



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 75.893/3
van 15 april 2024

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen’

Op 14 maart 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 9 april 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Brecht STEEN en Tim CORTHAUT, staatsraden, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 april 2024.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt tot de wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 ‘tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen’ (hierna: de havenvoertuigverordening). Met de ontworpen wijzigingen worden volgens de nota aan de Vlaamse Regering “een aantal hiaten weggewerkt en verbeterpunten ingevoegd die sedert de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 aan het licht zijn gekomen”.

BEVOEGDHEID

3.1. Zoals de Raad van State heeft uiteengezet in advies 68.145/3 van 10 november 2020 over een ontwerp dat heeft geleid tot de havenvoertuigverordening, zijn de gewesten bevoegd om op grond van hun bevoegdheden inzake openbare werken en vervoer zoals bedoeld bij artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, desgevallend in samenhang gelezen met de gewestelijke bevoegdheden inzake de ondergeschikte besturen als bedoeld bij artikel 6, § 1, VIII, eerste lid, van diezelfde bijzondere wet, te voorzien in aanvullende reglementen betreffende de politie op het wegverkeer in de havens en hun aanhorigheden, en om daarbij af te wijken van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ (hierna: het wegverkeersreglement), voor zover het aanvullend reglement geen regels van algemene politie bevat en het evenredigheidsbeginsel in acht wordt genomen.¹ Het komt het Vlaamse Gewest evenwel niet toe om met aanvullende verkeersreglementen, uitgevaardigd in het kader van de politie op het wegverkeer, af te wijken 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’.²

Ook voor de thans ontworpen wijzigingen kan worden aangenomen dat het evenredigheidsbeginsel in acht werd genomen,³ gelet op de slechts gerichte afwijkingen van het

¹ Adv.RvS 68.145/3 van 10 november 2020, opmerking 4.1, met verwijzing naar adv.RvS 54.872/VR/3 van 29 januari 2014 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 28 maart 2004 ‘betreffende het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen’, opmerking 4.3, *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2425/1, 40.

² Adv.RvS 54.872/VR/3 van 29 januari 2014, opmerking 5.1.5. Volgens de Raad was de mogelijkheid om, binnen havengebieden, via het uitvaardigen van aanvullende reglementen de toepassing van de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 te schorsen of te wijzigen reeds vervat in artikel 78, § 3, van datzelfde koninklijk besluit.

³ Vgl. adv.RvS 68.145/3 van 10 november 2020, opmerking 4.3.2.

wegverkeersreglement, die bovendien slechts van toepassing zijn op een beperkt gebied⁴ en op een beperkte categorie van voertuigen.⁵

3.2. Voor het ontwerp kan ten dele ook meer specifiek worden gesteund op de gewestbevoegdheid inzake de reglementering van het uitzonderlijk vervoer over de weg,⁶ in zoverre het geregelde transport afwijkt van de grenzen inzake massa of afmetingen vastgesteld in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.⁷ In het kader van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg kunnen de gewesten (bijzondere) technische voorschriften vaststellen.⁸

3.3. In zoverre in het ontwerp in andere opzichten wordt afgeweken van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en daarvoor niet specifiek kan worden gesteund op de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen,⁹ wat betreft de controle van de havenvoertuigen,¹⁰ moet een beroep worden gedaan op de impliciete bevoegdheden (artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), op basis van de uitdrukkelijke machtiging daartoe, vervat in artikel 14bis, § 1, tweede lid, van het decreet van 2 maart 1999 ‘houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’.¹¹ Daartoe zal moeten kunnen worden aangetoond dat aan de voorwaarden hiertoe is voldaan, en dat die afwijkingen noodzakelijk kunnen worden geacht voor de uitoefening van de eigen bevoegdheid, de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid slechts marginaal is. De Raad van State beschikt niet over een voldoende technisch inzicht om voor elk van die afwijkingen na te kunnen gaan of de specificiteit van het verkeer in het havengebied en van de in dat gebied gebruikte havenvoertuigen van die aard is dat ze die afwijkingen noodzakelijk maken.

⁴ Namelijk het havengebied Antwerpen (zie artikel 2 van de havenvoertuigverordening), waarvan, ter uitvoering van artikel 14bis, § 1, van het decreet van 2 maart 1999 ‘houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’, de grenzen worden vastgesteld door de Vlaamse Regering (artikel 1, 12°, van de havenvoertuigverordening).

⁵ Uit artikel 14bis, § 1, derde lid, van het decreet van 2 maart 1999 vloeit voort dat de ontworpen regeling enkel van toepassing is op “motorvoertuigen, aanhangwagens, slepen en alle gespecialiseerde voertuigen met of zonder motor, uitsluitend bestemd voor de behandeling en het vervoer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen in een havengebied, met uitsluiting van personenauto’s, auto’s voor dubbel gebruik en minibussen”.

⁶ Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁷ Vgl. adv.RvS 75.229/AV/3 van 6 maart 2024 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement’, opmerkingen 3.11.1 tot 3.12.3.

⁸ RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, nr. 9.2.

⁹ Artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

¹⁰ Adv.RvS 68.145/3, opmerking 4.3.3, eerste alinea.

¹¹ Zie adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 4.2 en 4.3.3, tweede alinea.

RECHTSGROND

4.1. Onder voorbehoud van wat hierna wordt opgemerkt, vindt het ontworpen besluit rechtsgrond in het voormelde artikel 14bis, § 1, van het decreet van 2 maart 1999.¹² Op basis hiervan kan de Vlaamse Regering “per havengebied een verordening vaststellen voor het verkeer van havenvoertuigen”. De Vlaamse Regering stelt de grenzen vast van het gebied waarin die verordening van toepassing is. De grenzen van dat gebied worden bepaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juni 2021 ‘tot vaststelling van het toepassingsgebied van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen’. In de rubriek “Juridisch kader” in de aanhef wordt dan ook het best naar dat besluit verwezen.

4.2. Voor de bepalingen die wijzigingen aanbrengen in delegaties van individuele of verordenende bevoegdheid aan de havenkapiteinsdienst van het havenbedrijf van Antwerpen (bijvoorbeeld de artikelen 7, 29 en 44 van het ontwerp) moet bijkomend worden gesteund op de algemene uitvoeringsbevoegdheid van de Vlaamse Regering (artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), gelezen in samenhang met artikel 4, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2019 ‘houdende de havenkapiteinsdienst’.¹³

4.3. Artikel 49, 2°, van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 15, § 2, 1°, van het decreet van 3 mei 2019.

4.4. Uit de rubriek ‘Rechtsgronden’ van de aanhef blijkt dat ook rechtsgrond wordt gezocht in artikel 15, § 2, van het decreet van 2 maart 1999. Die bepaling biedt evenwel geen rechtsgrond voor het ontwerp, ook niet gelezen in samenhang met de algemene uitvoeringsbevoegdheid.¹⁴

VORMVEREISTEN

5. Uit de stukken van het dossier blijkt dat overeenkomstig artikel 14bis, § 2, tweede lid, van het decreet van 2 maart 1999 op 17 december 2023 het advies over het ontwerp is ingewonnen van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht en van de stad Antwerpen, en dat op 12 januari 2024 het advies is ingewonnen van de gemeente Stabroek. Overeenkomstig de voormelde bepaling kan de Vlaamse Regering beslissen zonder die adviezen als ze niet zijn gegeven binnen een termijn van dertig dagen na de ontvangst van het ontwerp.

In de rubriek “Vormvereisten” in de aanhef van het besluit zal melding moeten worden gemaakt van deze adviesaanvragen en van de omstandigheid dat bij ontstentenis van de adviezen binnen de voormelde termijn aan de adviesverplichting kan worden voorbijgegaan.

6. Het ontwerp bevat bepalingen die kunnen worden beschouwd als significante wijzigingen van technische voorschriften in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees

¹² Adv.RvS 68.145/3, opmerking 5.1.

¹³ Vgl. adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 5.3.1 en 5.3.2.

¹⁴ Adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 5.2.1 tot 5.2.3.

Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’ en die bijgevolg overeenkomstig artikel 5, lid 1, derde alinea, van de voormelde richtlijn moeten worden meegedeeld aan de Europese Commissie.¹⁵

Na die mededeling zal het ontwerp overigens pas kunnen worden aangenomen nadat de in artikel 6 van richtlijn (EU) 2015/1535 bepaalde wachttermijnen in acht werden genomen. Van het vervuld zijn van dit vormvereiste zal vervolgens op de gepaste wijze melding moeten worden gemaakt in de aanhef van het te nemen besluit.

ALGEMENE OPMERKINGEN

7. Overeenkomstig het ontworpen artikel 75, eerste lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 28 van het ontwerp) bepaalt het Havenbedrijf op basis van de karakteristieken van de wegen en de kunstwerken en na advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de voorwaarden waaronder het verkeer met havenvoertuigen mogelijk is. Deze bepaling heeft geen betrekking op de Noorderlaan, de Scheldelaan en de hoofdwegen. De voorwaarden worden bekendgemaakt op de website van het Havenbedrijf.

7.1. De gemachtigde verduidelijkt dat het een “verplicht en bindend” advies betreft van het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dat moet worden vermeld in de ontworpen bepaling.

7.2. Het verlenen van verordenende bevoegdheid aan een openbare instelling, zoals het Havenbedrijf, is in beginsel niet in overeenstemming met de algemene publiekrechtelijke beginselen omdat erdoor geraakt wordt aan het beginsel van de eenheid van de verordenende macht en een rechtstreekse parlementaire controle ontbreekt. Bovendien ontbreken de waarborgen waarmee de klassieke regelgeving gepaard gaat, zoals die inzake de bekendmaking, de preventieve controle van de Raad van State, afdeling Wetgeving, en de duidelijke plaats in de hiërarchie der normen. Dergelijke delegaties kunnen dan ook enkel worden gebillijkt voor zover zij zeer beperkt zijn en een niet-beleidsmatig karakter hebben, door hun detailmatige of hoofdzakelijk technische draagwijdte. De instellingen die de betrokken reglementering dienen toe te passen moeten hierbij zowel aan rechterlijke controle als aan politieke controle onderworpen zijn.¹⁶

¹⁵ Vgl. adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 7.1 tot 7.4.

¹⁶ Vergelijk met de toetsingscriteria die het Grondwettelijk Hof gebruikt om delegaties van verordenende bevoegdheid door de wetgever aan een autonome administratieve overheid of een gedecentraliseerde openbare instelling te beoordelen; zie GwH 11 juni 2015, nr. 86/2015, B.22.4 en GwH 9 juni 2016, nr. 89/2016, B.9.6.4: “De artikelen 33, 105 en 108 van de Grondwet verzetten zich niet ertegen dat, in een bepaalde technische materie, de wetgever specifieke uitvoerende bevoegdheden toevertrouwt aan een autonome administratieve overheid die zowel aan de jurisdictionele controle als aan de parlementaire controle is onderworpen, en verbieden de wetgever niet om delegaties te verlenen aan een uitvoerend orgaan, op voorwaarde dat die betrekking hebben op de uitvoering van maatregelen waarvan het doel door de bevoegde wetgever is bepaald, in het bijzonder in technische en ingewikkelde materies.”; zie GwH 19 november 2015, nr. 162/2015, B.8.4: “Artikel 33 van de Grondwet en artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 [tot hervorming der instellingen] staan niet eraan in de weg dat de wetgever specifieke uitvoerende bevoegdheden toevertrouwt aan een gedecentraliseerde openbare instelling die aan een bestuurlijk toezicht en aan een

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt toegelicht dat deze delegatie van verordenende bevoegdheid betrekking heeft op havenlokale wegen waarvoor het havenbedrijf instaat voor de aanleg en het onderhoud ervan en waarvoor het dus optreedt als feitelijke wegbeheerder. Deze havenlokale wegen zouden op het vlak van verkeersbeeld worden gekenmerkt door een overwegend havengebonden verkeer en onderscheiden zich door een zeer gedifferentieerde opbouw, indeling en constellatie.

De ontworpen delegatie kan worden aanvaard indien ze die in de nota geschetste draagwijdte heeft, die dan ook beter als dusdanig kan worden omschreven in de tekst van het ontwerp.

Voorts verklaarde de gemachtigde dat de beoogde regels worden bekendgemaakt op de website van het Havenbedrijf.¹⁷

8. De in opmerking 7.2 vermelde conclusie geldt ook voor de delegaties aan het Havenbedrijf in het ontworpen artikel 84, § 1, 9°, en § 2, eerste lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 39, 7° en 9°, van het ontwerp) en in het ontworpen artikel 94, § 2, eerste lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 44 van het ontwerp) om een lijst te bepalen van wegen of kunstwerken “met een normale draagkracht” en met een “beperkt verhoogde draagkracht”.

Indien het de bedoeling zou zijn om ook hiervoor te voorzien in een verplicht en bindend advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken) (zie opmerking 7.1) moet dat met zoveel woorden worden bepaald.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

9. De vermeldingen in de rubriek ‘Rechtsgronden’ moet worden aangepast aan hetgeen is uiteengezet in de opmerkingen 4.1 tot 4.4.

Artikel 3

10. De gemachtigde beaamde dat in artikel 3, 3°, van het ontwerp de woorden “indien van toepassing” beter achterwege worden gelaten.

rechterlijke toetsing is onderworpen.” Zie ook GwH 14 mei 2020, nr. 67/2020, B.41.2: “Een delegatie aan een gedecentraliseerde openbare instelling die aan een bestuurlijk toezicht en aan een rechterlijke toetsing is onderworpen is evenwel niet in strijd met het wettigheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgesteld.”

¹⁷ <https://www.portofantwerpbruges.com/nl/scheepvaart/regels-en-procedures/havenreglement-en-verordeningen/havenverkeersverordening-antwerpen>.

Artikel 4

11. De gemachtigde bevestigde dat in artikel 4, 1°, van het ontwerp beter worden geschreven “respectievelijk vanaf de datum van de controle of vanaf de datum van aflevering van het technisch verslag” in plaats van “respectievelijk vanaf de datum van controle tot aflevering van het voorlopige controlebewijs en de datum van de aflevering van het technische verslag”.

Artikel 7

12. De tweede zin van het ontworpen artikel 10, 3°, van de havenvoertuigverordening (artikel 7 van het ontwerp) kan beter worden opgenomen als een nieuw artikel 10, tweede lid. De gemachtigde stemde daarmee in.

Artikel 10

13. Het huidige artikel 16, derde lid, van de havenvoertuigverordening voorziet in een machtiging aan de Vlaamse Regering om af te wijken van artikel 39, § 2, 4, en § 3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Op basis van de metingen die uitgevoerd zijn in een periode van twaalf maanden die volgt op de datum van inwerkingtreding van de havenvoertuigverordening (dus op basis van metingen van 1 april 2021 tot 31 maart 2022) moest de Vlaamse Regering een normerend kader vaststellen voor havenvoertuigen over hun uitstoot van luchtpolluenten, dat in werking zou treden uiterlijk dertig maanden na de dag van inwerkingtreding van de havenvoertuigverordening (dus uiterlijk op 1 oktober 2023). Aan deze verplichting is kennelijk niet voldaan.

Artikel 10 van het ontwerp wijzigt artikel 16, derde lid, van de havenvoertuigverordening zodat het door de Vlaamse Regering aan te nemen normerend kader voor havenvoertuigen inzake de uitstoot van luchtpolluenten uiterlijk in werking treedt zestig maanden na de dag van inwerkingtreding van de havenvoertuigverordening (dus uiterlijk op 1 april 2026), en zodat dit kader moet worden bepaald op basis van metingen uitgevoerd in een periode van achtenveertig maanden die volgt op de datum van inwerkingtreding van de havenvoertuigverordening (dus van 1 april 2021 tot 31 maart 2025).

Aangezien de twee voormelde termijnen reeds zijn verstreken, is het raadzaam om aan artikel 10 terugwerkende kracht te verlenen tot 31 maart 2022.

Artikel 11

14. Zowel artikel 11 van het ontwerp als een aantal erop volgende bepalingen voegen de notie “operationeel transport” in, maar volgens de definitie van die notie in artikel 1, 33°, van de havenvoertuigverordening heeft ze geen betrekking op transport van categorie A1 of

categorie B1, terwijl verschillende van de voormelde te wijzigen bepalingen juist betrekking hebben op de categorieën A1 of B1. De gemachtigde verklaarde daarover het volgende:

“Deze opmerking is terecht. De definitie in artikel 1, 33° dient als volgt aangepast te worden: ‘operationeel transport: transport door havenvoertuigen van categorie A1 of B1 met lading of door havenvoertuigen van de andere categorieën met of zonder lading, via de openbare wegen binnen het havengebied’.

Volledigheidshalve kan nog meegegeven worden dat operationeel transport in categorie A1 – B1, transport in beladen toestand betreft. Onbeladen blijft dit relocatie.”

Met die aanpassing van artikel 1, 33°, van de havenvoertuigverordening kan worden ingestemd.

Artikel 19

15. De in het ontworpen artikel 64 van de havenvoertuigverordening (artikel 19 van het ontwerp) opgenomen vergunningsplicht overlapt met deze vervat in het ontworpen artikel 76, § 1, tweede lid, (artikel 29 van het ontwerp) en in het ontworpen artikel 94, § 3, eerste lid (artikel 44 van het ontwerp). Teneinde geen aanleiding te geven tot verwarring en rechtsonzekerheid over de precieze draagwijdte van de vergunningsplicht moet die overlapping worden weggewerkt. De gemachtigde stemde hiermee in.

Artikel 22

16. Op de vraag of de “gebruiker van een verleende vergunning”, waarvan gewag wordt gemaakt in het ontworpen artikel 67, vijfde lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 22, 3°, van het ontwerp) dezelfde persoon is als de “organisator van de relocatie of het operationeel transport” (vermeld in artikel 65 van de havenvoertuigverordening) of de “aanvrager” (vermeld in artikel 67, vierde lid, van de havenvoertuigverordening), antwoordde de gemachtigde als volgt:

“De aanvrager of organisator kan een andere persoon zijn dan de gebruiker, dit komt in vele gevallen voor bij verhuurde havenvoertuigen, waar de organisator en/of aanvrager het verhuurbedrijf is en de gebruiker de huurder is.

Ook de huurder van een havenvoertuig kan het transport organiseren of aanvragen, de gebruiker van de verleende vergunning is diegene die de relocatie of operationeel transport effectief uitvoert.”

Uit die toelichting lijkt te moeten worden opgemaakt dat de term “gebruiker van de vergunning” als synoniem wordt gebruikt voor de gebruiker van het havenvoertuig, en dat de term “organisator” als synoniem wordt gebruikt voor de aanvrager. Het is raadzaam om telkens slechts één term te gebruiken, die het best wordt gedefinieerd.

17. Op de vraag of in het ontworpen artikel 67, zesde lid, van de havenvoertuigverordening niet beter wordt gepreciseerd dat wordt afgeweken van artikel 65 van de havenvoertuigverordening, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Bij nader inzicht, lijkt het beter om onderstaande tekst, als een tweede lid, toe te voegen aan artikel 65.

In afwijking van het eerste lid worden de vergunningen voor de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen aangevraagd bij en afgeleverd door het Agentschap Wegen en Verkeer als de afmetingen of de massa van die havenvoertuigen, in voorkomend geval met inbegrip van de ondeelbare lading ervan, van die omvang zijn dat de relocaties of de operationele transporten alleen veilig kunnen worden uitgevoerd als het gebruik van de openbare weg voor het overige wegverkeer meer dan een uur volledig afgesloten is. In voorkomend geval zijn het decreet van 3 mei 2013 en de uitvoeringsbesluiten ervan van toepassing.”

Daarmee kan worden ingestemd, wat impliceert dat het ontworpen zesde lid dan wegvalt.

Artikel 24

18. In de inleidende zin van artikel 24, 1°, van het ontwerp schrijve men: “in de eerste zin worden (...)”.

Artikelen 39 en 44

19. Op de vraag om de term “kunstwerk met een normale draagkracht” in het ontworpen artikel 84, § 1, 9°, en § 2, eerste lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 39, 7° en 9°, van het ontwerp) en in het ontworpen artikel 94, § 2, eerste lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 44 van het ontwerp) toe te lichten, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Er zijn drie verschillende categorieën van kunstwerken op het vlak van draagkracht:

- Normale draagkracht (art. 84, §2 Havenverkeersverordening): belastingen volgens artikel 32bis KB Technische Eisen en uitgebreid met de voorwaarden die ook gelden voor Langere en Zwaardere Vrachtwagens;
- Beperkt verhoogde draagkracht (kolom 2 van artikel 84, §1, 9° Havenverkeersverordening): aslasten tot 12t en een maximale totale last van 48t bij minstens 4 assen;
- Verhoogde draagkracht (kolom 3 van artikel 84, §1, 9° Havenverkeersverordening): aslasten tot 15t en een maximale totale last van 60t bij minstens 4 assen.

De term verhoogde draagkracht is nergens letterlijk vermeld in de HVV, maar wordt geïmpliceerd doordat de andere twee categorieën uitgesloten zijn.

Er dient nog opgemerkt te worden dat in de tweede kolom van artikel 84, 9° van de Havenverkeersverordening gesproken wordt over een lijst van ‘wegen met normale of

beperkte draagkracht’. Dit betreft een materiële fout. Hier moet staan ‘wegen met normale of beperkt verhoogde draagkracht’. De tekst zal in die zin nog aangepast worden.”

Met die aanpassing kan worden ingestemd.

Artikel 45

20. Het ontworpen artikel 98, tweede lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 45 van het ontwerp) lijkt een overbodige herhaling te zijn van het ontworpen artikel 83, eerste lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 36, 1° en 2°, van het ontwerp), in welk geval artikel 45 van het ontwerp kan worden weggelaten.

Artikel 46

21. Het ontworpen artikel 99, tweede lid, van de havenvoertuigverordening (artikel 46, 2°, van het ontwerp) moet met een hoofdletter aanvangen.

Artikelen 48 en 49

22. De artikelen 48 en 49 van het ontwerp moeten onderling van plaats worden gewisseld.

Artikel 50

23. De datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit is nog niet ingevuld in artikel 50 van het ontwerp. De gemachtigde verklaarde daarover het volgende:

“Uitgaande van een vermoedelijke definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering medio of eind juni 2024 en rekening houdend met de vereiste tijd voor publicatie van het besluit in het Belgisch Staatsblad, hebben wij een inwerkingtreding op 1 september 2024 op het oog.”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE