamd.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust heeft nu alle projecten en uitgaven in het kader van onderhoud tot een minimum herleid of on hold geplaatst om te zorgen dat de terugbetaling richting de Nederlandse overheid kan plaatsvinden.

c. Oplossing

Een vergoeding voor het gebruik van het Verkeersbegeleidingssysteem wordt aangerekend aan de klanten via de VBS-vergoeding. Momenteel wordt er, afhankelijk van de scheepvaart, jaarlijks ongeveer 5.000.000 euro aan VBS-vergoedingen ontvangen. Volgens artikel 37 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006 moet deze vergoeding aangewend worden voor de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem.

De huidige bedragen van de VBS-vergoeding zijn al sinds 2006 ongewijzigd. Daartegenover staat een forse uitbreiding van de aantal radartorens en het dekkinggebied, het verouderen van het materiaal in barre zee-omstandigheden, de technologische ontwikkelingen en de stijging van de grondstofprijzen. De VBS-vergoeding is ook niet geïndexeerd.

In Nederland zijn de tarieven vastgelegd in 1996 en worden de tarieven vandaag ook zonder indexatie toegepast. Maar de tarieven in Nederland zijn significant hoger dan de Vlaamse tarieven. Dat zou, op basis van de scheepvaart in 2021, geleid hebben tot een ontvangst van 13.700.000 euro.

Er wordt voorgesteld een tarifiering te hanteren gelijk aan de basis van Nederland uit 1996 voor de VBS-vergoeding. Dat heeft een budgettaire meeropbrengst van 8.700.000 euro tot gevolg. De aanpassing van deze VBS-vergoeding impliceert een wijziging van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

De bestaande vergoeding die wordt gevraagd aan de klanten voor het gebruik van de verkeersbegeleidingssystemen (VBS-vergoeding) wordt herzien.

Het Raadgevend Comité bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust heeft over het voornemen tot wijziging van de concrete tarifiering een advies uitgebracht. Dit advies werd met de betrokken minister besproken en waar mogelijk gevolgd.

Impactanalyse

Voor de Vlaamse Overheid is de voorgestelde oplossing budgetneutraal.

Aan ontvangstenzijde is er een stijging van 10.100.000 euro:

- begrotingsartikel MC0-9MIHAWA-OW: +10.100.000 euro:
 - basisallocatie MC0 9MI104: terugbetaling van Nederland: +1.400.000 euro;
 - basisallocatie MC0 9MI101: VBS-vergoedingen: +8.700.000 euro.

Aan uitgavenzijde is er een stijging van 10.100.000 euro:

- begrotingsartikel MC0-1MIH2WA-WT: +8.000.000 euro:
 - basisallocaties MC0 1MI104 en MC0 1MI116: terugbetalingen Nederland: +4.000.000 euro;
 - basisallocatie MC0 1MI105: werkingsmiddelen SRK: +2.500.000 euro;
 - basisallocatie MC0 1MI117: investeringsmiddelen SRK: +1.500.000 euro;
- begrotingsartikel MCU-3MIH2VA-WT: +2.100.000 euro;
 - basisallocatie MCU 3MI105 (investeringsen en buitengewoon onderhoud scheepvaartbegeleiding): +2.100.000 euro.

Implementatie

Aan de hand van een wijziging van de tarieven opgenomen in het voornoemde Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006, wordt de tariefwijziging doorgevoerd.

Na publicatie worden de tarieven gehanteerd. Er worden geen overgangsbepalingen voorzien.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

De aanpassingen aan het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1870/1-4) betreffen uitsluitend tekstuele ingrepen die in de praktijk geen inhoudelijke wijzigingen inhouden, maar eerder tot doel hebben een aantal zaken te vereenvoudigen.

Zij worden uitvoerig toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent

Het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1481/1-3) heeft het kader voor de structurele samenwerking tussen het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot het fusiebedrijf North Sea Port gecreëerd. De vroegere havenbedrijven van Gent en Zeeland Seaports, op dit ogenblik North Sea Port Flanders en North Sea Port Netherlands genaamd, zijn daarbij ingebracht in de Europese vennootschap North Sea Port. Het bestuur van North Sea Port Flanders en North Sea Port Netherlands is afgeslankt en via een personele unie in de bestuursorganen is er eenheid van bestuur met de holdingvennootschap.

Artikel 5 van het voormelde decreet stelt dat, zolang de holdingvennootschap deelneemt in North Sea Port Flanders, de statuten van North Sea Port Flanders, in afwijking van artikel 5, §3, eerste lid, van het decreet houdende het beleid en het

beheer van de zeehavens (*Parl.St.* VI.Parl. 1998-99, nr. 1144/1-9; Havendecreet), kunnen bepalen dat North Sea Port Flanders enkel bestuurd wordt door een raad van bestuur.

Het artikel stelt bovendien dat, in afwijking van artikel 518, §1, eerste lid, van het Wetboek van Vennootschappen, de raad van bestuur van de naamloze vennootschap van publiek recht Havenbedrijf Gent uit minder dan drie leden bestaat.

Bovendien stelt het artikel dat, zolang de holdingvennootschap deelneemt in North Sea Port Flanders en de raad van bestuur of, in voorkomend geval, het toezichthoudend orgaan van die holdingvennootschap ten hoogste voor twee derde uit leden van hetzelfde geslacht bestaat, artikel 5, §3, vierde lid, van het Havendecreet niet van toepassing is op de raad van bestuur van North Sea Port Flanders.

Ten slotte stelt men dat deze bepaling ophoudt uitwerking te hebben op 1 januari 2022.

Door de recente wijzigingen aan het Havendecreet is artikel 5, eerste lid, van het decreet van 30 maart 2018 niet langer relevant. In het Havendecreet is de verplichting om zowel een raad van bestuur als een directiecomité te hebben geschrapt, zodat de havenbedrijven, conform het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, de vrije keuze hebben tussen een monistisch of duaal bestuur. Ook de uitzondering op het oude artikel 518 van het Wetboek van Vennootschappen is achterhaald.

De uitzondering over de genderregel, vervat in artikel 5, tweede lid, van het decreet van 30 maart 2018, verwijst nu naar artikel 5, §3, vierde lid, van het Havendecreet. Initieel bevatte dit vierde lid immers de bepaling rond genderevenwicht. Doordat het Havendecreet recent gewijzigd is, is dit vierde lid structureel geschrapt en is artikel 5, §3, beperkt tot één lid.

Bijgevolg moet deze verwijzing in het decreet van 30 maart 2018 aangepast worden aan de gewijzigde structuur van dit artikel in het Havendecreet.

Inhoudelijk voorziet artikel 5, §3, van het Havendecreet dat ten hoogste twee derde van de leden van de raad van bestuur van hetzelfde geslacht kan zijn. Artikel 5, tweede lid, van het decreet van 30 maart 2018 stelt dat deze bepaling niet van toepassing is op de raad van bestuur van North Sea Port Flanders als op niveau van de holdingvennootschap de raad van bestuur of het toezichthoudend orgaan van de holdingvennootschap ten hoogste voor twee derde uit leden van hetzelfde geslacht bestaat. De afwijking was initieel beperkt tot een overgangperiode die uiterlijk liep tot 1 januari 2022.

Aan de genderverplichtingen wordt op het gecombineerd niveau van de holdingvennootschap, meer bepaald in de schoot van de raad van bestuur of het toezichthoudend orgaan van de holding, en North Sea Port Flanders voldaan. In de fusieovereenkomst en de statuten van North Sea Port SE is vastgelegd dat het toezichthoudend orgaan van deze vennootschap ten minste een derde leden van het andere geslacht moet omvatten. Omwille van de garantie dat minstens op een van deze niveaus aan de genderverplichting wordt voldaan, is de beperking in de tijd van deze afwijking wat North Sea Port Flanders betreft niet langer relevant.

Hoofdstuk 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

In artikel 10 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1908/1-3) is bepaald dat de beslissing van een havenbedrijf om een havenkapitein te ontslaan of uit zijn functie te ontheffen,

onderworpen is aan de goedkeuring van de Vlaamse Regering. In afwachting van de goedkeuring daarvan wordt de havenkapitein vervolgens tijdelijk uit zijn functie ontheven. Als de Vlaamse Regering binnen de negentig dagen geen beslissing heeft genomen, wordt de goedkeuring geacht te zijn verworven en is het ontslag of de ontheffing uit de functie definitief.

Naar aanleiding van een recente casus uit de praktijk kwam men tot de vaststelling dat men destijds bij de redactie van het voormelde decreet geen rekening heeft gehouden met het scenario waarin de havenkapitein de functie moet neerleggen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Bijgevolg wordt het voormelde decreet in die zin aangepast dat wordt verduidelijkt dat het neerleggen van de functie met het oog op pensionering niet ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

In artikel 12 en 13 van het voormelde decreet wordt bepaald dat de beslissing van een havenbedrijf om een haveninspecteur of een havenagent te ontslaan of uit zijn functie te ontheffen, onderworpen is aan het advies van de havenkapitein.

Bij de redactie van deze artikelen werd geen rekening gehouden met het scenario waarin de haveninspecteur of de havenagent de functie moet neerleggen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Artikel 12 van hetzelfde decreet wordt bijgevolg zodanig aangepast dat blijkt dat de beslissing van een havenbedrijf om een haveninspecteur te ontslaan of uit zijn functie te ontheffen niet voor advies aan de havenkapitein moet worden voorgelegd, in het geval van beëindiging van de betrekking van de haveninspecteur met het oog op pensionering.

Aan artikel 13 van hetzelfde decreet wordt bijgevolg een zinsnede toegevoegd die verduidelijkt dat de beslissing van een havenbedrijf om een havenagent te ontslaan of uit zijn functie te ontheffen niet voor advies aan de havenkapitein moet worden voorgelegd, in het geval van beëindiging van de betrekking van de havenagent met het oog op pensionering.

Hoofdstuk 9. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Er worden diverse wijzigingen aangebracht in het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1007/1-6).

De wijziging zijn vooral van redactionele aard, met als doel om foute verwijzingen recht te zetten of redactionele fouten te remediëren.

Hoofdstuk 10. Inwerkingtreding

Het artikel onder dit hoofdstuk wordt besproken bij de artikelsgewijze bespreking.

C. Totstandkomingsprocedure

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

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken vroeg de MORA op 12 juli 2022 om advies over het voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

De MORA verleende zijn advies op 2 september 2022.

Het advies van de MORA gaat in op de onderstaande vier hoofdstukken van het voorontwerp van decreet.

1. *Hoofdstuk 2: wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968*

De MORA onderschrijft de voorgestelde wijzigingen aan artikel 29quater van de Wegverkeerswet, maar is vragende partij voor bijkomende wijzigingen aan de huidige regeling.

Afhankelijk van de verdere ontwikkelingen en de op ruimere schaal opgedane ervaringen, zullen aanvullende bijstellingen in de toekomst worden overwogen.

2. *Hoofdstuk 4: wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn*

Op de introductie van een nieuw artikel 31bis in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij formuleerde de MORA geen opmerkingen.

De MORA verwees evenwel in haar advies naar het nieuwe Openbaredienstencontract tussen De Lijn en de Vlaamse Regering 2023-2027. Om de rechtszekerheid van de via het Openbaredienstencontract aan de Vlaamse Vervoermaatschappij toebedeelde nieuwe taken en bevoegdheden te garanderen, adviseerde de MORA om via het voorliggende verzameldecreet ook het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 van De Lijn te wijzigen.

De opmerkingen van de MORA zijn terecht maar vergen een grondige analyse van het decreet Basisbereikbaarheid (*Parl.St. VI.Parl. 2019-19, nr. 1805/1-9*). Op basis daarvan zullen er nog bijkomende wijzigingen noodzakelijk zijn en deze worden dan ook best meegenomen in een volgend regelgevend initiatief waarbij de noodzakelijke wijzigingen doorgevoerd zullen worden.

Bovendien wordt er aan de hand van de invulling van de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid ook een addendum aan het Openbaredienstencontract voorbereid om dat ook te actualiseren en alle teksten op elkaar af te stemmen.

3. *Hoofdstuk 5: wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum*

De MORA vraagt om een aantal punten die in het advies van het Raadgevend Comité bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust werden uiteengezet, alsnog op te nemen in de besluitvorming over de herziening van de tarieven voor het gebruik van de verkeersbegeleidingssystemen. Hieronder wordt ingegaan op de door de MORA aangereikte punten.

A. Geleidelijke invoering

Gezien de complexiteit van een uit te werken overgangsregeling, de aanzienlijke budgettaire tekorten die hierdoor bijkomend zouden ontstaan, wordt het niet gepast geacht om een geleidelijke invoering van de verhoogde VBS-tarieven te voorzien.

B. Communicatie naar de klanten

Deze opmerking is terecht. Van zodra de regelgeving definitief wordt goedgekeurd, wordt een specifiek communicatietraject opgestart.

C. Opdeling van de loodsgelden en VBS-tarief

Naar aanloop van de regelgeving startte het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) een onderzoek over de opdeling van loodsgelden en het VBS-tarief.

Een volledige opdeling, wat een aparte facturering inhoudt door een aparte dienst, zou bijkomende vte van deze dienst betekenen. Een volledige aparte facturatie-dienst is geen efficiënte maatregel. Wel zal het facturatieproces bekeken worden om het aangerekend bedrag zodanig op te delen dat het onderscheid duidelijker is.

Een onderzoek zal gestart worden naar wat de technologische mogelijkheden zijn om de aanrekening klantvriendelijker te maken.

D. Differentiatie naar de kusthavens

De voorziene VBS-vergoeding is een billijke tussenkomst in de algemene dienstverlening vanuit de overheid en is niet kostendekkend. Voorheen werd er altijd een uniforme tariefbepaling gesteld vanuit het gelijkheids- en solidariteitsbeginsel.

Gelet op de wens tot uniformiteit in de VBS-vergoeding, werd er ook advies aan Nederland gevraagd naar hun aanpak. Uit de bevraging kwam dat er in Nederland geen verschil gemaakt wordt tussen kusthavens en de haven Terneuzen of verder landinwaarts.

Het wordt zodoende niet gepast geacht om in te gaan op dit punt.

E. Monitoring van de tarieven

Wat betreft de indexatie wordt integraal het advies gevolgd van het raadgevend comité. Een indexatiemechanisme zal opgenomen worden in de wettelijke aanpassing vanaf de inwerkingtreding zodat drastische verhogingen in de toekomst worden vermeden. Het zal een mechanisme zijn naar analogie met de loodsgelden en dus vanaf 2024 automatisch worden toegepast.

De tarieven worden gelijkgesteld met Nederland, maar Vlaanderen wil een indexatie toepassen op de tarieven. Een maatregel die Nederland niet voorziet. De MORA vraagt een adequate monitoring van de tarieven in Vlaanderen en Nederland zodat de tarieven in de toekomst niet opnieuw uit elkaar groeien. Een bijsturing van de tarieven moet mogelijk zijn opdat de competitiviteit van de Vlaamse havens gewaarborgd blijft.

Als reactie op het advies van de MORA kan gesteld worden dat een adequate monitoring kan plaatsvinden, en dat moet los van de indexatie gezien worden. De invoering van het indexeringsmechanisme ressorteert onder een duurzame toekomstgerichte wetgeving.

4. *Hoofdstuk 8: wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteindienst*

De MORA volgt het voorstel van de Vlaamse Regering dat in geval van pensionering van een havenkapitein geen goedkeuring van de Vlaamse Regering is vereist.

De Raad merkt evenwel op dat de voorgestelde tekstuele aanpassing van het decreet, "ontslag wegens pensioen", niet helemaal sluitend is. Statutaire medewerkers worden immers ambtshalve op rust gesteld. De Raad stelt bijgevolg voor om de voorgestelde zinsnede te wijzigen in ", met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering".

Daarnaast stelt de Raad een gelijkaardige aanpassing voor met betrekking tot de pensionering van de haveninspecteur en havenagent.

In hetzelfde decreet voorzien artikel 12 en 13 dat de havenkapitein zijn advies moet geven voor het ontslaan of uit zijn functie ontheffen van respectievelijk de haveninspecteurs (artikel 12) en de havenagenten (artikel 13). Ook hier maakt het decreet geen uitzondering voor een beëindiging wegens pensioen. De MORA adviseert om het decreet aan te passen zodat het advies van de havenkapitein in geval van pensionering niet meer nodig is.

De Vlaamse Regering kan zich vinden in het advies van de MORA met betrekking tot het ontworpen hoofdstuk 8 en brengt de voorgestelde wijzigingen aan.

Over de andere hoofdstukken van het ontwerp van decreet formuleert de MORA geen opmerkingen.

C.2. Beslissing van het Overlegcomité

Conform de bepalingen van artikel 6, §3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, werden hoofdstuk 9 en 10 van het voorontwerp van decreet voorgelegd aan de gewestregeringen en de federale overheid op het Overlegcomité van 28 september 2022.

C.3. Advies van de Raad van State

Op 9 januari 2023 verleende de Raad van State advies nr. 72.545/3.

Het advies citeert enerzijds een aantal verduidelijkingen uit de antwoorden op de vragen van de auditeur. Deze geven geen aanleiding tot aanpassing van de tekst van het ontwerp van decreet.

Daarnaast formuleert de Raad twee redactionele opmerkingen, die beide werden gevolgd en die bij de artikelsgewijze bespreking nader worden toegelicht.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Artikel 2

1° Wijziging artikel 29, §4, eerste en tweede lid: afschrift van het proces-verbaal

De oorspronkelijke tekst van artikel 29quater schreef voor dat het proces-verbaal van overtreding aan de sanctionerend ambtenaar bezorgd moest worden en dat de sanctionerend ambtenaar dit proces-verbaal aan de overtreder overmaakt. Om duidelijk te maken dat het niet gaat over het origineel van het proces-verbaal, zoals voorzien in de GAS-wet, worden paragraaf 4, eerste en tweede lid, aangepast en wordt voorzien dat een afschrift van het proces-verbaal van overtreding wordt bezorgd aan de sanctionerend ambtenaar die een afschrift daarvan overmaakt aan de overtreder. In dit geval blijft het origineel proces-verbaal in handen van de vaststeller en het afschrift van dit proces-verbaal in handen van de sanctionerend ambtenaar. De overtreder ontvangt een afschrift van het afschrift van de sanctionerend ambtenaar.

Het doel van het overmaken van dit afschrift is de betrokken persoon in te lichten over de overtreding die hem ten laste wordt gelegd en hem in de mogelijkheid te stellen op doelmatige wijze in zijn verdediging te voorzien.

Als degene aan wie een administratieve boete is opgelegd beroep aantekent bij de politierechtbank, beschikt de vaststeller nog over het originele proces-verbaal en kan dit origineel aan de rechtbank voorgelegd worden.

De aanpassing van proces-verbaal naar afschrift van proces-verbaal stemt overeen met de bewoording zoals voorzien in artikel 62 van de Wegverkeerswet.

2° Wijziging artikel 29, §4, tweede lid: informatiebrief

De bepalingen over het verzenden van het proces-verbaal aan de overtreder die opgenomen zijn in artikel 62, achtste lid, van de Wegverkeerswet worden in paragraaf 2, 3, uitgesloten uit het toepassingsgebied van artikel 29quater van de Wegverkeerswet.

Om de procedure voor buitenlandse overtreder binnen de toepassing van artikel 29quater van de Wegverkeerswet zo gelijklopend mogelijk te houden met de niet-gedepenaliseerde snelheidsovertredingen begaan door buitenlandse overtreder, moet het tweede lid van paragraaf 4 aangevuld worden.

Deze aanvulling zorgt voor een minder zware werklast voor de sanctionerend ambtenaar: het proces-verbaal mag vervangen worden door de informatiebrief en moet niet meegestuurd worden aan de buitenlandse overtreder.

3° Wijziging artikel 29, §4, vierde en zesde lid: termijn verweer

De overtreder heeft de mogelijkheid schriftelijk verweer te voeren tegen de administratieve geldboete.

Als de sanctionerend ambtenaar de verweermiddelen tegen de administratieve geldboete onontvankelijk of ongegrond acht, dan moet hij dat binnen een termijn van 30 dagen aan de overtreder melden. Bij gebrek hieraan wordt het verweer geacht aanvaard te zijn en eindigt de procedure van bestuurlijke handhaving.

De vrees bestaat evenwel dat de huidige termijn van 30 dagen om verweermiddelen te beoordelen door de sanctionerend ambtenaar in een aantal gevallen te kort zal blijken.

Om straffeloosheid voor deze snelheidsovertredingen te vermijden, wordt deze termijn dan ook verlengd tot 90 dagen. Dat wijzigt uiteraard niets aan ontvankelijke en gegronde verweermiddelen, maar voorkomt dat overtreders de dans ontspringen door verweermiddelen die onontvankelijk of ongegrond zijn maar niet binnen de korte periode van 30 dagen konden behandeld worden.

Door deze verlenging tot 90 dagen wordt deze termijn gelijkgeschakeld met de termijn waarover de beboetingsambtenaar beschikt om bezwaarschriften te beoordelen, zoals voorzien in het decreet betreffende lage-emissiezones van 27 november 2015 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 454/1-4).

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

Artikel 3

Bij het intrekken van een goedkeuring van een marktdeelnemer, bij de intrekking van de aanwijzing van een technische dienst of bij het nemen van een administratieve maatregel ten aanzien van een keuringsinstelling, moet verplicht advies worden ingewonnen bij een commissie die paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en vertegenwoordigers van respectievelijk de nijverheid of instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Deze adviesverplichting wordt geschrapt omdat ze moeilijk werkbaar is en verhindert dat snel wordt opgetreden.

Dit wijzigingsartikel zorgt ervoor dat de verwijzingen naar de adviesverplichting in artikel 2, §1 en §2, 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, worden geschrapt.

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

Artikel 4

De wijziging betreft de invoering van een nieuw artikel 31bis in het decreet van 31 juli 1990 waarbij de mogelijkheid om de verplaatsing van nutsleidingen te bevelen aan De Lijn wordt gegeven.

De veelheid aan nutsvoorzieningen (water, gas, elektriciteit, riool, kabel, telecom enzovoort) en de dichtheid van de netwerken daarvan hebben een belangrijke impact op de veiligheid, projectbeheersing, timing en kosten van publieke infrastructuurprojecten. Het betreft ook een juridisch complexe materie, omdat op de verplaatsing van de verschillende nutsleidingen verschillende wetten, decreten en reglementen van toepassing zijn naargelang het soort nutsleiding.

De meest toepasselijke regelgeving voorziet in een regeling voor de rechten van de nutsmaatschappij om hun leidingen aan te leggen op, onder, boven en in private en publieke eigendommen. Als tegenhanger voor dit recht wordt aan de staat, de provincies en gemeenten en (private) eigenaars het recht verleend om de verplaatsing van de leidingen te bevelen, al dan niet op kosten van de respectieve nutsmaatschappijen.

Voor zover nodig bevestigt deze bepaling dat ook De Lijn de verplaatsing van nutsleidingen kan bevelen. Niet alle bepalingen verlenen immers het prerogatief om de verplaatsing van de leidingen te bevelen aan verzelfstandigde overheidsinstellingen.

Dit artikel machtigt daarom De Lijn om in de aangelegenheden die volledig onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest ressorteren, de verplaatsing van nutsleidingen te bevelen tegen het domein dat zij in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht (bijvoorbeeld erfpacht of opstal) heeft of dat ze (bijvoorbeeld door een huurrecht, concessie, vergunning of publiekrechtelijk gebruiksrecht) beheert.

De bestaande procedures voor het bevelen van verplaatsingen divergeren immers, hetgeen De Lijn ertoe zou verplichten om per leiding verschillende procedures te volgen. Door het voorzien van een uniforme bepaling, kan De Lijn met meer rechtszekerheid de verplaatsing van nutsleidingen vragen.

De decretale machtiging moet, door de bevoegdheidsverdeling tussen de staat, de gemeenschappen en de gewesten, beperkt blijven tot de materies waarvoor het gewest bevoegd is. Hieronder ressorteren onder meer gasdistributieleidingen, elektriciteitsdistributieleidingen, waterleidingen en rioleringen. De machtiging geldt bovendien ook voor andere leidingen die nu of in de toekomst onder de gewestelijke bevoegdheid zouden ressorteren.

De voorziene machtiging aan De Lijn betreft bovendien ook, met het akkoord van de betrokken domeinbeheerder, de werken in het kader van een door de Vlaamse Regering aan haar toegewezen opdracht aan een domein gelegen in de door de Vlaamse Regering aangeduide regio dat De Lijn niet in eigendom heeft, waarop ze geen zakelijk recht heeft en dat zij ook niet beheert.

De provincies en de gemeenten kunnen de uitvoering en de uitvoering van bepaalde van hun bevoegdheden en beslissingen over verplaatsingsbevelen van nutsleidingen aan De Lijn toevertrouwen. Dat heeft onder meer betrekking op leidingen en kabels voor gas, elektriciteit, elektronische communicatie, televisie, water, rioleringen, chemische agentia en aardolieproducten. De Lijn kan op grond hiervan worden gevraagd om in naam van de betrokken overheid een verplaatsingsbevel uit te vaardigen.

De wijze waarop De Lijn de betrokken operator in kennis moet stellen van de genomen wijzigingen, en de kostenverdeling staan ook beschreven in dit artikel.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Artikel 5

Dit artikel wijzigt de VBS-tarieven in artikel 37bis van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006 met het oog op een volledige gelijkschakeling met de Nederlandse bedragen, hun onder- en bovengrenzen inbegrepen.

In de derde paragraaf, tweede punt, van artikel 37bis wordt de ondergrens nominatief gewijzigd, analoog met de Nederlandse ondergrens om een uniforme behandeling voor de scheepvaartgebruiker te voorzien in hetzelfde gebied.

In de vijfde paragraaf van het voornoemde artikel worden de gegevens uit de tabel in het derde lid vervangen door de afmetingen en tarieven van de bijlage behorend bij artikel 1 van het Nederlandse besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 september 1995 met als titel 'Regeling verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer' met als kenmerk BWBR0007556, in uitvoering van artikel 15c, eerste lid, en 15d, derde lid, van de Nederlandse Scheepvaartverkeerswet (wet van 7 juli 1988 houdende algemene regeling met betrekking tot het scheepvaartverkeer op de binnenwateren en op zee).

In dezelfde paragraaf 5 van het artikel wordt een vierde lid toegevoegd die een automatische indexatie voorziet. Op advies van het Raadgevend Comité bij MDK wordt een gelijkaardig indexatiemechanisme voorzien als bij de loodsgelden. De indexatie wordt jaarlijks doorgevoerd per 1 augustus op basis van de index van de maand mei van het betreffende jaar. Als vergelijkingsbasis bij deze berekening wordt de index op het ogenblik van publicatie van de tarieven genomen. De tarieven worden bijgevolg vastgelegd op het ogenblik van publicatie.

Op aangeven van de Raad van State wordt in het vierde lid verwezen naar "het indexcijfer van de maand van bekendmaking van het betrokken tarief".

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Artikel 6

Overeenkomstig artikel 4, eerste lid, 1°, van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport is het vervoer met langere en zwaardere slepen (LZV) enkel mogelijk met voertuigcombinaties met een lengte van maximaal 25,25 meter.

Artikel 2, 6/1°, van hetzelfde decreet definieert een langere en zwaardere sleep als volgt: een sleep van voertuigen waarvan de samenstelling niet beantwoordt aan de voorschriften voor maximale massa en maximale lengte, bepaald in het technisch reglement. Met andere woorden, een LZV is langer dan de maximale lengte voor slepen bepaald in het technisch reglement.

Het technisch reglement (zie het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en de aanpassingen ervan) bepaalt sinds 1 maart 2018 in artikel 32bis, 3.1.3.7, dat de maximale lengte voor langere en zwaardere slepen, die onder de voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor de infrastructuur aan het verkeer deelnemen, vastgesteld is op 25,25 meter.

Een sleep met een maximale lengte van 25,25 meter voldoet met andere woorden aan de voorschriften voor maximale lengte bepaald in het technisch reglement en kan dus strikt genomen niet beschouwd worden als een LZV in de zin van artikel 2, 6/1°, van het decreet.

Deze inconsequentie is, na de goedkeuring van het wijzigingsdecreet van 7 juli 2017, ontstaan ten gevolge van het toevoegen, door de federale overheid, van punt 3.1.3.7 aan artikel 32bis van het technisch reglement en moet worden weg-gewerkt om alle verwarring uit te sluiten.

Gelet op enerzijds het feit dat de maximale lengte van een LZV momenteel bepaald wordt in het technisch reglement en dat het bepalen van de maximale massa van voertuigen en slepen sinds de zesde staatshervorming een gewestbevoegdheid is geworden, is het niet langer noodzakelijk om in de definitie te verwijzen naar een overschrijding van de 'normale' massa en lengte. In de nieuwe definitie wordt enkel bepaald welke combinaties beschouwd worden als een LZV (zie artikel 3 van het BVR LZV).

Artikel 7

Artikel 3, eerste lid, van hetzelfde decreet bepaalt dat "het verboden [is] zich op de openbare weg te bevinden met een ander voertuig of een andere sleep dan het vervoer, vermeld in artikel 4 en 7, waarvan de hoogte het toegestane maximum met meer dan 1 procent overschrijdt, of waarvan de andere afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden".

Het verbod om zich met een te lang, te breed, te hoog of te zwaar voertuig op de openbare weg te begeven is momenteel niet van toepassing op de voertuigen of slepen, vermeld in artikel 4 (LZV's) en 7 (uitzonderlijk vervoer).

Nochtans kunnen ook voor deze voertuigen of slepen perfect de toegestane maxima bepaald worden, waardoor een dergelijke uitzondering overbodig is.

Zoals blijkt uit de toelichting bij artikel 6 zijn zowel de toegestane maximale afmetingen als de toegestane maximale massa van LZV's bepaald in respectievelijk het technisch reglement en artikel 4 van het decreet. Eventuele overschrijdingen van deze maxima moeten vanzelfsprekend ook rechtstreeks strafbaar zijn via artikel 3.

Hetzelfde geldt voor uitzonderlijke vervoer. Overeenkomstig artikel 8, tweede lid, van het decreet vermeldt de vergunning onder meer de voorschriften voor hoogte, lengte, breedte, massa, aslasten en asafstanden. Als de vergunning geen afwijkende waarde bepaalt, zijn de normale maxima van toepassing.

Eventuele overschrijdingen van de voorschriften uit de vergunning zijn momenteel strafbaar als inbreuk op de vergunningsvoorwaarden (artikel 7, §1, van het decreet), maar er is geen reden waarom dat ook niet rechtstreeks op basis van artikel 3, eerste lid, kan.

Om die reden worden de woorden "met een ander voertuig of een andere sleep dan het vervoer, vermeld in artikel 4 en 7" geschrapt.

In artikel 3, tweede lid, van hetzelfde decreet staat momenteel "het is verboden het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum, met meer dan 5 procent overschrijdt".

De bevoegdheid om deze bepaling aan te nemen was destijds gebaseerd op het feit dat asovertladingen schade berokkenen aan het wegdek. Het bepalen van de maximale massa's en de massa's onder de assen was toen een federale bevoegdheid. Ondertussen is deze laatste bevoegdheid overgegaan naar de gewesten.

Het feit dat het beschadigen van het wegdek een constitutief element van het misdrijf uitmaakt, heeft in het verleden voor veel discussie gezorgd. De verschillende rechtbanken hebben weliswaar altijd het standpunt van het Vlaamse Gewest hierin gevolgd, maar om dergelijke, zeer tijdrovende discussies in de toekomst uit te sluiten, is het aangewezen de link met beschadiging van het wegdek te laten vallen. Juridisch is hiervoor immers geen noodzaak meer.

Artikel 8

Artikel 12 bepaalt dat “de Vlaamse Regering kan bepalen dat het Agentschap Wegen en Verkeer op de hoogte gebracht moet worden van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de voertuigen van het vervoer. De Vlaamse Regering bepaalt in dat geval ook de wijze waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen.”

Volgens artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen beschikt de Vlaamse Regering over een eigen administratie, eigen instellingen en eigen personeel. Die bepaling kent aan de Vlaamse Regering een eigen bevoegdheid toe, waaraan de decreetgever geen afbreuk mag doen. In een decreet kunnen daarom geen diensten of personeelsleden van de Vlaamse overheid worden aangewezen die met een bepaalde taak worden belast.

Om die reden worden de woorden “het Agentschap Wegen en Verkeer” vervangen door “de dienst van de Vlaams administratie die zij aanwijst”.

Artikel 9

Artikel 13/5 bepaalt: “In het kader van een pilootproject als vermeld in artikel 13/1 kan de Vlaamse Regering bepalen dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken op de hoogte gebracht wordt van het tijdstip en de gevolgde reisweg en de voertuigen van het vervoer. De Vlaamse Regering bepaalt in dat geval ook de wijze waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen.”

Volgens artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen beschikt de Vlaamse Regering over een eigen administratie, eigen instellingen en eigen personeel. Die bepaling kent aan de Vlaamse Regering een eigen bevoegdheid toe, waaraan de decreetgever geen afbreuk mag doen. In een decreet kunnen daarom geen diensten of personeelsleden van de Vlaamse overheid worden aangewezen die met een bepaalde taak worden belast.

Om die reden worden de woorden “het Departement Mobiliteit en Openbare Werken” vervangen door “de dienst van de Vlaams administratie die zij aanwijst”.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent

Artikel 10

Artikel 5 van het decreet van 30 maart 2018 bevat verwijzingen naar de niet meer bestaande bepaling artikel 5, §3, eerste lid, van het Havendecreet. Daarnaast bevat artikel 5, eerste lid, van het decreet van 30 maart 2018 een verwijzing naar artikel 518, §1, eerste lid, van het Wetboek van Vennootschappen. Deze verwijzing is achterhaald door het inmiddels in werking getreden Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 2019. Bijgevolg wordt artikel 5, eerste lid, van het decreet van 30 maart 2018 geschrapt.

Door de recente wijzigingen aan het Havendecreet is de structuur van artikel 5, §3, van het Havendecreet van 2 maart 1999 herzien. De verwijzingen in artikel 5 van het decreet van 30 maart 2018 naar artikel 5, §3, vierde lid, van het Havendecreet dat betrekking heeft op genderevenwicht, wordt wetgevingstechnisch in lijn gebracht met de recente structurele wijziging aan artikel 5 van het Havendecreet.

De afwijking op de bepaling rond genderevenwicht uit het Havendecreet gold maar tot 1 januari 2022. Omdat in de fusieovereenkomst en in de statuten van North Sea

Port SE al bepalingen vervat zijn die het genderevenwicht proberen te verzekeren, is deze temporele beperking aan de afwijking niet langer nodig.

Hoofdstuk 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

Artikel 11

Aan artikel 10, §1, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019 wordt een zinsnede toegevoegd die verduidelijkt dat de beëindiging met het oog op pensionering niet ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering moet worden voorgelegd.

Artikel 12

Dit artikel voert een gelijkaardige aanpassing door met betrekking tot de pensionering van de haveninspecteur, zodat het advies van de havenkapitein in geval van pensionering niet meer nodig is.

Artikel 13

Dit artikel voert een gelijkaardige aanpassing door met betrekking tot de pensionering van de havenagent, zodat het advies van de havenkapitein in geval van pensionering niet meer nodig is.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State wordt in de inleidende zin van dit artikel verwezen naar artikel 13, §1, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2019.

Hoofdstuk 9. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Artikel 14

In het voormelde decreet verwijst artikel 74 tweemaal foutief naar het onbestaande artikel 72, §1, 4°, terwijl men artikel 73, §1, eerste lid, 4°, bedoelt. De voorgestelde tekstwijziging zet dit misverstand recht.

Artikel 15

Overeenkomstig paragraaf 3, tweede lid, van het voormelde decreet gebeurt de invordering van de aan het Vlaamse Gewest toekomende scheepvaartrechten "overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 22 februari 1995 tot regeling van de invordering van niet-fiscale schuldvorderingen voor de Vlaamse Gemeenschap en de instellingen die eronder ressorteren" (*Parl.St.* VI.Parl. 1994-95, nr. 655/1-4). Hier wordt het decreet van 22 februari 1995 tot regeling van de invordering van niet-fiscale schuldvorderingen voor het Vlaamse Gewest en de instellingen die eronder ressorteren, bedoeld.

Bijgevolg worden in artikel 79, §3, tweede lid, van het voornoemde decreet de woorden "de Vlaamse Gemeenschap" vervangen door de woorden "het Vlaamse Gewest".

Artikel 16

Artikel 94 van het voormelde decreet betreft de gevallen waarin de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en -incidenten op de Binnenwateren (OSB) een veiligheidsonderzoek zal instellen en de wijze waarop dat zal gebeuren. De huidige decreettekst verwijst hiervoor verkeerdelijk naar de onbestaande tweede paragraaf van artikel 108. Met deze wijziging wordt terecht verwezen naar artikel 108, tweede lid.

Artikel 17

In artikel 110, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "133, 1° tot en met 6°" vervangen door de zinsnede "133, eerste lid, 1° tot en met 6°". Artikel 133 van hetzelfde decreet was vroeger immers opgedeeld in paragrafen, nu in leden. De voorgestelde tekstwijziging zet dit recht.

Artikel 18

In artikel 112, vierde lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings," vervangen door de zinsnede "als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie-hulpofficier van de procureur des Konings,". Bij de initiële redactie van de opsomming is er een fout geslopen en werd een liggend streepje vervangen door een komma. De voorgestelde tekstwijziging remedieert dat.

Artikel 19

In artikel 117, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "artikel 75, §1" vervangen door de zinsnede "artikel 75, eerste lid", omdat artikel 75 vroeger was opgedeeld in paragrafen en nu in leden.

Artikel 20

In artikel 121, §3, van hetzelfde decreet was een foute verwijzing opgenomen. De voorgestelde tekstwijziging zet dat recht.

Hoofdstuk 10. Inwerkingtreding

Artikel 21

Artikel 197 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 bepaalt dat titel 5 van dat decreet, waarvan het gewijzigde artikel 94 deel uitmaakt, in werking treedt op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 92 van voormeld decreet, in werking treedt.

Zodoende is het logisch dat de wijzigingsbepaling van artikel 94 van voormeld decreet dezelfde datum van inwerkingtreding krijgt.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET
van 8 juli 2022



Ontwerp van decreet over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Art. 2. In artikel 29quater, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "Het proces-verbaal" vervangen door de woorden "Een afschrift van het proces-verbaal";

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

"Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het afschrift van het proces-verbaal heeft ontvangen conform het eerste lid, bezorgt hij een afschrift daarvan, samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete, aan de overtreder. Als de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft, mag het afschrift van het proces-verbaal vervangen worden door de informatiebrief, vermeld in artikel 5 van richtlijn 2015/413/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie.";

3° in het vierde en zesde lid worden de woorden "dertig dagen" vervangen door de woorden "negentig dagen".

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

Art. 3. In artikel 2 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, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt de zinsnede “die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden” opgeheven;

2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zin “Deze maatregelen, die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.” vervangen door de zin “Die maatregelen kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door de Vlaamse Regering vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning.”.

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

Art. 4. In het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, wordt een artikel 31bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 31bis. Onverminderd de mogelijkheid voor de Maatschappij om op grond van andere wetgeving wijzigingen te bevelen, kan de Maatschappij om de opdrachten, vermeld in artikel 3, uit te oefenen, de ligging, het tracé of het plan van aanleg van alle gasdistributieleidingen, elektriciteitsdistributieleidingen, waterleidingen, rioleringen en andere leidingen die onder de gewestelijke bevoegdheid ressorteren, van welke aard ook, en alle bijbehorende uitrustingen laten wijzigen naar aanleiding van werken die ze wil uitvoeren aan het domein dat ze in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht heeft of dat ze beheert.

Om de opdrachten, vermeld in artikel 3, uit te voeren, beschikt de Maatschappij na akkoord van de betrokken domeinbeheerder over dezelfde rechten als de rechten, vermeld in het eerste lid, voor werken aan het domein dat de Maatschappij niet in eigendom heeft, waarop ze geen zakelijk recht heeft of dat ze niet beheert.

Met het oog op een gecoördineerde uitvaardiging en uitvoering van verplaatsingsbevelen kunnen het Vlaamse Gewest en de provincies en gemeenten alle bevoegdheden en beslissingen of een deel van de bevoegdheden en beslissingen die aan hen toekomen conform de geldende regelgeving over verplaatsingsbevelen voor alle nutsleidingen en kabels, door de Maatschappij in hun naam laten uitoefenen en uitvoeren.

Behalve in geval van hoogdringendheid brengt de Maatschappij de operator van de infrastructuur in kwestie met een aangetekende brief op de hoogte van de voorgenomen wijzigingen uiterlijk drie maanden vóór de uitvoering van de werken wordt gestart. De kosten wegens wijziging van de ligging, het tracé of het plan van aanleg van de voormelde infrastructuur zijn ten laste van de operator als de wijzigingen zijn opgelegd in het belang van het openbaar vervoer of bij een andere overweging van openbaar belang die met de uitvoering van haar opdrachten verbonden is. Bij onenigheid mag de Maatschappij zelf tot de uitvoering van de werken overgaan of laten overgaan en de kosten daarvan op de operator verhalen.”.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Art. 5. In artikel 37bis van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, ingevoegd bij het decreet van 19 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt punt 2° vervangen door wat volgt:

“2° schepen tot 41 meter lengte;”;

2° in paragraaf 5, derde lid, wordt de tabel vervangen door wat volgt:

“

“Lengte in meter	Bedrag van de VBS-vergoeding in euro
41 t/m 100	113,45
101	121,16
102	128,87
103	136,58
104	144,29
105	152,00
106	159,71
107	167,42
108	175,13
109	182,84
110	190,55
111	198,26

112	205,97
113	213,68
114	221,39
115	229,10
116	236,81
117	244,52
118	252,23
119	259,94
120	267,65
121	275,36
122	283,07
123	290,78
124	298,49
125	306,20
126	313,91
127	321,62
128	329,33
129	337,04
130	344,75
131	352,46
132	360,17
133	367,88
134	375,59
135	383,30
136	391,01
137	398,72
138	406,43
139	414,14
140	421,85
141	429,56
142	437,27
143	444,98
144	452,69
145	460,40
146	468,11
147	475,82
148	483,53
149	491,24
150	498,95
151	506,66
152	514,37
153	522,08
154	529,79
155	537,50
156	545,21
157	552,92
158	560,63

159	568,34
160	576,05
161	583,76
162	591,47
163	599,18
164	606,89
165	614,60
166	622,31
167	630,02
168	637,73
169	645,44
170	653,15
171	660,86
172	668,57
173	676,28
174	683,99
175	691,70
176	699,41
177	707,12
178	714,83
179	722,54
180	730,25
181	737,96
182	745,67
183	753,38
184	761,09
185	768,80
186	776,51
187	784,22
188	791,93
189	799,64
190	807,35
191	815,06
192	822,77
193	830,48
194	838,19
195	845,90
196	853,61
197	861,32
198	869,03
199	876,74
200	884,45
201	892,16
202	899,87
203	907,58
204	915,29
205	923,00

206	930,71
207	938,42
208	946,13
209	953,84
210	961,55
211	969,26
212	976,97
213	984,68
214	992,39
215	1.000,10
216	1.007,81
217	1.015,52
218	1.023,23
219	1.030,94
220	1.038,65
221	1.046,36
222	1.054,07
223	1.061,78
224	1.069,49
225	1.077,20
226	1.084,91
227	1.092,62
228	1.100,33
229	1.108,04
230	1.115,75
231	1.123,46
232	1.131,17
233	1.138,88
234	1.146,59
235	1.154,30
236	1.162,01
237	1.169,72
238	1.177,43
239	1.185,14
240	1.192,85
241	1.200,56
242	1.208,27
243	1.215,98
244	1.223,69
245	1.231,40
246	1.239,11
247	1.246,82
248	1.254,53
249	1.262,24
250 en meer	1.269,95

";

3° aan paragraaf 5 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De VBS-vergoeding wordt jaarlijks op 1 augustus automatisch geïndexeerd overeenkomstig de Belgische consumptieprijsindex in functie van het indexcijfer van de maand mei van het hetzelfde jaar (basis 2013 is gelijk aan 100). Het verkregen resultaat wordt afgerond tot de hogere euro.”.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 6. In artikel 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, gewijzigd bij de decreten van 7 juli 2017 en 18 december 2020, wordt punt 6/1° vervangen door wat volgt:

“6/1° langere en zwaardere sleep: een voertuigcombinatie die bestaat uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig en die wordt gebruikt in het kader van een proefproject als vermeld in artikel 4, tweede lid;”.

Art. 7. Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig of een sleep waarvan de hoogte het toegestane maximum met meer dan één procent overschrijdt of waarvan de andere afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.

Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum met meer dan 5% overschrijdt.”.

Art. 8. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerst lid worden de woorden “het Agentschap Wegen en Verkeer” vervangen door de woorden “de dienst van de Vlaams administratie die ze aanwijst”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 9. In artikel 13/5 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “het Departement Mobiliteit en Openbare Werken” vervangen door de woorden “de dienst van de Vlaams administratie die ze aanwijst”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent

Art. 10. Artikel 5 van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 5. Zolang de holdingvennootschap met toepassing van artikel 4 van dit decreet deelneemt in North Sea Port Flanders en de raad van bestuur of, in voorkomend geval, het toezichthoudend orgaan van die holdingvennootschap ten hoogste voor twee derde uit leden van hetzelfde geslacht bestaat, is artikel 5, §3, van het Havendecreet niet van toepassing op de raad van bestuur van North Sea Port Flanders.”.

Hoofdstuk 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

Art. 11. In artikel 10, §1, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst wordt tussen de woorden “de goedkeuring van de Vlaamse Regering” en de woorden “In afwachting” de zinsnede “, met uitzondering van de gevallen van ontslag wegens pensioen” ingevoegd.

Hoofdstuk 9. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Art. 12. In artikel 74 van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “artikel 72, § 1, 4°” telkens vervangen door de zinsnede “artikel 73, §1, eerste lid, 4°”.

Art. 13. In artikel 79, §3, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “de Vlaamse Gemeenschap” vervangen door de woorden “het Vlaamse Gewest”.

Art. 14. In artikel 94, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “artikel 108, § 2” vervangen door de zinsnede “artikel 108, tweede lid”.

Art. 15. In artikel 110, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “133, 1° tot en met 6°” vervangen door de zinsnede “133, eerste lid, 1° tot en met 6°”.

Art. 16. In artikel 112, vierde lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings,” vervangen door de zinsnede “als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie-hulpofficier van de procureur des Konings,”.

Art. 17. In artikel 117, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “artikel 75, § 1” vervangen door de zinsnede “artikel 75, eerste lid”.

Art. 18. In artikel 121, §3, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “de onder punt 2° bedoelde strafbare feiten” vervangen door de zinsnede “de strafbare feiten, vermeld in paragraaf 2, 2°,”.

Hoofdstuk 10. Inwerkingtreding

Art. 19. Artikel 14 treedt in werking op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 92 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, in werking treedt.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



VERZAMELDECREET MOW III

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	12 juli 2022	
Goedkeuring commissie	Commissie Personenmobiliteit – 26 augustus 2022 Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten – 29 augustus 2022	
Formele goedkeuring raad	23 september 2022	
Contactpersonen	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be
	Koen De Meyer	kdmeyer@serv.be
	Nico Milo	nmilo@serv.be
	Ann Wuvts	awuvts@serv.be

Inhoud

Inleiding	38
Advies	40
1. Wet betreffende politie over het wegverkeer	40
2. Oprichtingsdecreet De Lijn	41
3. Begeleiding scheepvaart op de maritieme toegangswegen	42
4. Havenkapiteindienst	44

Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, mevrouw Lydia Peeters, vroeg de MORA op 12 juli 2022 om advies over het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de wegeninfrastructuur en het wegenbeleid, de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

In dit ontwerp van verzameldecreet worden wijzigingen aangebracht aan volgende bestaande regelgeving:

- de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968;
- 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;
- het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;
- het decreet van 16 juni 2016 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum;
- het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;
- het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent;
- het decreet van 3 mei 2019 houdende de Havenkapiteinsdienst;
- het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022.

Het advies van de MORA gaat in op vier hoofdstukken van het ontwerp van decreet:

- Hoofdstuk 2: wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
- Hoofdstuk 4: wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- Hoofdstuk 5: wijzigingen van het decreet van 16 juni 2016 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

- Hoofdstuk 8: wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteindienst.

Over de andere hoofdstukken van het ontwerp van decreet formuleert de MORA geen opmerkingen.

Advies

De MORA vraagt in dit advies om:

- Het debat over de GAS 5-regelgeving ten gronde te laten voeren in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement en rekening te houden met voorstellen die daar worden aangereikt.
- Het oprichtingsdecreet van De Lijn te wijzigen om het in overeenstemming te brengen met de nieuwe opdrachten toegekend in het openbardienstencontract 2023-2027.

De MORA betreurt dat de versnipperde oplevering van het verdere wettelijke kader basisbereikbaarheid in verzamel- en oprichtingsdecreten en vele strategische uitvoeringsbesluiten voor onduidelijkheid zorgt bij het mobiliteitsmiddenveld en de reiziger. Het gebrek aan een duidelijke beleidsvisie over de finale implementatie en vormgeving van basisbereikbaarheid bemoeilijkt het maatschappelijk debat en maakt de in opmaak zijnde regelgeving ondoorzichtig.

De Raad vraagt om duidelijkheid te creëren over het verdere wetgevend proces en actief te communiceren naar de reiziger zodat hij weet welke toekomstige veranderingen basisbereikbaarheid zullen teweegbrengen en wie het aanspreekpunt is voor meer informatie, klachten enz.

- Rekening te houden met het advies van het Raadgevend Comité bij MDK bij het wijzigen van het decreet over de scheepvaartbegeleiding en te zorgen voor een geleidelijke invoering van de tariefwijziging, deze voldoende duidelijk te communiceren naar de klanten, de tarieven te differentiëren naar de kusthavens en de tarieven in buurlanden te monitoren om in de toekomst sterke prijsstijgingen te vermijden.
- In de wijzingen van het decreet op de havenkapiteindienst de terminologie te gebruiken die in de praktijk wordt gehanteerd en de redenering van geen goedkeuring nodig voor beëindiging voor pensioen doortrekken naar haveninspecteurs en havenagenten.

1. Wet betreffende politie over het wegverkeer

Hoofdstuk 2 van het Verzameldecreet MOW III wijzigt drie bepalingen die betrekking hebben op GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen, zoals opgenomen in artikel 29quater van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (16 maart 1968). De voorgestelde aanpassingen zijn van administratieve en procedurele aard.

Met deze wijzigingen lijkt de minister te erkennen dat de huidige regelgeving voor deze administratieve sancties imperfect is. Volgens de MORA zijn de drie voorgestelde aanpassingen positief maar lossen ze geen van de fundamentele problemen op.

De MORA betreurt dat de minister niet heeft gewacht op de uitkomst van de debatten rond GAS 5 die plaatsvinden in de parlementaire commissie Mobiliteit en Openbare Werken. In het kader van de parlementaire werkzaamheden is de Mobiliteitsraad gevraagd om een advies te geven over GAS 5 en twee recente parlementaire initiatieven hierrond. Voor een uitgebreid standpunt van de MORA over de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen verwijst de Raad graag naar het advies dat hij zal opleveren voor de start van het parlementaire jaar 2022-2023.

2. Oprichtingsdecreet De Lijn

Hoofdstuk 4 van het Verzameldecreet MOW III wijzigt het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, hierna ‘oprichtingsdecreet van De Lijn’.

Het verzameldecreet introduceert een nieuw artikel 31bis in het oprichtingsdecreet van De Lijn waarmee De Lijn de rechtszekerheid krijgt om nutsmaatschappijen te bevelen de ligging, het tracé of het plan van aanpak van leidingen te wijzigen naar aanleiding van werken die ze wil uitvoeren aan het domein dat ze in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht heeft of dat ze beheert.

De MORA formuleert geen opmerkingen op deze wijziging.

Nieuw openbaredienstencontract De Lijn vraagt wijzigingen oprichtingsdecreet De Lijn

De Vlaamse Regering keurde op 1 juli 2022 het openbaredienstencontract 2023-2027 voor De Lijn goed. De vervoersmaatschappij krijgt in dit contract een aantal nieuwe taken en bevoegdheden. Om de rechtszekerheid van deze nieuwe taken en bevoegdheden te garanderen, adviseert de MORA om via het voorliggende verzameldecreet ook het oprichtingsdecreet van De Lijn te wijzigen op een aantal punten.

Concreet vraagt de MORA om artikel drie uit het oprichtingsdecreet - dat de missie, taken en bevoegdheden van De Lijn bepaalt - aan te passen conform de taakstelling uit het nieuwe openbaredienstencontract:

- De Lijn beheert het openbaar vervoer operationeel en treedt op als ‘Beheerder van Vervoersystemen’.
- De Lijn fungeert als hefboom voor openbaar vervoer die samenwerkt met anderen en dient in die zin het mobiliteitspartnerschap en het mobiliteitsecosysteem aan te passen.

- De Lijn is gemachtigd om uit maatschappelijk oogpunt tijdelijk een specifiek aanbod te organiseren. Het betreft bijvoorbeeld kampvervoer, minder hinder maatregelen, evenementenvervoer en mobiliteitsoplossingen bij calamiteiten.
- De Lijn zal haar stelplaats openstellen voor derden.

Gezien de urgentie van deze aanpassingen, verkiest de MORA om bovenstaande wijzigingen via voorliggend verzameldecreet door te voeren en dus niet via een decreet tot wijziging van het oprichtingsdecreet.

3. Begeleiding scheepvaart op de maritieme toegangswegen

In hoofdstuk vijf van het verzameldecreet MOW wordt voorgesteld om de vergoeding die wordt gevraagd aan de klanten voor het gebruik van de verkeersbegeleidingssystemen (VBS-vergoeding) te herzien, o.a. rekening houdend met de evolutie in de scheepvaart en de technologie de afgelopen 20 jaar. De nieuwe tarieven worden gelijkgesteld met deze van de Nederlandse VBS-tarieven. De tarieven worden ook geïndexeerd.

De stijging van de tarieven wordt als volgt gemotiveerd:

- De Schelderadarketen (SRK) is de afgelopen jaren sterk gegroeid om te kunnen voldoen aan de steeds groter wordende eisen op het vlak van dekking en detailgraad.
- Door de uitbreiding van de infrastructuur en de sterke stijging van de prijzen op de markt, zijn de huidige beschikbare investeringsmiddelen onvoldoende om in de nabije toekomst dezelfde dienstverlening te kunnen aanbieden.
- Een vergoeding voor het gebruik van het verkeersbegeleidingssysteem wordt aangerekend aan de klanten via de VBS-vergoeding. De huidige bedragen van de VBS-vergoeding zijn sinds 2006 ongewijzigd.
- Ook is de VBS-vergoeding momenteel niet geïndexeerd. In Nederland zijn de tarieven ook niet geïndexeerd maar ze zijn wel significant hoger dan de Vlaamse tarieven.
- Daarom wordt voorgesteld om een tarifiering te hanteren gelijk aan deze van Nederland voor de VBS-vergoeding.

De MORA merkt op dat de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet verwijst naar het advies van het Raadgevend Comité bij het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust hierover. De Raad stelt echter vast dat dit advies op een aantal essentiële punten niet gevolgd is en vraagt om deze alsnog mee te nemen in de verdere besluitvorming.

Geleidelijke invoering

De voorgestelde tariefverhoging dient geleidelijk aan te gebeuren met spreiding over verschillende jaren om mogelijke negatieve gevolgen op de havenkeuze te vermijden. De bestaande

kloof tussen kosten en inkomsten moet (minstens tijdelijk) billijk verdeeld worden tussen de overheid die verzaakt heeft een kostendekkende tarifiering op te bouwen en de havengebruikers.

Communicatie naar de klanten

Het is zeer belangrijk om een gerichte communicatiecampagne op te zetten om de klanten, waar de verhoging zal terechtkomen, gepast te informeren. De communicatie moet helder en begrijpelijk te zijn. Belangrijk hierbij is dat de betrokken overheid aangeeft dat de aangroeiende kost (investeringen en inflatie) sinds zeer lang niet is doorgerekend.

Opdeling van loodsgelden en VBS-tarief

De loodsgelden en het VBS-tarief zijn twee afzonderlijke componenten die geïntegreerd worden aangerekend in één factuur; de zogenaamde loodsfactuur. Om verwarring hierover bij de klanten te vermijden, wordt een duidelijke opdeling tussen de twee aanrekeningen gevraagd.

Differentiatie naar de kusthavens

Op basis van de redenering dat schepen die de Schelde opvaren veel meer gebruik maken van de verkeersbegeleidingssystemen dan schepen die naar de kusthavens varen, doet de MORA het voorstel om een verschillende tarifiering toe te passen voor die kusthavens. De impact van de verhoging van de VBS tarieven zal in de kusthavens een grotere impact hebben, een differentiatie kan die impact wat verzachten.

Monitoring van de tarieven

Het advies van het Raadgevend Comité vraagt om een indexatie te voorzien om grote tariefsprongen in de toekomst te vermijden. Deze indexatie is voorzien in het ontwerp van decreet.

In Nederland is vooralsnog geen indexatie voorzien. De tarieven worden in het voorliggende ontwerp van decreet weliswaar gelijkgesteld met deze in Nederland, maar indien in Nederland geen indexatie wordt voorzien in de toekomst, kan worden verwacht dat de tarieven terug uit elkaar zullen groeien, met mogelijks negatieve gevolgen voor aanlopen naar de Vlaamse havens.

De gebruikers van de Vlaamse havens willen uiteraard betalen voor de performantie van de nautische dienstverlening, maar zullen steeds op zoek blijven gaan naar de meest economisch rendabele kanalen om hun schepen en lading in de West Europese regio onder te brengen. Het is belangrijk om de vergelijking te maken met de tarieven in de Nederlandse havens in het Scheldegebied, niet enkel nu, maar ook voor de lange termijn (rekening houdende met de voorziene jaarlijkse indexering).

Daarom vraagt de MORA adequate monitoring van de tarieven in Vlaanderen en Nederland en van de impact ervan op de competitiviteit van de Vlaamse havens. Indien nodig moet een bijsturing van de tarieven mogelijk zijn.

4. Havenkapiteindienst

In artikel 10 van het decreet van 3 mei 2019 is bepaald dat de beslissing van een havenbedrijf om een havenkapitein te ontslaan of uit zijn functie te ontheffen, onderworpen is aan de goedkeuring van de Vlaamse Regering. Bij de redactie van dit artikel werd geen rekening gehouden met het scenario in welke de havenkapitein de functie dient neer te leggen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. De Vlaamse regering wil het decreet aanpassen waardoor ze bij een ontslag wegens pensionering geen goedkeuring meer hoeft te geven.

Aanpassen terminologie over pensionering

De MORA volgt het voorstel van de Vlaamse regering dat ze in geval van pensionering van een havenkapitein hiervoor geen goedkeuring hoeft te geven. De Raad stelt vast dat de tekstuele aanpassing van het decreet die wordt voorgesteld “met uitzondering van de gevallen van ontslag wegens pensioen” niet helemaal sluitend is. De Raad stelt voor om deze zinsnede te wijzigen in “met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering”.

Statutaire medewerkers worden immers ‘ambtshalve’ op pensioen of op rust gesteld. De term ‘ontslag’ wordt in deze context niet gebruikt. Voor contractuele medewerkers wordt de arbeidsovereenkomst niet automatisch beëindigd bij het bereiken van de pensioenleeftijd. Omwille van het risico van leeftijdsdiscriminatie wordt ook hier niet gewerkt met “beëindiging wegens pensioen”. Daarom stelt de MORA de nieuwe zinsnede voor.

Gelijkaardige aanpassing voor pensionering haveninspecteur en havenagent

In het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteindienst voorzien artikels 12 en 13 dat de havenkapitein zijn advies moet geven voor het ontslaan of uit zijn functie ontheffen van respectievelijk de haveninspecteurs (art. 12) en de havenagenten (art.13). Ook hier maakt het decreet geen uitzondering voor een beëindiging wegens pensioen. De MORA adviseert om het decreet aan te passen zodat het advies van de havenkapitein in geval van pensionering niet meer nodig is.

NOTIFICATIE VAN HET OVERLEG MET DE FEDERALE OVERHEID
EN HET WAALSE EN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE GEWEST



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
KANSELARIJ VAN DE EERSTE MINISTER
OVERLEGCOMITÉ

OVERLEGCOMITÉ
28/09/2022
NOTIFICATIE PUNT 8

BETREFT:

VLAAMSE REGERING

Diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid - Overleg overeenkomstig art. 6, §3bis, 6° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der instellingen.
2022C81460.007

NOTIFICATIE

Het Comité bevestigt dat het overleg in verband met voormeld ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft plaatsgevonden, in toepassing van art. 6, §3bis, 6° van de BWHI.

De Secretaris van het Comité,

P. MOORS

VOORONTWERP VAN DECREET
van 10 november 2022



Ontwerp van decreet over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Art. 2. In artikel 29quater, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "Het proces-verbaal" vervangen door de woorden "Een afschrift van het proces-verbaal";

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

"Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het afschrift van het proces-verbaal heeft ontvangen conform het eerste lid, bezorgt hij een afschrift daarvan, samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete, aan de overtreder. Als de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft, mag het afschrift van het proces-verbaal vervangen worden door de informatiebrief, vermeld in artikel 5 van richtlijn 2015/413/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie.";

3° in het vierde en zesde lid worden de woorden "dertig dagen" vervangen door de woorden "negentig dagen".

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

Art. 3. In artikel 2 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, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt de zinsnede “die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden” opgeheven;

2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zin “Deze maatregelen, die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.” vervangen door de zin “Die maatregelen kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door de Vlaamse Regering vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning.”.

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

Art. 4. In het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, wordt een artikel 31bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 31bis. Onverminderd de mogelijkheid voor de Maatschappij om op grond van andere wetgeving wijzigingen te bevelen, kan de Maatschappij om de opdrachten, vermeld in artikel 3, uit te oefenen, de ligging, het tracé of het plan van aanleg van alle gasdistributieleidingen, elektriciteitsdistributieleidingen, waterleidingen, rioleringen en andere leidingen die onder de gewestelijke bevoegdheid ressorteren, van welke aard ook, en alle bijbehorende uitrustingen laten wijzigen naar aanleiding van werken die ze wil uitvoeren aan het domein dat ze in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht heeft of dat ze beheert.

Om de opdrachten, vermeld in artikel 3, uit te voeren, beschikt de Maatschappij na akkoord van de betrokken domeinbeheerder over dezelfde rechten als de rechten, vermeld in het eerste lid, voor werken aan het domein dat de Maatschappij niet in eigendom heeft, waarop ze geen zakelijk recht heeft of dat ze niet beheert.

Met het oog op een gecoördineerde uitvaardiging en uitvoering van verplaatsingsbevelen kunnen het Vlaamse Gewest en de provincies en gemeenten alle bevoegdheden en beslissingen of een deel van de bevoegdheden en beslissingen die aan hen toekomen conform de geldende regelgeving over verplaatsingsbevelen voor alle nutsleidingen en kabels, door de Maatschappij in hun naam laten uitoefenen en uitvoeren.

Behalve in geval van hoogdringendheid brengt de Maatschappij de operator van de infrastructuur in kwestie met een aangetekende brief op de hoogte van de voorgenomen wijzigingen uiterlijk drie maanden vóór de uitvoering van de werken wordt gestart. De kosten wegens wijziging van de ligging, het tracé of het plan van aanleg van de voormelde infrastructuur zijn ten laste van de operator als de wijzigingen zijn opgelegd in het belang van het openbaar vervoer of bij een andere overweging van openbaar belang die met de uitvoering van haar opdrachten verbonden is. Bij onenigheid mag de Maatschappij zelf tot de uitvoering van de werken overgaan of laten overgaan en de kosten daarvan op de operator verhalen.”.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Art. 5. In artikel 37bis van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, ingevoegd bij het decreet van 19 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt punt 2° vervangen door wat volgt:

“2° schepen tot 41 meter lengte;”;

2° in paragraaf 5, derde lid, wordt de tabel vervangen door wat volgt:

“

“Lengte in meter	Bedrag van de VBS-vergoeding in euro
41 t/m 100	113,45
101	121,16
102	128,87
103	136,58
104	144,29
105	152,00
106	159,71
107	167,42
108	175,13
109	182,84
110	190,55
111	198,26
112	205,97

113	213,68
114	221,39
115	229,10
116	236,81
117	244,52
118	252,23
119	259,94
120	267,65
121	275,36
122	283,07
123	290,78
124	298,49
125	306,20
126	313,91
127	321,62
128	329,33
129	337,04
130	344,75
131	352,46
132	360,17
133	367,88
134	375,59
135	383,30
136	391,01
137	398,72
138	406,43
139	414,14
140	421,85
141	429,56
142	437,27
143	444,98
144	452,69
145	460,40
146	468,11
147	475,82
148	483,53
149	491,24
150	498,95
151	506,66
152	514,37
153	522,08
154	529,79
155	537,50
156	545,21
157	552,92
158	560,63
159	568,34

160	576,05
161	583,76
162	591,47
163	599,18
164	606,89
165	614,60
166	622,31
167	630,02
168	637,73
169	645,44
170	653,15
171	660,86
172	668,57
173	676,28
174	683,99
175	691,70
176	699,41
177	707,12
178	714,83
179	722,54
180	730,25
181	737,96
182	745,67
183	753,38
184	761,09
185	768,80
186	776,51
187	784,22
188	791,93
189	799,64
190	807,35
191	815,06
192	822,77
193	830,48
194	838,19
195	845,90
196	853,61
197	861,32
198	869,03
199	876,74
200	884,45
201	892,16
202	899,87
203	907,58
204	915,29
205	923,00
206	930,71

207	938,42
208	946,13
209	953,84
210	961,55
211	969,26
212	976,97
213	984,68
214	992,39
215	1.000,10
216	1.007,81
217	1.015,52
218	1.023,23
219	1.030,94
220	1.038,65
221	1.046,36
222	1.054,07
223	1.061,78
224	1.069,49
225	1.077,20
226	1.084,91
227	1.092,62
228	1.100,33
229	1.108,04
230	1.115,75
231	1.123,46
232	1.131,17
233	1.138,88
234	1.146,59
235	1.154,30
236	1.162,01
237	1.169,72
238	1.177,43
239	1.185,14
240	1.192,85
241	1.200,56
242	1.208,27
243	1.215,98
244	1.223,69
245	1.231,40
246	1.239,11
247	1.246,82
248	1.254,53
249	1.262,24
250 en meer	1.269,95

";

3° aan paragraaf 5 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De VBS-vergoeding wordt jaarlijks op 1 augustus automatisch geïndexeerd overeenkomstig de Belgische consumptieprijsindex in functie van het indexcijfer van de maand mei van het hetzelfde jaar (basis 2013 is gelijk aan 100). Het verkregen resultaat wordt afgerond tot de hogere euro.”.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 6. In artikel 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, gewijzigd bij de decreten van 7 juli 2017 en 18 december 2020, wordt punt 6/1° vervangen door wat volgt:

“6/1° langere en zwaardere sleep: een voertuigcombinatie die bestaat uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig en die wordt gebruikt in het kader van een proefproject als vermeld in artikel 4, tweede lid;”.

Art. 7. Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig of een sleep waarvan de hoogte het toegestane maximum met meer dan één procent overschrijdt of waarvan de andere afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.

Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum met meer dan 5% overschrijdt.”.

Art. 8. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerst lid worden de woorden “het Agentschap Wegen en Verkeer” vervangen door de woorden “de dienst van de Vlaams administratie die ze aanwijst”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 9. In artikel 13/5 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “het Departement Mobiliteit en Openbare Werken” vervangen door de woorden “de dienst van de Vlaams administratie die ze aanwijst”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent

Art. 10. Artikel 5 van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 5. Zolang de holdingvennootschap met toepassing van artikel 4 van dit decreet deelneemt in North Sea Port Flanders en de raad van bestuur of, in voorkomend geval, het toezichthoudend orgaan van die holdingvennootschap ten hoogste voor twee derde uit leden van hetzelfde geslacht bestaat, is artikel 5, §3, van het Havendecreet niet van toepassing op de raad van bestuur van North Sea Port Flanders.”.

Hoofdstuk 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

Art. 11. In artikel 10, §1, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst wordt tussen de woorden “de goedkeuring van de Vlaamse Regering” en de woorden “In afwachting” de zinsnede “, met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering” ingevoegd.

Art. 12. Aan artikel 12, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “, met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering” toegevoegd.

Art. 13. In artikel 13, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden “die de leiding heeft over de havenkapiteinsdienst” en “De havenagenten” de zinsnede “, met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering” ingevoegd.

Hoofdstuk 9. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Art. 14. In artikel 74 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 wordt de zinsnede “artikel 72, § 1, 4°” telkens vervangen door de zinsnede “artikel 73, §1, eerste lid, 4°”.

Art. 15. In artikel 79, §3, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “de Vlaamse Gemeenschap” vervangen door de woorden “het Vlaamse Gewest”.

Art. 16. In artikel 94, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “artikel 108, § 2” vervangen door de zinsnede “artikel 108, tweede lid”.

Art. 17. In artikel 110, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “133, 1° tot en met 6°” vervangen door de zinsnede “133, eerste lid, 1° tot en met 6°”.

Art. 18. In artikel 112, vierde lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings,” vervangen door de zinsnede “als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie-hulpofficier van de procureur des Konings,”.

Art. 19. In artikel 117, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "artikel 75, § 1" vervangen door de zinsnede "artikel 75, eerste lid".

Art. 20. In artikel 121, §3, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "de onder punt 2° bedoelde strafbare feiten" vervangen door de zinsnede "de strafbare feiten, vermeld in paragraaf 2, 2°,".

Hoofdstuk 10. Inwerkingtreding

Art. 21. Artikel 16 treedt in werking op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 92 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, in werking treedt.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 72.545/3
van 9 januari 2023

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘over
diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de
weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur
en het waterbeleid’

Op 17 november 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 20 december 2022. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Inge VOS, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 januari 2023.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, strekt het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest tot wijziging van diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

Zo wordt in de wet ‘betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968’ (hierna: de wegverkeerswet) de regeling gewijzigd van de administratieve geldboetes die de gemeenteraden kunnen bepalen voor beperkte snelheidsovertredingen (artikel 2 van het voorontwerp) en wordt in 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’ de adviesverplichting opheffen van de commissie van advies bij het intrekken van een goedkeuring van een marktdeelnemer of de intrekking van de aanwijzing van een technische dienst (artikel 3).

Voorts wordt het decreet van 31 juli 1990 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn’ gewijzigd teneinde De Lijn de mogelijkheid te geven om de verplaatsing van nutsleidingen te bevelen (artikel 4) en wordt in het decreet van 16 juni 2006 ‘betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum’ de regeling van de VBS-vergoeding gewijzigd (artikel 5).

Vervolgens worden in het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ een aantal tekstuele wijzigingen aangebracht (artikelen 6 tot 9) en wordt artikel 5 van het decreet van 30 maart 2018 ‘betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent’ aangepast aan recente wijzigingen aan het decreet van 2 maart 1999 ‘houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’ (artikel 10).

Ten slotte wordt het decreet van 3 mei 2019 ‘houdende de havenkapiteinsdienst’ gewijzigd (artikelen 11 tot 13), evenals het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 (artikelen 14 tot 20).

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

Het aan te nemen decreet treedt in werking volgens de gebruikelijke regels, met uitzondering van artikel 16 ervan, dat in werking treedt op de datum waarop het samenwerkingsakkoord vermeld in artikel 92 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 in werking treedt (artikel 21).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

3. Artikel 2, 3°, van het voorontwerp strekt ertoe in artikel 29*quater*, § 4, vierde en zesde lid, van de wegverkeerswet de termijn waarover de sanctionerend ambtenaar beschikt om verweermiddelen onontvankelijk of ongegrond te verklaren, te verhogen van dertig naar negentig dagen.

In de memorie wordt dienaangaande onder meer gesteld dat “[d]oor deze verlenging tot 90 dagen (...) deze termijn [wordt] gelijkgeschakeld met de termijn waarover de beboetingsambtenaar beschikt om bezwaarschriften te beoordelen zoals voorzien in het decreet betreffende lage-emissiezones van 27 november 2015”.

Er moet evenwel worden vastgesteld dat luidens artikel 10, § 3, eerste lid, van het decreet van 27 november 2015 ‘betreffende lage-emissiezones’ de beboetingsambtenaar binnen de *vijftien* dagen na ontvangst van het verslag van vaststelling aan de overtreder de gegevens meedeelt over de vastgestelde feiten en de begane inbreuk, alsook het bedrag van de administratieve geldboete, terwijl het ontworpen artikel 29*quater*, § 4, tweede lid, van de wegverkeerswet in een termijn van *veertien* dagen voorziet om een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder te bezorgen.

Gevraagd of in het licht van de doelstelling om beide regelingen gelijk te schakelen, in het ontworpen artikel 29*quater*, § 4, tweede lid, van de wegverkeerswet niet in een termijn van vijftien, in plaats van veertien, dagen moet worden voorzien, antwoordde de gemachtigde:

“Er werd bewust gekozen voor de termijn van veertien dagen naar analogie met de procedure zoals voorzien in de Wegverkeerswet. Artikel 62 van de Wegverkeerswet voorziet dat het afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder wordt gezonden binnen een termijn van veertien dagen te rekenen van de datum van de vaststelling. Voor de vaststeller geldt dezelfde termijn voor de gedepenaliseerde snelheidsovertredingen als voor de strafrechtelijk betoegelde snelheidsovertredingen.”

Hiermee kan worden ingestemd, al zou de nagestreefde gelijkenschakeling nog verder kunnen worden bewerkstelligd door in het voormelde artikel 10, § 3, eerste lid, van het decreet 27 november 2015 de termijn van vijftien dagen te verminderen tot veertien dagen.

Artikel 4

4. In het ontworpen artikel 31*bis*, eerste lid, van het decreet van 31 juli 1990 wordt De Lijn gemachtigd om de verplaatsing van nutsleidingen te bevelen die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren. Luidens het tweede lid van die bepaling beschikt De Lijn na akkoord van de betrokken domeinbeheerder over dezelfde rechten als de rechten vermeld in het eerste lid, voor werken aan het domein dat ze niet in eigendom heeft, waarop ze geen zakelijk recht heeft of dat ze niet beheert.

Hieromtrent om toelichting gevraagd verklaarde de gemachtigde:

“Het tweede lid moet als een aanvulling op het eerste lid worden gezien. Het eerste lid machtigt De Lijn om een verplaatsing van nutsleidingen te bevelen t.a.v. het domein dat De Lijn in eigendom heeft, waarop zij een ander zakelijk recht heeft of dat ze beheert (ten gevolge een huurrecht, concessies, vergunning of ander publiekrechtelijk gebruiksrecht).

Het tweede lid moet het echter mogelijk maken om diezelfde verplaatsingsbevelen te kunnen geven ten aanzien van nutsleidingen gelegen in een domein waarop De Lijn geen eigendomsrecht of zakelijk recht heeft, noch het domein beheert. Dit tweede lid kan pas ingeroepen worden, mits akkoord van de betrokken domeinbeheerder, voor zover het betreffende verplaatsingsbevel noodzakelijk is om een aan De Lijn toegewezen opdracht uit te voeren.

Het derde lid is niet bedoeld als een bijzondere hypothese van het tweede lid. Het derde lid is eerder bedoeld om een efficiëntere en meer proceseconomische uitoefening van verplaatsingsbevelen mogelijk te maken. Er kunnen zich situaties voordoen waarbij De Lijn, en één of meerdere andere overheden (het Vlaamse Gewest, de provincies en gemeentes) ter uitvoering van een aan hen elk afzonderlijk toegewezen opdracht meerdere nutsleidingen wensen te laten verplaatsen. Om te vermijden dat De Lijn en één of meerdere andere overheden elk afzonderlijk verplaatsingsbevelen dienen te geven en om ervoor te zorgen dat de verplaatsingsbevelen op hetzelfde ogenblik worden gegeven, kunnen alle verplaatsingsbevelen op basis van dit lid door De Lijn worden gegeven. Het verschil met het tweede lid is dat niet alle verplaatsingsbevelen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een opdracht van De Lijn zelf. Sommige verplaatsingsbevelen zullen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van opdrachten toegewezen aan de betrokken andere overheden.”

Artikel 5

5. Luidens het ontworpen artikel 37*bis*, § 5, vierde lid, van het decreet van 16 juni 2006 wordt de VBS-vergoeding “jaarlijks op 1 augustus automatisch geïndexeerd overeenkomstig de Belgische consumptieprijsindex in functie van het indexcijfer van de maand mei van (...) hetzelfde jaar (basis 2013 is gelijk aan 100)”.

De gemachtigde stelde dienaangaande het volgende:

“Bij nadere lezing wordt de verwijzing naar 2013 best geschrapt. Dit biedt geen meerwaarde en is verwarrend.

De indexering is naar analogie van deze van de loodsgelden en conform de suggestie van het Raadgevend Comité.

De indexatie wordt jaarlijks doorgevoerd per 1 augustus op basis van de index van de maand mei van het betreffende jaar. Als vergelijkingsbasis bij deze berekening wordt de index op ogenblik van publicatie van de tarieven genomen. De tarieven worden bijgevolg vastgelegd op ogenblik van publicatie. Ten opzichte van dat ogenblik kan er geïndexeerd worden. Bijvoorbeeld: stel dat de maand van publicatie februari 2023 is. Vanaf 1 augustus worden de tarieven geïndexeerd, op basis van de index van de maand mei 2023.

Dan komt men tot de volgende bepaling van de tarieven:

Nieuwe tarief vanaf 1 augustus 2023 : oud tarief * index mei 2023 / index februari 2023.

Nieuwe tarief vanaf 1 augustus 2024 : oud tarief * index mei 2024 / index februari 2023.

Indien we als basisindexcijfer de index van het voorafgaande jaar hanteren, heeft dit een te grote impact op de tarieven.”

Gelet op wat voorafgaat moet in het ontworpen artikel 37*bis*, § 5, vierde lid, van het decreet van 16 juni 2006 de zinsnede “(basis 2013 is gelijk aan 100)” worden vervangen door de woorden “ten opzichte van het indexcijfer van de maand van bekendmaking van het betrokken tarief”.

Artikel 13

6. In de inleidende zin van artikel 13 van het voorontwerp moet worden verwezen naar artikel 13, § 1, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2019.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Art. 2. In artikel 29quater, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "Het proces-verbaal" vervangen door de woorden "Een afschrift van het proces-verbaal";

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

"Binnen veertien dagen na de dag waarop de sanctionerend ambtenaar het afschrift van het proces-verbaal heeft ontvangen conform het eerste lid, bezorgt hij een afschrift daarvan, samen met de vermelding van het bedrag van de administratieve geldboete, aan de overtreder. Als de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft, mag het afschrift van het proces-verbaal vervangen worden door de informatiebrief, vermeld in artikel 5 van richtlijn 2015/413/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie.";

3° in het vierde en zesde lid worden de woorden "dertig dagen" vervangen door de woorden "negentig dagen".

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

Art. 3. In artikel 2 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, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt de zinsnede "die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden" opgeheven;

- 2° in paragraaf 2, tweede lid, wordt de zin “Deze maatregelen, die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.” vervangen door de zin “Die maatregelen kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door de Vlaamse Regering vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning.”.

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

Art. 4. In het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, wordt een artikel 31bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 31bis. Onverminderd de mogelijkheid voor de Maatschappij om op grond van andere wetgeving wijzigingen te bevelen, kan de Maatschappij om de opdrachten, vermeld in artikel 3, uit te oefenen, de ligging, het tracé of het plan van aanleg van alle gasdistributieleidingen, elektriciteitsdistributieleidingen, waterleidingen, rioleringen en andere leidingen die onder de gewestelijke bevoegdheid ressorteren, van welke aard ook, en alle bijbehorende uitrustingen laten wijzigen naar aanleiding van werken die ze wil uitvoeren aan het domein dat ze in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht heeft of dat ze beheert.

Om de opdrachten, vermeld in artikel 3, uit te voeren, beschikt de Maatschappij na akkoord van de betrokken domeinbeheerder over dezelfde rechten als de rechten, vermeld in het eerste lid, voor werken aan het domein dat de Maatschappij niet in eigendom heeft, waarop ze geen zakelijk recht heeft of dat ze niet beheert.

Met het oog op een gecoördineerde uitvaardiging en uitvoering van verplaatsingsbevelen kunnen het Vlaamse Gewest en de provincies en gemeenten alle bevoegdheden en beslissingen of een deel van de bevoegdheden en beslissingen die aan hen toekomen conform de geldende regelgeving over verplaatsingsbevelen voor alle nutsleidingen en kabels, door de Maatschappij in hun naam laten uitoefenen en uitvoeren.

Behalve in geval van hoogdringendheid brengt de Maatschappij de operator van de infrastructuur in kwestie met een aangetekende brief op de hoogte van de voorgenomen wijzigingen uiterlijk drie maanden vóór de uitvoering van de werken wordt gestart. De kosten wegens wijziging van de ligging, het tracé of het plan van aanleg van de voormelde infrastructuur zijn ten laste van de operator als de wijzigingen zijn opgelegd in het belang van het openbaar vervoer of bij een andere overweging van openbaar belang die met de uitvoering van haar opdrachten verbonden is. Bij onenigheid mag de Maatschappij zelf tot de uitvoering van de werken overgaan of laten overgaan en de kosten daarvan op de operator verhalen.”.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Art. 5. In artikel 37bis van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, ingevoegd bij het decreet van 19 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt punt 2° vervangen door wat volgt:

“2° schepen tot 41 meter lengte;”;

2° in paragraaf 5, derde lid, wordt de tabel vervangen door wat volgt:

“

Lengte in meter	Bedrag van de VBS-vergoeding in euro
41 t/m 100	113,45
101	121,16
102	128,87
103	136,58
104	144,29
105	152,00
106	159,71
107	167,42
108	175,13
109	182,84
110	190,55
111	198,26
112	205,97
113	213,68
114	221,39
115	229,10
116	236,81
117	244,52
118	252,23
119	259,94
120	267,65
121	275,36
122	283,07
123	290,78
124	298,49
125	306,20
126	313,91
127	321,62
128	329,33
129	337,04

130	344,75
131	352,46
132	360,17
133	367,88
134	375,59
135	383,30
136	391,01
137	398,72
138	406,43
139	414,14
140	421,85
141	429,56
142	437,27
143	444,98
144	452,69
145	460,40
146	468,11
147	475,82
148	483,53
149	491,24
150	498,95
151	506,66
152	514,37
153	522,08
154	529,79
155	537,50
156	545,21
157	552,92
158	560,63
159	568,34
160	576,05
161	583,76
162	591,47
163	599,18
164	606,89
165	614,60
166	622,31
167	630,02
168	637,73
169	645,44
170	653,15
171	660,86
172	668,57
173	676,28

174	683,99
175	691,70
176	699,41
177	707,12
178	714,83
179	722,54
180	730,25
181	737,96
182	745,67
183	753,38
184	761,09
185	768,80
186	776,51
187	784,22
188	791,93
189	799,64
190	807,35
191	815,06
192	822,77
193	830,48
194	838,19
195	845,90
196	853,61
197	861,32
198	869,03
199	876,74
200	884,45
201	892,16
202	899,87
203	907,58
204	915,29
205	923,00
206	930,71
207	938,42
208	946,13
209	953,84
210	961,55
211	969,26
212	976,97
213	984,68
214	992,39
215	1.000,10
216	1.007,81
217	1.015,52

218	1.023,23
219	1.030,94
220	1.038,65
221	1.046,36
222	1.054,07
223	1.061,78
224	1.069,49
225	1.077,20
226	1.084,91
227	1.092,62
228	1.100,33
229	1.108,04
230	1.115,75
231	1.123,46
232	1.131,17
233	1.138,88
234	1.146,59
235	1.154,30
236	1.162,01
237	1.169,72
238	1.177,43
239	1.185,14
240	1.192,85
241	1.200,56
242	1.208,27
243	1.215,98
244	1.223,69
245	1.231,40
246	1.239,11
247	1.246,82
248	1.254,53
249	1.262,24
250 en meer	1.269,95

”;

3° aan paragraaf 5 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De VBS-vergoeding wordt jaarlijks op 1 augustus automatisch geïndexeerd overeenkomstig de Belgische consumptieprijsindex in functie van het indexcijfer van de maand mei van het hetzelfde jaar ten opzichte van het indexcijfer van de maand van bekendmaking van het betrokken tarief. Het verkregen resultaat wordt afgerond tot de hogere euro.”.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Art. 6. In artikel 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, gewijzigd bij de decreten van 7 juli 2017 en 18 december 2020, wordt punt 6/1° vervangen door wat volgt:

“6/1° langere en zwaardere sleep: een voertuigcombinatie die bestaat uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig en die wordt gebruikt in het kader van een proefproject als vermeld in artikel 4, tweede lid;”.

Art. 7. Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig of een sleep waarvan de hoogte het toegestane maximum met meer dan 1 procent overschrijdt of waarvan de andere afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.

Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum met meer dan 5% overschrijdt.”.

Art. 8. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerst lid worden de woorden “het Agentschap Wegen en Verkeer” vervangen door de woorden “de dienst van de Vlaams administratie die ze aanwijst”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Art. 9. In artikel 13/5 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “het Departement Mobiliteit en Openbare Werken” vervangen door de woorden “de dienst van de Vlaams administratie die ze aanwijst”;

2° het tweede lid wordt opgeheven.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent

Art. 10. Artikel 5 van het decreet van 30 maart 2018 betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 5. Zolang de holdingvennootschap met toepassing van artikel 4 van dit decreet deelneemt in North Sea Port Flanders en de raad van bestuur of, in voorkomend geval, het toezichthoudend orgaan van die holdingvennootschap ten hoogste voor twee derde uit leden van hetzelfde geslacht bestaat, is artikel 5, §3, van het Haven-decreet niet van toepassing op de raad van bestuur van North Sea Port Flanders.”.

Hoofdstuk 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

Art. 11. In artikel 10, §1, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst wordt tussen de woorden "de goedkeuring van de Vlaamse Regering" en de woorden "In afwachting" de zinsnede ", met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering" ingevoegd.

Art. 12. Aan artikel 12, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede ", met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering" toegevoegd.

Art. 13. In artikel 13, §1, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden "die de leiding heeft over de havenkapiteinsdienst" en "De havenagenten" de zinsnede ", met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering" ingevoegd.

Hoofdstuk 9. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

Art. 14. In artikel 74 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 wordt de zinsnede "artikel 72, §1, 4°" telkens vervangen door de zinsnede "artikel 73, §1, eerste lid, 4°".

Art. 15. In artikel 79, §3, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "de Vlaamse Gemeenschap" vervangen door de woorden "het Vlaamse Gewest".

Art. 16. In artikel 94, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "artikel 108, §2" vervangen door de zinsnede "artikel 108, tweede lid".

Art. 17. In artikel 110, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "133, 1° tot en met 6°" vervangen door de zinsnede "133, eerste lid, 1° tot en met 6°".

Art. 18. In artikel 112, vierde lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings," vervangen door de zinsnede "als officier van gerechtelijke politie, officier van gerechtelijke politie-hulpofficier van de procureur des Konings,".

Art. 19. In artikel 117, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "artikel 75, §1" vervangen door de zinsnede "artikel 75, eerste lid".

Art. 20. In artikel 121, §3, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "de onder punt 2° bedoelde strafbare feiten" vervangen door de zinsnede "de strafbare feiten, vermeld in paragraaf 2, 2°,".

Hoofdstuk 10. Inwerkingtreding

Art. 21. Artikel 16 treedt in werking op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 92 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, in werking treedt.

Brussel, 20 januari 2023.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS