

ingediend op **1986** (2023-2024) – Nr. 2
21 februari 2024 (2023-2024)

Amendementen

op het ontwerp van decreet

over de weginfrastructuur en het wegenbeleid
en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

Documenten in het dossier:
1986 (2023-2024) – Nr. 1: Ontwerp van decreet



**Vlaams
Parlement**

AMENDEMENT Nr. 1

voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Rita Moors

Hoofdstuk 1/1 (nieuw)

Een hoofdstuk 1/1, dat bestaat uit een artikel 1/1, invoegen, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk 1/1. Wijziging van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen

Artikel 1/1. In artikel 4, §2, van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt na de woorden "in verband met de dienst van de autosnelweg" de zinsneden ", hetzij voor de plaatsing van installaties voor hernieuwbare energie of telecommunicatie. Een afwijking kan alleen worden toegestaan voor zover deze verenigbaar is met de functie van de autosnelweg" ingevoegd."

VERANTWOORDING

Artikel 4 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen houdt een bouwverbod in op het domein van de autosnelweg en bepaalt enkele uitzonderingsmogelijkheden. Het artikel luidt nu als volgt:

"Art. 4. §1. Niemand mag op het domein van de autosnelweg installaties of bouwwerken oprichten.

§2. Bij uitzondering mag de Minister tot wiens bevoegdheid de Openbare Werken behoren van dat verbod afwijken, hetzij ten bate van een openbare dienst, hetzij voor het oprichten van installaties of gebouwen in verband met de dienst van de autosnelweg."

De in de tweede paragraaf opgesomde afwijkingsmogelijkheden worden vandaag, nu er op efficiënte wijze met de beschikbare ruimte moet worden omgegaan en er met het oog op een dergelijk efficiënt ruimtegebruik wordt gezocht naar synergieën en haalbaar medegebruik, als te beperkend aanzien.

Op 12 mei 2023 heeft de Vlaamse Regering een nieuw Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) goedgekeurd. Het gaat om een update van het initiële VEKP dat in 2019 werd goedgekeurd. Met dat plan worden de inspanningen in de sectoren transport, gebouwen, landbouw, (lichte) industrie en de afvalsector, de zogenaamde ESR-sectoren, aangescherpt. In het VEKP werd de vooropgestelde productie uit hernieuwbare energiebronnen in het Vlaamse Gewest in 2030 vastgesteld op 31.974 GWh. Dat vormt de Vlaamse bijdrage aan de totale Belgische hernieuwbare-energie-doelstelling.

Om dat streefdoel te behalen, zijn heel wat inspanningen nodig. Voor de inplanting van installaties voor de opwekking van hernieuwbare energie is er ook ruimte nodig, wat in het dichtbevolkte Vlaanderen een schaars goed is. De nodige installaties moeten ook ruimtelijk worden ingepast, wat evenmin altijd een gemakkelijke evenwichtsoefening is.

Hoewel het belangrijk is voor ogen te houden dat op het autosnelwegdomein het gebruik en beheer van de autosnelweg vanzelfsprekend altijd de prioriteit heeft en de verkeersveiligheid en doorstroming dus vooropstaan, zijn er op bepaalde plaatsen binnen het autosnelwegdomein mogelijkheden tot medegebruik voor de opwekking van hernieuwbare energie. De wegbeheerder van de autosnelwegen, het Agentschap Wegen en Verkeer, heeft al aangegeven daarvoor open te staan en op die manier bij te dragen aan het Vlaams Energie- en Klimaatplan.

Op plaatsen met een brede middenberm kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de plaatsing van zonnepanelen.

Het is bijgevolg aangewezen om in een uitdrukkelijke afwijkingsmogelijkheid te voorzien ten gunste van hernieuwbare energie, zodat er geen onzekerheid (meer) kan bestaan over de mogelijkheid om daarvoor van het principiële bouwverbod af te wijken.

Ook voor installaties voor telecommunicatie is het aangewezen om te verduidelijken dat daarvoor een afwijking kan worden verkregen nu er soms aanvragen zijn om ze in te planten op het autosnelwegdomein. Voor het gebruik van het domein van de autosnelwegen en de gewestwegen gelden er afspraken tussen de telecomoperatoren, die in het bezit zijn van een licentie van de federale overheid, en het Vlaamse Gewest. Aan de licentie van de federale overheid zijn openbaredienstverplichtingen gekoppeld voor de betrokken telecomoperatoren.

De mogelijkheid tot afwijken wordt begrensd doordat de functie als autosnelweg altijd voorrang moet krijgen, en afwijkingen dus geen afbreuk mogen doen aan de verkeersveiligheid of de verkeersdoorstroming op de autosnelweg. Om die reden wordt er voorgesteld om expliciet te bepalen dat afwijkingen alleen mogelijk zijn voorzover ze verenigbaar zijn met de functie van de autosnelweg.



AMENDEMENT Nr. 2

**voorgesteld door Marino Keulen, Rita Moors, Martine Fournier,
Paul Van Miert, Sofie Mertens en Bert Maertens**

Artikel 1/2 (nieuw)

In hoofdstuk 2 een artikel 1/2 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 1/2. In artikel 29quater, §2, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, wordt punt 4° vervangen door wat volgt:

"4° de snelheidsovertreding wordt begaan door meerderjarige natuurlijke personen, vermoed of aangeduid overeenkomstig artikel 67bis en 67ter;".

VERANTWOORDING

In artikel 29quater, §2, 4°, van de Wegverkeerswet wordt uitdrukkelijk opgenomen dat artikel 67bis en 67ter van deze wet van toepassing zijn voor het identificeren van de overtreder van een inbreuk die wordt beteugeld overeenkomstig artikel 29quater.

Dit betreft geen inhoudelijke wijziging. Doordat artikel 29quater is ingeschreven in de Wegverkeerswet, zijn alle bepalingen uit de Wegverkeerswet van toepassing op de gedepenaliseerde snelheidsovertredingen, tenzij daar uitdrukkelijk wordt van afgeweken. Ook wanneer een overtreding wordt bestraft met een administratieve geldboete in toepassing van artikel 29quater van de Wegverkeerswet, gaat het immers om "een overtreding van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten", zodat artikel 67bis en 67ter van toepassing zijn.

Omdat over dit principe twijfel werd gezaaid en om elke discussie uit te sluiten, wordt nu een uitdrukkelijke verwijzing naar artikel 67bis en 67ter opgenomen.



AMENDEMENT Nr. 3

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Annick De Ridder, Sofie Mertens en Bert Maertens

Hoofdstuk 4/1 (nieuw)

Een hoofdstuk 4/1, dat bestaat uit een artikel 5/1 en een artikel 5/2 invoegen, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk 4/1. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Art. 5/1. In artikel 5, §2, tweede lid, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 26 april 2019, wordt een punt 8°septies ingevoegd, dat luidt als volgt:

"8°septies het optreden als de vervolgingsinstantie en beboetingsinstantie, vermeld in artikel 135, eerste lid, van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022;".

Art. 5/2. Aan artikel 5bis van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 23 december 2016 en gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt een punt 3° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"3° voor de taken, vermeld in artikel 5, §2, tweede lid, 8°septies, binnen het ambtsgebied, vermeld in artikel 5, §1, eerste lid, en binnen het Belgische gedeelte van het gebied bepaald in artikel 3 van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, en de IJzermonding tot aan de landzijde van de basislijn."."

VERANTWOORDING

Uit artikel 133, eerste lid, 1°, van het Scheepvaartdecreet volgt dat overtredingen op de gebods- en verbodsbepalingen vervat in de scheepvaart- en politiereglementen op de Vlaamse waterwegen, onder exclusieve bestuurlijke sanctionering vallen. Bijgevolg zijn de parketten daarvoor niet meer bevoegd. Volgens de huidige tekst van artikel 135 is De Vlaamse Waterweg nv de vervolgings- en beboetingsinstantie binnen haar taakomschrijving. Artikel 5, §1, eerste lid, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht (hierna oprichtingsdecreet De Vlaamse Waterweg nv) beperkt die taakomschrijving nochtans tot het ambtsgebied van de vennootschap, zodat ze niet geldt voor het gehele werkingsgebied van het Scheepvaartdecreet.

Uit het voorgaande volgt dat momenteel een hiaat bestaat voor het vervolgen en beboeten van inbreuken begaan op de scheepvaart- en politiereglementen voor (onder andere maar in het bijzonder) het Kanaal Gent-Terneuzen en de Beneden-Zeeschelde. Daarvoor werd in het Scheepvaartdecreet immers geen expliciete vervolgings- en beboetingsinstantie aangesteld, maar ook de parketten zijn, zoals gesteld, niet meer bevoegd.

Deze problematiek heeft een uiterst urgent karakter aangezien het Kanaal Gent-Terneuzen en de Beneden-Zeeschelde de aanlooproutes zijn naar de twee grootste zeehavens van het land. Dat er in dit gebied straffeloosheid geldt, brengt de hele nautische keten in gevaar.

Met dit amendement zou enerzijds de taak van opvolgings- en beboetingsinstantie zoals bepaald in artikel 135, eerste lid, van het Scheepvaartdecreet expliciet benoemd worden in de oplijsting van taken in artikel 5, §2, tweede lid, van het oprichtingsdecreet De Vlaamse Waterweg nv. Anderzijds zou door een toevoeging aan artikel 5bis het territoriaal toepassingsgebied voor de uitvoering van die taken worden uitgebreid. Op die manier wordt het voormelde hiaat opgelost.

Aangezien De Vlaamse Waterweg nv al vervolgings- en beboetingsinstantie is voor haar eigen werkingsgebied, werd inmiddels al de nodige expertise vergaard en werden al werkingsprocedures opgezet, die nu ook effectief in gebruik zijn. Het aanstellen van De Vlaamse Waterweg nv als vervolgings- en beboetingsinstantie op de betrokken binnenwateren, levert dan ook zeker een voordeel en efficiëntiewinst op. Het creëren van één Vlaamse handhaving op het vlak van de watergebonden activiteiten zorgt bovendien voor extra garanties inzake rechtszekerheid.

Het uiterst urgente en delicate karakter van deze problematiek mee in acht genomen, wordt zodoende met dit amendement beoogd om De Vlaamse Waterweg nv aan te duiden als vervolgings- en beboetingsinstantie voor deze binnenwateren, zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de andere waterwegbeheerders aan te duiden als vervolgings- of beboetingsinstantie als vermeld in artikel 4 van het Scheepvaartdecreet.



AMENDEMENT Nr. 4

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Bert Maertens, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Hoofdstuk 6/1 (nieuw)

Een hoofdstuk 6/1, dat bestaat uit een artikel 8/1, invoegen, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk 6/1. Wijzigingen van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen

Art. 8/1. In artikel 65, §4, van het decreet 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen, ingevoegd bij het decreet van 6 juli 2018, wordt de zinsnede "tijdelijk, en uiterlijk tot 31 maart 2024" vervangen door de woorden "zolang de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem belast is met de luchthavenexploitatie".

VERANTWOORDING

Het Vlaamse Gewest, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen, de Intercommunale Leiedal en de provincie West-Vlaanderen hebben op 16 juni 2014 een overeenkomst gesloten met het oog op de oprichting van een beheersstructuur voor de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem, de terbeschikkingstelling van de luchthaveninfrastructuur en verdere afspraken tussen de toekomstige aandeelhouders (hierna de Samenwerkingsovereenkomst). De Samenwerkingsovereenkomst bepaalt dat het Vlaamse Gewest zich engageert tot de nodige ondersteuning aan de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem (hierna nv ILKW).

De Samenwerkingsovereenkomst bepaalt ook dat de beheersstructuur van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem uiterlijk tegen 31 maart 2024 zal evolueren naar een LOM-LEM-model conform het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen (LOM: luchthavenontwikkelingsmaatschappij; LEM: luchthavenexploitatie maatschappij).

De nv ILKW heeft daartoe op 31 mei 2021 het selectiedossier tot aanstelling van een private LEM gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen, op basis waarvan drie kandidaten werden geselecteerd. Het bestek tot aanstelling van een private LEM werd op 7 februari 2023 goedgekeurd door de raad van bestuur van de nv ILKW en op 31 maart 2023 door de Vlaamse Regering, waarna het aan de geselecteerde kandidaten werd bezorgd. Bij opening van de offertes bleek dat geen van de drie geselecteerde kandidaten een offerte had ingediend, waarna de raad van bestuur van nv ILKW de beslissing nam om de lopende procedure stop te zetten.

In de komende periode zal worden bestudeerd op welke wijze een definitieve beheersstructuur voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem verankerd kan worden, en in afwachting daarvan is een voortzetting van de huidige structuur (met nv ILKW als luchthavenexploitant) aangewezen om de continuïteit van de luchthavenexploitatie te garanderen.

De visienota met betrekking tot de Vlaamse regionale luchthavens, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 december 2022, bepaalt dat de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zich verder kan ontwikkelen en dat het Vlaamse Gewest de luchthaven daartoe alle kansen wil geven. Het is dan ook noodzakelijk om in de decretale mogelijkheid te voorzien om de looptijd van de huidige subsidieovereenkomst te verlengen, zodat de nv ILKW haar taak als luchthavenexploitant verder kan uitvoeren.



AMENDEMENT Nr. 5

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/1 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/2 invoegen, dat luidt als volgt:

"Artikel 8/2. 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, worden een punt 1^o/1 tot en met punt 1^o/3 ingevoegd, die luiden als volgt:

- 1^o/1 emissiearm voertuig: een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, vermeld in artikel 3, punt 12, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;*
- 1^o/2 emissievrij voertuig: een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig als vermeld in artikel 3, punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;*
- 1^o/3 milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer: het vervoer van deelbare ladingen verricht met een emissievrij of emissiearm voertuig of een combinatie van voertuigen getrokken door een emissievrij of emissiearm voertuig waarvan de afmetingen, de eigen massa, de massa onder de assen of de massa in beladen toestand, door zijn constructie of samenstelling, de maxima overschrijden die zijn bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het technisch reglement;".*

VERANTWOORDING

In artikel 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport worden, met het oog op de toevoeging van een afdeling 5 aan hoofdstuk 2, een aantal nieuwe definities ingevoegd. De termen emissiearm en emissievrij voertuig zijn afkomstig uit verordening (EU) 2019/1242.

Een milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer wordt gedefinieerd als een uitzonderlijk vervoer uitgevoerd met een emissiearm of emissievrij (trekkend) voertuig.



AMENDEMENT Nr. 6

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/3 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/3 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/3. Aan hoofdstuk 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, het laatst gewijzigd bij het decreet van 31 maart 2023, wordt een afdeling 5 toegevoegd, die luidt als volgt:

"Afdeling 5. Milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer".

VERANTWOORDING

Met de klimaatverandering die wereldwijd steeds meer voelbaar wordt, is het cruciaal om volop in te zetten op de vergroening van het goederenvervoer. Op Europees niveau is er de verplichting om tegen 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55 procent te verminderen. De Europese Unie heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. De uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen moet tegen 2040 met 90 procent dalen.

In het Vlaamse regeerakkoord en de Vlaamse beleidsplannen voor Lucht en Klimaat is opgenomen om vanaf 2025 emissievrije stedelijke logistiek te realiseren. In Vlaanderen is transport verantwoordelijk voor 21 procent van de totale CO₂-uitstoot. De sector van het vrachttransport staat dus voor de enorme uitdaging om zich in de komende decennia emissievrij te maken. Vlaanderen streeft ernaar dat tegen 2030 27 procent van de nieuw verkochte vrachtwagens emissievrij zijn.

Toekomstige uitdagingen en oplossingen

Voertuigen die worden aangedreven door emissievrije technologieën hebben vaak een hogere massa in vergelijking met klassieke voertuigen met verbrandingsmotor. Met de herwerking van artikel 32bis van het koninklijk besluit Technische eisen die momenteel lopende is, maakt Vlaanderen het mogelijk om in welbepaalde gevallen de wettelijk toelaatbare maximummassa van die voertuigen te verhogen. Het doel is om die milieuvriendelijke voertuigen niet te benadelen wegens hun hogere massa waardoor minder goederen geladen kunnen worden. Het wegnemen van die wettelijke barrières faciliteert het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Ook op het vlak van afmetingen (lengte en hoogte) is er dezelfde uitdaging. Emissiearme of emissievrije trekkende voertuigen hebben een technologie aan boord die niet zomaar gemonteerd kan worden in de huidige conventionele voertuigen. De batterij, de waterstofinstallatie enzovoort moeten ergens geplaatst worden. Dat resulteert in voertuigen die langer zijn of voertuigen die een hogere laadvloer of koppelschotel hebben dan traditionele voertuigen.

Als de afmetingen voor de slepen, aangedreven door dergelijke voertuigen, niet aangepast worden, zal een emissiearme of emissievrije sleep altijd benadeeld zijn ten opzichte van traditionele slepen met een conventionele verbrandingsmotor.

De transitie naar emissievrije voertuigen zorgt ervoor dat bedrijven hun logistieke processen herdefiniëren. Dat creëert een momentum om in te zetten op innovatie door de transportsector.

Dat is aanleiding voor diverse vragen vanuit de sector naar piloot- of proefprojecten met emissievrije en emissiearme slepen die afwijken van de normale afmetingen. Vlaanderen wil voor die projecten een duidelijk regelgevend kader bieden. Daarmee zet Vlaanderen in op innovatie en worden de Vlaamse milieu- en klimaatdoelstellingen gerealiseerd. Het opzetten van een proefproject kan nuttige inzichten opleveren voor zowel de sector als overheid.

Bevoegdheid

Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI)

Het ontwerp steunt op de bevoegdheid van de gewesten voor de reglementering van uitzonderlijk vervoer over de weg, overeenkomstig artikel 6, §1, X, eerste lid, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De bevoegdheid van de gewesten voor het uitzonderlijk vervoer over de weg vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid voor verkeersreglementering.

Alle vervoer dat op het vlak van massa's of afmetingen niet voldoet aan de bepalingen van de Wegcode en het Technisch Reglement, moet worden beschouwd als uitzonderlijk vervoer. Het is daarbij geen vereiste dat de overschrijding van voormelde maxima strikt noodzakelijk is opdat er sprake kan zijn van een uitzonderlijk vervoer. De loutere overschrijding van de maxima volstaat (zie naar analogie advies 63.877/VR/1/V van de afdeling Wetgeving van de Raad van State van 10 september 2018).

De federale overheid is, op grond van haar algemene bevoegdheid voor verkeer, bevoegd om de maximale afmetingen in het reguliere vervoer te bepalen. De gewestbevoegdheid voor uitzonderlijk vervoer begint daar waar de maximale afmetingen zoals bepaald door de federale overheid worden overschreden.

In die optiek moet een combinatie bestaande uit twee voertuigen die, elk op zich, voldoen aan de reguliere afmetingen, die de maximale afmetingen voor combinaties overschrijdt, worden beschouwd als uitzonderlijk vervoer in de zin van artikel 6, §1, X, eerste lid, 13°, BWHI.

De gewesten zijn aldus bevoegd om een regeling uit te werken voor het uitzonderlijk vervoer met milieuvriendelijke voertuigen of slepen die deelbare ladingen vervoeren.

Artikelsgewijze bespreking

Artikel 13/7: om het speciale regime van het pilootproject voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer te kunnen genieten, moeten de voertuigen of combinaties voldoen aan de minimale voorwaarden opgenomen in het decreet.

Er moet ook worden aangetoond dat het uitzonderlijke karakter van het voertuig of de combinatie niet ertoe leidt dat het laadvolume toeneemt ten opzichte van 'klassieke' voertuigen of combinaties.

Artikel 13/8: dit artikel verleent een aantal delegaties aan de Vlaamse Regering om een aantal aspecten van het pilootproject verder uit te werken.

Artikel 13/9: de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer te verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het te onderwerpen aan bepaalde voorwaarden.

Artikel 13/10: om deel te nemen aan het pilootproject is een vergunning vereist. De Vlaamse Regering werkt de nadere regels daarover verder uit.

Artikel 13/11: onder meer met het oog op een evaluatie kan de Vlaamse Regering bepalen dat de administratie op de hoogte wordt gebracht van het tijdstip en de gevolgde reisweg en de voertuigen van het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer.

Artikel 13/12: het pilootproject wordt geëvalueerd. De Vlaamse Regering werkt daarvoor de nadere regels uit.



AMENDEMENT Nr. 7

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/4 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/4 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/4. In hetzelfde decreet wordt in afdeling 5, ingevoegd bij artikel 8/3, een artikel 13/7 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/7. Het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer is alleen mogelijk in het kader van een door de Vlaamse Regering opgezet pilootproject en onder de volgende voorwaarden:

- 1° *de voertuigen of combinaties van voertuigen voldoen aan de volgende voorwaarden:*
- a) *de lengte van de sleep bedraagt niet meer dan 22 meter;*
 - b) *de hoogte van het voertuig bedraagt niet meer dan 4,30 meter;*
 - c) *de voertuigen en de combinaties van voertuigen voldoen, op het vlak van massa's, aan de bepalingen van het technisch reglement;*
- 2° *er wordt, in de vergunningsaanvraag, aangetoond dat het laadvolume van het voertuig of de sleep niet hoger is dan het laadvolume van een vergelijkbaar klassiek aangedreven voertuig of een vergelijkbare klassiek aangedreven combinatie."."*

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement nr. 6.

**AMENDEMENT Nr. 8**

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/5 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/5 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/5. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 5 een artikel 13/8 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/8. De Vlaamse Regering bepaalt de volgende aspecten van het pilootproject, vermeld in artikel 13/7:

- 1° *de start- en einddatum;*
- 2° *de toegelaten voertuigen of voertuigcombinaties;*
- 3° *de technische voorwaarden van de voertuigen en combinaties van voertuigen;*
- 4° *de aard van de lading die vervoerd mag worden.*

De Vlaamse Regering kan het maximum aantal vergunningen bepalen dat in het kader van het pilootproject kan worden uitgereikt."."

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement nr. 6.



AMENDEMENT Nr. 9

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/6 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/6 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/6. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 5 een artikel 13/9 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/9. De Vlaamse Regering kan in het kader van het pilootproject, vermeld in artikel 13/7, het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer beperken tot de trajecten of gebieden die ze bepaalt.

De Vlaamse Regering kan in het kader van het pilootproject, vermeld in artikel 13/7, het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het onderwerpen aan bepaalde voorwaarden."."

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement nr. 6.

**AMENDEMENT Nr. 10**

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/7 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/7 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/7. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 5 een artikel 13/10 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/10. Met het oog op het uitreiken van een vergunning in het kader van het pilootproject, vermeld in artikel 13/7, bepaalt de Vlaamse Regering de volgende elementen:

- 1° de inhoud van de vergunning. De vergunning vermeldt minstens de maatregelen om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen en om het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer veilig te laten verlopen;*
- 2° de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning.*

De Vlaamse Regering kan voor het uitreiken van de vergunning, vermeld in het eerste lid, en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer een vergoeding bepalen."."

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement nr. 6.



AMENDEMENT Nr. 11

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/8 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/8 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/8. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 5 een artikel 13/11 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/11. In het kader van het pilootproject, vermeld in artikel 13/7, kan de Vlaamse Regering bepalen dat de dienst van de Vlaamse administratie die ze aanwijst op de hoogte gebracht wordt van het tijdstip en de gevolgde reisweg en de voertuigen van het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer. De Vlaamse Regering bepaalt in dat geval ook de wijze waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen."."

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement nr. 6.

**AMENDEMENT Nr. 12**

voorgesteld door Marino Keulen, Maarten De Veuster, Martine Fournier, Marius Meremans, Sofie Mertens en Annick De Ridder

Artikel 8/9 (nieuw)

In hoofdstuk 7 een artikel 8/9 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 8/9. In hetzelfde decreet wordt in dezelfde afdeling 5 een artikel 13/12 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/12. Het pilootproject, vermeld in artikel 13/7, wordt geëvalueerd. De Vlaamse Regering bepaalt de frequentie van evaluatie en de procedure voor de evaluatie van het project."."

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement nr. 6.



AMENDEMENT Nr. 13

voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier, Annick De Ridder, Sofie Mertens en Maarten De Veuster

Hoofdstuk 7/1 (nieuw)

Een hoofdstuk 7/1, dat bestaat uit een artikel 9/1, invoegen, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk 7/1. Wijziging van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Art. 9/1. In artikel 17 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, vervangen bij het decreet van 10 maart 2023, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het tweede lid, 1°, worden de woorden "een eigen vermogen dat eventueel is aangevuld" vervangen door de woorden "kapitaal en reserves die eventueel zijn aangevuld";*
- 2° in het derde lid wordt de zinsnede "Het eigen vermogen, vermeld in het tweede lid, 1°, wordt aangetoond" vervangen door de zinsnede "Kapitaal en reserves als vermeld in het tweede lid, 1°, worden aangetoond".*

VERANTWOORDING

Het decreet van 10 maart 2023 houdende diverse bepalingen tot gedeeltelijke uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector, heeft het oorspronkelijke artikel 17 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen, en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (hierna Wet Reizigersvervoer) vervangen en in overeenstemming gebracht met de terminologie van de Nederlandse vertaling van verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 om ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (hierna: verordening 2020/1055).

De Nederlandse versie van artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 1071/2009 zoals gewijzigd door artikel 1, lid 5, a), van verordening 2020/1055 bleek niet correct te zijn. In de Nederlandse versie werd de term "eigen vermogen" drie keer gebruikt in dat artikel. In de andere taalversies, onder meer de Franse, de Engelse, de Duitse, de Italiaanse en de Spaanse, wordt de term "capital and reserves"/ "capitaux et reserves"/ enzovoort gebruikt. Deze term wordt in het Nederlands vertaald als "kapitaal en reserves", wat een andere betekenis heeft.

Deze foutieve vertaling werdesignaleerd aan de Europese Commissie. De Commissie publiceerde op 28 juli 2023 de rectificatie van de Nederlandse vertaling van de verordening 2020/1055 waarbij de bewoording "eigen vermogen" telkens wordt vervangen door de bewoording "kapitaal en reserves" conform de andere taalversies.

Artikel 9/1 wijzigt artikel 17 van de Wet Reizigersvervoer om de terminologie in overeenstemming te brengen met de gecorrigeerde Nederlandse versie van verordening 2020/1055.



AMENDEMENT Nr. 14

**voorgesteld door Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier,
Paul Van Miert, Sofie Mertens en Annick De Ridder**

Artikel 18

De voorgestelde tekst vervangen door wat volgt:

"Art. 9. De Vlaamse Regering kan uitsluitend personeelsleden van het bestuur aanwijzen als beboetingsinstantie als vermeld in artikel 2, 3°, van het kaderdecreet Vlaamse Handhaving van 14 juli 2023 of als herstelinstantie als vermeld in artikel 2, 15°, van het kaderdecreet Vlaamse Handhaving van 14 juli 2023."

VERANTWOORDING

In artikel 2, 3°, van het kaderdecreet van 14 juli 2023 over de handhaving van Vlaamse regelgeving wordt de beboetingsinstantie gedefinieerd als "de personeelsleden of de entiteiten van de Vlaamse overheid die binnen hetzelfde beleidsdomein of voor dezelfde regelgeving door de Vlaamse Regering belast zijn met de bestuurlijke vervolging en sanctionering van bepaalde misdrijven of inbreuken".

In artikel 2, 15°, van hetzelfde decreet wordt het begrip herstelinstantie gedefinieerd als "de bestuurlijke instantie of personen die door de Vlaamse regelgeving zijn aangewezen om toe te zien op herstel en beveiliging conform dit decreet", waarbij overeenkomstig artikel 9 van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B, zoals het door artikel 18 van het voorliggende ontwerp van decreet wordt vervangen, de Vlaamse Regering personeelsleden of entiteiten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan aanwijzen als herstelinstantie.

Aangezien het op basis van zowel artikel 2, 3°, van voormeld kaderdecreet als artikel 9 van het decreet van 9 maart 2018 voor de Vlaamse Regering mogelijk zou zijn om niet alleen personeelsleden maar ook entiteiten aan te duiden als respectievelijk beboetingsinstantie of herstelinstantie, wordt artikel 18 van het ontwerp van decreet over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid, aangepast opdat de aanstelling van entiteiten wordt uitgesloten en alleen personeelsleden kunnen worden aangesteld als beboetingsinstantie of herstelinstantie.



AMENDEMENT Nr. 15

voorgesteld door Marino Keulen, Annick De Ridder, Martine Fournier, Maarten De Veuster, Sofie Mertens en Bert Maertens

Artikel 32

Op de tweede regel, in de voorgestelde tekst, de datum "1 januari 2025" vervangen door de datum "1 januari 2026".

VERANTWOORDING

Dit artikel wijzigt naar aanleiding van het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) artikel 198 van het Scheepvaartdecreet. Artikel 198 voorzag in een inwerkingtredingsdatum van 1 januari 2024 voor verscheidene bepalingen met betrekking tot watercaptatie en het voorzien van een nieuwe tariefstructuur via een besluit van de Vlaamse Regering. Aangezien het uitvoeringsbesluit dat in deze nieuwe tariefstructuur moet voorzien pas begin volgende zittingsperiode kan worden goedgekeurd, wordt de inwerkingtredingsdatum voor de geïndiceerde bepalingen uitgesteld naar 1 januari 2026, waardoor de bestaande tariefstructuur behouden blijft en er geen juridisch vacuüm ontstaat.

