

**ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE DIVERSE BEPALINGEN OVER HET
GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, DE WEGINFRASTRUCTUUR EN HET
WEGENBELEID, EN DE WATERINFRASTRUCTUUR EN HET WATERBELEID**

**Het voorliggend 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.**

MEMORIE VAN TOELICHTING

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 (hierna: "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 (hierna: "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.

Indien 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 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) dient te worden herzien, rekening houdend met de evolutie in de scheepvaart en de technologie de afgelopen 20 jaar. Er wordt een budgetneutraal voorstel voorgelegd dat wordt verwerkt via een beperkte aanpassing van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006. 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.

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

Anderzijds 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 dienen te worden gedaan. Eind 2021 werd de factuur van 8.261.000 euro ontvangen voor de Nederlandse uitgaven in 2020, hetgeen reeds 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 eveneens de kosten in het kader van het verlichtingsverdrag (zijnde boeien en vaste opstanden), waarvoor Nederland in 2022 nog extra onderhoudsinspanningen dient te leveren teneinde de infrastructuur operationeel te houden. Dit 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 dient te 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 (hierna: MRCC). Dit budget is sterk ontoereikend waardoor op heden quasi alle benodigde investeringen ofwel uitgesteld worden, ofwel worden aangerekend via de intussen ontoereikende middelen op het Vlaams Infrastructuurfonds (hierna: 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 algemene uitgavenbegroting en 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 Schelderadarketen (SRK) als voor het MRCC.

Een stijging van het onderhouds- en investeringsbudget aan Vlaamse zijde heeft eveneens een impact op de terugbetalingen uit Nederland maar in jaar X+1. Cf. 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 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 het Scheepvaartbegeleidingsdecreet (art. 37) moet deze vergoeding aangewend worden voor de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem.

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

In Nederland zijn de tarieven vastgelegd in 1996 en worden de tarieven op heden eveneens zonder indexatie toegepast. De tarieven in Nederland zijn echter significant hoger dan de Vlaamse tarieven. Dit 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. Dit heeft een budgettaire meeropbrengst van 8.700.000 euro tot gevolg. De aanpassing van deze VBS-vergoeding impliceert een wijziging van het scheepvaartbegeleidingsdecreet.

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 en 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 stijging van 10.100.000 euro

- Begrotingsartikel MC0-9MIHAWA-OW: +10.100.000 euro
 - o Basisallocatie MC0 9MI104: Terugbetaling van Nederland: +1.400.000 euro
 - o Basisallocatie MC0 9MI101: VBS-Vergoedingen: +8.700.000 euro.

Aan uitgavenzijde is er stijging van 10.100.000 euro

- Begrotingsartikel MC0-1MIH2WA-WT: +8.000.000 euro
 - o Basisallocaties MC0 1MI104 en MC0 1MI116: Terugbetalingen Nederland: + 4.000.000 euro
 - o Basisallocatie MC0 1MI105: Werkingsmiddelen SRK: +2.500.000 euro
 - o basisallocatie MC0 1MI117: Investeringsmiddelen SRK: +1.500.000 euro
- Begrotingsartikel MCU-3MIH2VA-WT: +2.100.000 euro
 - o Basisallocatie MCU 3MI105 (investeringen en buitengewoon onderhoud Scheepvaartbegeleiding): + 2.100.000 euro

- Implementatie -

Aan de hand van een wijziging van de tarieven opgenomen in het voornoemde Scheepvaartbegeleidingsdecreet 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 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 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, thans 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 Havendecreet, kunnen bepalen dat North Sea Port Flanders enkel bestuurd wordt door een raad van bestuur.

Het artikel stelt tevens 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.

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

Door de recente wijzigingen aan het Havendecreet is artikel 5, lid 1, 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 Vennootschappen en Verenigingen de vrije keuze hebben tussen een monistisch of dual bestuursmodel. Ook de uitzondering op het oude artikel 518 Wetboek vennootschappen is achterhaald.

De uitzondering vervat in artikel 5, lid 2, van het decreet van 30 maart 2018 met betrekking tot de genderregel verwijst nu naar artikel 5, §3, vierde lid, 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 dient deze verwijzing in het decreet van 30 maart 2018 aangepast te worden aan de gewijzigde structuur van dit artikel in het Havendecreet.

Inhoudelijk voorziet artikel 5, §3, Havendecreet dat ten hoogste twee derde van de leden van de raad van bestuur van hetzelfde geslacht kan zijn. Artikel 5, lid 2, 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 indien 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 één derde leden van het andere geslacht moet omvatten. Omwille van de garantie dat minstens op één 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 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. Indien 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 in welke de havenkapitein de functie dient neer te leggen 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 dient te worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

In artikelen 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 in welke de haveninspecteur of de havenagent de functie dient neer te leggen 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.

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

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 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 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. Teneinde 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. 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.

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

3. 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

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 omtrent 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 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 facturatedienst 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 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 steeds een uniforme tariefbepaling gesteld vanuit het gelijkheids- en solidariteitsbeginsel.

Gelet op de wens tot uniformiteit in de VBS-vergoeding, werd er eveneens 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. Vlaanderen wilt echter een indexatie toepassen op de tarieven. Een maatregel die Nederland niet voorziet. De MORA vraagt dusdanig 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 dient mogelijk te 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, echter dient dit los van de indexatie gezien te 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 de artikelen 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.

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.

2. Beslissing van het Overlegcomité

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

3. Advies van de Raad van State

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 art. 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.

Indien 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 Wegverkeerswet.

2° Wijziging art. 29, §4, tweede lid: informatiebrief

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

Om de procedure voor buitenlandse overtreders binnen de toepassing van artikel 29quater Wegverkeerswet zo gelijklopend mogelijk te houden met de niet gedepenaliseerde snelheidsovertredingen begaan door buitenlandse overtreders, dient het tweede lid van paragraaf 4 aangevuld te 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 art. 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 dit 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. Dit wijzigt uiteraard niets aan ontvankelijke en gegronde verweermiddelen, maar voorkomt dat overtreders de dans ontspringen door verweermiddelen die onontvankelijk of ongegrond zijn doch 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.

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, aangezien op de verplaatsing van de verschillende nutsleidingen verschillende wetten, decreten en reglementen van toepassing zijn naargelang het soort nutsleiding.

De meeste 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 kan bevelen van nutsleidingen. 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 t.a.v. het domein dat zij in eigendom heeft, waarop ze een zakelijk recht (bv. erfpacht of opstal) heeft of dat ze (bv. ingevolge 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 dient, ingevolge de bevoegdheidsverdeling tussen de staat, de gemeenschappen en de gewesten beperkt te blijven tot de materies waarvoor het gewest bevoegd is. Hieronder ressorteren onder meer de gasdistributieleidingen, elektriciteitsdistributieleidingen, waterleidingen en rioleringen. De machtiging geldt echter 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 haar door de Vlaamse Regering toegewezen opdracht aan 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 uitvaardiging en de uitvoering van bepaalde van hun bevoegdheden en beslissingen omtrent verplaatsingsbevelen inzake nutsleidingen aan De Lijn toevertrouwen. Dit 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 dient te stellen van de voorgenomen wijzigingen en de kostenverdeling staan eveneens 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 het artikel 37bis van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006 met het oog op een volledige gelijkstelling 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 voornoemd 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 de artikelen 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 gelijkaardige indexatiemechanisme voorzien als bij de loodsgelden. De beweegredenen om te enten op de index van de maand mei van het jaar is een veiligheidsborging ten opzichte van de klant. Door de index twee maand voor implementatie te enten, is er voldoende tijd om de klanten te informeren.

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 (i.e. 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 dient te worden weggewerkt 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 6^e 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 (cf. artikel 3 BVR LZV).

Artikel 7

Artikel 3, lid 1, 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 één 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 5 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 dienen vanzelfsprekend ook rechtstreeks strafbaar te zijn via artikel 3.

Hetzelfde geldt voor uitzonderlijke vervoer. Overeenkomstig artikel 8, tweede lid, van het decreet, vermeldt de vergunning onder meer de voorschriften inzake 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 (art. 7, § 1 decreet), maar er is geen reden waarom dit 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, lid 2, 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 asoverladingen schade berokkenen aan het wegdek. Het bepalen van de maximale massa's en 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 constitutioneel element van het misdrijf uitmaakt, heeft in het verleden voor veel discussie gezorgd. De verschillende rechtbanken hebben weliswaar steeds 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 Vlaamse 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 wetgevings-technisch 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 slechts tot 1 januari 2022. Aangezien in de fusieovereenkomst en statuten van North Sea Port SE reeds bepalingen vervat zijn die het genderevenwicht trachten 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.

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 geschiedt 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". 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 dit.

Artikel 19

In artikel 117, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "artikel 75, §1" vervangen door de zinsnede "artikel 75, eerste lid", aangezien 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 dit 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