



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 75.894/3
van 26 april 2024

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot
vaststelling van de verordening voor het verkeer van
havenvoertuigen in de haven van Gent’

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, verlengd tot 26 april 2024, een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Gent’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 18 april 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 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 ertoe een verordening vast te stellen voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Gent. Hierbij wordt voorzien in een aantal afwijkingen 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) en 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’.

Titel 1 van het ontwerp bevat een aantal definities (artikel 1 van het ontwerp).

In titel 2 van het ontwerp wordt bepaald dat het te nemen besluit van toepassing is “binnen het havengebied” (artikel 2).

In titel 3 van het ontwerp worden de havenvoertuigen geregeld (artikelen 3 tot 40). Die voertuigen worden ingedeeld in zes categorieën (artikel 3), waarvoor telkens de technische voorschriften worden bepaald (artikelen 18 tot 40). Een voertuig kan enkel als havenvoertuig worden ingezet binnen het havengebied nadat de havenkapiteinsdienst van het havenbedrijf het voertuig heeft erkend als havenvoertuig. De erkenningsprocedure wordt geregeld, evenals de beëindiging van de erkenning. Om erkend te worden dient het voertuig over een controlebewijs van conformiteit te beschikken (artikelen 13 en 14). Hiertoe moet het worden gecontroleerd door een controle-instantie die voldoet aan de in het ontwerp bepaalde voorwaarden (artikel 4). De verplichtingen van de eigenaar van het havenvoertuig (artikel 5) en van de controle-instantie (artikel 6) worden bepaald, en de termijn en de geldigheid van de controle (artikel 7), de controlebewijzen (artikelen 8 en 9), de plaats (artikel 10) en de inhoud (artikel 11) ervan worden geregeld. Er wordt in een ambtshalve controle voorzien (artikel 12) en de verwerking van persoonsgegevens wordt geregeld die met die controle gepaard gaat (artikel 15).

In titel 4 van het ontwerp worden de vereisten en “modaliteiten” (lees: nadere regels) bepaald voor de inzet van havenvoertuigen in het verkeer (artikelen 41 tot 86). Zo worden onder meer de gevallen bepaald waarin een havenvoertuig niet kan worden ingezet in het havengebied (artikel 44). Voorts worden de zichtbaarheid van havenvoertuigen die de openbare weg gebruiken of er stilstaan (artikelen 45 tot 47) en de veilige belading van de havenvoertuigen (artikel 48) geregeld, evenals de afmetingen van de ladingen die door die voertuigen worden vervoerd (artikelen 49 en 50). Relocatie van havenvoertuigen en operationeel transport met havenvoertuigen kunnen alleen worden uitgevoerd nadat de havenkapiteinsdienst daarvoor een vergunning heeft verleend (artikel 52). De procedure voor het verlenen van die vergunning, de vergunning zelf, en de gegevensregistratie die ermee gepaard gaat, worden geregeld (artikelen 53 tot 59). Ook worden

de relocatie van (artikelen 66 tot 74) en het operationele transport met (artikelen 75 tot 86) havenvoertuigen nader geregeld. De assistentiecoördinator en de signaalgevers zorgen ervoor dat de relocatie of het operationele transport veilig en vlot verloopt (artikel 61). De verantwoordelijke organisator van de relocatie of het operationele transport zet alleen assistentiecoördinatoren of signaalgevers in die voldoen aan de in het ontwerp vermelde voorwaarden (artikel 60). De opleidingsmodules die de assistentiecoördinatoren en signaalgevers volgen, worden georganiseerd door een erkende opleidingsinstelling (artikel 62). Voorts wordt ook de kledij en aanwijzingsmiddelen van de assistentiecoördinatoren en de signaalgevers bepaald (artikel 63), evenals de voertuigen die kunnen worden ingezet (artikelen 64 en 65).

In titel 5 van het ontwerp worden de inbreuken op het te nemen besluit bepaald die worden bestraft overeenkomstig artikel 15, § 2, 1^o, van het decreet van 3 mei 2019 ‘houdende de havenkapiteinsdienst’ (artikel 87).

Titel 6 van het ontwerp bevat de slotbepalingen (artikelen 88 en 89).

BEVOEGDHEID

3.1. Zoals de Raad van State heeft uiteengezet in advies 68.145/3 van 10 november 2020, 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 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 1968.²

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 over een ontwerp dat heeft geleid tot 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’, 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.* Vl.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, 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 Gent (zie artikel 2 van ontwerp), 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 (zie opmerking 4.1).

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 ontwerp 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. Volgens de gemachtigde zal de Vlaamse Regering hiertoe een afzonderlijk besluit nemen. Dit betekent dat het te nemen besluit pas uitwerking zal kunnen hebben wanneer die grenzen zijn bepaald.

Het voormelde artikel 14bis, § 1, biedt ook rechtsgrond voor artikel 4 van het ontwerp, dat de voorwaarden bepaalt waaraan de controle-instanties moeten voldoen die de havenvoertuigen controleren. Zoals uit de inleidende zin van het eerste lid van die bepaling blijkt, wordt hiermee afgeweken van hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, dat in een regeling voorziet voor de goedkeuring van voertuigen die bestemd zijn voor het gebruik op de weg. Vermits in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 voor de goedkeuring en de technische controle van voertuigen een beroep wordt gedaan op erkende instellingen,¹³ kan worden aangenomen dat de decreetgever met de machtiging om af te wijken van het voormelde koninklijk besluit ook in de mogelijkheid heeft willen voorzien om die erkende instellingen te vervangen door andere instanties, voor zover die aan de in het tweede of derde lid van artikel 4 vermelde voorwaarden voldoen.

4.2. Voor de bepalingen die delegaties bevatten van individuele of verordenende bevoegdheid aan de havenkapiteinsdienst (de artikelen 10, derde lid, 11, § 1, 13, 15, eerste en tweede lid, 21, 24, 26, 27, 31, 33, 34, 35, 36, 52, 53, 54, 55, eerste lid, 57, 59, 61, tweede lid, 3°, 67, § 3, eerste lid, 74, tweede lid, 75, § 4, eerste lid, 81, tweede lid, en 85, tweede lid, 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 2019.¹⁴

4.3. Artikel 87 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 15, § 2, 1°, van het decreet van 3 mei 2019.

4.4. Artikel 60 van het ontwerp bepaalt dat assistentiecoördinatoren en signaalgevers ofwel erkend moeten zijn als begeleider type 1 voor signaalgever of type 2 voor assistentiecoördinator conform het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2020 ‘houdende de erkenningsvoorwaarden van begeleidingsondernemingen en van begeleiders van uitzonderlijk vervoer en houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer’ ofwel cumulatief moeten voldoen aan de volgende drie voorwaarden:

¹² Adv.RvS 68.145/3, opmerking 5.1.

¹³ Zie de artikelen 16ter en 23, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

¹⁴ Vgl. adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 5.3.1 en 5.3.2.

“a) in het bezit zijn van een attest waaruit blijkt dat de opleidingsmodules, vermeld in artikel 62, met gunstig gevolg zijn doorlopen;

b) ten minste drie jaar houder zijn van een geldig rijbewijs voor het assistentievoertuig, vermeld in artikel 64, dat wordt gebruikt;

c) bij wijze van hoofdstraf gedurende de afgelopen drie jaar niet langer dan een maand vervallen zijn verklaard van het recht om een motorvoertuig te besturen.”

De opleidingsinstellingen die voormelde opleidingsmodules voor assistentievoertuigen en signaalgevers organiseren, moeten erkend zijn door de Vlaamse overheid (artikel 62 van het ontwerp).

In zoverre de havenvoertuigen die de assistentievoertuigen en de signaalgevers begeleiden als uitzonderlijk vervoer kunnen worden beschouwd, hetgeen het geval lijkt te zijn vermits een havenvoertuig breder dan drie meter moet worden voorafgegaan door een assistentievoertuig,¹⁵ bieden de artikelen 7, § 3, en 10, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ rechtsgrond voor de in de artikelen 60 en 62 vervatte regeling.¹⁶

4.5. In de artikelen 15, 19, tweede lid, 54, tweede lid, 1°, en 59 van het ontwerp wordt de verwerking geregeld van de gegevens, waaronder persoonsgegevens, die betrekking hebben op de controle van havenvoertuigen of die worden verzameld naar aanleiding van een aanvraag van een vergunning en een aanmelding van een uit te voeren relocatie of operationeel transport.

Ten aanzien van de artikelen 54, tweede lid, 1°, en 59 kan worden aangenomen dat de erin geregelde verwerking noodzakelijk is voor de beoordeling van een vergunningsaanvraag die de decreetgever voor ogen had met artikel 7, § 1, van het decreet van 3 mei 2013, zodat geen afzonderlijke decretale basis is vereist voor de regeling van de verwerking van de persoonsgegevens die daarmee rechtstreeks verband houden.

Zoals de Raad van State reeds heeft opgemerkt in advies 68.145/3 over een ontwerp dat een gelijkaardige bepaling bevatte als artikel 15 van het thans voorliggende ontwerp, kan echter ten aanzien van de in dat artikel geregelde verwerking van gegevens moeilijk worden voorgehouden dat ze een intrinsiek gevolg is van het regelen van het verkeer van de havenvoertuigen in het havengebied van Gent.¹⁷ Hetzelfde geldt voor artikel 19, tweede lid, in zoverre die bepaling artikel 15 van toepassing verklaart op de gegevensregistratie en -verwerking van de resultaten van de metingen van alle havenvoertuigen in de inventaris van de havenvoertuigen.

Vermits die verwerking ook betrekking heeft op persoonsgegevens,¹⁸ moet gelet op het wettigheidsbeginsel vervat in artikel 22 van de Grondwet voor die bepalingen een uitdrukkelijke rechtsgrond bestaan waarbij de Vlaamse Regering gemachtigd wordt om de

¹⁵ Zie de artikelen 74 en 81 van het ontwerp.

¹⁶ Zie adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 5.4.1 tot 5.4.3.

¹⁷ Zie adv.RvS 68.145/3, opmerking 5.5.4.

¹⁸ Zie artikel 15, vierde lid, van het ontwerp.

verzameling en de verwerking van de in die bepalingen vermelde persoonsgegevens te regelen en waarbij de essentiële elementen van die regeling worden bepaald. Een dergelijke rechtsgrond is thans niet voorhanden.

4.6. 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, die geen machtiging aan de Vlaamse Regering bevat, biedt evenwel geen rechtsgrond voor het ontwerp, ook niet gelezen in samenhang met de algemene uitvoeringsbevoegdheid.¹⁹

VORMVEREISTEN

5. Het ontwerp bevat bepalingen die moeten worden beschouwd als technische voorschriften in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees 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’. Dat is onder meer het geval voor de bepalingen van hoofdstuk 4 (‘Technische voorschriften voor havenvoertuigen’) van het ontwerp.

Gevraagd of het ontwerp werd meegedeeld aan de Europese Commissie, antwoordde de gemachtigde:

“Het BVR voert op zich geen nieuwe of bijkomende technische eisen in, maar moduleert deze enkel binnen het bestaande kader. De technische eisen waarnaar verwezen wordt in hoofdstuk 4 komen integraal uit het federale KB Technische Eisen. Er worden geen nieuwe eisen geformuleerd. Om die reden is voormelde richtlijn dan ook niet van toepassing.”

Hiermee kan niet worden ingestemd. De “modulering” waarvan de gemachtigde gewag maakt, moet, in zoverre het toepassingsgebied van bestaande technische voorschriften wordt bepaald, als een wijziging van die technische voorschriften worden beschouwd, die evenzeer moet worden meegedeeld aan de Europese Commissie. Overeenkomstig artikel 7, lid 1, punt f), van richtlijn (EU) 2015/1535 is een wijziging van een technisch voorschrift enkel vrijgesteld van de melding aan de Europese Commissie wanneer die is beperkt tot een wijziging “overeenkomstig een verzoek van de Commissie, teneinde een belemmering voor het handelsverkeer of, wat betreft regels betreffende diensten, voor het vrije verkeer van diensten of de vrijheid van vestiging van dienstverleners op te heffen”. Dat is te deze niet het geval is.

Het ontwerp moet bijgevolg overeenkomstig artikel 5, lid 1, derde alinea, van de voormelde richtlijn worden meegedeeld aan de Europese Commissie. 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.

¹⁹ Adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 5.2.1 tot 5.2.3.

6. Zoals de Raad van State reeds in advies 68.145/3 heeft opgemerkt, vallen de diensten geleverd door de opleidingsinstellingen die de opleidingsmodules voor assistentievoordinator en signaalgever organiseren, onder het toepassingsgebied van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’ (hierna: dienstenrichtlijn).²⁰

Vermits de erkenningsregeling waarin artikel 62 van het ontwerp voorziet, kan worden beschouwd als een eis in de zin van artikel 15, lid 2, punt d), van de dienstenrichtlijn, moet overeenkomstig lid 7 van die bepaling de Europese Commissie in kennis worden gesteld van die regeling, alsmede van de redenen ervoor.²¹

7. 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 onder meer de gemeente Zelzate. Hieromtrent om toelichting gevraagd verklaarde de gemachtigde dat de betrokken gemeente het advies niet tijdig heeft gegeven.²²

Overeenkomstig de voormelde bepaling kan de Vlaamse Regering beslissen zonder dat advies als het niet is 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 adviesaanvraag en van de omstandigheid dat bij ontstentenis van het advies binnen de voormelde termijn aan de adviesverplichting kan worden voorbijgegaan.

8. Overeenkomstig artikel VIII.2 van het Wetboek van economisch recht moet het Bureau voor Normalisatie vooraf op de hoogte worden gebracht van het gegeven dat een door datzelfde bureau gepubliceerde norm verplicht wordt gesteld.²³

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Vrij verkeer van diensten en gelijkheidsbeginsel

9.1. In advies 68.145/3 heeft de Raad van State omtrent de bestaanbaarheid van de aldaar ontworpen regeling met het vrije verkeer van diensten en met het gelijkheidsbeginsel onder meer het volgende opgemerkt:

“8.1. Het ontwerp voorziet, naast de erkenning van havenvoertuigen,²⁴ in een erkenningsregeling voor controle-instanties die de controle van havenvoertuigen

²⁰ Adv.RvS 68.145/3, opmerking 8.3.

²¹ Aangezien het gaat om een eis die onder het toepassingsgebied van artikel 16, lid 3, eerste zin, van de dienstenrichtlijn valt, moet sowieso overeenkomstig artikel 39, lid 5, tweede alinea, van die richtlijn de Europese Commissie worden geïnformeerd over de in artikel 62 vervatte erkenningsplicht.

²² De gemeente Evergem en de stad Gent hebben advies gegeven op, respectievelijk, 26 februari 2024 en 1 maart 2024.

²³ Zie immers artikel 4, tweede lid, 1°, van het ontwerp.

²⁴ Voetnoot 43 van het aangehaalde advies: Artikel 10 van het ontwerp.

uitvoeren,²⁵ voor de assistentievoordinatoren en signaalgevers die de relocatie van en het (bijzonder) operationeel transport met havenvoertuigen begeleiden,²⁶ en voor de opleidingsinstellingen die de opleidingsmodules voor assistentievoordinator en signaalgever organiseren.²⁷

Die regelingen zouden kunnen worden beschouwd als een beperking van het vrij verkeer van diensten gewaarborgd bij artikel 56 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (hierna: VWEU) en richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’ (hierna: de dienstenrichtlijn).”

De Raad stelde vervolgens vast dat de diensten van de assistentievoordinatoren en signaalgevers en de door de controle-instantie uitgevoerde controle van havenvoertuigen als een dienst van algemeen belang op vervoersgebied moeten worden beschouwd die uitgesloten is van de werkingssfeer van de dienstenrichtlijn, maar dat, zoals vermeld (opmerking 6), de diensten geleverd door de opleidingsinstellingen die de opleidingsmodules voor assistentievoordinator en signaalgever organiseren, onder het toepassingsgebied van de dienstenrichtlijn vallen.²⁸

Hetzelfde geldt voor de regelingen waarin het thans voorliggende ontwerp voorziet wat betreft de controle-instanties die de controle van havenvoertuigen uitvoeren,²⁹ de assistentievoordinatoren en signaalgevers die de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen begeleiden,³⁰ en de opleidingsinstellingen die de opleidingsmodules voor assistentievoordinator en signaalgever organiseren,³¹ in de wetenschap evenwel dat zowel voor de controle-instanties als voor de assistentievoordinatoren en signaalgevers niet langer in een bijkomende erkenning wordt voorzien, maar voorwaarden worden bepaald waaraan de controle-instanties, de assistentievoordinatoren en de signaalgevers moeten voldoen.

9.2. Wat de opleidingsinstellingen die de opleidingsmodules voor assistentievoordinator en signaalgever organiseren betreft, heeft de Raad van State in het voormelde advies 68.145/3 opgemerkt dat in zoverre de ontworpen erkenningsregeling beoogt de kwaliteit van de opleiding van de assistentievoordinatoren en signaalgevers te waarborgen, ze bijdraagt tot de verkeersveiligheid, waarvan kan worden aangenomen dat ze deel uitmaakt van de openbare veiligheid, en dat op grond hiervan de ontworpen erkenningsregeling gerechtvaardigd zou kunnen worden. De Raad voegde hier evenwel aan toe dat hiertoe moest worden aangetoond dat de erkenningsvoorwaarden die aan de opleidingsinstellingen worden opgelegd, niet-discriminerend, noodzakelijk en evenredig zijn, en dat vermits die voorwaarden niet in het ontwerp worden bepaald, de Raad van State dat niet kon nagaan.³²

²⁵ Voetnoot 44 van het aangehaalde advies: Artikel 4 van het ontwerp.

²⁶ Voetnoot 45 van het aangehaalde advies: Artikel 73, § 1, van het ontwerp.

²⁷ Voetnoot 46 van het aangehaalde advies: Artikel 73, § 4, van het ontwerp.

²⁸ Adv.RvS 68.145/3, opmerkingen 8.2 en 8.3.

²⁹ Artikel 4 van het ontwerp

³⁰ Artikel 60 van het ontwerp.

³¹ Artikel 62 van het ontwerp.

³² Adv.RvS 68.145/3, opmerking 8.4.

Vermits ook in artikel 62 van het ontwerp de erkenningsvoorwaarden niet worden bepaald waaraan de opleidingsinstellingen moeten voldoen, geldt dezelfde conclusie voor het thans voorliggende ontwerp.

9.3. Wat betreft de controle instanties die de controle van havenvoertuigen uitvoeren en de assistentievoordirectoren en signaalgevers heeft de Raad van State in advies 68.145/3 het volgende opgemerkt:

“9.1. Zelfs al zijn artikel 56 van het VWEU en de dienstenrichtlijn niet van toepassing op de overige erkenningsregelingen, moet toch het volgende worden opgemerkt.

Artikel 58, lid 1, van het VWEU bepaalt dat ‘[h]et vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer’. De toepassing van het beginsel van het vrije dienstenverkeer moet dus volgens het VWEU worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Bij gebrek aan gemeenschappelijke Europese regels of maatregelen ter zake is het volgens het Hof van Justitie aan de lidstaten om deze vast te stellen, maar ‘met inachtneming van de algemene regels van het VWEU’,³³ waaronder het gelijkheidsbeginsel.

Maar ook los van de toepassing van het Unierecht moet worden nagegaan of die erkenningsregelingen geen verschil in behandeling doen ontstaan dat moet kunnen worden verantwoord in het licht van het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.”³⁴

In het licht hiervan stelde de Raad van State de vraag waarom voor controle instanties die havenvoertuigen van categorie A4 en B4 controleren naast de erkenning op basis 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’, een bijkomende erkenning door de havenkapiteinsdienst was vereist, waardoor instanties die enkel over de eerstvermelde erkenning beschikten de havenvoertuigen van categorie A4 en B4 niet konden controleren.³⁵ Vermits in het thans voorliggende ontwerp niet langer in een bijkomende erkenning door de havenkapiteinsdienst wordt voorzien, rijst dat probleem hier niet.

Ook ten aanzien van de assistentievoordirectoren en de signaalgevers stelde de Raad van State de vraag waarom personen die erkend zijn als begeleider type 1 voor signaalgever of type 2 voor assistentievoordirecteur aan dezelfde erkenningsvereiste door de havenkapiteinsdienst werden onderworpen als personen die niet over een erkenning als begeleider uitzonderlijk vervoer beschikten. Volgens de Raad leek een “dergelijke gelijke behandeling van verschillende situaties (...) des te minder verantwoord nu uit de nota aan de Vlaamse Regering blijkt dat de regeling inzake de assistentie van havenvoertuigen in het ontwerp ‘is gealigneerd op het op 12 juni 2020 principieel door de Vlaamse Regering goedgekeurde ontwerp van besluit van de Vlaamse regering houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 20 december 2013 betreffende de

³³ Voetnoot 51 van het aangehaalde advies: HvJ 20 december 2017, C-434/15, § 47.

³⁴ Adv.RvS 68.145/3, opmerking 9.1.

³⁵ Adv.RvS 68.145/3, opmerking 9.2.

bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer”³⁶. Vermits in het thans voorliggende ontwerp niet langer in een bijkomende erkenning wordt voorzien, rijst dat probleem hier eveneens niet. Wel moet worden aangenomen dat een assistentievoordinator of een signaalgever die in een andere lidstaat van de Europese Unie erkend is als begeleider type 1 voor signaalgever of type 2 voor assistentievoordinator, voldoet aan de in artikel 60, tweede lid, 1°, van het ontwerp vermelde voorwaarde, en dat indien hij in het bezit is van een attest waaruit blijkt dat hij in een andere lidstaat een gelijkwaardige opleidingsmodule met gunstig gevolg heeft doorlopen, voldaan is aan de in artikel 60, tweede lid, 2°, a), vermelde voorwaarde. Het strekt tot aanbeveling dit in het ontwerp te verduidelijken.

B. De delegatie van verordenende bevoegdheid aan de havenkapiteinsdienst

10.1. Meerdere bepalingen van het ontwerp strekken ertoe een verordenende bevoegdheid toe te kennen aan de havenkapiteinsdienst.

Zo wordt de havenkapiteinsdienst gemachtigd om de procedure, de modaliteiten (lees: nadere regels) en de voorwaarden te bepalen waaronder hij een toelating aflevert voor de controle van een havenvoertuig op een locatie buiten het havengebied³⁷, om de vorm en de inhoud van de controlebewijzen vast te stellen en om aanvullende richtlijnen uit te vaardigen die betrekking hebben op de te volgen praktische werkwijzen bij de uitvoering van de controles, het gebruik van de voorgeschreven controlebewijzen, en de te volgen administratieve procedures bij de controles.³⁸ Voorts legt de havenkapiteinsdienst de procedure en de modaliteiten (lees: nadere regels) vast voor het bezorgen door de controle-instantie van de gegevens die betrekking hebben op de controles van de havenvoertuigen.³⁹ De havenkapiteinsdienst bepaalt ten slotte de modaliteiten (lees: nadere regels) voor de gegevens die de aanvrager van een vergunning voor de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen moet bezorgen, de inhoud van de aanvraag en de aanvraagprocedure,⁴⁰ en voor de testrit of de digitale simulatie die aan de organisator van het operationele transport kan worden opgelegd.⁴¹

10.2. Het verlenen van verordenende bevoegdheid aan een openbare instelling, zoals de havenkapiteinsdienst, 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

³⁶ Adv.RvS 68.145/3, opmerking 9.3.

³⁷ Artikel 10, derde lid, van het ontwerp

³⁸ Artikel 11, § 1, van het ontwerp.

³⁹ Artikel 15, eerste lid, van het ontwerp.

⁴⁰ Artikel 53 van het ontwerp.

⁴¹ Artikel 54, derde lid, van het ontwerp.

draagwijdte. De instellingen die de betrokken reglementering dienen toe te passen moeten hierbij zowel aan rechterlijke controle als aan politieke controle onderworpen zijn.⁴²

10.3. Gelet hierop kan de in artikel 11, § 1, van het ontwerp vervatte machtiging aan de havenkapiteinsdienst om aanvullende richtlijnen uit te vaardigen die betrekking hebben op de te volgen praktische werkwijzen bij de uitvoering van de controles, het gebruik van de voorgeschreven controlebewijzen en de administratieve procedures die bij de controles gevolgd moeten worden, enkel worden aanvaard voor zover die richtlijnen slechts een beperkte en technische draagwijdte hebben. Volgens de gemachtigde zou het gaan om het stroomlijnen van de “interne organisatie/processen”. Als die aanvullende richtlijnen daartoe beperkt blijven, kan de machtiging worden aanvaard.

Ten aanzien van de in artikel 53 van het ontwerp vervatte machtiging om de inhoud te bepalen van een aanvraag van een vergunning voor de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen kan daarentegen betwijfeld worden dat het om een aangelegenheid gaat van zeer beperkt belang. Dat is des te meer het geval nu uit artikel 59 van het ontwerp blijkt dat die gegevens ook persoonsgegevens kunnen bevatten. Bijgevolg moet de in artikel 53, 2°, van het ontwerp bedoelde inhoud van de aanvraag in het ontwerp zelf worden geregeld.

10.4. In zoverre de voormelde machtigingen aan de havenkapiteinsdienst wel zouden kunnen worden aanvaard, zal er moeten worden op toegezien dat de op grond hiervan genomen verordeningen worden bekendgemaakt, zodat ze tegenwerpelijk zijn aan de bestemmingen ervan. Ten aanzien van het thans voor advies voorgelegde besluit wordt in artikel 14*bis*, § 3, van het decreet van 2 maart 1999 bepaald dat het havenbedrijf de nodige maatregelen neemt opdat de weggebruikers op de hoogte gebracht worden van het bestaan ervan. Dit gebeurt onder meer door de bekendmaking op de website van het havenbedrijf.⁴³ Het lijkt aangewezen dat voor de door de havenkapiteinsdienst te nemen verordeningen in een gelijkaardige bekendmaking wordt voorzien.

⁴² 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 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.”

⁴³ *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2425/1, 8.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

11. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond van het ontwerp is opgemerkt.

Artikel 3

12. Luidens artikel 3, eerste lid, 3°, van het ontwerp gebeurt de verplaatsing van havenvoertuigen van categorie A3 “via de openbare weg, met uitzondering van de hoofdwegen behalve voor de John F. Kennedylaan”. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, stelde de gemachtigde voor om die bepaling als volgt te herformuleren:

“Die verplaatsing gebeurt via de openbare weg. Het gebruik van de hoofdwegen, met uitzondering van de John F. Kennedylaan, is niet toegestaan.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 4

13. Uit artikel 4, tweede lid, 1°, van het ontwerp vloeit voort dat om havenvoertuigen van categorie A1, B1, A3 en B3 te controleren, de controle-instantie geaccrediteerd moet zijn op basis van de norm EN ISO IEC 17020.

In het verleden heeft de Raad van State al herhaaldelijk gewezen op het probleem dat technische normen waarnaar wordt verwezen in wet- en regelgeving, niet in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt, dat ze niet in het Nederlands zijn gesteld of vertaald en dat ze in de regel enkel beschikbaar zouden zijn tegen een bepaalde vergoeding.⁴⁴

Aan artikel VIII.2 van het Wetboek van economisch recht ligt de bedoeling ten grondslag om tegemoet te komen aan het knelpunt van de ontbrekende bekendmaking van technische normen waarnaar in Belgische rechtsregels wordt verwezen. Luidens het tweede lid van dat artikel kunnen de Staat en alle andere publiekrechtelijke personen de toepassing van een door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde norm of deel van een norm verplichten. Zij brengen het Bureau voor Normalisatie hiervan vooraf op de hoogte. De specifiek Belgische normen die verplicht worden gesteld, worden op de website van het Bureau voor Normalisatie raadpleegbaar gesteld volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels, zonder de mogelijkheid om deze te downloaden of af te drukken. De andere normen die verplicht worden gesteld, worden kosteloos ter beschikking gesteld door de auteur van de reglementering op zodanige wijze dat de auteursrechten op die normen nageleefd worden. Als er een vertaling nodig is, kan het Bureau voor

⁴⁴ Zie ook C. JENART, *Outsourcing rulemaking powers. Constitutional limits and national safeguards*, Oxford University Press, 2022, 320 p.

Normalisatie de kosten voor de vertaling van deze norm door een derde partij aan de regelgevende overheid factureren.

Voor zover de norm waarnaar wordt verwezen in artikel 4 van het ontwerp kan worden beschouwd als een door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde norm, zullen de voorschriften die zijn opgenomen in de voornoemde bepaling van het Wetboek van economisch recht op het vlak van de raadpleging en de terbeschikkingstelling van de betrokken norm moeten worden nageleefd. In de mate evenwel artikel 4 van het ontwerp een technische norm beoogt waarvoor artikel VIII.2 van het Wetboek van economisch recht niet in dezelfde waarborgen voorziet op het vlak van de raadpleging en terbeschikkingstelling ervan via de website van het Bureau voor Normalisatie⁴⁵, blijft de vraag relevant of die norm is bekendgemaakt op een wijze die beantwoordt aan de essentiële randvoorwaarden op het gebied van toegankelijkheid en kenbaarheid van een officiële bekendmaking.⁴⁶ Indien dat niet het geval is wordt, wat de desbetreffende technische normen betreft, nog steeds verwezen naar normen die niet overeenkomstig artikel 190 van de Grondwet zijn bekendgemaakt en die bijgevolg in beginsel niet tegenwerpbaar zijn.

Ook moet de verwijzing naar de norm EN ISO IEC 17020 worden aangevuld met het jaartal van die norm (2012). Indien een dynamische verwijzing wordt beoogd, met andere woorden een verwijzing naar eventuele toekomstige versies, gaat het om een ongeoorloofde delegatie van regelgevende bevoegdheid aan een private normeringsinstantie, aangezien de toekomstige inhoud van die technische normen door die instantie wordt bepaald.

Artikel 5

14.1. Luidens artikel 5, § 1, vijfde lid, 2°, van het ontwerp legt de eigenaar die een voertuig wil laten erkennen als havenvoertuig “het inschrijvingsbewijs als havenvoertuig van de

⁴⁵ Vermits het om een andere norm gaat dan de specifieke Belgische normen die verplicht wordt gesteld en waaromtrent in artikel VIII.2, tweede lid, van het Wetboek van economisch recht, wordt bepaald dat deze kosteloos ter beschikking gesteld worden door de auteur van de reglementering op zodanige wijze dat de auteursrechten op die normen nageleefd worden en dat, als er een vertaling nodig is, het Bureau voor Normalisatie de kosten voor de vertaling van deze normen door een derde partij aan de regelgevende overheid kan factureren.

⁴⁶ Het betrokken principe werd, zij het met betrekking tot een andere aangelegenheid, recent door het Grondwettelijk Hof als volgt in herinnering gebracht: “Wanneer de bevoegde wetgever het evenwel, in uitzonderlijke omstandigheden, noodzakelijk acht om af te wijken van [de gecentraliseerde bekendmaking van alle teksten met wetskrachtige of verordenende waarde die bindende kracht hebben in de Belgische rechtsorde] door te verwijzen naar door een overheidsinstantie uitgevaardigde teksten die niet in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt en daaraan bindende gevolgen te verbinden ten aanzien van een algemeenheid van de burgers, is het minstens vereist dat hij in de desbetreffende wetskrachtige bepaling op nauwkeurige wijze de vindplaats en de wijze van bekendmaking van die teksten aangeeft. Daarenboven dient die wijze van bekendmaking soortgelijke waarborgen inzake voorzienbaarheid en duidelijkheid te bieden als een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, hetgeen onder meer veronderstelt dat de tekst voor eenieder eenvoudig raadpleegbaar is, dat er zekerheid bestaat over de tijdstippen van bekendmaking en van inwerkingtreding, en dat niet enkel de actuele tekstversie kan worden geraadpleegd, maar ook de tekstversies die in het verleden van kracht zijn geweest” (GwH 16 februari 2023, nr. 26/2023, B.54.4, wat betreft de vaststelling van rode zones in het kader van de COVID-pandemie). Zie ook, wat de taal van de bekendmaking betreft, GwH 14 juli 1994, nr. 59/94, B.4.

bevoegde Federale overheidsdienst” voor. Hieromtrent om toelichting gevraagd erkende de gemachtigde dat de woorden “als havenvoertuig” moeten worden weggelaten.

14.2. Luidens artikel 5, § 1, zesde lid, van het ontwerp zijn het eerste tot het vijfde lid van die paragraaf ook van toepassing als de eigenaar een havenvoertuig dat al is erkend, wil laten erkennen in een andere categorie van havenvoertuigen. Die bepaling kan beter worden overgeheveld naar paragraaf 2 van artikel 5, waarin blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt geregeld wat een eigenaar van een reeds erkend havenvoertuig moet ondernemen wanneer hij het desbetreffende havenvoertuig in een andere categorie havenvoertuigen wil laten erkennen.

Artikel 9

15.1. Uit artikel 9, § 2, van het ontwerp vloeit voort dat de controle-instantie een voorlopig controlebewijs van conformiteit aflevert als uit de controle blijkt dat niet is voldaan aan alle administratieve of technische voorschriften.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

“Het voorlopig controlebewijs wordt toegestaan om continuïteit te waarborgen. Er zal evenwel enkel een *voorlopig* controlebewijs van ‘conformiteit’ worden verleend als niet voldaan is aan alle administratieve voorschriften. Er zal derhalve geen voorlopig controlebewijs van conformiteit worden afgeleverd indien uit de controle blijkt dat niet is voldaan aan alle technische voorschriften. De tekst zal in die zin worden aangepast.”

Bijgevolg moet artikel 9, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp worden weggelaten (en moet de indeling in punten vervolgens achterwege worden gelaten). Ook in paragraaf 3 van die bepaling moet de verwijzing naar de *technische* voorschriften dan worden weggelaten.

15.2. In artikel 9, § 4, van het ontwerp wordt het geval geregeld waarin de controle-instantie een controlebewijs van niet-conformiteit aflevert. Hier zou ook het geval aan moeten worden toegevoegd waarin de eigenaar niet binnen de geldigheidsduur van het voorlopige controlebewijs aan de controle-instantie die het voorlopige controlebewijs heeft afgeleverd, aantoonst dat aan alle administratieve voorschriften is voldaan.

Artikel 12

16. Zoals de gemachtigde erkende, moet in artikel 12, eerste lid, 2°, tweede lid, worden verwezen naar “de artikelen 10 en 12”, in plaats van naar “de artikelen 10, 12 en 13”, aangezien de handhavers vermeld in artikel 13 van het decreet van 3 mei 2019 reeds afzonderlijk worden vermeld in die bepaling.

Artikel 21

17. In artikel 21, tweede lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van een “afdoende attestering door de betrokken controle-instantie”. Gevraagd wat hiermee wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“Met afdoende attestering wordt bedoeld dat de controle-instantie bevestigt in een attest dat de betrokken bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en het niet voldoen aan die bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid.”

Dit wordt het best in de tekst zelf van het ontwerp verduidelijkt, bijvoorbeeld door in een definitie te voorzien in artikel 1 ervan. Dat is des te meer het geval nu ook in de artikelen 24, tweede lid, 26, tweede lid, 27, tweede lid, 29, tweede lid, 31, tweede lid, 33, tweede lid, 34, tweede lid, 35, tweede lid, en 36, tweede lid, van het ontwerp hetzelfde begrip wordt gebruikt.

Artikel 26

18. In artikel 26, eerste lid, van het ontwerp wordt onder meer verwezen naar artikel 27*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Gevraagd wat met die verwijzing wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“Artikel 27*bis* KB Technische Eisen bevat de minimale criteria voor het ontwerpen, bouwen of verbouwen van voertuigen van categorie N1, i.e. voertuigen bestemd voor goederenvervoer met een maximale massa van 3.5 ton.

Havenvoertuigen overschrijden in de regel deze massabepaling en dus zijn de bepalingen van artikel 27*bis* in de praktijk eerder uitzonderlijk van mogelijke toepassing.

M.b.t. artikel 27*bis* is paragraaf 2 minder relevant omdat deze betrekking heeft op voertuigen die eerder aanleunen bij ‘voertuigen voor dubbel gebruik’ die ingevolge de bepalingen van artikel 14*bis* Havendecreet niet als havenvoertuig in aanmerking komen. Voor wat paragraaf 1 betreft komen punten 1.2.2, 1.2.3 en 1.2.4 als voorwerp van mogelijke afwijking in aanmerking. Punt 1.2.5 lijkt niet in aanmerking te komen voor een afwijking wegens niet verzoenbaar met de veiligheidsnorm die gerespecteerd moet worden bij het toestaan van een afwijking op de constructie.”

Artikel 38

19.1. In artikel 38, 2°, van het ontwerp moet de verwijzing naar verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 ‘betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestaande systemen, onderdelen en technische eenheden’ worden vervangen door een verwijzing naar verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 ‘betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking

van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie’.

19.2. Nog in die bepaling wordt gewag gemaakt van een testrapport dat een erkende technische dienst of een erkende fabrikant uitreikt. Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Zie artikel 67 e.v. van verordening EU 2018/858 voor de aanwijzing van technische diensten en zie artikel 31 en bijlage IV van deze verordening voor de overeenstemming van productie (erkenning van fabrikanten).”

Artikel 42

20. In artikel 42, eerste lid, 1°, van het ontwerp wordt als voorwaarde vermeld voor slepen waarvan havenvoertuigen deel uitmaken “de voorwaarden over de aflijning van het gebruik van de openbare wegen”. Gevraagd wat hiermee wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“Hiermee wordt bedoeld de wegen waarop de betrokken voertuigen mogen rijden. Als één van de twee voertuigen in een combinatie bv. niet op de hoofdwegen mag rijden, mag de volledige combinatie niet op de hoofdwegen rijden.”

De tekst van het ontwerp wordt het best in die zin aangepast, bijvoorbeeld door te schrijven “de wegen waarop de betrokken voertuigen mogen rijden”.

Artikel 55

21. In artikel 55, tweede lid, van het ontwerp schrijve men “HKD” (in plaats van “HDK”).

Artikel 57

22. In artikel 57 van het ontwerp worden de gevallen bepaald waarin de havenkapiteinsdienst beperkingen kan opleggen aan een verleende vergunning. Volgens de gemachtigde kan hieronder ook de schorsing van de vergunning worden begrepen. Omwille van de rechtszekerheid zou dit in de tekst zelf van het ontwerp moeten worden verduidelijkt, bijvoorbeeld door de schrijven dat de havenkapiteinsdienst de vergunning kan intrekken of schorsen of beperkingen kan opleggen aan een verleende vergunning.

Artikel 60

23. In artikel 60, tweede lid, 2°, van het ontwerp moet het tweede punt a) worden vernummerd tot punt c).

Artikel 61

24. In artikel 61, tweede lid, 3°, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “de begeleidingsvoorwaarden, vermeld in deze afdeling en in artikel 60”. Artikel 60 maakt echter deel uit van “deze afdeling”, namelijk afdeling 3 van hoofdstuk 6 van het ontwerp. Hierop gewezen, erkende de gemachtigde dat de zinsnede “en in artikel 60” beter wordt weggelaten.

Artikel 62

25. In artikel 62, eerste lid, van het ontwerp wordt bepaald dat de opleidingsmodules voor assistentievoertuig en signaalgever worden georganiseerd door een opleidingsinstelling die de Vlaamse overheid erkend heeft. Vervolgens worden evenwel noch de voorwaarden, noch de procedure voor deze erkenning geregeld. Vermits dit niet aan “de Vlaamse overheid” kan worden overgelaten, moet het ontwerp worden aangevuld met een regeling in die zin.

Artikel 65

26. Luidens artikel 65, eerste lid, van het ontwerp is een assistentievoertuig geel. Erop gewezen dat in het ontwerp waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 75.893/3 heeft gegeven de verplichting dat een assistentievoertuig geel moet zijn juist wordt afgeschaft,⁴⁷ verklaarde de gemachtigde dat de woorden “is geel [en]” beter kunnen worden weggelaten.

Artikel 67

27.1. In artikel 67, §§ 1 en 2, van het ontwerp worden de voorwaarden bepaald waaronder relocatie van een havenvoertuig van categorie A1 of B1, in combinatie met een havenvoertuig van categorie A3, is toegelaten. Gevraagd of hiermee wordt afgeweken van de vergunningsplicht waarin artikel 52 van het ontwerp voorziet, antwoordde de gemachtigde:

“Het is wel degelijk de bedoeling dat havenvoertuigen die voldoen aan de gestelde voorwaarden niet over een vergunning dienen te beschikken. Enkel als niet voldaan is aan de betrokken voorwaarden is de relocatie of het operationeel transport vergunningsafhankelijk.

We kunnen ons evenwel aansluiten bij het feit dat dit onvoldoende duidelijk tot uiting komt in de tekst van het besluit. Er wordt voorgesteld om in artikel 52 een lid toe te

⁴⁷ Adv.RvS 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’.

voegen dat stelt dat voor relocatie van havenvoertuigen en operationeel transport met havenvoertuigen enkel een vergunning nodig is als niet voldaan is aan de voorwaarden uit artikel 67 en 75 (cfr. artikel 67, §3 en artikel 75, §4).”

Hiermee kan worden ingestemd.

27.2. Gevraagd om de term “kunstwerk met een normale draagkracht” in artikel 67, § 2, van het ontwerp toe te lichten, antwoordde de gemachtigde:

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

- Normale draagkracht (art. 67, § 2 HVV): belastingen volgens art 32bis KB Technische Eisen en uitgebreid met de voorwaarden die ook gelden voor LZV's.

- Beperkt verhoogde draagkracht (kolom 2 van artikel 67, § 1, 8° HVV): aslasten tot 12t en een maximale totale last van 48t bij minstens 4 assen.

- Verhoogde draagkracht (kolom 3 van art 67, § 1, 8° HVV): 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 2 categorieën uitgesloten zijn.

Er dient nog opgemerkt te worden dat in de tweede kolom in artikel 67, §1, 8° 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.

27.3. Luidens artikel 67, § 3, van het ontwerp is, als niet is voldaan aan de voorwaarden vermeld in het eerste of tweede lid (lees: in de paragrafen 1 of 2), of als de havenkapiteinsdienst met toepassing van artikel 21 of artikel 24 een vrijstelling heeft verleend, relocatie alleen mogelijk nadat de havenkapiteinsdienst een specifieke vergunning heeft verleend als vermeld in artikel 52.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

“Hiermee wordt de vergunning, vermeld in artikel 52 bedoeld. Het woord ‘specifieke’ zal niet hernomen worden (...).”

Hiermee kan worden ingestemd.

27.4. Het voorgaande geldt ook voor artikel 75 van het ontwerp, dat een gelijkaardige regeling bevat voor de operationele transporten met havenvoertuigen.

Artikel 76

28. Luidens artikel 76, 1°, van het ontwerp zijn de operationele transporten die worden uitgevoerd met havenvoertuigen van categorie A3 en categorie B3, verboden op de hoofdwegen *binnen het havengebied*, met uitzondering van de John F. Kennedylaan.

De gemachtigde erkende dat, vermits overeenkomstig artikel 2 van het ontwerp het toepassingsgebied van de ontworpen regeling sowieso beperkt is tot het havengebied, de woorden “binnen het havengebied” kunnen worden weggelaten. Hij voegde daar nog het volgende aan toe:

“Om verwarring over de betekenis van de term ‘havengebied’ te vermijden, stellen we voor in artikel 1 alsnog de volgende definitie toe te voegen: ‘havengebied: het havengebied Gent waarvan, ter uitvoering van artikel 14bis, § 1, van het decreet van 2 maart 1999, de grenzen worden vastgesteld door de Vlaamse Regering’.

Anders dreigt mogelijk verwarring te ontstaan met het ‘klassieke’ havengebied zoals afgebakend in GRUP.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 88

29. De datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit is nog niet ingevuld in artikel 88 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