

ONTWERP VAN DECREET OVER HET BIJZONDER WEGTRANSPORT

Het voorliggend 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

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Het voorliggend 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

B. Inhoud

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 worden 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 decreetale 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 of 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.

C. Totstandkomingsprocedure

1. 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.

2. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport vroeg de VTC op 27 februari 2026 om advies over het voorontwerp van decreet over het bijzonder wegtransport.

De VTC verleende zijn advies op 31 maart 2026.

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.

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).

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).

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.

3. Advies van de 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.

Bij het uitwerken van een dergelijk systeem zal rekening moeten gehouden worden 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.

Artikelsgewijze bespreking van de aangepaste artikelen

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.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

II. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1.

Dit artikel behoeft geen nadere uitleg.

Artikel 2.

Dit artikels bevat een aantal definities. Sommige van deze begrippen worden nader verduidelijkt.

In punt 11° wordt een vernieuwde definitie van ondeelbare lading gegeven. Het betreft een lading die, teneinde te vervoeren over de weg, niet kan opgedeeld worden in meerdere ladingen zonder belangrijke kosten of schaderisico's en die ten gevolge van haar afmetingen en/of massa niet vervoerd kan worden door een voertuig of een sleep waarvan de lengte en de breedte voldoen aan de maxima, vermeld in het technisch reglement of het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer of door een

voertuig of een sleep waarvan de massa's voldoen aan de massa's, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken.

Voor wat betreft de afmetingen, gelden zowel de afmetingen van het voertuig zelf (cfr. het technisch reglement) als de afmetingen van de lading (inclusief eventuele uitsteken) conform de wegcode. Opdat er sprake is van een ondeelbare lading is het evenwel niet langer noodzakelijk dat de lading onmogelijk zou kunnen vervoerd worden met een voertuig zonder overschrijding van de hoogte. Vaak beschikken bedrijven niet over gespecialiseerde diepladers om occasioneel bepaalde hoge ladingen te kunnen vervoeren terwijl die voertuigen in theorie wel bestaan. Hierdoor zou de lading niet in aanmerking komen als ondeelbare lading en zou het afleveren van een vergunning UV onmogelijk zijn.

Als dergelijke ladingen echter op een veilige manier vervoerd kunnen worden met een beschikbaar voertuig, is het onnodig om de vervoerders hiervoor te dwingen een lager voertuig aan te schaffen.

Punt 14° definieert uitzonderlijk vervoer. Uitzonderlijk vervoer is vervoer met een voertuig of een sleep die de "normale" afmetingen of massa's overschrijdt ten gevolge van ofwel de constructie van het voertuig zelf (bijvoorbeeld grote kraanwagens), ofwel de vervoerde ondeelbare lading. Voertuigen die de normale afmetingen of de massa's overschrijden omwille van een "gewone" lading, vallen niet onder het uitzonderlijk vervoer en begaan een overtreding op artikel 4 van dit decreet.

Artikel 3.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor 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). Dit artikel creëert een rechtsgrond in de eigen Vlaamse Regelgeving voor het uitoefenen van deze bevoegdheid.

Tot op heden was de rechtsgrond terug te vinden in artikel 1, §1, 1° van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Door een eigen rechtsgrond te voorzien, vallen inbreuken op het besluit van de Vlaamse Regering van [DATUM] over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken onder het toepassingsgebied van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving dat van toepassing wordt gemaakt op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Artikel 4.

Dit artikel herneemt inhoudelijk grotendeels artikel 3 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (hierna: decreet bijzonder wegtransport) over en stelt overschrijdingen van de maximale afmetingen en massa's van voertuigen strafbaar.

De term "toegestane maximum" waarnaar telkens verwezen wordt, is een allesomvattend begrip en verwijst naar het maximum dat op het ogenblik van de vaststellingen van toepassing is op het desbetreffende transport. Zo is een voertuig met een maximaal toegelaten massa van 19 ton nog steeds in overtreding met artikel 4, 4° wanneer het met een werkelijk massa van 10 ton over een brug rijdt met een massabeperving tot 8 ton. In geval van uitzonderlijk vervoer zijn de "toegestane maxima" de waarden vermeld

op de vergunning, met dien verstande dat die hogere waarden enkel gelden voor zover de essentiële vergunningsvoorwaarden nageleefd worden.

De afmetingen waarnaar verwezen wordt, kunnen zowel de afmetingen van het voertuig zelfs als de afmetingen van de (uitstekende) lading zijn.

Artikel 5.

Het hoofdstuk "Afwijkend wegtransport" combineert de vroegere afdelingen 2, 3, 4 en 5 van hoofdstuk 2 van het decreet bijzonder wegtransport. Voortaan wordt onder "afwijkend wegtransport" zowel het uitzonderlijk vervoer als het vervoer met een langere en zwaardere sleep (LZV) begrepen. Het betreft voertuigen en combinaties van voertuigen die afwijken van de normale massa's of afmetingen.

Het uitzonderlijk vervoer is het vervoer dat verricht wordt met een uitzonderlijk voertuig of een uitzonderlijke sleep of met een voertuig of een sleep waarvan, wegens zijn de ondeelbare lading de totale massa of de massa onder één van de assen meer bedraagt dan de maxima, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van [DATUM] over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken de lengte, de breedte, de hoogte of de uitsteek meer bedraagt dan de maxima, vermeld in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Met andere woorden, elke vorm van vervoer die inzake massa's of afmetingen afwijkt van de "normale" regels, valt onder uitzonderlijk vervoer. Ook het vervoer met brede fietsen of fietsaanhangwagens valt hieronder.

Het uitvoeren van een afwijkend wegtransport is enkel mogelijk mits voorafgaande schriftelijke vergunning.

Artikel 6.

Dit artikel bepaalt de gevallen waarin een uitzonderlijk vervoer vrijgesteld is van een vergunning. In voorkomend geval gebeurt het vervoer onder de verantwoordelijkheid van degene die het uitvoert. De nodige maatregelen dienen genomen te worden om het vervoer veilig te laten verlopen.

De Vlaamse regering kan bijkomende vormen van uitzonderlijk vervoer geheel of gedeeltelijk vrijstellen van de vergunningsplicht. Na advies van de Raad van State werd verduidelijkt dat het hier gaat om uitzonderlijk vervoer met een beperkte impact.

De Vlaamse Regering kan bij het vaststellen 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 afwijkende regels inzake uitzonderlijk vervoer of vervoer met LZV's opstellen.

Artikel 7.

Dit artikel machtigt de regering om beperkingen in tijd en ruimte op te leggen aan het afwijkend wegtransport. De Vlaamse Regering kan eveneens voorwaarden verbinden aan het transport.

Voor wat betreft het vervoer met LZV's blijft de bestaande regel uit artikel 5 decreet bijzonder wegtransport behouden. LZV's mogen enkel rijden op het basisnetwerk en de door de Vlaamse Regering goedgekeurde trajecten.

Het basisnetwerk en de (aantakings)trajecten goedgekeurd in het kader van het tweede proefproject LZV blijven behouden.

De Vlaamse Regering bepaalt eveneens de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder een afwijkend wegtransport mag afwijken van zijn traject en de situaties waarin een verkenning van het traject noodzakelijk is. De verkenning kan zowel voorafgaandelijk aan de aanvraag van de vergunning als voorafgaand aan het eigenlijke transport moeten plaatsvinden.

Als het waarschijnlijk is dat het transport bepaalde kosten met zich zal meebrengen, bijvoorbeeld het verplaatsen van verkeersborden of andere verkeersinfrastructuur, kan de vergunningverlener voorzien dat voorafgaandelijk aan het transport een borgtocht wordt gestort.

Artikel 8.

De Vlaamse Regering kan bepalen dat de dienst van de Vlaamse administratie die ze aanwijst op de hoogte gebracht moet worden van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de voertuigen, inclusief de begeleidingsvoertuigen, van het afwijkend wegtransport. Dit artikel staat toe om een "track-and-trace" verplichting in het leven te roepen teneinde de opvolging en handhaving van bijzonder wegtransporten te vergemakkelijken en efficiënter te maken. De Vlaamse Regering zal, bij het uitwerken van een dergelijk systeem rekening moeten houden met de privacy van de bestuurders van de transporten en begeleidingsvoertuigen.

Artikel 9.

Dit artikel bepaalt de basis technische eisen van LZV's (§1) en milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer (§ 2).

Wat de LZV's betreft wordt niet langer zelf een maximumlengte opgelegd. Het volstaat dat de sleep voldoet aan de bepalingen van het technisch reglement. De Vlaamse Regering kan evenwel voorzien dat de lengte de maximale lengte uit het technisch reglement kan overschrijden. In voorkomend geval zal de LZV dan beschouwd worden als een uitzonderlijk vervoer in de zin van artikel 2, 19° van dit decreet.

De voorwaarden voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer zijn overgenomen uit artikel 13/7 decreet bijzonder wegtransport en blijven ongewijzigd.

Artikel 10.

Dit artikel legt aan de Vlaamse Regering de verplichting op om een aantal zaken verder uit te werken.

Artikel 11.

Dit artikel machtigt de Vlaamse Regering op een aantal zaken met betrekking tot de beroepsbekwaamheid en de toegang tot de markt verder uit te werken en herneemt grotendeels de artikelen 4/1 en 10 decreet bijzonder wegtransport. De op basis van beide voormelde artikelen aangenomen besluiten blijven rechtsgrond vinden in de nieuwe bepaling.

Voor het afleveren van erkenningen kan de Vlaamse Regering een retributie voorzien.

Artikel 12.

Het eerste lid machtigt de Vlaamse Regering de welke wijze waarop de vergunning wordt aangevraagd, uitgereikt en geschorst te bepalen. Deze bepaling herneemt inhoudelijk artikel 6, 9, 13/4 en 13/10 decreet bijzonder wegtransport.

Het tweede lid voorziet de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om te bepalen door welke instanties en in welke gevallen er een advies moet worden gevraagd over de aanvraag. Hier wordt bijvoorbeeld gedacht aan het advies van de andere wegbeheerders zoals de gemeentes wanneer gebruik gemaakt wordt van hun wegennet.

Voor het afleveren van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur kan de Vlaamse Regering een retributie voorzien.

Artikel 13.

De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud van de vergunning. Een aantal gegevens wordt, wanneer ze van toepassing zijn, verplicht opgenomen. De regering kan meer verplichte vermeldingen voorzien.

Artikel 14.

Dit hoofdstuk voorziet een decretale rechtsgrond voor de omzetting van richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

Tot nu toe was de rechtsgrond hiervoor te vinden in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg en de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Gelet op de bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten door de zesde staatshervorming, is het logisch om in de eigen Vlaamse wetgeving één rechtsgrond te voorzien.

Door een eigen rechtsgrond te voorzien, vallen inbreuken op het vlak van ADR onder het toepassingsgebied van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving dat van toepassing wordt gemaakt op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De bestaande regelgeving, uitgevaardigd op basis van bovenstaande wetten, blijft bestaan en vindt een nieuwe rechtsgrond in dit decreet.

Artikel 15.

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de regelgeving. Het decreet en de uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg, met inbegrip van het laden en lossen, de overbrenging van of naar een andere vervoersmodaliteit en de noodzakelijke stops tijdens het vervoer.

Het toepassingsgebied van de regelgeving strekt zich ook uit tot privé terreinen voor zover hier bepaalde verrichten, zoals laden en lossen, gebeuren met het oog op of ten gevolge van een transport over de openbare weg.

Conform de bevoegdheidsverdeling neergelegd in de BWHI is de regelgeving niet van toepassing op het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, van radioactieve stoffen en van ontplofbare stoffen.

De regelgeving is ook niet van toepassing op vervoer met voertuigen die eigendom zijn of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten. Deze bepaling vloeit voort uit het ADR-verdrag en de richtlijn.

Vervoer dat volledig binnen de grenzen van een afgesloten gebied plaatsvindt, valt eveneens buiten het toepassingsgebied. Onder een vervoer binnen een afgesloten gebied wordt in ieder geval een vervoer begrepen dat geen gebruik maakt van openbare wegen.

Artikel 16.

Het vervoer van gevaarlijke goederen is enkel toegestaan in de gevallen bepaald in dit artikel.

Artikel 17.

De Vlaamse Regering kan, in bepaalde gevallen, afwijken van de regels bepaald in het ADR-verdrag en in dit decreet. Dit kan zowel algemeen, voor het vervoer van kleine hoeveelheden of over korte afstand of individueel. In het eerste geval betreft het regelgeving. In het tweede geval zijn het eenzijdige administratieve rechtshandelingen.

Artikel 18.

De Vlaamse Regering kan de nadere regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg bepalen. Ze kan hierbij, in ieder geval, alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze verdragen genomen internationale akten.

De Vlaamse Regering kan verder de nadere regels bepalen inzake de beroepsbekwaamheid van de actoren betrokken bij het vervoer zoals de bestuurders en de veiligheidsadviseurs en constructie en uitrusting van de gebruikte voertuigen en houders (zoals verpakkingen en tanks).

Artikel 19.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen (art. 6, §1, XII, 4° BWHI) evenals voor de ladingzekering (art. 6, §1, XII, 3° BWHI).

Een deel van deze controles bestaat uit controles langs de weg conform Richtlijn 2014/47/EG.

Deze materie wordt momenteel geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen. De rechtsgrond voor dit besluit is de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (voor wat betreft de controle op de ladingzekering) en de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

De regels inzake ladingzekering zitten vervat in artikel 45bis 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 en hebben eveneens de wet van 16 maart 1968 als rechtsgrond. De controle hierop wordt onder meer geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen.

Gelet op de bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten door de zesde staatshervorming, is het logisch om in de eigen Vlaamse wetgeving één rechtsgrond te voorzien.

Door een eigen rechtsgrond te voorzien, vallen deze inbreuken vastgesteld tijdens wegkantcontroles voortaan onder het toepassingsgebied van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving dat van toepassing wordt gemaakt op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen vindt rechtsgrond in deze bepaling.

Artikel 20.

Het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving wordt van toepassing gemaakt op inbreuken op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. De facultatieve bepalingen uit, afdeling 2, 3, 4, 5, 8 en 12 van hoofdstuk 10 van het kaderdecreet worden van toepassing verklaard.

Met het van toepassing maken van afdeling 8 worden de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten, vermeld in artikel 2 van de wet op het politieambt van 5 augustus 1992, zijn van rechtswege toezichthouder. Dit is noodzakelijk gelet op de aard van de materie die geregeld wordt in dit decreet. Toezicht op deze bepalingen gebeurt traditioneel door de politiediensten die ook bevoegd zijn om onmiddellijke inningen voor te stellen.

Artikel 21.

Het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving maakt een onderscheid tussen enerzijds inbreuken en anderzijds misdrijven. Misdrijven zijn gedragingen die op grond van Vlaamse regelgeving met een door de rechtbanken opgelegde straf kunnen worden gesanctioneerd. Inbreuken daarentegen zijn gedragingen die op grond van de geschonden Vlaamse regelgeving uitsluitend met bestuurlijke sancties gesanctioneerd kunnen worden. Het betreft hier over het algemeen minder ernstige of administratieve overtredingen van de regelgeving waarvoor een zware strafrechtelijke sanctie niet aangewezen is.

Het nieuwe Strafwetboek voorziet in een minimale geldboete van 200 euro voor misdrijven. Voor sommige lichte schendingen lijkt een dergelijke straf niet aangewezen. Vandaar dat de mogelijkheid moet worden voorzien om dergelijke overtredingen te bestraffen met een lichtere bestuurlijke geldboete.

Dit artikel machtigt de Vlaamse Regering om de schendingen van het decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan aan te duiden die als inbreuk moeten worden beschouwd en waarvoor bijgevolg enkel een bestuurlijke sanctie kan worden opgelegd. Enkel schendingen ten gevolge waarvan geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken en misdrijven waarvoor artikel 22 geen

hogere minimumgeldboete dan 1000 euro voorziet, komen in aanmerkingen om als inbreuk te worden aangeduid.

Beperkte overschrijdingen van de afmetingen en lichte asoverladingen, komen hiervoor bijvoorbeeld in aanmerking.

Artikel 22.

Dit artikel bepaalt het tarief van de strafrechtelijke geldboete voor schendingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan en is geïnspireerd op artikel 14 decreet bijzonder wegtransport. De tarieven werden aangepast aan de indeling in niveaus uit het nieuwe Strafwetboek. Alle straffen zijn straffen van niveau 1.

In de meeste gevallen gaat de minimale geldboete lichtjes naar beneden ten opzichte van wat voorzien was in het decreet bijzonder wegtransport.

Artikel 23.

De solidariteitsbijdrage, voorzien in artikel 15 decreet bijzonder wegtransport wordt behouden.

Artikel 24.

De Vlaamse Regering kan, binnen een decretaal bepaalde vork, het tarief van de bestuurlijke geldboete voor misdrijven bepalen. Als er geen tarief werd bepaald, is de bestuurlijke geldboete voor misdrijven gelijk aan de strafrechtelijke minimumboete.

Voor inbreuken is de bestuurlijke geldboete minimum 25 euro en maximum 1000 euro. De Vlaamse Regering bepaalt, als ze de schending aanduidt als inbreuk, ineens het tarief van de bestuurlijke geldboete.

Artikel 25.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State en de vragen van de auditeur bij het indexeringsmechanisme werd ervoor geopteerd om het bedrag van de bestuurlijke geldboetes niet te koppelen aan de gezondheidsindex zoals oorspronkelijk voorzien, 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 26.

Dit artikel voorziet in een afwijkende regeling inzake onmiddellijke inningen ten opzichte van wat voorzien is in artikel 87 van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.

Als de overtreder ter plaatse geen onmiddellijke inning heeft betaald, wordt hem, samen met het proces-verbaal, opnieuw een aanbod tot betalen van een onmiddellijke inning gedaan.

De overtreder heeft, binnen een door de Vlaamse Regering te bepalen vervalt termijn, de mogelijkheid om alsnog de bestuurlijke geldboete te betalen met strafverval als gevolg.

Deze regeling was reeds voorzien in de huidige regelgeving en wordt frequent toegepast.

Artikel 27.

Dit artikel regelt de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit decreet. De verwerking van persoonsgegevens die betrekking hebben op overtredingen gebeurt overeenkomstig de bepalingen van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.

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

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 er voor de duidelijkheid geopteerd om ook 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 29.

Het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt opgeheven.

Artikel 30.

Dit artikel voorziet in een overgangsmaatregel voor de lopende administratieve procedure tot opleggen van een administratieve geldboete in het kader van het decreet bijzonder wegtransport.

Het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving voorziet in slecht één administratieve aanleg, daar waar er in het kader van het decreet bijzonder wegtransport zowel bezwaar als beroep mogelijk was.

Voor procedures die gestart zijn voor de inwerkingtreding van dit decreet (het verzenden van de eerste beslissing is hierbij doorslaggevend), wordt de oude procedure verder gevolgd, met dien verstande dat de administratieve beroepsmogelijkheid bij de Vlaamse Regering (gedelegeerd aan het hoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer), niet langer van toepassing is. Op die manier conformeren we de oude dossiers aan de nieuwe werkwijze.

Voor procedures waarin reeds een ontvankelijk administratief beroep werd ingediend voor de inwerkingtreding van dit decreet, wordt de beroepsprocedure wel verder uitgevoerd.

Artikel 31.

Het decreet treedt in werking op 1 juli 2028, met uitzondering van artikel 28 dat in werking treedt de dag na de dag van publicatie. Dit artikel betreft een correctie aan het huidige decreet bijzonder wegtransport ten gevolge van de inwerkingtreding van het nieuwe strafwetboek en moet dus zo snel mogelijk van kracht worden.

De regering kan ervoor opteren om bepaalde hoofdstukken van het decreet vroeger in werking te laten treden. Dit biedt de mogelijkheid om tijdig alle noodzakelijke aanpassingen aan de uitvoeringsbesluiten door te voeren.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Annick DE RIDDER