



ADVIES

VERZAMELDECREET MOW IV

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

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

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	12 juni 2023	
Goedkeuring raad	6 juli 2023	
Contactpersoon	Nico Milo	nmilo@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Advies verzameldecreet MOW IV

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 12 juni om advies over het voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

De raad formuleert in zijn advies bemerkingen en voorstellen bij vijf hoofdstukken van het voorontwerp van decreet, meer bepaald over

- de overtredingsclassificatie van het onderbord bij verkeersbord C23,
- het verstrekken van verkeersbegeleidingsdiensten,
- de wijziging van het decreet over de havenkapiteinsdienst,
- de wijzigingen aan het scheepvaartdecreet, en
- de financieringsregeling voor het OCW en het WTCB.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	5
1. Overtredingsclassificatie van het onderbord bij verkeersbord C23 (hoofdstuk 5)	5
2. Verstrekken van verkeersbegeleidingsdiensten (hoofdstuk 6)	6
3. Wijziging van het decreet over de havenkapiteinsdienst (hoofdstuk 9)	7
4. Wijzigingen aan het scheepvaartdecreet (hoofdstuk 10)	7
5. Financieringsregeling voor het OCW en het WTCB (hoofdstuk 11)	9

Advies

Het voorontwerp van decreet verzamelt verschillende wijzigingen aan de regelgeving rond wegen- en waterinfrastructuur en wegen- en waterbeleid en regelt ook een aanpassing aan de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (WTCB). Het voorontwerp voorziet aanpassingen aan 10 regelgevingen.

De MORA formuleert hierna opmerkingen en aanbevelingen bij volgende vijf hoofdstukken van het voorontwerp van decreet:

- wijzigingen van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (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 (Hoofdstuk 6);
- wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst (hoofdstuk 9);
- wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022 (hoofdstuk 10);
- aanpassing van de financieringsregeling voor het OCW en het WTCB (hoofdstuk 11).

1. Overtredingsclassificatie van het onderbord bij verkeersbord C23 (hoofdstuk 5)

Het verkeersbord C23 bevat een toegangsverbod voor bestuurders van motorvoertuigen en sleepontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen, ongeacht de massa van deze voertuigen. Vaak wordt ook een onderbord toegevoegd, waarbij het verbod enkel geldt wanneer de maximaal toegelaten massa van de voertuigen hoger is dan de aangeduide massa.

Een overtreding van verkeersbord C23 wordt geclassificeerd als een overtreding van de derde graad¹. Met de voorgestelde wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wordt ook de overtreding van het onderbord bij het verkeersbord C23 aangeduid als een overtreding van de derde graad.

¹ De verkeersovertredingen van de 3^{de} graad brengen de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar.

De raad volgt de logica dat, aangezien het niet naleven van het verkeersbord C23 als een overtreding van de derde graad wordt aangeduid, ook de overtreding van het onderbord bij het verkeersbord C23, dat de maximaal toegelaten massa vermeldt, wordt aangeduid als een overtreding van de derde graad.

Los van deze aanpassingen in het verzameldecreet wil de raad de aandacht vestigen op de mogelijke ongewenste effecten van het onderbord dat in de praktijk vaak de toegang verbiedt voor voertuigen met een massa van meer dan 3,5 ton.

Meer in het bijzonder wijst de raad op de gevolgen van de transitie van de bestelwagens naar zero emissie voertuigen. Wanneer de verbrandingsmotor in de bestelwagens wordt vervangen door batterijen, neemt het totaalgewicht van deze voertuigen toe waardoor ze logischerwijs in beladen toestand de 3,5 ton overschrijden. Op wegen met een verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton worden deze batterij elektrische voertuigen bijgevolg uitgesloten, terwijl bestelwagens met verbrandingsmotor wel nog toegelaten zijn omdat ze meestal de 3,5 ton niet overschrijden.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om de uitdagingen en noden op het vlak van verkeersregelgeving, die met de energetische transformatie zullen gepaard gaan, grondig in kaart te brengen, en in samenwerking met de betrokken sectoren hiervoor gepaste oplossingen uit te werken.

2. Verstrekken van verkeersbegeleidingsdiensten (hoofdstuk 6)

Het verzameldecreet wijzigt 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. Meer bepaald wordt voor het verstrekken van verkeersbegeleidingsdiensten een decretale grondslag voorzien die alle aspecten van het opleidings- en kwalificatieproces volgens de bestaande internationale standaarden omvat.

Bij de aanpassing van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet wordt ook rekening gehouden met de verplichtingen opgenomen in de nieuwe IMO-Resolutie A.1158 van 15 december 2021 "Guidelines for Vessel Traffic Services". Omdat Vlaanderen op korte termijn moet voldoen aan deze verplichtingen, voorziet het verzameldecreet hiervoor ook een decretale grondslag.

De raad merkt op dat momenteel hierover de gesprekken lopen, maar dat over de aanpassing niet met de havens werd gecommuniceerd. De raad vindt het daarom merkwaardig dat het verzameldecreet reeds de mogelijkheid voorziet om verplichtingen op te leggen aan de havenkapiteindienst inzake de werking van verkeersbegeleidingssystemen, de uitrustings-eisen van het verkeersbegeleidingssysteem enz.

Aangezien de voorgestelde wijzigingen een mogelijke impact hebben op de havens, **adviseert de MORA om over de uitwerking van de voorgestelde wijzigingen aan het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, zo spoedig mogelijk het overleg met de havens te voeren.**

3. Wijziging van het decreet over de havenkapiteinsdienst (hoofdstuk 9)

Het verzameldecreet voorziet een wijziging van het decreet over de havenkapiteindienst van 3 mei 2019. Meer bepaald wordt verduidelijkt welke detectiemiddelen kunnen worden aangewend voor de vaststelling van inbreuken en wordt een regeling voor de vaststelling van inbreuken door middel van beeldmateriaal uitgewerkt.

De raad merkt op dat er momenteel een initiatief op federaal niveau loopt om het scheepvaartwetboek aan te passen, met de bedoeling om de camera's van de havenkapiteinsdienst mee op te nemen in het Scheepvaartwetboek (als lex specialis op de camerawet van 21 maart 2007), onder het luik maritieme beveiliging.

Om overlappings te vermijden en met het oog op regelgevende consistentie, **stelt de raad voor om in art. 26, 2° van hoofdstuk 9 van het verzameldecreet, de verwijzing naar de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's te schrappen.**

Art. 6,2° zou dan als volgt aangepast kunnen worden:

"tussen het tweede en derde lid worden twee leden ingevoegd, die luiden als volgt: ~~"In afwijking van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's Havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten kunnen vaststellingen doen met beeldmateriaal van vaste en mobiele camera's, die in voorkomend geval intelligent zijn, ongeacht de drager daarvan ..."~~

4. Wijzigingen aan het scheepvaartdecreet (hoofdstuk 10)

Het scheepvaartdecreet voorziet momenteel geen sanctionering van illegale watercaptatie, waarbij men zonder melding of vergunning water capteert. Ook het niet naleven van een tijdelijk verbod of een beperking van watercaptatie, opgelegd door de waterwegbeheerder of het havenbedrijf, wordt niet gesanctioneerd. Het verzameldecreet voorziet daarom in art. 31 een toevoeging aan het scheepvaartdecreet die bestuurlijke sanctionering van illegale watercaptatie en het niet naleven van tijdelijke verboden of beperkingen van watercaptatie mogelijk maakt.

Het scheepvaartdecreet kondigt met ingang van 1 januari 2024 een nieuwe tariefstructuur aan voor het capteren van water, waardoor de huidige tariefstructuur vervalt. De methodologie en de modaliteiten hiervoor moeten via een uitvoeringsbesluit door de Vlaamse Regering worden bepaald. Het uitvoeringsbesluit is echter nog niet principieel goedgekeurd.

De raad vreest dat hierdoor een juridisch vacuüm zal ontstaan en stelt daarom voor om het voorliggende verzameldecreet aan te passen zodat de huidige tariefstructuur kan blijven gelden, zolang het nieuwe uitvoeringsbesluit nog niet is goedgekeurd.

Concreet stelt de raad voor om via het verzameldecreet, het scheepvaartdecreet als volgt aan te passen:

- **schrappen van art. 166** dat stelt dat art. 83 van het decreet van 21 december 1990 houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991, gewijzigd bij het decreet van 20 december 1996, wordt opgeheven.
- **in art. 198 de verwijzingen naar art. 42 en art. 166 schrappen.** Het art. 198 wordt dan: "In afwijking van artikel 194, treedt art. ~~42, 166~~ en 167 in werking op 1 januari 2024."

Op deze manier kan de huidige tariefstructuur (in art. 83 van decreet van 21 december 1990) behouden blijven, ook na 1 januari 2024. Gezien de timing, is een snelle goedkeuring van dit verzameldecreet nodig. Indien dit niet mogelijk zou zijn, vraagt de Raad om een alternatief uit te werken zodat huidige tarifiering ook na 1 januari 2024 kan behouden blijven.

De MORA vindt het positief dat er sanctionering wordt opgelegd voor illegale watercaptaties. **De raad dringt er wel op aan om het tijdelijk watercaptatieverbod omwille van droogtemaatregelen, gepubliceerd in het draaiboek 'droogte', eerst juridische sluitend te maken en ruimte voor interpretatie uit te sluiten vooraleer boetes op te leggen.** De raad verwijst daarvoor naar het lopende studies VRAG 2.0 die verduidelijking moeten brengen. Daarom pleit de raad voor een overgangsbepaling zolang er vraagtekens zijn.

Momenteel is er nog heel wat onduidelijkheid over de bestuurlijke handhaving in het kader van het scheepvaartdecreet, bijvoorbeeld over de toepassing van art. 112. Dat artikel stelt dat personeelsleden van bevoegde autoriteiten, waterwegbeheerders, havenbedrijven of het loodswezen worden aangewezen als toezichthouder, agent van gerechtelijke politie of bestuurlijk opsporingsagent wanneer zij voldoen aan de Vlaamse Regering bepaalde opleidings- en ervaringsvereisten en andere voorwaarden.

De raad vernam dat een ontwerp van uitvoeringsbesluit werd geagendeerd op de Vlaamse Regering voor een eerste principiële goedkeuring. Om een regelgevend vacuüm te voorkomen dringt de raad aan op een snelle behandeling van het dossier. Indien dit niet mogelijk blijkt vraagt de raad om ook in deze overgangsbepalingen te onderzoeken.

5. Financieringsregeling voor het OCW en het WTCB (hoofdstuk 11)

Op grond van de koninklijke besluiten van 5 mei 1952 en 23 september 1959 dient iedere Belgische of buitenlandse aannemer, die onder het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) of het Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (WTCB) ressorteert, een jaarlijkse bijdrage te betalen, gebaseerd op de eindstaat van de uitgevoerde werken.

Hoofdstuk 11 van het voorontwerp van verzameldecreet heeft tot doel om, voor wat betreft de grote projecten en programma's, te voorzien in een uitzondering op deze federale financieringsregelingen voor het OCW en het WTCB en de bijdrageverplichtingen voor werken die gekwalificeerd zijn als grote projecten en programma's, te plafonneren.

De raad neemt er nota van dat de huidige bijdrageregeling een impact kan hebben op de financiering van grote infrastructuurprojecten en -programma's in Vlaanderen, maar stelt ook vast dat de Inspectie van Financiën een negatief advies gaf over de voorgestelde regeling voor plafonnering van de bijdragen, en de verantwoordingsgronden van het voorstel betwistbaar acht. De Inspectie van Financiën vreest dat indien elk van de overheden de bijdragen zou aanpassen in functie van eigen keuzes, de werking van het OCW en het WTCB in het gedrang kan komen.

De raad stelt daarom voor dat de Vlaamse Regering het overleg opstart met de andere gewesten, de federale overheid en de betreffende instellingen, om te onderzoeken welke pistes mogelijk zijn voor een meer flexibele bijdrageregeling aan het OCW en het WTCB.