

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- Definitieve goedkeuring

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.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

De verschillende bepalingen van het ontwerp van decreet situeren zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en worden hieronder toegelicht.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. Eerste principiële en tweede goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 8 juli 2022 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (VR 2022 0807 DOC.0766-1, VR 2022 0807 DOC.0766-2, VR 2022 0807 DOC.0766-3).

Op 10 november 2022 verleende de Vlaamse Regering haar tweede principiële goedkeuring aan het ontwerp van decreet (VR 2022 1011 DOC.1210/1BIS t.e.m. VR 2022 1011 DOC.1210/3BIS, VR 2022 1011 DOC.1210/4 en VR 2022 1011 DOC.1210/5).

2. 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 De Lijn van 31 juli 1990 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.

3. 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.

4. Advies van de Raad van State

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

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

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

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

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.

Ingevolge een eerste wijziging wordt niet langer het proces-verbaal van overtreding overgemaakt aan de sanctionerend ambtenaar, maar een afschrift. De overtreder ontvangt een afschrift van het afschrift van de sanctionerend ambtenaar. Het origineel proces-verbaal blijft in handen van de vaststeller.

Een tweede wijziging 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.

Een derde aanpassing betreft de verlenging van de huidige termijn van 30 dagen om verweermiddelen te beoordelen door de sanctionerend ambtenaar naar een termijn van 90 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

De adviesverplichting uit 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, die 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 paritair samengestelde commissie, wordt geschrapt.

Deze adviesverplichting wordt geschrapt omdat ze moeilijk werkbaar is.

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 (snel) te kunnen optreden.

Ook voor de keuringsinstellingen 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 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, zullen in dezelfde zin 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 2016 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.

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.

Een eerste wijziging werkt een inconsequentie weg door in de nieuwe definitie van langere en zwaardere sleep enkel nog te bepalen welke combinaties worden beschouwd als een LZV (vervoer met langere en zwaardere slepen) en niet langer naar de maximale lengte te verwijzen.

Ingevolge de tweede wijziging verdwijnt voor de LZV's en het uitzonderlijk vervoer de uitzondering op het verbod om zich met een te lang, te breed, te hoog of te zwaar voertuig op de openbare weg te begeven. Deze uitzondering is overbodig aangezien ook voor deze voertuigen of slepen de toegestane maxima kunnen worden bepaald.

Tenslotte wordt niet langer vereist dat de asoverlading schade aan het wegdek berokkent om een inbreuk te kunnen weerhouden.

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 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 wordt integraal vervangen.

Er dringen zich een aantal wijzigingen op ingevolge de recente wijzigingen aan het Havendecreet.

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 duaal bestuur. Ook de uitzondering op het oude artikel 518 Wetboek vennootschappen is achterhaald.

Met betrekking tot de genderregel wordt een achterhaalde verwijzing rechtgezet en wordt tevens de beperking in de tijd van de afwijking voor North Sea Port Flanders geschrapt, aangezien voldoende is gegarandeerd dat aan de genderverplichting is voldaan.

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.

Bij de redactie van dit artikel werd geen rekening gehouden met het scenario in welke de havenkapitein de functie dient neer te leggen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Het voormelde decreet wordt 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

Er wordt een afwijkende inwerkingtreding voorzien voor de wijziging van artikel 94 van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, zodat de vooropgestelde wijziging samenvalt met de inwerkingtreding van het voormelde artikel 94 zelf.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Een afzonderlijke toelichting van de verschillende artikelen is niet opportuun. Hiervoor kan worden verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 8 juli 2022 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2022 0807 DOC.0766-1).

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van decreet zal worden ingediend in het Vlaams Parlement.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en de bijhorende memorie van toelichting;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voornoemde ontwerp van decreet en de bijhorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 1) Het ontwerp van decreet;
- 2) De memorie van toelichting;
- 3) Het advies van de Raad van State nr. 72.545/3 van 9 januari 2023.