

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn**
- Principiële goedkeuring**

1. INHOUDELIJK

1.1 ALGEMEEN

Bijgaand voorontwerp van decreet beoogt in decreten betreffende het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een aantal noodzakelijke aanpassingen en toevoegingen aan te brengen.

1° Vooreerst wordt in dit verzameldecreet een decretale grondslag gecreëerd die aan de Vlaamse regering de bevoegdheid geeft om internationale verdragen en de krachtens die verdragen tot stand gekomen internationale akten, waaronder Europese verordeningen en richtlijnen, in de Vlaamse regelgeving om te zetten en uit te voeren.

2° Het voorliggende ontwerp van decreet voorziet eveneens in een decretale grondslag voor de oprichting van een instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en incidenten conform richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector.

3° Verder worden diverse wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving van o.a. De Lijn, De Vlaamse Waterweg nv, het havendecreet, het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B,

Al deze wijzigingen worden hieronder toegelicht.

1.2 INHOUD VAN DE NIEUWE REGELGEVING:

Hoofdstuk 1 bevat een algemene bepaling (artikel 1).

Hoofdstuk 2 voorziet in een bepaling om de Vlaamse scheepvaartregelgeving op een flexibele wijze aangepast te houden aan de onder andere van de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese Unie uitgaande normen en aan de evoluerende realiteit van de scheepvaartactiviteiten. Daartoe wordt in dit verzameldecreet een decretale grondslag gecreëerd die aan de Vlaamse regering de bevoegdheid geeft om internationale verdragen en de krachtens die verdragen tot stand gekomen internationale akten, waaronder Europese verordeningen en richtlijnen, in de Vlaamse regelgeving om te zetten en uit te voeren (artikel 2).

Het is niet de bedoeling om dit artikel tot de standaardprocedure te verheffen. Evenwel is reeds gebleken dat het hier geregelde mechanisme ervoor kan zorgen dat internationale en Europese regels tijdig worden geïmplementeerd in het interne recht. Het verdient aanbeveling dat het gebruik van dit mechanisme de uitzondering zou blijven.

Hoofdstuk 3 voorziet in een decretale grondslag voor de oprichting van een instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en incidenten conform richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector (artikelen 3 – 11).

Richtlijn 2009/18/EG legt de verplichting op om zeer ernstige scheepvaartongevallen en incidenten te onderzoeken. De relevante lessen getrokken uit het veiligheidsonderzoek verbeteren de maritieme veiligheid en verminderen daardoor de risico's op toekomstige scheepvaartongevallen en incidenten.

De richtlijn vereist dat de veiligheidsonderzoeken worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van scheepsongevallen en -incidenten.

Teneinde het veiligheidsonderzoek op onpartijdige wijze te verrichten, moet de onderzoeksinstantie wat betreft haar organisatie, juridische structuur en besluitvorming dan ook onafhankelijk zijn van iedere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdracht.

De scheepvaartongevallen en incidenten waarvoor de onderzoeksinstantie, conform richtlijn 2009/18 EG, een veiligheidsonderzoek dient uit te voeren hebben voor wat het Vlaamse Gewest betreft, betrekking op ernstige ongevallen en incidenten op de Vlaamse openbare wateren die voor de scheepvaart zijn bestemd en waarbij schepen betrokken zijn, ongeacht onder de vlag waaronder deze schepen varen.

Art. 3. Dit artikel voegt de vermelding in dat hiermee een Europese richtlijn gedeeltelijk wordt omgezet. Het behoeft geen toelichting.

Art. 4. Dit artikel verduidelijkt enkele begrippen die in het decreet gehanteerd worden.

Art. 5. Dit artikel bepaalt het materiële en geografische toepassingsgebied van het decreet. Er wordt tevens bepaald op welke scheepvaartongevallen en incidenten het decreet niet van toepassing is.

Art. 6. Dit artikel bepaalt dat er een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en – incidenten wordt opgericht. De verdere modaliteiten van de oprichting van deze onderzoeksinstantie worden in een Besluit van de Vlaamse Regering uitgewerkt. Het gaat hier onder meer over modaliteiten inzake rapportage, termijnen, leiding van en deelname aan veiligheidsonderzoeken, kwaliteit en deskundigheid van de onderzoekers, samenwerking, vertrouwelijkheid, bewaring van bewijsmateriaal, databanken, ...

Art. 7. Dit artikel legt het doel vast nl. de maritieme veiligheid bevorderen, doordat het herhaling van dergelijke ongevallen, waarbij mensenlevens en schepen verloren gaan en verontreiniging van het mariene milieu optreedt, helpt voorkomen.

Art. 8. Dit artikel voorziet erin, zoals de richtlijn 2009/18/EG voorschrijft, dat de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en –incidenten zowel wat betreft organisatie, juridische structuur als besluitvorming autonoom en functioneel onafhankelijkheid werkt ten aanzien van de diensten van

de Vlaamse overheid alsmede van iedere partij of instantie waarmee er belangen strijdig zouden kunnen zijn met de haar toevertrouwde opdrachten.

Art. 9. Dit artikel is de letterlijke omzetting van artikel 1, 2, eerste zin van richtlijn 2009/18/EG en geeft gevolg aan de overweging bij Richtlijn 2009/18/EG waarin wordt vermeld dat het technische veiligheidsonderzoek (enkel) tot doel heeft scheepvaartongevallen en incidenten te voorkomen, zodat de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen in geen geval gebruikt kunnen worden om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden.

Het gebruiken van de conclusies en de veiligheidsaanbevelingen om de aansprakelijkheid te bepalen of de schuldvraag te beantwoorden zou de personeelsleden van betrokken partijen kunnen afschrikken om deel te nemen aan een veiligheidsonderzoek en om gevoelige informatie ter beschikking van de onderzoekers te stellen. Daarom moet worden verhinderd dat getuigenverklaringen voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek worden gebruikt, teneinde te vermijden dat getuigen wegens hun medewerking aan veiligheidsonderzoeken door discriminerende of vergeldingsmaatregelen worden getroffen.

Art. 10. Dit artikel voorziet dat de onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en incidenten op de binnenwateren het veiligheidsonderzoek kan verrichten onafhankelijk van strafrechtelijke of parallelle onderzoeken ter bepaling van de aansprakelijkheid of ter beantwoording van de schuldvraag en dat het veiligheidsonderzoek niet als gevolg van dergelijke onderzoeken onrechtmatig wordt belet, opgeschort of vertraagd.

Art. 11. Dit artikel voorziet dat de verslagen en de veiligheidsaanbevelingen van de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en incidenten op de binnenwateren niet in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure als bewijs kunnen worden gebruikt. Een onderzoeker en een externe deskundige mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen in een gerechtelijke procedure bij een scheepvaartongeval of incident wanneer deze betrokken is of is geweest bij het veiligheidsonderzoek.

Hoofdstuk 4 voorziet in een aantal wijzigingen van bestaande decreten

Afdeling 1. Wijziging van de wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat

Art. 12: Het vaststellen van de retributies voor prestaties inzake het certificeren en meten van vaartuigen en de afgifte van bekwaamheidsbewijzen wordt bij het huidige decreet aan De Vlaamse Waterweg nv opgedragen. Daarom beoogt de ontworpen wijzigingsbepaling om in artikel 11 van de wet van 15 maart 1971 te verduidelijken dat op de daarin opgenomen algemene machtiging specifieke afwijkingen bestaan.

Afdeling 2. Wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen

Art. 13: Dit artikel beoogt op een analoge manier te verduidelijken dat op de in artikel 30 van de wet van 5 juni 1972 opgenomen algemene machtiging specifieke afwijkingen bestaan.

Afdeling 3. Wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 14. Zie toelichting bij afdeling 8. Aangezien geopteerd wordt voor een alternatieve regeling van de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer, geïntegreerd in het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, wordt in dit artikel de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen aan het toepassingsgebied van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid onttrokken.

Afdeling 4. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

Een aantal artikelen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn worden gewijzigd, dan wel opgeheven.

Vooreerst wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om sommige bepalingen af te stemmen op de huidige organisatiestructuur binnen De Lijn (zoals de oprichting van het directiecomité) of dubbele bepalingen te schrappen.

Tot slot wordt ook een uitgebreide regeling inzake administratieve geldboetes opgenomen in een afzonderlijk hoofdstuk.

Afdeling 5. Wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

Artikel 35 vult het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens aan met een bepaling die voorziet in de mogelijkheid om subsidies te verlenen aan ondernemingen en projecten van ondernemingen die een positief effect hebben op de achterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens.

Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens ('het Havendecreet') biedt geen aanknopingspunten om te kunnen ingrijpen op vlak van hinterlandbeleid. Daarom heeft de Vlaamse Overheid een decretale grondslag nodig opdat er steun kan worden toegekend aan ondernemingen die projecten opzetten die een structurele verbetering van de achterlandconnectiviteit van de Vlaamse havens kunnen betekenen. De ondersteunde initiatieven moeten een nieuwe impuls geven aan het realiseren van een 'modal shift' van het goederenvervoer van en naar de Vlaamse zeehavens teneinde de efficiëntie van bestaande en nieuwe maritieme goederenstromen verhogen.

Ondertussen loopt er parallel met de Vlaamse regelgevende procedure een aanmeldingsproces bij de Europese Commissie. Begin maart gebeurde de pre-notificatie van de Vlaamse steunmaatregel bij het Directoraat-generaal Concurrentie (DG-COMP). De bedoeling van een pre-notificatiefase is om samen met de Europese Commissie het dossier grondig voor te bereiden en inhoudelijk af te stemmen. De uiteindelijke aanmelding van de steunmaatregel kan dan versneld behandeld en afgewikkeld worden.

Art. 35 voorziet in de mogelijkheid om via generieke steunmaatregelen de beschikbare vervoerscapaciteit beter te benutten door de transportoperatoren en de verladers te stimuleren hun goederenstromen in beide richtingen te verdichten.

Daarvoor is een collaboratief model nodig waarbij de marktoperatoren bereid zijn lading te delen. Het 'poolen' van lading is duurder dan rechtstreekse aan- en afvoer, maar noodzakelijk om de betrouwbaarheid van de 'supply chain' te verhogen en de frequentie en het aantal bestemmingen te vermeerderen, met andere woorden om spoorvervoer en binnenvaart attractiever te maken.

De modaliteiten en voorwaarden van de verschillende steunmaatregelen worden in een Besluit van de Vlaamse Regering in detail uitgewerkt.

Afdeling 6. Wijzigingen van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht

Deze afdeling 2 beoogt een aantal belangrijke bevoegdheden met betrekking tot het verkeer over de waterwegen die met de zesde staatshervorming werden overgedragen naar de gewesten bij De Vlaamse Waterweg nv onder te brengen.

Artikel 36. Dit artikel voegt de vermelding in dat Europese richtlijnen worden omgezet.

Artikel 37. Dit artikel bepaalt dat De Vlaamse Waterweg nv voortaan diverse taken in verband met de politie over het verkeer op de waterwegen, het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren en de scheepvaartcontrole voor de binnenvaart, die tot vóór de zesde staatshervorming werden uitgeoefend door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer bij de

Federale Overheidsdienst Mobiliteit, vervult en somt in dit verband een aantal belangrijke bijzondere taken op.

In het bijzonder wordt uitdrukkelijk bepaald welke taken onder het begrip scheepvaartcontrole worden begrepen. Het betreft onder meer taken in verband met de technische scheepsvoorschriften (look voor de schepen die gevaarlijke goederen vervoeren), de scheepsmeting, de bemanningsvoorschriften en bekwaamheidsbewijzen en de regels inzake afvalafgifte, evenals het toezicht op de naleving en de bestuurlijke handhaving in dat verband.

Deze uitdrukkelijke opsomming is nodig opdat ondubbelzinnig zou vaststaan welke taken niet aan De Vlaamse Waterweg nv worden opgedragen en welke taken bijv. bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken blijven berusten.

Het begrip scheepvaartcontrole wordt in het decreet als koepelbegrip voor al deze taken gehanteerd. Dit sluit aan bij de terminologie die in de federale regelgeving van vóór de zesde staatshervorming werd gebruikt, en die sinds de zesde staatshervorming ook reeds in besluiten van de Vlaamse regering werd gebruikt.

Artikel 38. Dit artikel verduidelijkt dat een deel van de nieuwe taken van De Vlaamse Waterweg nv worden uitgeoefend binnen het ganse Vlaamse Gewest. Het betreft met name die taken die in het voorgaande artikel onder "de scheepvaartcontrole" werden opgesomd. Die taken zijn niet territoriaal gebonden aan het werkingsgebied van De Vlaamse Waterweg nv.

Artikel 39. Dit artikel maakt De Vlaamse Waterweg nv ook bevoegd voor het vaststellen van de tarieven en het innen van de retributies voor prestaties inzake het certificeren en meten van vaartuigen voor de binnenvaart inzake bemanningsvoorschriften en bekwaamheidsbewijzen en inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, dit naar analogie met de scheepvaartrechten, waarvoor de waterwegbeheerders reeds sinds hun oprichting als verzelfstandigde agentschappen deze bevoegdheden bezitten.

Artikel 40. Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 41. In een aantal materies in verband met scheepvaartcontrole voor de binnenvaart, vooral omtrent technische voorschriften, legt de toepasselijke materiële regelgeving, die grotendeels van supranationale oorsprong is, bijzondere taken en bevoegdheden bij een commissie van deskundigen.

Dit artikel bepaalt dat die commissie van deskundigen onder De Vlaamse Waterweg nv ressorteert, en somt haar belangrijkste taken op.

Art. 42 Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 43. In sommige gevallen komt het voor dat de vennootschap voor de burgers bindende voorschriften of inlichtingen wenst bekend te maken. Men denke daarbij aan informatie over de maximumafmetingen om op bepaalde waterwegen en in bepaalde kunstwerken te kunnen varen, en aan de nautische publicaties, die tijdelijke voorschriften omwille van de plaatselijke gesteldheid van een waterweg of kunstwerk kunnen bevatten.

Om tegenstelbaar te zijn, moeten dergelijke voorschriften of inlichtingen worden bekendgemaakt. Deze bekendmakingsplicht komt voort uit het algemeen rechtsbeginsel dat voor burgers bindende overheidsbeslissingen algemeen moeten worden bekendgemaakt. Bij gebreke van een bijzondere wettelijke regeling omtrent de wijze van bekendmaking, geldt evenwel geen onweerlegbaar vermoeden van kennisname door de burgers. Om dit nadeel te vermijden, voorziet dit artikel in een bekendmakingswijze via een website van De Vlaamse Waterweg nv. Dat is in de huidige praktijk reeds de gevolgde werkwijze, die door dit artikel een decretale bevestiging krijgt.

Door te voorzien in een register m.b.t. de bekendmakingen op de website en de tijdstippen ervan, biedt de regeling een bijkomende waarborg ten behoeve van de rechtsonderhorigen, die vanzelfsprekend pas vanaf de publicatie door de voorschriften of inlichtingen gebonden zijn.

De ontworpen regeling is analoog aan de regeling omtrent de bekendmaking van gemeentelijke reglementen en verordeningen via een website.

Afdeling 7. Wijziging van het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren

Art. 44. Dit artikel wijzigt een bepaling van het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren in het licht van de wijziging van het oprichtingsdecreet van De Vlaamse Waterweg nv.

Als gevolg van de wijziging van dat decreet wordt De Vlaamse Waterweg nv bevoegd voor de uitvoering van het decreet van 6 juli 2012. De Vlaamse Waterweg nv kan, in het raamwerk van het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid, evenwel niet worden beschouwd als een "dienst van het Vlaamse Gewest". Daarom worden in de gewijzigde bepaling de woorden "van het Vlaamse Gewest" opgeheven.

Afdeling 8. Wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Overeenkomstig artikel 1, § 1, 8° van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid wordt elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die een activiteit uitoefent bestaande in de blijvende of tijdelijke levering aan derden van diensten van begeleiding van uitzonderlijke voertuigen met het oog op de verkeersveiligheid beschouwd als een bewakingsonderneming in de zin die wet.

Hoewel deze specifieke activiteit nochtans op verschillende vlakken te onderscheiden is van de overige "bewakingsactiviteiten", moeten de betrokken ondernemingen en begeleiders beantwoorden aan buitenproportionele, al te strenge vereisten. Een aantal bepalingen zijn onvoldoende aangepast aan de specificiteit van deze activiteit.

Sinds de zesde staatshervorming is het volledige bevoegdheidspakket inzake uitzonderlijk vervoer, dus inclusief de begeleiding, geregionaliseerd.

Ook de bevoegdheid inzake de vestigingsvoorwaarden (met uitzondering van de gezondheidszorgberoepen en de dienstverlenende intellectuele beroepen) werd overgedragen naar de gewesten (art. 6, §1, VI, eerste lid, 6° BWHI).

De wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid werd intussen opgeheven door de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. In zijn advies 60.619/2 van 25 januari 2017 merkte de Raad van State echter op dat "deze opheffing enkel geldt voor de federale overheid, aangezien de bepalingen van die wet die verband houden met aangelegenheden die onder de bevoegdheden van de gewesten vallen, daarop van toepassing blijven zolang de gewesten die niet vervangen hebben".

Art. 45. Voor de zesde staatshervorming was de bevoegdheid inzake het uitzonderlijk vervoer verdeeld tussen de Staat en de gewesten. Wat het Vlaamse Gewest betreft, is deze aangelegenheid geregeld in het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Artikel 10 van dit decreet vormde reeds de grondslag voor een opleidingsvereiste in de vorm van een bekwaamheidsattest voor de verkeerscoördinator en begeleiders (zie artikel 11 van het besluit van de Vlaamse regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer).

Dit artikel voegt bepalingen toe aan artikel 10 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, zodat de Vlaamse

Regering de erkenning van de bestuurder van het uitzonderlijk voertuig, de verkeerscoördinator en de begeleiders van het uitzonderlijk transport kan regelen en de modaliteiten van een daaraan gekoppelde retributie kan bepalen.

Afdeling 9. Wijziging van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

Artikel 46 wijzigt het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B, teneinde dit af te stemmen op de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zoals gewijzigd door de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid.

In artikel 8, tweede lid van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B wordt bepaald dat de strafvordering verjaart één jaar na de dag waarop het misdrijf – het niet tijdig volgen van het terugkommoment – is begaan.

Deze verjaringstermijn is geïnspireerd op de verjaringstermijn van de misdrijven waarnaar wordt verwezen in artikel 30, §2, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en die opgenomen is in artikel 68 van voormelde wet.

Artikel 68 van voormelde wet werd intussen evenwel aangepast door artikel 25, 1° van de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid waardoor de verjaringstermijn thans twee jaar bedraagt.

Om de verjaringstermijn die opgenomen is in artikel 8, tweede lid van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B hierop opnieuw af te stemmen, worden in voormeld decreet de woorden 'één jaar' vervangen door 'twee jaar' zodat de verjaringstermijn eveneens naar twee jaar wordt opgetrokken.

Hoofdstuk 5. Slotbepaling

Art. 47. Teneinde de Vlaamse Regering toe te laten om eigen voorwaarden te kunnen opleggen aan de begeleiders van een uitzonderlijk vervoer, is het aangewezen om decretaal alvast de schrapping van "begeleiding uitzonderlijk vervoer" uit het toepassingsgebied van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid te voorzien op een later door de Vlaamse Regering te bepalen datum (namelijk wanneer de eigen erkenningsregeling voor begeleiders bepaald is).

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Hoofdstuk 1

Dit hoofdstuk heeft geen weerslag op de begroting

Hoofdstuk 2

Dit hoofdstuk heeft geen weerslag op de begroting.

Hoofdstuk 3

Dit hoofdstuk heeft vooralsnog geen weerslag op de begroting. Dit hangt af van de later door de Vlaamse Regering te bepalen modaliteiten voor de oprichting en werking van de onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen op de binnenwateren.

Hoofdstuk 4

-Afdeling 5:

Over het huidige artikel 35 (decretale grondslag opdat steun kan worden toegekend aan ondernemingen die projecten opzetten die een structurele verbetering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse havens inhouden) heeft de Inspectie van Financiën op 26

maart 2018 al eerder gunstig advies gegeven. Daarnaast voorziet artikel 11 van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2018 voorziet reeds dat deze subsidies aangerekend kunnen worden op artikel MBO-1MIF2AE-WT. De budgettaire weerslag zal opgevangen worden binnen de kredieten van het beleidsdomein MOW.

-Afdeling 6:

De recurrente werkingsmiddelen voor de taken die het departement MOW momenteel in navolging van de 6^{de} staatshervorming uitoefent (Art. 5 inzake bemanningsvoorschriften en bekwaamheidsbewijzen) omvatten budget voor dossierbehandeling (inclusief bijhorende IT toepassingen) en voor examinering (inrichting en beoordeling van theorie- en praktijkexamens) en worden momenteel geraamd op resp. 85.000 euro en 150.000 euro, samen 235.000 euro. Deze taken worden door dit decreet ingekanteld in De Vlaamse Waterweg nv en de hieraan verbonden werkingsmiddelen zullen na actualisatie van deze raming en na goedkeuring van dit decreet in een volgende begrotingsronde in mindering gebracht worden op artikel MBO-1MIF2AE-WT en overgezet worden naar MBO-1MIF2AW-IS. Daarbijkomend is er voor De Vlaamse Waterweg nv een eenmalige ontwikkelkost, momenteel geraamd op een bedrag van 270.000 euro, die door het Departement MOW gedragen wordt. Voor zover de andere bepalingen uit dit hoofdstuk bijkomende kosten met zich meebrengen, zullen deze opgevangen worden binnen de begroting van De Vlaamse Waterweg nv.

-Afdeling 8:

De budgettaire impact van de wijzigingsbepalingen inzake de regelgeving met betrekking tot het uitzonderlijk vervoer over de weg kan thans nog niet concreet ingeschat worden. Dit hangt immers af van de later door de Vlaamse Regering te bepalen regels voor de erkenning van de bestuurder van het uitzonderlijk voertuig, de verkeerscoördinator en de begeleiders die het uitzonderlijk vervoer begeleiden en de retributies gekoppeld aan de erkenningsaanvragen of toezichtverplichtingen. Uitgangspunten hierbij zijn evenwel de eenvoud in procedure en de regels tot erkenning tot het minimum noodzakelijke te herleiden.

Hoofdstuk 5

Dit hoofdstuk heeft geen weerslag op de begroting.

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 25 juni 2018

Het begrotingsakkoord werd verleend op 13/07/2018

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

1. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
2. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgave.
3. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
4. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten.
5. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorontwerp van decreet heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget. Bijgevolg is het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor bestuurszaken, niet vereist.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het bijgaande voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018/259 van 14 juni 2018 en het aanvullend wetgevingstechnisch en taalkundig advies van 26 juni 2018 zonder nummer.

Een JoKER en armoedetoets werden opgemaakt voor de artikelen 25 tot en met 34, wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn en verwerkt in het RIA document.

Voor de overige delen is de RIA niet vereist omdat het enerzijds autoregulering van de overheid betreft (o.a. wijziging oprichtingsdecreet) en anderzijds om regelgeving gaat zonder (belangrijke) inhoudelijke impact of waarin technische zaken worden geregeld (o.a. verlenging verjaringstermijn van één naar twee jaar)..

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn.

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn:

2.1. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);

2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemd advies aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;

2.3. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het voorontwerp van decreet
- Memorie van Toelichting bij het voorontwerp van decreet
- RIA-document
- het advies van de Inspectie van Financiën van 25 juni 2018
- het begrotingsakkoord van 13 juli 2018