

ingediend op **1560** (2022-2023) – Nr. 3  
17 maart 2023 (2022-2023)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Els Robeyns en Marino Keulen

over het ontwerp van decreet

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

Documenten in het dossier:  
**1560** (2022-2023) – Nr. 1: Ontwerp van decreet  
– Nr. 2: Amendementen

---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

1.	Toelichting door minister Lydia Peeters.....	4
2.	Bespreking.....	5
2.1.	Algemene bespreking .....	5
2.2.	Artikelsgewijze bespreking en stemming .....	6
3.	Stemming over het geheel .....	9
	Tekst aangenomen door de commissie.....	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 16 februari en 2 maart 2023 het ontwerp van decreet over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1560/1).

De amendementen zijn terug te vinden in *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1560/2.

## 1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de Vlaamse Regering het voorontwerp van decreet een eerste keer goedkeurde op 8 juli 2022, waarna adviezen werden gevraagd aan onder meer de Raad van State. Op 27 januari 2023 werd het ontwerp van decreet overgemaakt aan het Vlaams Parlement.

Het gaat om het derde verzameldecreet MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) tijdens de huidige zittingsperiode. De verschillende bepalingen zijn veelal van technische aard en brengen correcties aan in bestaande regelgeving. Zonder in te gaan op die technische wijzigingen, licht de minister de verschillende hoofdstukken toe.

In hoofdstuk 2 wordt een wijziging van de Wegverkeerswet (wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968) voorgesteld. Meer specifiek gaat het over de regelgeving rond GAS 5. De wijziging komt er op basis van de bevraging van de lokale besturen en de pijnpunten die daar naar boven kwamen. Zo wordt voorgesteld om niet langer het proces-verbaal van de overtreding zelf over te maken aan de sanctionerende ambtenaar, maar wel een afschrift. De overtreder ontvangt een afschrift van het afschrift van de sanctionerende ambtenaar en het origineel proces-verbaal blijft dan in handen van de vaststeller. Een tweede element is dat voor buitenlandse overtreders het proces-verbaal mag vervangen worden door een informatiebrief zodat het proces-verbaal niet moet meegestuurd worden. Dat zorgt voor een minder zware werklust voor de sanctionerende ambtenaar. Een derde wijziging is dat de huidige termijn van 30 dagen voor de sanctionerende ambtenaar om de verweermiddelen te beoordelen, op 90 dagen wordt gebracht zodat er meer tijd is.

In hoofdstuk 3 wordt een wijziging aangebracht 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. Daardoor moet bij het intrekken van een goedkeuring van een marktdeelnemer of de intrekking van de wijziging van een technische dienst, niet langer het advies ingewonnen worden van een paritair samengestelde commissie. Dat is dus opnieuw een vereenvoudiging.

In hoofdstuk 4 wordt het oprichtingsdecreet van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn gewijzigd, waardoor De Lijn de mogelijkheid krijgt om verplaatsingen van nutsleidingen te bevelen. Ook andere overheden hadden al dat prerogatief.

De tarieven voor de verkeersbegeleidingssystemen in de scheepvaart worden in hoofdstuk 5 gewijzigd. De vergoedingen die gevraagd worden aan de klanten voor het gebruik van de verkeersbegeleidingssystemen waren sinds 2006 niet meer aangepast. De tarieven worden identiek aan de Nederlandse tarieven en bovendien wordt een indexeringsmogelijkheid voorzien.

Hoofdstuk 6 (artikel 6 tot en met 9) wijzigt het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport. Het is de bedoeling om een aantal onduidelijkheden weg te werken en de zaken te vereenvoudigen. Ten eerste wil de minister een inconsequentie wegwerken door in de nieuwe definitie van de langere en zwaardere sleep alleen nog te bepalen welke combinaties worden beschouwd als die langere en zwaardere voertuigen, in plaats van te verwijzen naar een afwijking op de maximale lengte. Ten tweede wordt de

uitzondering op het verbod voor de LZV 's (langere en zwaardere vrachtwagens) om zich met een te lang, te breed, te hoog of te zwaar voertuig op de openbare weg te begeven, geschrapd. Verder is het niet langer vereist dat de asoverlading schade aan het wegdek berokkent om een inbreuk in aanmerking te kunnen nemen.

Hoofdstuk 7 brengt enkele technische wijzigingen aan in 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

Hoofdstuk 8 wijzigt het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst. Bij de opmaak van het decreet werd geen rekening gehouden met het scenario dat de havenkapitein, de haveninspecteur of havenagent zijn functie moet neerleggen door het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Het decreet wordt in die zin aangepast dat het neerleggen van de functie met het oog op pensionering niet meer moet worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Hoofdstuk 9 (artikel 14 tot en met 20) betreft een aantal redactionele wijzigingen en de correctie van foute verwijzingen in het Scheepvaartdecreet.

Tot slot gaat hoofdstuk 10 over de inwerkingtreding van artikel 16 van het voorliggende ontwerp van decreet.

## **2. Bespreking**

### **2.1. Algemene bespreking**

#### *2.1.1. Vragen en opmerkingen van de leden*

*Stijn Bex* sluit zich grotendeels aan bij het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Een breder debat over en evaluatie van de regelgeving voor GAS 5 zou interessant geweest zijn. Voor De Lijn had hij ook iets meer ambitie verwacht. Zoals hij vroeger al opmerkte, is er een fundamentele wijziging gekomen in de manier waarop de huidige Vlaamse Regering naar De Lijn kijkt, namelijk als de beheerder van het vervoerssysteem. Het decreet Basisbereikbaarheid ging er eerder vanuit om verschillende taken bij De Lijn weg te halen en over te dragen aan de administratie. *Stijn Bex* had liever meer informatie en een debat gehad over de impact van die koerswijziging. Om die redenen zal hij zich bij de stemming onthouden.

*Karin Brouwers* heeft de indruk dat meer en meer gemeenten gebruik maken van GAS 5-boetes. Ze hoopt dat door de voorgestelde wijzigingen nog meer gemeenten dat zullen doen. Ze vraagt of er nog knelpunten zijn, bijvoorbeeld of er nog overleg nodig is met de federale overheid over het probleem van recidive.

#### *2.1.2. Antwoorden van de minister*

Minister *Lydia Peeters* herhaalt voor de GAS 5-boetes wat ze eerder stelde in haar toelichting over hoofdstuk 2.

De voorgestelde wijzigingen zijn geen oplossing voor de recidiveproblematiek. Dat is het gevolg van de depenalisering, zoals dat ook het geval is bij sluikestorten bijvoorbeeld. Maar het probleem was dat er niet werd gehandhaafd in zone 30 en zone 50, waardoor de vraag ontstond tot depenalisering en tot machtiging van de lokale besturen om te handhaven. De minister stelt vast dat heel wat lokale besturen daarmee aan de slag gaan. Daarom is het goed om verdere verbeteringen aan te brengen.

Vervolgens gaat de minister in op de opmerking, ook van de MORA, over de noodzakelijke aanpassingen van het decreet Basisbereikbaarheid om het in overeenstemming te brengen met het openbaredienstencontract van De Lijn. Dat contract werd goedgekeurd in juli 2022. De minister wil hiervoor zo snel mogelijk met een apart ontwerp van decreet naar het Vlaams Parlement komen. In afwachting wil ze toch al de gekaderde tariefautonomie inschrijven in het decreet, zodat De Lijn daarmee aan de slag kan gaan, net zoals ze al gebruik kan maken van de gekaderde aanbodaautonomie.

### 2.1.3. Replieken

*Stijn Bex* stelt vast dat het openbaredienstencontract eigenlijk onwettig is als het niet in overeenstemming is met het decreet Basisbereikbaarheid. Hij zou het logisch vinden dat hieraan met enige spoed wordt gewerkt. Wanneer mag men het ontwerp van decreet verwachten?

Minister *Lydia Peeters* geeft toe dat *Stijn Bex* een punt heeft, maar ze merkt op dat het voorontwerp van decreet, net zoals het openbaredienstencontract, dateert van juli 2022. Zodra over een voorontwerp van decreet advies is gevraagd aan de MORA en de Raad van State, kan de Vlaamse Regering dat niet meer drastisch wijzigen. Voor de gekaderde tariefautonomie is er het amendement, maar met de grotere aanpassingen zal de minister heel snel naar het parlement komen.

## 2.2. Artikelsgewijze bespreking en stemming

*Marino Keulen* zegt dat twee amendementen (amendement nr. 1 en 2) worden ingetrokken omdat de Gegevensbeschermingsautoriteit hierover eerst een advies moet geven. De overige drie amendementen zijn eerder van technische aard volgens de spreker.

### Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

#### Artikel 1

Dit artikel wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen met 12 stemmen.

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

#### Artikel 2

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

### 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

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

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

Artikel 4

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

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 wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

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

Artikel 6 tot en met 9

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

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

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding

Hoofdstuk 7/1. Wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (nieuw hoofdstuk 8)

Artikel 10/1 (nieuw artikel 11)

Amendement nr. 3, voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers, Annick De Ridder, Martine Fournier en Marius Meremans, strekt ertoe een nieuw hoofdstuk 7/1, dat bestaat uit een artikel 10/1, in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1560/2, p. 6-7).

*Marino Keulen* licht toe dat met het amendement tariefautonomie wordt gegeven aan de raad van bestuur van De Lijn, met uitzondering voor de sociale tarieven. Die blijven een bevoegdheid van de Vlaamse Regering. De Lijn is een autonome dienstverlener van de Vlaamse overheid en dan moet de raad van bestuur zijn verantwoordelijkheid nemen. Het bepalen van de sociale tarieven is dan eerder een taak voor de politieke overheid.

*Karin Brouwers* vindt het heel belangrijk dat in het tarievenkader dat nog zal worden opgesteld door de Vlaamse Regering men, naast de sociale tarieven, ook rekening zal houden met kortingen voor bijvoorbeeld gezinnen met kinderen, senioren enzovoort. Haar fractie zal dat verder opvolgen.

Het amendement nr. 3 wordt eenparig aangenomen met 12 stemmen. Een nieuw hoofdstuk 7/1, dat bestaat uit een artikel 10/1 wordt ingevoegd.

Hoofdstuk 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst (vernummerd hoofdstuk 9)

Artikel 11 tot en met 13 (vernummerd artikel 12 tot en met 14)

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Hoofdstuk 9. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 (vernummerd hoofdstuk 10)

Artikel 13/1 (nieuw artikel 15)

Amendement nr. 4, voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Karin Brouwers, Annick De Ridder, Martine Fournier en Bert Maertens, strekt ertoe een nieuw artikel 13/1 in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1560/2, p. 7).

*Marino Keulen* zegt dat dit amendement betrekking heeft op het geautomatiseerd varen. De internationale regelgeving staat nog niet op punt. Momenteel geldt in Vlaanderen een tijdelijke afwijking voor vijf jaar. Met het amendement wordt dat verlengd tot tien jaar zodat de huidige investeerders niet in een juridisch vacuüm terechtkomen.

Het amendement nr. 4 wordt eenparig aangenomen met 12 stemmen. Een nieuw artikel 13/1 wordt ingevoegd.

Artikel 14 tot en met 18 (vernummerd artikel 16 tot en met 20)

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 19 (vernummerd artikel 21)

Amendement nr. 5, voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Karin Brouwers, Annick De Ridder, Martine Fournier en Bert Maertens, strekt ertoe artikel 19 te vervangen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1560/2, p. 7-8).

*Marino Keulen* duidt dat artikel 19 foute verwijzingen in het Scheepvaartdecreet rechtzet.

Het amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen met 12 stemmen. Artikel 19 wordt vervangen.



Artikel 20 (vernummerd artikel 22)

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding

Hoofdstuk 10. Inwerkingtreding (vernummerd hoofdstuk 11)

Artikel 21 (vernummerd artikel 23)

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

### **3. Stemming over het geheel**

Het ontwerp van decreet over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Bart CLAES,  
voorzitter

Els ROBEYNS  
Marino KEULEN,  
verslaggevers

**TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**

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 uitvoeren 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	1.269,95
en meer	

“;

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 procent 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 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

**Art. 11.** In artikel 36 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020, wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§1. Als er een interne exploitant werd aangeduid conform artikel 34, §1, beslist de interne exploitant over de tarieven voor het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen vastgelegd in het openbaredienstencontract, met uitzondering van de sociale tarieven waarvan de rechthebbenden en de hoogte van het tarief door de Vlaamse Regering worden beslist.

Als er geen interne exploitant werd aangeduid conform artikel 34, §1, coördineert de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net en beslist de Vlaamse Regering over de tarieven.

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

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

**Art. 12.** 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. 13.** Aan artikel 12, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “, met als uitzondering de beëindiging met het oog op pensionering” toegevoegd.

**Art. 14.** 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 10. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

**Art. 15.** In artikel 70, §1, derde lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, wordt het woord “vijf” vervangen door het woord “tien”.

**Art. 16.** In artikel 74 van hetzelfde decreet van 21 januari 2022 wordt de zinsnede “artikel 72, §1, 4°” telkens vervangen door de zinsnede “artikel 73, §1, eerste lid, 4°”.

**Art. 17.** In artikel 79, §3, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “de Vlaamse Gemeenschap” vervangen door de woorden “het Vlaamse Gewest”.

**Art. 18.** In artikel 94, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “artikel 108, §2” vervangen door de zinsnede “artikel 108, tweede lid”.

**Art. 19.** 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. 20.** 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. 21.** In artikel 117 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het eerste lid wordt de zinsnede "artikel 73, §1, 1°, artikel 75, §1," vervangen door de zinsnede "artikel 73, §1, eerste lid, 1°, artikel 75, eerste lid,";
- 2° in het tweede lid wordt de zinsnede "artikel 73, §1, 4°," vervangen door de zinsnede "artikel 73, §1, eerste lid, 4°,".

**Art. 22.** In artikel 121, §3, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "de onderpunt 2° bedoelde strafbare feiten" vervangen door de zinsnede "de strafbare feiten, vermeld in paragraaf 2, 2°,".

Hoofdstuk 11. Inwerkingtreding

**Art. 23.** Artikel 18 treedt in werking op de datum waarop het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 92 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, in werking treedt.