

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- Principiële goedkeuring

Het voorliggend voorontwerp van decreet verzamelt verschillende wijzigingen aan de huidige regelgeving inzake de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid. Tevens voorziet dit ontwerp van decreet eveneens in de aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

De verschillende bepalingen van het voorontwerp van decreet situeren zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en worden hieronder toegelicht.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2023/105 van 23 maart 2023.

Het advies van de Inspectie van Financiën over alle hoofdstukken, m.u.v. hoofdstuk 11, werd verleend op 3 april 2023.

Over hoofdstuk 11 heeft de Inspectie van Financiën een afzonderlijk advies verleend op 17 april 2023.

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 9 mei 2023.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

De decreten en wetten die gewijzigd worden betreffen gewestaangelegenheden.

Hoofdstuk 2. Wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Artikel 38, §1, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (hierna: Wegverkeerswet) bepaalt de feiten waarvoor de rechter over de facultatieve mogelijkheid beschikt om een verval van het recht tot sturen op te leggen.

De wijziging van artikel 38, §1, eerste lid, 5°, van de Wegverkeerswet heeft tot gevolg dat ook in het geval bestuurders en/of hun begeleiders de voorwaarden inzake de scholing en het onderricht niet naleven, de politierechters de mogelijkheid krijgen om een verval van het recht tot sturen op te leggen.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen 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

a) Wijziging van artikel 1

De wijzigingen aan artikel 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 (hierna: wet op de technische eisen) situeren zich hoofdzakelijk op twee vlakken.

Eenzijds wordt de decretale basis voor retributies uitgebreid.

Er wordt een nieuwe paragraaf 4ter ingevoegd in artikel 1 van de wet op de technische eisen, waarin de gevallen worden omschreven waarin retributies kunnen worden geheven en door wie zij verschuldigd zijn. Tevens wordt een delegatie voorzien aan de Vlaamse Regering om het tarief en de betalingswijze van de retributies, evenals de procedure bij niet-betaling, te bepalen.

Anderzijds wordt de paragraaf met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens herwerkt.

De 'essentiële elementen' van een verwerking van persoonsgegevens, die in de wet zelf moeten worden vastgesteld (1° de categorie van verwerkte gegevens; 2° de categorie van betrokken personen; 3° de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4° de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5° de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens) worden verder verfijnd op het niveau van decreet.

Tenslotte wordt ook een in onbruik geraakte bepaling opgeheven.

b) Wijziging van artikel 4, §2

Om overtreders bijkomend te motiveren om in bepaalde gevallen over te gaan tot regularisatie van de overtreding die vastgesteld wordt, kan de Vlaamse Regering voor bepaalde overtredingen bepalen dat het verval van strafvordering slechts intreedt wanneer de overtreder de onmiddellijke inning betaald heeft en hij tot regularisatie is overgegaan. Het gaat hier over twee cumulatieve voorwaarden. In bijvoorbeeld het geval van rijden zonder een geldig keuringsbewijs, betekent dit dat de overtreder het voertuig moet laten keuren. Dezelfde werkwijze kan bijvoorbeeld eveneens toegepast worden bij grote of gevaarlijke gebreken op het vlak van technische eisen, waarbij het gebrek eerst hersteld moet worden.

Bij gebrek aan een tijdige regularisatie kan het openbaar ministerie alsnog strafvordering instellen en de betrokkene voor de rechtbank brengen om een strengere straf te laten uitspreken. Zoals ook in de vorige versie van de tekst het geval was, kan het openbaar ministerie, ook wanneer er wel betaald en geregulariseerd werd, indien gewenst, alsnog overgaan tot het instellen van de strafvordering (binnen een maand te rekenen vanaf de dag waarop aan beide voorwaarden is voldaan).

De Vlaamse Regering kan bepalen voor welke inbreuken een regularisatie vereist is als voorwaarde voor het strafverval, evenals binnen welke termijn dit dient te gebeuren. Tevens bepaalt de Vlaamse Regering de voorwaarden en nadere regels betreffende de regularisatie van de inbreuk.

Er dient te worden benadrukt dat ook in de gevallen waarin de strafvordering wel vervalt door betaling van de onmiddellijke inning, de overtreder steeds de verplichting heeft de inbreuk te regulariseren alvorens zich met het voertuig opnieuw op de openbare weg te begeven. Een nieuwe vaststelling leidt in voorkomend geval immers tot een nieuwe inbreuk.

Hoofdstuk 4. Wijzigingen van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdiens van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods

Het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdiens van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods (hierna: Loodsdecreet) bepaalt in artikel 7 dat de Vlaamse Regering de gebieden bepaalt waarbinnen de vaartuigen verplicht zijn om een loods aan boord te nemen. De Vlaamse Regering duidt de categorieën van vaartuigen en de gezagvoerders aan die van deze verplichting zijn vrijgesteld. Daarbij dient de Vlaamse Regering onder meer een algemene vrijstelling te verlenen aan gezagvoerders die binnen een bepaalde termijn een bepaald aantal keren eenzelfde traject afleggen.

Deze regeling werd uitgewerkt door middel van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

In dat besluit wordt bepaald dat de algemene verklaring van vrijstelling aan de gezagvoerder van een vaartuig wordt uitgereikt indien deze slaagt voor een bekwaamheidsproef. De minister die de loodsdiens onder zijn of haar bevoegdheid heeft, bepaalt onder andere:

- de voorwaarden waaraan de gezagvoerder, namelijk de kapitein of de bevoegde officier die de navigatie leidt, die kandidaat-verklaringhouder is, moet voldoen om aan de bekwaamheidsproef te mogen deelnemen;
- de procedure voor de aanvraag van de algemene verklaring van vrijstelling;
- de procedure voor de verdere afhandeling van de aanvraag van de algemene verklaring van vrijstelling;
- de regels voor de herkansing;
- de verplichtingen van de verklaringhouder, alsook de controle op de naleving ervan.

Met het ministerieel besluit van 23 augustus 2002 betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand werd de procedure tot het verkrijgen van een algemene verklaring van vrijstelling uitgeschreven. Daarbij werden tevens een vergoeding en betalingsmodaliteiten bepaald voor de deelname aan de bekwaamheidsproef. Het ministerieel besluit werd opgesteld overeenkomstig het advies nr. 27.966 van de Raad van State van 24 november 1998.

Het voornoemde ministerieel besluit werd opgeheven en vervangen door het ministerieel besluit van 20 juni 2005 betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand. Dit nieuwe besluit voorzag dezelfde bepaling omtrent de vergoeding en betalingsmodaliteiten voor de deelname aan de bekwaamheidsproef. Het ministerieel besluit van 20 juni 2005 werd opgesteld overeenkomstig het advies nr. 38.312 van de Raad van State van 3 mei 2005.

Naar aanleiding van een recent ontwerp van ministerieel besluit over de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand, werd het advies van de Raad van State ingewonnen. Het advies nr. 69.675 van 20 juli 2021 doet thans vragen rijzen bij de decretale grondslag van de voorziene vergoeding voor de deelname aan de bekwaamheidsproef.

Het voorliggende ontwerpartikel strekt ertoe om de rechtszekerheid te waarborgen door de bewuste bepaling uit het ministerieel besluit van 20 juni 2005 voor de relevante periode en zonder inhoudelijke wijzigingen decretaal te consolideren. Door de bepaling uit het besluit op te nemen in het Loodsdecreet, wordt niet alleen tegemoetgekomen aan de vormvereisten, maar worden tevens de goede werking en continuïteit van de openbare dienst verzekerd.

Hoofdstuk 5. Wijzigingen van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer deelt de overtredingen in volgens graad. Overtredingen van de derde graad zijn de overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en de overtredingen die bestaan uit het negeren van een bevel van een bevoegd persoon.

Met de wet van 2 april 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 betreft, classificeert de federale overheid de overtreding van verkeersbord C23 als een overtreding van de derde graad (punt 39/2° in artikel 3 van het koninklijk besluit).

Aangezien het niet naleven van de maximaal toegelaten massa de veiligheid van personen rechtstreeks in het gevaar brengt, dient ook de overtreding van het onderbord bij het verkeersbord C23, dat de maximaal toegelaten massa vermeldt, te worden aangeduid als een overtreding van de derde graad. Om die reden wordt het koninklijk besluit van 30 september 2005 in die zin aangevuld.

Het nieuw punt 39/3° in artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 bepaalt dat het niet in acht nemen van de maximaal toegelaten massa zoals vermeld op het onderbord bij verkeersbord C23, geclassificeerd wordt als een overtreding van de derde graad.

Hoofdstuk 6. Wijzigingen van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

Het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum dient gewijzigd te worden omwille van (toenemende) internationale verplichtingen in het kader van het verstrekken van verkeersbegeleidingsdiensten.

De door de 'International Maritime Organization' (IMO) in december 2021 goedgekeurde resolutie A.1158(32) bepaalt onder meer dat VBS-opleidingen moeten worden goedgekeurd en dat personeel dat belast is met de taken in het kader van begeleiding van de scheepvaart (VBS-personeel) wordt gecertificeerd. De verbonden overheden worden aangemoedigd om bij het uitwerken van regelgeving rekening te houden met standaarden en aanverwante aanbevelingen, richtsnoeren en modelcursussen van de 'International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities' (IALA).

Ter implementatie van deze internationale verplichtingen werd eerder een besluit van de Vlaamse Regering ontworpen (VR 2022 1410 DOC.1100-2), maar naar aanleiding van advies nr. 72.401/3 van de Raad van State van 23 november 2022 over dat ontwerp, werd vastgesteld dat in het Scheepvaartbegeleidingsdecreet onvoldoende decretale grondslagen aanwezig waren om de door de IMO gestelde eisen en de door IALA vastgestelde standaarden en aanverwante aanbevelingen, richtsnoeren en modelcursussen uit te werken op het niveau van de Vlaamse Regering.

De thans ontworpen wijzigingen strekken tot incorporatie van een gedegen decretale grondslag, die alle aspecten die het opleidings- en kwalificatieproces volgens de bestaande internationale standaarden omvat en met aandacht voor het gepaste niveau van regelgeving. Ook een decretale rechtsgrond voor gegevensverwerking in dit verband wordt met deze wijziging voorzien.

De wijzigingen worden opgedeeld in twee artikelen: een eerste artikel dat voor de toekomst een algemenere delegatie verschaft aan de Vlaamse Regering om met betrekking tot de materies die in het betrokken decreet worden geregeld maatregelen nemen ter uitvoering van internationale standaarden of van verplichtingen, en een tweede artikel waarin specifiek de nodige rechtsgronden worden voorzien om de regelgeving voor het opzetten van een opleidings- en kwalificatiekader verder uit te werken, zo ook wat betreft de verwerking van persoonsgegevens naar aanleiding daarvan.

Hoofdstuk 7. Wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Bij decreet van 9 oktober 2020 werd een tweede lid toegevoegd aan artikel 17, § 2 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, met als doel de Vlaamse Regering toe te laten om voor specifieke inbreuken een afwijkende administratieve geldboete te bepalen. Het te bepalen bedrag van de administratieve geldboete is hoger dan de minimumgeldboete, zonder evenwel de maximumgeldboete te overschrijden. Het door de Vlaamse Regering bepaalde bedrag wordt verhoogd met de opdecimen om te komen tot de eigenlijke administratieve geldboete.

In de praktijk is echter gebleken dat de formulering van het nieuwe lid 2 tot verschillende interpretaties kon leiden. Om die reden wordt de tekst geherformuleerd zonder evenwel inhoudelijk iets te wijzigen.

Hoofdstuk 8. Wijzigingen van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

Met het voorontwerp van decreet worden een aantal wijzigingen aangebracht aan het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B (hierna: decreet terugkommoment).

Deze wijzigingen kaderen in eerste instantie in de toepassing van een nieuwe handhavingsaanpak. Met het voorontwerp van decreet wordt het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving van ... (datum) (hierna: KVH) geïmplementeerd en worden de mogelijkheden van het KVH, met inbegrip van afdelingen 2, 4, 5, 10 en 12 van hoofdstuk 10 van toepassing verklaard.

Naast de maatregelen in het licht van het KVH, wordt ook in de mogelijkheid voorzien voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken om erkenningen geheel of gedeeltelijk te schorsen of op te heffen als loutere beslissingen van administratieve aard.

Tot slot wordt ook de bepaling in het decreet terugkommoment met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens verder verfijnd zodat de 'essentiële elementen' van de verwerkingen in het decreet zelf worden vastgesteld.

Hoofdstuk 9. Wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

In het kader van de handhaving van havenpolitierglementen en havenverkeersverordeningen door de havenkapiteinsdienst worden enkele wijzigingen aangebracht aan de bestaande regelgeving, teneinde deze verder uit te werken en te verduidelijken. Zo wordt er verduidelijkt welke detectiemiddelen kunnen worden aangewend voor de vaststelling van inbreuken en wordt in bijzonder een regeling voor de vaststelling van inbreuken door middel van beeldmateriaal uitgewerkt. Omdat die handhaving ook de verwerking van persoonsgegevens met zich meebrengt, worden eveneens bepalingen uitgewerkt die deze verwerking in overeenstemming brengt met de relevante normen over de bescherming van persoonsgegevens.

Hoofdstuk 10. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

a) Wijziging van artikel 80 van het Scheepvaartdecreet

Hoofdstuk 2 van Titel 3 van het Scheepvaartdecreet bevat bepalingen omtrent scheepvaartrechten en andere retributies. Het hoofdstuk bevat onder meer bepalingen omtrent het toepassingsgebied van de waterwegenvergunning. Artikel 80 somt de categorieën van vaartuigen op die zijn vrijgesteld van de betaling van scheepvaartrechten en andere retributies als vermeld in artikel 79.

Bijboten die worden gebruikt voor het aan en van boord brengen van personen en goederen, en bij redding, berging en werkzaamheden, moeten worden vrijgesteld van scheepvaartrechten en andere retributies, aangezien het niet verantwoordbaar of wenselijk is om te eisen dat een bijboot die op die manier wordt ingezet, eerst bijvoorbeeld een waterwegenvergunning moet bekomen, alvorens dit schip kan worden ingezet bij de geplande actie of werkzaamheden.

Woonvaartuigen die beschikken over een geldige vergunning of concessie om een ligplaats in te nemen, wanneer zij zich op hun ligplaats bevinden of wanneer zij gesleept worden naar een andere locatie, betalen reeds een vergoeding. Het is niet billijk om tweemaal een vergoeding te vragen voor het zelfde feit, nl. plaats innemen op een bepaald wateroppervlak. Bijgevolg is voor dit traject geen waterwegenvergunning verschuldigd. De scheepvaartrechten voor de sleep blijven van toepassing.

b) Wijziging van artikel 133 van het Scheepvaartdecreet

Hoofdstuk 5 van Titel 2 van het Scheepvaartdecreet bevat bepalingen omtrent watercaptatie op de waterwegen en in de havens.

Artikel 39 stelt dat al wie water capteert ofwel melding moet maken van een watervang, ofwel een vergunning voor een watervang moet bekomen. Illegale watercaptatie, waarbij men zonder melding of vergunning water capteert, wordt momenteel niet bestraft in het Scheepvaartdecreet. Het is nochtans noodzakelijk dat dit gesanctioneerd kan worden. Aan artikel 133 van het Scheepvaartdecreet wordt bijgevolg de mogelijkheid tot bestuurlijke sanctionering van illegale watercaptatie toegevoegd.

Artikel 41 stelt dat bij uitzonderlijk lage waterstanden of bij slechte waterkwaliteit de waterwegbeheerder of het havenbedrijf een tijdelijk verbod of beperking van watercaptatie kunnen opleggen. Het niet naleven van een tijdelijk verbod of een tijdelijke beperking wordt momenteel niet bestraft in het Scheepvaartdecreet. Aan artikel 133 Scheepvaartdecreet wordt bijgevolg een bepaling toegevoegd die bestuurlijke sanctionering van een overtreding van artikel 41 Scheepvaartdecreet mogelijk maakt.

Hoofdstuk 11. Aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw ("OCW") en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf ("WTCB")

Hoofdstuk 11 van het voorontwerp van decreet heeft tot doel om, voor wat betreft de grote projecten en programma's, in de zin van het decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's, te voorzien in een uitzondering op de federale financieringsregelingen voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (hierna: OCW) en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (hierna: WTCB).

Als uitgangspunt geldt dat, bij overheidsopdrachten van werken, de aannemers gehouden zijn tot betaling van de integrale bijdrageplichten aan het OCW en het WTCB. Dit is respectievelijk voorzien in het koninklijk besluit van 5 mei 1952 waarbij het verzoekschrift van het Verbond der Belgische Aannemers van Wegeniswerken strekkende tot het erkennen van het "Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw" en het goedkeuren van zijn statuten wordt ingewilligd en het koninklijk besluit van 23 september 1959 waarbij het verzoekschrift der Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf tot erkenning van het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf wordt ingewilligd. Op grond van de voormelde koninklijke besluiten dient iedere Belgische of buitenlandse aannemer, die onder het OCW of WTCB ressorteert, een jaarlijkse bijdrage te betalen, gebaseerd op de eindstaat van de uitgevoerde (wegenis)werken in het betrokken dienstjaar.

De financiële last die deze bijdragen krachtens de federale wetgeving en regelgeving in geval van grote projecten en programma's voor de aanbestedende overheid met zich meebrengt – met name respectievelijk 0,8% en 0,15% van het totale bedrag van de werken – vormt een onevenredige aantasting van de gewestbevoegdheid inzake de openbare werken en het vervoer.

Zulke onevenredige bijdrage brengt de (al dan niet externe) financiering van grote projecten en programma's van het Vlaamse Gewest in het gedrang.

Om die reden voorziet voorliggend ontwerp van decreet een plafonnering van de bijdrageverplichtingen voor het OCW en het WTCB, met betrekking tot werken die kwalificeren als grote projecten en programma's. Met name wordt de berekeningsbasis geplafonneerd op een bedrag gelijk aan de minimale investeringswaarde bedoeld in artikel 2, 5° en 6° van het decreet van 22 maart 2019, zijnde een bedrag van 100 miljoen euro voor grote projecten en 200 miljoen euro voor grote programma's. Voor het overige kan de berekening van beide bijdragen ongewijzigd gehandhaafd worden. Aldus zal de maximale totale bijdrage die kan verschuldigd zijn in het kader van grote projecten de volgende zijn:

- 800.000 euro bijdrage voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in het kader van eenzelfde groot project;
- 150.000 euro bijdrage voor het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf in het kader van eenzelfde groot project;
- 1.600.000 euro bijdrage voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in het kader van eenzelfde groot programma;
- 300.000 euro bijdrage voor het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf in het kader van eenzelfde groot programma.

Opdat kan worden bepaald wanneer dit plafondbedrag wordt bereikt en teneinde de gelijkheid van de verschillende aannemers te vrijwaren indien meerdere aannemers en onderaannemers actief zijn

in het kader van eenzelfde groot project of programma, zal de bijdrage bij wijze van uitzondering worden betaald door de aanbestedende overheid.

Hoofdstuk 12. Slotbepalingen

De slotbepalingen hebben betrekking op verschillende van de bovenstaande hoofdstukken en worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Een afzonderlijke toelichting van de verschillende artikelen is niet opportuun. Hiervoor kan worden verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

- Hoofdstukken 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 9 van het decreet hebben geen budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

- Hoofdstuk 8. Wijzigingen van het decreet van 9 maart 2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B

Het ontwerp heeft een budgettaire impact, geraamd op € 250.000, op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Enerzijds dient er een connectietool (aansluiting) tussen de huidige CRM-toepassing van het Terugkommoment en het aangeboden handhavingsplatform ontwikkeld te worden, anderzijds zullen er, ten gevolge van bovenvermelde te ontwikkelen aansluiting, aanpassingen moeten gebeuren aan de huidige bestaande CRM-toepassing van het Terugkommoment.

Deze aansluiting met het handhavingsplatform en de hieruit voortvloeiende bijkomende beschikbare instrumenten zullen een nog gericht en krachtadiger optreden tegen eenieder die het terugkommoment niet (tijdig) volgt mogelijk maken, incl. de inning van de opgelegde bestuurlijke boetes.

- Hoofdstuk 10. Wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022

a) Wijziging van artikel 80 van het Scheepvaartdecreet

De vrijstellingen voor de bijboten en de woonvaartuigen waren in het verleden reeds opgenomen in het besluit van de Raad van Bestuur van 29/01/2020. Bijgevolg is er geen budgettaire impact, aangezien deze in het verleden ook al vrijgesteld waren. Met het voorontwerp van decreet worden nu deze vrijstellingen voorzien van een correcte decretale basis.

b) Wijziging van artikel 133 van het Scheepvaartdecreet

Deze bevoegdheden zijn nieuw en bovendien kunnen ze nog niet meteen gehandhaafd worden. In verband met de handhaving dient immers nog een uitvoeringsbesluit van artikel 112 Scheepvaartdecreet opgesteld te worden. Daarnaast hangt dit ook samen met de droogte: in een droge zomer zullen er meer tijdelijke captatiebeperkingen nodig zijn.

De Cel Handhaving van De Vlaamse Waterweg heeft hieromtrent een ruwe inschatting gemaakt. Indien we bijvoorbeeld uitgaan van een scenario met een 100-tal vaststellingen die tot beboeting leiden aan een gemiddeld bedrag van 200 EUR, is er sprake van 20000 EUR aan geïnde boetebedragen.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 3 april 2023 en was gunstig, mits de budgettaire impact binnen de bestaande referentie kredieten worden opgevangen.

De Inspectie van Financiën formuleerde de volgende opmerking over het nieuwe artikel 10 en 11 van het decreet terugkommoment:

“In het nieuwe artikel 10 van het decreet terugkommoment worden de verboden gedragingen omschreven en wordt het maximum van de daaraan gekoppelde bestuurlijke geldboete vastgesteld. In het tweede lid van hetzelfde artikel wordt verwezen naar geldboetes terwijl het eerste lid slechts voorziet in een max. bedrag. Zal het indexatiemechanisme niet in het besluit van de Vlaamse Regering moeten worden hernomen uiteraard rekening houdend met het geïndexeerd max. bedrag zodat het voldoende is in het tweede lid te verwijzen naar het max. bedrag dat wordt geïndexeerd? Zelfde bemerking bij het nieuwe artikel 11.”

Om aan deze opmerking tegemoet te komen, werd de tekst van het nieuwe artikel 10 en 11 van het decreet terugkommoment aangepast om te verduidelijken dat het indexatiemechanisme dat opgenomen is in het tweede lid, betrekking heeft op het maximumbedrag van de bestuurlijke geldboete dat opgenomen is in het eerste lid van beide artikelen. Het komt aan de Vlaamse Regering toe om het bedrag van de bestuurlijke geldboete dat per inbreuk verschuldigd is, te bepalen naargelang de aard van de inbreuk en de pleger van de inbreuk en om hierbij in een indexatiemechanisme te voorzien. Het bedrag van de bestuurlijke geldboete dat per inbreuk door de Vlaamse Regering wordt vastgesteld, kan in ieder geval niet hoger zijn dan het (geïndexeerde) maximumbedrag van de bestuurlijke geldboete.

Omtrent de budgettaire impact van het decreet terugkommoment merkt de Inspectie van Financiën tevens op dat er mogelijks op termijn extra inkomsten zijn aangezien de voorgestelde wijzigingen een gerichter en krachtadiger optreden moeten mogelijk maken. Dit is momenteel niet te ramen.

Met betrekking tot de wijzigingen van het Scheepvaartdecreet van 21 januari 2022, formuleert de Inspectie van Financiën geen opmerkingen.

- Hoofdstuk 11. Aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (“OCW”) en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (“WTCB”)

Met de plafonnering van de bijdrageplicht die wordt geregeld met de aanpassing van de financieringsregeling voor het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (“OCW”) en het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (“WTCB”), wordt binnen de begroting van MOW budgettaire ruimte gecreëerd t.o.v. de huidige as is situatie.

Deze budgetten kunnen i.f.v. de prioriteiten worden aangewend binnen het GIP van MOW, bv. voor vernieuwende en innovatieve technieken zoals in de laatste paragraaf hierboven beschreven.

Deze regeling beoogt geen netto ESR-impact, maar wel een meer optimale inzet van de investeringsmiddelen van het beleidsdomein MOW.

Onderstaande tabel geeft de grootteordes weer van de minderuitgave richting OCW en WTCB (overheen de projectduur) voor de grootste projecten en programma's.

	Projecten	Raming	OCW-bijdrage	Plafonnering OCW	WTCB-bijdrage	Plafonnering WTCB
AWV	RPZ - Herinrichting R1 - A112 en aansluitingen Antwerp-Zuid	160.000.000,00	1.280.000,00	800.000,00	240.000,00	150.000,00
AWV	RPZ - Nieuwe kap Jan de Voslei en park knoop zuid	225.000.000,00	1.800.000,00	800.000,00	337.500,00	150.000,00
AWV	A102 Oostelijke verbinding	800.000.000,00	6.400.000,00	800.000,00	1.200.000,00	150.000,00
AWV	PPS Kunstwerken	300.000.000,00	2.400.000,00	800.000,00	450.000,00	150.000,00
AWV	PPS Mechelen	300.000.000,00	2.400.000,00	800.000,00	450.000,00	150.000,00
Lantis	Oosterweelproject	4.500.000.000,00	36.000.000,00	800.000,00	6.750.000,00	150.000,00
DWV	R4WO, Rond Ronse, Gentsepoort en Noord-Zuid-Limburg	6.500.000.000,00	52.000.000,00	3.200.000,00	9.750.000,00	600.000,00
	totaal		102.280.000,00	8.000.000,00	19.177.500,00	1.500.000,00
			Verschil	94.280.000,00	Verschil	17.677.500,00

Over hoofdstuk 11 heeft de Inspectie van Financiën een afzonderlijk advies verleend op 17 april 2023. Het advies was negatief. De Inspectie van Financiën kon budgettair wel volgen, maar opperde bezwaren tegen de werkwijze.

De Inspectie van Financiën formuleert als opmerking “Verder voorziet men niet enkel een plafonnering van de bijdrage in bepaalde gevallen, maar eveneens dat de bijdragen verschuldigd zijn door het Vlaamse Gewest of Vlaamse rechtspersoon die optreedt als aanbestedende overheid. M.a.w. voor de bedoelde projecten wordt de schuldenaar van de bijdragen eveneens gewijzigd”.

Naast de plafonnering van de bijdragen aan OCW en WTCB, voert het ontwerpdecreet de bepaling in: “De in het eerste en tweede lid bedoelde bijdragen zijn verschuldigd door het Vlaamse Gewest of Vlaamse rechtspersoon die optreedt als aanbestedende overheid. De aannemers of onderaannemers die instaan voor de realisatie van een groot project of programma zijn vrijgesteld van deze bijdrageverplichting.”

Dit artikel is m.a.w. tweeledig:

- enerzijds is de (geplafonneerde) bijdrage verschuldigd door het Vlaamse Gewest/rechtspersoon;
- anderzijds zijn de aannemers of onderaannemers vrijgesteld van deze bijdrage.

De opmerking van de Inspectie van Financiën dat voor de bedoelde projecten de schuldenaar van de bijdragen wordt gewijzigd, is dus correct.

De memorie van toelichting bij het ontwerpdecreet verduidelijkt dat deze wijziging van de schuldenaar van de bijdragen wordt ingevoerd “opdat kan worden bepaald wanneer dit plafondbedrag wordt bereikt en teneinde de gelijkheid van de verschillende aannemers te vrijwaren indien meerdere aannemers en onderaannemers actief zijn in het kader van eenzelfde groot project of programma”. De plafonnering zou in de praktijk inderdaad moeilijk werkbaar zijn wanneer de bijdrage verschuldigd zou blijven door de desbetreffende (onder)aannemers zelf.

Aangezien de (onder)aannemers die werken uitvoeren waarop het decreet van 22 maart 2019 van toepassing is, uitdrukkelijk zijn vrijgesteld van de bijdrageverplichting, zullen zij geen bijdrage verschuldigd zijn op grond van de actueel van kracht zijnde federale regelgeving (KB van 5 mei 1952 en KB van 23 september 1959). Het decreet wijkt immers af van deze federale regeling, waarbij de decreetgever duidelijk beoogt een plafonnering in te voeren van de bijdrage, en geenszins een bijkomende (of hogere) bijdrage beoogt in te voeren.

Wat betreft de opmerking van de Inspectie van Financiën dat de werking van de entiteiten (OCW/WTCB) in het gedrang zou komen, kan gerepliceerd worden dat de huidige regeling, die

toepasselijk is op het type van werken waarvoor de entiteiten initieel opgericht werden, van toepassing blijft en de entiteiten op grond van deze bestaande regelgeving hun huidige inkomsten zullen behouden. Daarenboven zal in het kader van werken van exceptionele omvang (zoals de Oosterweelwerken) op grond van de nieuwe Vlaamse regelgeving een zeer substantiële bijdrage worden betaald aan deze entiteiten. Daarenboven gebeurt de betaling door de aanbestedende overheid waardoor de entiteiten meer waarborg hebben op betaling van de bijdrage dan in het geval zij deze zelf bij de (onder)aannemers zouden moeten invorderen.

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

Over het ontwerp van decreet zal het advies worden ingewonnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA), de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC) en de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken wordt tevens gelast om over voornoemd voorontwerp van decreet het eensluidend advies van de Ministerraad in te winnen overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);

2.2. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA);

2.3. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC);

2.4. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet 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 voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

2.5. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het eensluidend advies van de Ministerraad in te winnen overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het voorontwerp van decreet over diverse bepalingen over de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid
- memorie van toelichting;
- advies IF dd. 3 april 2023;
- advies IF dd. 17 april 2023;
- brief aanvraag begrotingsakkoord dd. 9 mei 2023.