

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, HAVENS EN SPORT

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport
 - Definitieve goedkeuring

Samenvatting

Het ontwerp van decreet vervangt het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, rekening houdend o.m. met de verruimde geregionaliseerde bevoegdheden, de bevindingen in het kader van de proefprojecten met langere en zwaardere vrachtwagens (LZV) en brede fietsaanhangwagens en een instap in het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

De verschillende bepalingen van het ontwerp van decreet situeren zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en hebben betrekking op het beleidsveld “weggebonden mobiliteit en weggebonden transport”.

Het ontwerp van decreet geeft uitvoering aan de regelgevingsagenda zoals opgenomen bij de beleidsnota MOW 2024-2029.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Principiële goedkeuring

Het bijgaande ontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2025/548 van 15 januari 2026.

De Inspectie van Financiën gaf een gunstig advies op 28 januari 2026.

De Vlaamse Regering verleende op 27 februari 2026 haar principiële goedkeuring aan het ontwerp van decreet. Zie hiervoor de documenten VR 2026 2702 DOC.0169/1, VR 2026 2702 DOC.0169/2 en VR 2026 2702 DOC.0169/3.

Overleg gewesten

Het overleg met de andere gewesten heeft niet geleid tot aanpassingen van de principiële goedgekeurde tekst. De vraag die werd gesteld door het Waalse gewest werd beantwoord per brief.

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport vroeg de MORA op 2 maart 2026 om advies over het voorontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport.

De MORA verleende zijn advies op 31 maart 2026.

De MORA wijst er hoofdzakelijk op dat dit decreet eerder beschouwd moet worden als een “kaderdecreet” en de belangrijke inhoudelijke keuzes gemaakt zullen worden op niveau van de uitvoeringsbesluiten. De MORA wenst hierbij betrokken te worden.

Wat betreft de opmerking in punt 2.6 kan het volgende gezegd worden:

Artikel 6, § 3 van het ontwerp luidt als volgt: “De Vlaamse Regering kan bij de vaststelling van de verordeningen voor het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen, vermeld in artikel 14bis van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, afwijken van de toepassing van de bepalingen van dit hoofdstuk”.

Deze bepaling is letterlijk overgenomen uit artikel 7, § 3 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

In de havenverkeersverordeningen werd van deze bepaling gebruik gemaakt door te stellen dat het decreet van 3 mei 2013 niet van toepassing is op vervoer door havenvoertuigen (zie bv. artikel 43 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2024 tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Gent).

Deze bepaling zal in de toekomst gewijzigd worden en verwijzen naar het nieuwe decreet. Bijgevolg zal het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving niet, via het decreet bijzonder wegtransport, van toepassing zijn voor havenvoertuigen.

Advies VTC

Het advies van de VTC werd verleend op 31 maart 2026.

Het besluit van de VTC luidde als volgt:

De VTC stelt vast dat het Ontwerp zeer verregaande delegaties geeft aan de Vlaamse Regering voor de verdere uitwerking, inclusief inzake elementen die als essentieel moeten worden beschouwd, zoals de verdere uitwerking van de doeleinden en de aanduiding van de verantwoordelijken. De VTC wijst op de rechtspraak van o.a. het Grondwettelijk Hof op dit punt. Zij is van oordeel dat het voorgelegde voorontwerp voldoende waarborgen zou kunnen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen betreft, op voorwaarde dat daarin

volgende elementen bijkomend worden geïmplementeerd, inzonderheid:

- de rechtvaardigingsgrond toevoegen aan het Ontwerp, minstens aan de memorie (luik 2);*
- de doeleinden van de verwerking concretiseren (luik 3);*
- de verwerkingsverantwoordelijke opnemen in het Ontwerp (luik 4);*

- “andere bevoegde overheden en instanties die belast zijn met een taak van openbaar belang” concretiseren (luik 5);
- de bewaartermijn verantwoorden in de memorie (luik 5).
De VTC herinnert eraan dat er ook gezorgd moet worden voor de juistheid van de gegevens, transparantiemaatregelen en gepaste veiligheidsmaatregelen.

Het advies heeft niet geleid tot aanpassingen van de principieel goedgekeurde tekst. De verduidelijking betreffende de hierboven aangehaalde aspecten worden hieronder opgenomen.

1) Rechtvaardigingsgrond

De VTC beveelt aan om minstens aan de memorie toe te voegen op grond van welke rechtvaardigingsgrond in de AVG de verwerking van persoonsgegevens zal plaatsvinden.

De persoonsgegevens die verwerkt worden in het kader van dit besluit van dit decreet worden verwerkt op grond van de rechtvaardigingsgrond ‘taak van algemeen belang’ (artikel 6, e) AVG).

Dit zal expliciet toegevoegd worden aan de memorie.

2) De doeleinden van de verwerking concretiseren

De VTC vraagt om de doeleinden van de verwerking te concretiseren in het ontwerp of de memorie.

Het ontwerp bepaalt het volgende betreffende de doeleinden van de verwerking:

*Artikel 27. Met het oog op de uitvoering van de bevoegdheden en de taken, vermeld in dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, worden gegevens verwerkt die worden verzameld in het kader van de beroepsbekwaamheid, de erkenningen, de vergunningen en de opleidingen, vermeld in artikel 5, 11 en 18 van dit decreet.
(....)*

De Vlaamse Regering kan de doeleinden van de verwerking, vermeld in het eerste lid, nader preciseren.

De algemene bewoordingen betreffende de doeleinden van de verwerking is het gevolg van de algemene aard van het decreet zelf. Het is om die reden niet aangewezen om de doeleinden verder te gaan concretiseren in het decreet. De delegatie aan de Vlaamse Regering maakt het bovendien wel mogelijk om de doeleinden verder te specificeren in besluiten van de Vlaamse Regering.

3) De verwerkingsverantwoordelijke opnemen in het ontwerp

Wie de verwerkingsverantwoordelijken concreet zullen zijn, zal pas duidelijk worden bij de uitvoering van het decreet. Het decreet is dus niet het meest geschikte niveau om de verwerkingsverantwoordelijken te gaan bepalen.

Om deze reden werd dan ook een delegatie hiervoor voorzien voor de Vlaamse Regering. Deze delegatie is bovendien in lijn met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof aangezien het bepalen van de verwerkingsverantwoordelijken niet beschouwd wordt als een essentieel element dat op het niveau van het decreet bepaald dient te worden.

4) “Andere bevoegde overheden en instanties die belast zijn met een taak van openbaar belang” concretiseren

De VTC stelt dat deze categorie van personen die toegang zou hebben concreter zou moeten bepaald zijn. Aangezien er in dit decreet op verschillende plaatsen een delegatie is gegeven aan de

Vlaamse Regering om bijvoorbeeld diensten aan te wijzen voor bepaalde taken is het niet mogelijk om op het niveau van het decreet hier concreter invulling aan te geven.

5) De bewaartermijn

Het ontwerp voorziet een termijn van 5 jaar nadat de geldigheid van die erkenning, vergunning of opleiding is verstreken. Dit is gekoppeld aan de geldende verjaringstermijnen.

In afwijking van deze termijn is er een langere termijn voorzien wanneer er een hangende gerechtelijke of administratieve procedure is. In dat geval worden de gegevens bewaard tot zes maanden nadat er een definitieve uitspraak is in het geschil. In dit geval is de bewaartermijn verbonden aan de duurtijd van gerechtelijke of administratieve procedures.

Advies Raad van State

Op 19 juni 2026 bracht de Raad van State advies nr. 79.328/3 uit. Dit advies heeft geleid tot aanpassingen aan de principieel goedgekeurde tekst.

Het advies wordt hieronder besproken. De doorgevoerde aanpassingen aan het ontwerp worden besproken in de artikelsgewijze bespreking.

De Raad van State is van oordeel dat hoewel de Inspectie van Financiën een gunstig advies heeft verleend, hieruit niet blijkt dat geen begrotingsakkoord zou zijn vereist. Bijgevolg moet, volgens de Raad van State, het akkoord van de minister bevoegd voor de begroting nog worden verkregen (randnummer 6).

Hier kan niet meer worden ingestemd. Het begrotingsakkoord is niet vereist.

Overeenkomstig artikel 31, § 2, 2° van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 ter uitvoering van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019 is het begrotingsakkoord niet vereist als de Inspectie van Financiën in haar advies vaststelt en motiveert dat de uitgaven en ontvangsten niet worden beïnvloed of die invloed hooguit bijkomstig is.

Uit het advies van IF blijkt dat eventuele budgettaire gevolgen pas zullen blijken naar aanleiding van de uitvoeringsbesluiten en dat inkomsten waarschijnlijk zijn op grond van de vooropgestelde boetes. De ontwerpbesluiten van de Vlaamse Regering die uitvoering geven aan dit decreet zullen in voorkomend geval het voorwerp uitmaken van een begrotingsakkoord. Bijgevolg is voldaan aan voormelde voorwaarde, waardoor er voor dit ontwerpdecreet geen begrotingsakkoord vereist was.

De Raad van State merkt in randnummer 8.2 van het advies op dat de financiering van het algemeen overheidstoezicht niet zonder meer op de houders van een erkenning kunnen worden afgewenteld middels retributies. De retributie waarin wordt voorzien in de artikelen 11, derde lid, en 18, § 2, tweede lid, van het voorontwerp kan derhalve niet verschuldigd zijn om toezichtskosten te dekken die ontstaan eenmaal de erkenning is verleend.

Om die redenen worden de retributies voor toezichtskosten in artikel 11 en 18 geschrapt.

Verder merkt de Raad in randnummer 8.3 op dat overeenkomstig artikel 173 van de Grondwet de decreetgever bij het invoeren van een retributie in elk geval de gevallen moet bepalen waarin deze is verschuldigd, alsook de heffingsplichtigen en de eventuele vrijstellingen. In het licht hiervan kan, volgens de Raad van State, niet worden aanvaard dat de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om te bepalen voor welke (erkennings)aanvragen en voor welk gebruik een retributie is verschuldigd.

Indien het de bedoeling is van de stellers van het voorontwerp om bepaalde aanvragen vrij te stellen van de retributies waarin de ontworpen regelingen voorzien, moeten die gevallen, volgens de Raad van State, in het ontwerp zelf worden bepaald.

Met dit standpunt kan niet ingestemd worden. Het gematigde legaliteitsbeginsel dat geldt bij retributies (artikel 173 Grondwet) brengt enkel met zich mee dat “de gevallen” die aanleiding kunnen geven tot het heffen van de retributie decretaal omschreven moeten worden. Onder “de gevallen” wordt enkel begrepen dat verduidelijkt wordt waarom de retributie geheven kan worden, zonder dat daarbij ook de heffingsplichtigen en vrijstellingen in het decreet opgenomen moeten worden.

In dat verband kan verwezen worden naar het arrest 162/2015 van 19 november 2015 van het Grondwettelijk Hof omtrent de havengelden. Het Grondwettelijk Hof oordeelde hier dat een delegatie aan het havenbedrijf van de bijdrageplichtigen en vrijstellingen mogelijk was. Dit diende dus niet bij het decreet zelf geregeld te worden en viel dus ook niet onder het gematigde legaliteitsbeginsel bij retributies.

Als een decretale delegatie aan het havenbedrijf mogelijk is waarbij het havenbedrijf de bijdrageplichtigen nader preciseert en gebruikers kan vrijstellen, geldt dit a fortiori ook voor een decretale delegatie aan de Vlaamse Regering inzonderheid gelet op het feit dat in dit geval het decreet zelf reeds limitatief bepaalt wie de heffingsplichtigen zijn.

In lijn met de rechtspraak van het Grondwettelijk hof wordt in dit ontwerp het gematigd legaliteitsbeginsel van artikel 173 van de Grondwet nageleefd doordat de gevallen die aanleiding geven tot het heffen van de retributie decretaal voldoende omschreven worden. Het ontwerp gaat zelfs verder en omschrijft ook al op algemene wijze de heffingsplichtingen. De delegatie die gegeven wordt aan de Vlaamse Regering blijft dan ook binnen de grenzen van wat mogelijk is volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.

In randnummer 9 merkt de Raad van State op dat de Vlaamse Regering, luidens artikel 8, kan bepalen dat de dienst van de Vlaamse administratie die ze aanwijst op de hoogte moet worden gebracht van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de voertuigen, inclusief in voorkomend geval de begeleidingsvoertuigen, van het afwijkend wegtransport, en kan zij de wijze bepalen waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen en wijst de Raad erop dat als in de door de Vlaamse Regering uit te werken regeling de verwerking van persoonsgegevens wordt geregeld, de essentiële elementen van die verwerking in beginsel in het aan te nemen decreet zelf moeten worden vastgesteld.

Zoals reeds aangegeven in de memorie van toelichting zal de Vlaamse Regering, bij het uitwerken van een dergelijk systeem rekening moeten houden met de privacy van de bestuurders van de transporten en begeleidingsvoertuigen. Het is dus niet de bedoeling dat hier persoonsgegevens zullen verwerkt worden.

Uit randnummer 10 komt naar voren dat het onderscheid tussen nationaal en internationaal vervoer van gevaarlijke goederen voor problemen zorgt. Vermits de regels binnen het Vlaamse Gewest voor nationaal en internationaal vervoer dezelfde zijn, wordt ervoor geopteerd om in de tekst niet langer te spreken over nationaal of internationaal vervoer.

Tot slot werd in verschillende artikelen de verwijzing naar het toekomstig besluit van de Vlaamse Regering over de massa's van de voertuigen die gebruik maken van de openbare weg gewijzigd in “de regelgeving aangenomen in uitvoering van artikel 3 van dit decreet”. Op die manier wordt vermeden dat het decreet eventueel zou verwijzen naar een nog niet in werking getreden tekst.

Zolang voormeld besluit niet in werking is getreden, kan onder de regelgeving aangenomen in uitvoering van artikel 3 van dit decreet, ook het KB Technische Eisen begrepen worden.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het ontwerp van decreet vervangt het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport. Om te beginnen worden de bestaande hoofdstukken beter op elkaar afgestemd en geïntegreerd. Zo worden de verschillende vormen van uitzonderlijk vervoer (het klassieke uitzonderlijk vervoer, het vervoer met brede fietskarren en het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer) niet langer als aparte hoofdstukken opgenomen, maar volgen ze allemaal eenzelfde systeem. Op het niveau van de uitvoeringsbesluiten kan vervolgens gericht gedifferentieerd worden op het vlak van vergunningsvoorwaarden, technische eisen, lading, enz...

Het vervoer met langere en zwaardere slepen bevindt zich niet langer nog in de fase van een proefproject. Op basis van de bevindingen uit het eerste en het tweede proefproject werd een decretale rechtsgrond uitgewerkt. In de uitvoeringsbesluiten worden de regels verder verfijnd. Algemene bepalingen inzake vergunningen worden zo veel mogelijk gelijk getrokken tussen uitzonderlijk vervoer en langere en zwaardere slepen om enerzijds administratieve vereenvoudiging te promoten en anderzijds herkenbare processen in te stellen.

Naast de herwerking van de bestaande hoofdstukken, worden ook een aantal nieuwe rechtsgronden toegevoegd aan het decreet. Deze zijn het gevolg van de nieuwe bevoegdheden van de gewesten ten gevolge van de zesde staatshervorming. Zo voorziet artikel 3 in een rechtsgrond voor het bepalen van de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen (art. 6, § 1, XII, 3° BWHI). Hoofdstuk 4 bevat een nieuwe rechtsgrond voor alles wat betrekking heeft op vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR). Hoofdstuk 5 voorziet in een rechtsgrond voor controle langs de weg op de naleving van de technische eisen en de ladingzekerheid.

Tot slot voorziet het decreet in het van toepassing maken van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving op de voormelde materies.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Voor een artikelsgewijze toelichting van de niet gewijzigde artikels wordt verwezen naar de memorie van toelichting. De aangepaste artikelen worden hieronder apart besproken.

Artikel 2

In een aantal definities werden, naar aanleiding van het advies van de Raad van State (randnummer 12) een aantal tekstuele aanpassingen gedaan.

In de definitie van langere en zwaardere sleep, werd de verwijzing naar de voorwaarden vermeld in artikel 9 geschrapt.

Artikel 3

De term voertuigonderdelen wordt vervangen door “de wielen, assen en asgroepen van voertuigen” om beter te verduidelijken wat hiermee bedoeld wordt (Raad van State randnummer 13).

Artikel 4

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat beter tot uiting komt dat in de in het artikel opgesomde gevallen een voertuig of sleep zich niet op de openbare weg mag bevinden (Raad van State randnummer 14).

Artikel 6

In §1, tweede lid wordt verduidelijkt dat enkel uitzonderlijk vervoer met “een beperkte impact” kan worden vrijgesteld van de vergunningsplicht (cfr. Raad van State randnummer 15). Hiermee wordt bijvoorbeeld het vervoer met brede fietsaanhangwagens of sommige vormen van milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer bedoeld. Momenteel bestaat hiervoor een vergunningplicht, maar in de toekomst zou de Vlaamse Regering kunnen oordelen dat, gelet op de beperkte impact een vergunning niet langer vereist is.

Artikel 9

De definitie van “emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig” wordt opgenomen en verwerkt in het artikel (cfr Raad van State randnummer 16).

Artikel 10

De Raad van State merkt op dat nader zou moeten worden verduidelijkt dat enkel de technische eisen van de begeleidingsvoertuigen van een uitzonderlijk vervoer worden bedoeld (cfr. Raad van State randnummer 17). Dit is, gelet op de definitie van begeleidingsvoertuig niet nodig. Deze voertuigen zijn per definitie voertuigen die een uitzonderlijk vervoer begeleiden.

Artikel 11

De retributie voor toezichtskosten in het derde lid wordt geschrapt.

In het eerste lid, 2° wordt de intrekking van de erkenning toegevoegd, naar analogie met wat staat in artikel 18 (advies Raad van State randnummer 18.2).

Artikel 13

In het tweede lid, 3° worden de woorden “het verkeer van het uitzonderlijk voertuig” vervangen door de woorden “het uitzonderlijk vervoer”. Gelet op de definitie van uitzonderlijk vervoer is dit correcter zonder aan de betekenis van deze bepaling te raken (RvS, randnummer 4.5).

Artikel 15

Het derde lid, 4° werd geherformuleerd om tegemoet te komen aan de opmerking van de Raad van State in randnummer 19.

Artikel 17

Gelet op het schrappen van de termen nationaal en internationaal vervoer, werd artikel 17 geherformuleerd.

Artikel 18

De retributie voor toezichtskosten in § 2, tweede lid wordt geschrapt.

Artikel 19

Dit artikel werd lichtjes geherformuleerd zonder de inhoud te wijzigen om geen terminologische misverstanden te hebben.

Artikel 22

Dit artikel werd tekstueel geherformuleerd om tekstueel consequent te zijn met andere decreten.

Artikel 23

In het vierde lid wordt, naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State in randnummer 21 van het advies, verwezen de administratie van de Federale Overheidsdienst Financiën belast met de invordering in plaats van “de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen”.

Artikel 24

In het derde lid wordt het bedrag van de exclusieve bestuurlijke geldboete voor inbreuken op maximaal 1000 (in plaats van “500”) euro geplaatst om het bedrag in lijn te brengen met artikel 21, 2° dat bepaalt dat de Vlaamse Regering een schending kan aanwijzen als inbreuk als “de minimumgeldboete voor de schending, vermeld in artikel 22, (...) maximaal 1000 euro [bedraagt]” (cfr. Raad van State randnummer 22).

Artikel 25

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State en de vragen van de auditeur bij het indexeringsmechanisme voorzien in artikel 25 werd er voor geopteerd om het bedrag van de bestuurlijke geldboetes niet langer te koppelen aan de gezondheidsindex, maar in de plaats gebruik te maken van de gerechtelijke opdecimen. Op die manier loopt de eventuele verhoging van het bedrag van de bestuurlijke geldboetes gelijk met die van de strafrechtelijke geldboetes, wat de uniformiteit bevordert.

Artikel 27

Gelet op de opmerking van de Raad van State in randnummer 11.2 werd beroepsbekwaamheid toegevoegd als één van de activiteiten waarvoor persoonsgegevens kunnen verzameld worden. Ook wordt bijkomend verwezen naar de vergunning voor afwijkend vervoer in artikel 5.

In het vierde lid wordt verwezen naar het derde lid in plaats van “het vierde lid” (Raad van State randnummer 24).

Artikel 28

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State en de vragen van de auditeur bij artikel 25 werd vastgesteld dat artikel 17, § 2, tweede lid van het decreet van 3 mei 2013 vanaf 1 september 2026 aangepast dient te worden.

In de oorspronkelijke versie van het ontwerp van decreet werd er immers van uitgegaan dat het nieuwe strafwetboek komaf maakte met de opdecimen maar dat die wel nog gebruikt konden worden in historische context. Bij wet van 16 maart 2026 heeft het federaal parlement de opdecimen echter opnieuw van toepassing gemaakt op de bepalingen van het nieuwe strafwetboek.

Ingevolgde de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek, zullen de opdecimen op 1 september 2026 wijzigen van 90 (bedrag maal 10) naar 2,5 (maal 1,25). Een letterlijke lezing van het decreet zou een nefast gevolg hebben voor de verkeersveiligheid als het bedrag van de administratieve

geldboetes plots significant zouden dalen. Hoewel deze lezing niet gevolgd kan worden en hier, naar analogie met wat het geval is voor de strafrechtelijke geldboetes, ook toepassing kan gemaakt worden van het conversiemechanisme uit artikel 78 nieuwe Strafwetboek, wordt ervoor geopteerd om in de tekst van het decreet van 3 mei 2013 duidelijkheid te verschaffen tijdens de periode voor de inwerkingtreding van het decreet.

Daarom wordt een artikel toegevoegd aan het decreet waarmee artikel 17, § 2, eerste en tweede lid van het decreet gewijzigd wordt. De woorden “verhoogd met de opdecimen” worden vervangen door de woorden “vermenigvuldigd met tien”.

Artikel 30 (ex artikel 29)

In het eerste en tweede lid wordt verwezen naar artikel 19 van het decreet van 3 mei 2013 “zoals van kracht op de dag voor de opheffing van deze bepaling” in plaats van te verwijzen naar het vroegere artikel 28 (nu artikel 29) dat de opheffing regelt.

Artikel 31 (ex artikel 30)

Gelet op de hierboven bij de bespreking van artikel 28 geschetste problematiek is het verantwoordbaar dat artikel 28 versnelt in werking treedt, namelijk op de dag volgend op de dag van publicatie van het decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerp heeft geen budgettaire impact voor de Vlaamse overheid. De verwachte impact situeert zich op het niveau van de uitvoeringsbesluiten.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerp heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

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

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport en de bijhorende memorie van toelichting;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten voornoemd ontwerp van decreet en de bijbehorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- Het ontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport
- De bijhorende memorie van toelichting
- Het advies van de MORA dd. 31 maart 2026
- Het advies van de VTC dd. 31 maart 2026
- Het advies van de gewesten
- Het advies van de Raad van State nr. 79.328/3 dd. 19 juni 2026