

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, wat betreft de omlopen voor motorvoertuigen en vaartuigen

- Tweede principiële goedkeuring

Samenvatting

Dit besluit voorziet in wijziging van titel II van het VLAREM en het project-MER-besluit (2004) naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State van 8 februari 2021 met nr. 249.746. alsook een aanpassing van de project-MER-bijlagen opdat er een algemene MER-plicht komt voor permanente omlopen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld:

- Omgeving en Natuur (beleidsdomein Omgeving)

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Dit besluit is gebaseerd op het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, artikel 4.3.2, ingevoegd bij decreet van 18 december 2002, en laatst gewijzigd bij decreet van 23 december 2016, en artikel 5.4.1 en 5.4.3, ingevoegd bij het decreet van 25 april 2014. Dit ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het Wetgevingsadvies nr. 2023/120 van 29 maart 2023.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd op 7 april 2023 verkregen.

De Vlaamse Regering heeft op 14 juli 2023 het ontwerp van besluit voor een eerste keer principieel goedgekeurd (VR 2023 1407 DOC.1025-2).

Met toepassing van artikel 5.4.4 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en naar de geest van artikel 8 van het Verdrag van Aarhus van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, werd voorliggend voorontwerp van besluit via de website van het departement Omgeving kenbaar gemaakt en ter inzage gelegd bij het departement Omgeving gedurende een termijn van zestig dagen (gelet op de vakantieperiode), van 24 juli 2023 tot en met 29 september 2023. Gedurende deze periode werd het ook ter inzage gelegd. Tijdens deze termijn kon elk persoon zijn opmerkingen meedelen. De verwerking van de publieke consultatie gaat als bijlage bij deze nota. De publieke consultatie heeft aanleiding gegeven tot inhoudelijke wijzigingen, zie punt 2B.

Op 17 juli 2023 werd het advies gevraagd van de strategische adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC), van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) en van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV).

Op 31 juli 2023 heeft de SERV bij schrijven ter kennis gebracht dat zij niet ingaan op de adviesvraag (bijlage 5).

Op 15 september 2023 heeft de SARC een advies uitgebracht (bijlage 6).

Op 19 oktober 2023 heeft de Minaraad een advies uitgebracht met nr. 2023/037 (bijlage 7).

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

A.1. Situering

Op basis van artikel 5.4.1 DABM stelt de Vlaamse Regering de algemene en sectorale milieuvorwaarden vast. Deze voorwaarden beogen het voorkomen en beperken van onaanvaardbare hinder en risico's die de betrokken inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken. In voorkomend geval beogen ze tevens het ongedaan maken van de schade die de exploitatie van de inrichting of activiteit heeft toegebracht aan het milieu.

Het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, hierna titel II van het VLAREM bevat o.a. de algemene en sectorale voorwaarden die van toepassing zijn op ingedeelde inrichtingen of activiteiten. De algemene milieuvorwaarden gelden voor alle ingedeelde inrichtingen of activiteiten. De sectorale milieuvorwaarden gelden voor bepaalde types van ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

Hoofdstuk 4.5 van titel II van het VLAREM handelt over de algemene milieuvorwaarden met betrekking tot de beheersing van de geluidshinder. De bepalingen van dat hoofdstuk bevatten o.a. geluidsnormen die bij de exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten moeten worden gerespecteerd.

Bij besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 tot wijziging van titel II van het VLAREM werd, met ingang van 1 mei 1999, aan artikel 5.32.10.1. van titel II van het VLAREM een derde paragraaf toegevoegd die voorzag in een uitzondering op deze algemene regeling. Deze sectorale bepaling is van toepassing op de inrichtingen bedoeld in subrubriek 32.9 van de indelingslijst:
“Tenzij anders vermeld in de milieuvergunning zijn de geluidsnormen, bedoeld in hoofdstuk 4.5, niet van toepassing op de inrichtingen bedoeld in § 1.”

De exploitant treft de nodige maatregelen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken en vermeldt deze in een register. Ook de controle en de wijze van controle op de maatregelen wordt in het register vermeld. Naargelang van de omstandigheden en technologisch verantwoorde mogelijkheden volgens de huidige stand van de techniek wordt hierbij gebruik gemaakt van de oordeelkundige schikking van de geluidsbronnen, geluidsarme installaties, geluidsisolatie en/of absorptie en/of afscherming”

Hierdoor waren de tot 30 april 1999 algemeen geldende geluidsnormen van hoofdstuk 4.5 van VLAREM II principieel niet meer van toepassing op de inrichtingen bedoeld in subrubriek 32.9 van de indelingslijst.

De wijziging kwam er omwille van de vaststelling dat men vergeten was van omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen uit het toepassingsgebied te laten van de algemeen geldende geluidsnormen, geconcretiseerd in bijlage 2.2.1 ‘Milieukwaliteitsnormen en richtwaarden voor geluid in open lucht’. Deze normen waren hier namelijk niet voor bedoeld. Er werd een bijlage 4.5.4 ‘Richtwaarden voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen’ ingevoerd.

Bij arrest van 8 februari 2021 met nr. 249.746 vernietigde de Raad van State het ministerieel besluit van 10 januari 2018, waarin onder bepaalde voorwaarden een milieuvergunning werd verleend voor het verder exploiteren en veranderen van een omloop voor motorvoertuigen.

Het ministerieel besluit van 10 januari 2018 stelde, steunend op artikel 5.32.10.1, §3, VLAREM II, dat de geluidsnormen van hoofdstuk 4.5. VLAREM II niet van toepassing zijn voor de omloop. De Raad oordeelde echter dat uit geen enkel dossierstuk blijkt dat artikel 5.32.10.1 §3, van VLAREM II, zoals ingevoegd door artikel 217 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999, getoetst werd aan het standstill-beginsel van artikel 1.2.1, § 2 DABM. Om die reden werd artikel 5.32.10.1, §3 van VLAREM II onwettig bevonden en op basis van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing gelaten.

Dit betekent echter niet dat dit artikel niet langer in de rechtsorde bestaat. Integendeel, het is tot op heden nog steeds van kracht. Aan de door de Raad van State vastgestelde onwettigheid dient evenwel een remediëring te komen.

De huidige situatie veroorzaakt immers rechtsonzekerheid vermits de motieven die ingeroepen werden in de recente rechtspraak kunnen worden aangehaald om vergunningsaanvragen te

¹ “Omloop voor wedstrijden, test- en oefenritten, of test- en oefenvaarten, met motorvoertuigen of motorvaartuigen, met verbrandingsmotor, met inbegrip van recreatief gebruik, alsook van waterskiën andere dan vermeld in rubriek 32.8.2, in andere zones dan zeebadzones, niet volledig gelegen op de openbare weg of op openbare waterwegen [...]”.

betwisten. Om deze rechtsonzekerheid weg te nemen enerzijds en om schade aan het milieu door illegale omlopen en wildcrossen te voorkomen anderzijds, is een ingrijpen van de Vlaamse Regering nodig. Een duidelijk rechtskader is nodig in functie van de vergunningverlening van de omlopen voor motorvoertuigen.

A. 2. Probleemstelling en doelstelling van het wijzigingsbesluit

Aanvankelijk was het de bedoeling om aan deze rechtsonzekerheid te remediëren via een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM, waarbij specifieke sectorale normen zouden worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Het Departement Omgeving schreef hiervoor een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor". Deze overheidsopdracht werd tot tweemaal toe in de markt gezet, evenwel zonder succes.

Op 10 november 2021 werd een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking aangevat, gekend onder het besteknummer "OMG_BJO_2021_E-07 d.d. 10/11/2021". Deze werd verstuurd naar een zestal studie bureaus. Op 6 december 2021 vond de opening van de offertes plaats. Er werden geen offertes ingediend.

De opmaak van een plan-MER voor deze problematiek blijkt een zeer hoge complexiteit in te houden, zowel inhoudelijk als juridisch. Omwille van deze complexiteit werden de inhoud van de opdracht en de bijhorende tijdsbesteding en raming aangepast. Bovendien werd naast de opmaak van het plan-MER een tweede perceel voorzien voor ondersteuning door een juridisch expert. De plaatsingsprocedure werd gewijzigd naar een vereenvoudigde onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking.

De tweede opdracht werd gepubliceerd van 30/06/2022 tot 15/09/2022, onder het besteknummer "OMG_BJO_2022_007".

De tweede publicatie van de overheidsopdracht heeft wederom geen inschrijver voor de opmaak van het plan-MER opgeleverd. Uit navraag bij erkende MER-deskundigen geluid blijkt dat het gebrek aan interesse om in te schrijven voor deze onderzoeksopdracht voornamelijk te wijten is aan de hoge moeilijkheidsgraad van dit onderzoek. Een onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieupact op strategisch planniveau voor heel het grondgebied van Vlaanderen blijkt moeilijk haalbaar vermits de geluidsimpact afhangt van vele lokale variabelen en van de soorten motoren.

Om toch een oplossing te bieden voor de problematiek wordt ervoor geopteerd om géén globale oplossing meer uit te werken, maar wel om de mogelijkheid te voorzien opdat voor ieder individueel project specifieke geluidso oplossingen kunnen worden bedacht. Hierbij komt de klemtoon te liggen op het in beeld brengen van de specifieke milieu-impact op lokaal niveau en het zoeken naar gepaste concrete milderende maatregelen i.k.v. de vergunningsaanvraag. Derhalve zullen geen specifieke sectorale normen (waarvan de opmaak praktisch onmogelijk bleek) in titel II van het VLAREM worden opgenomen, maar wordt de mogelijkheid geboden om middels de opmaak van een project-MER specifieke geluidsnormen vast te stellen voor individuele projecten bij nieuwe aanvragen. Dit enerzijds via wijziging van het project-MER besluit (2004) en alsook een wijziging van artikel 5.32.10.1, §3, van titel II van het VLAREM.

Op die manier wordt ook tegemoet gekomen aan de bezorgdheden van buurtbewoners en de leefbaarheid van de omgeving van omlopen wordt opvangen door de beoordeling op project-niveau case by case te laten uitvoeren.

De Vlaamse Regering stelt met dit wijzigingsbesluit volgende oplossing voor **permanente** omlopen van motorvoertuigen en motorvaartuigen (rubriek 32.9, 3^o en 4^o indelingslijst bijlage VLAREM II) :

- a. **wijziging** van de project-MER-plicht: verschuiving van categorie 11 a) van bijlage II/III naar bijlage I via aanpassing MER-besluit 2004 met als gevolg geen ontheffing meer mogelijk en ook geen mogelijkheid tot screening;
- b. **doelstelling**: grondige beoordeling van de activiteit in zijn lokale omgeving via het project-MER, waarbij rekening gehouden wordt met het type van de concrete omloop en voertuigen, aantal exploitatiedagen en waarbij de impact op bewoning/natuur in de buurt concreet onderzocht wordt.

De indelingslijst blijft ongewijzigd wat betreft de tijdelijke omlopen van motorvoertuigen en motorvaartuigen (rubriek 32.9, 1^o en 2^o indelingslijst bijlage 1 VLAREM II) en blijven deze losgekoppeld van enige project-MER-plicht (enkel permanente omlopen zijn project-MER-plichtig (rubriek 11, a) bijlage II/III project-m.e.r.-besluit (2004)). Dit omdat aanzienlijke effecten niet verwacht worden wegens beperkt aantal exploitatiedagen.

B. VERWERKING INSPRAAK EN ADVIEZEN

De bespreking van de bezwaren die in het kader van de publieke consultatie werden uitgebracht is terug te vinden in de samenvattende nota die als bijlage 4 bij deze nota gaat.

B.1. Advies van de SARC

1. De Vlaamse Sportraad betreurt dat er vooraf geen afstemming heeft plaatsgevonden met de betrokken sportactoren en het (beleids)domein sport over het algemeen.

Antwoord: Alvorens het besluit te agenderen werd deze voorgelegd aan Sport Vlaanderen. Na overleg zijn een aantal aanpassingen doorgevoerd om aan de bezorgdheden van Sport Vlaanderen tegemoet te komen. Overleg met de sector was er evenwel niet. Op 10/10/23 stuurde Sport Vlaanderen nog een nota na overleg met de sector. Hiermee werd ook rekening gehouden.

2. De SARC vraagt om vanuit de Vlaamse overheid te voorzien in voldoende ondersteuning voor de sector, zodat zij kunnen beantwoorden aan de hogere vereisten. Dit zou kunnen gaan om een projectmatige financiële ondersteuning in functie van de opmaak van het project-MER en/of een meer inhoudelijke ondersteuning via het aanreiken van expertise en begeleiding vanuit Sport Vlaanderen.

Antwoord: Expertise en ondersteuning door het Vlaams expertisecentrum m.e.r. is steeds mogelijk voor de opmaak van een project-MER. De eventuele financiële ondersteuning moet nader onderzocht worden of dit mogelijk is.

3. De SARC stelt in vraag in hoeverre dit besluit effectief deze doelstellingen zal verwezenlijken. Het besluit zou een omgekeerd effect hebben op de Motorcross-sector en twijfel of dit een verschil zal maken voor milieu-impact.

Antwoord: Permanente omlopen moeten nu ook al een project-MER opmaken, dit zou dus in principe geen extra meerkost mogen uitmaken. Het doel van het MER is niet om aanzienlijke effecten te voorkomen of het vermijden van impact op het milieu, maar wel om nieuwe projecten

of (m.e.r.-plichtige) veranderingen (uitbreiding/wijziging) te beoordelen en de effecten ervan in kaart te brengen en zo nodig ook mildere maatregelen te nemen die nodig zouden zijn om eventuele aanzienlijke effecten te voorkomen of te vermijden. In dat opzicht is men wel van oordeel dat een MER zowel voor de omgeving als voor de initiatiefnemer een belangrijk instrument is om enerzijds de haalbaarheid van projecten te beoordelen met oog op onder andere de draagkracht van de omgeving en anderzijds een geruststelling voor de buurtbewoners.

4. De SARC adviseert om verdere stappen te zetten voor de technologische ontwikkelingen op het gebied van elektrische motorfietsen. Om concurrentievoordelen te voorkomen beseft de raad wel dat hierrond idealiter beleid wordt gerealiseerd op internationaal/Europees niveau. Ook op dit niveau kunnen Vlaanderen en België een (voortrekkers)rol spelen.

Antwoord: De Vlaamse Overheid heeft eerder al verschillende pistes bekeken. Cfr. Conceptnota VR 2017 2212 DOC.1454/1TER. De sector evolueert evenwel minder snel dan gewenst. Dit is echter geen overweging geweest tijdens de opmaak van dit ontwerpbesluit. Beleidsmatig kunnen wij evenwel alleen maar onderstrepen dat de elektrificatie van deze sector het draagvlak bij de omwonenden zou kunnen verhogen.

5. De SARC adviseert om de inwerkingtreding met minimaal 1 jaar te verlengen vanwege de tijd om MER op te maken.

Antwoord: Dit standpunt kan gevolgd worden. De overgangstermijn werd in de ontvangen inspraakreacties tijdens de publieke consultatie ook als te kort ervaren. De termijn van inwerkingtreding wordt met 1 jaar verlengd van 1 januari 2026 naar 1 januari 2027. Doch wordt hierbij ook nog gewezen op het feit dat bestaande en vergunde omlopen waarvoor reeds eens een project-MER is opgemaakt, geen nieuwe project-MER moet worden opgemaakt naar aanleiding van dit wijzigingsbesluit.

B.2. Advies van de Minaraad

6. De motieven om over te stappen tot vaststelling van specifieke geluidsnormen voor nieuw aangevraagde individuele projecten overtuigen niet i.p.v. gewijzigde sectorale milieuvorwaarden worden opgemaakt met een plan-MER. De Minaraad is van oordeel dat het vaststellen van sectorale voorwaarden voor omlopen, met een onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieu-impact op strategisch planniveau de voorkeur geniet.

Antwoord: Het uitwerken van een globaal kader bleek niet evident gelet op de impact van de specifieke omstandigheden op de veruitwendiging van de hinder, hoewel dit wel de oorspronkelijke bedoeling was van de regelgever alvorens voorliggend wijzigingsbesluit op te maken. Aanvankelijk was het de bedoeling om een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM op te maken, waarbij de huidige sectorale voorwaarden zouden worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Indien, op basis van het onderzoek van de milieueffecten veroorzaakt door het basisscenario zou blijken dat de (her)bevestiging van de huidige sectorale milieuvorwaarde aanleiding zou kunnen geven tot aanzienlijke milieueffecten, zou in het plan-MER alternatieve plan-voorstellen worden uitgewerkt. Het Departement Omgeving schreef hiervoor tot tweemaal toe een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor".

7. Met de beoogde werkwijze wenst de Vlaamse regering te voldoen aan het stand-still beginsel.

Naast de invulling hiervan, wenst de Raad een oproep te doen om met betrekking tot omlopen een beleid te voeren gericht op het opzetten van actieve beschermings- en herstelprogramma's om de milieukwaliteit en de biodiversiteit blijvend te garanderen. Het behouden van een milieukwaliteit kan ook betekenen dat een aantal ingrepen afgebouwd worden of dat er strengere randvoorwaarden kunnen gesteld worden ten aanzien van een gebruiksfunctie. De Raad vraagt hiervan werk te maken.

Antwoord: Deze standpunten zijn waardevol en zullen worden meegenomen in toekomstig beleid.

8. De Raad ziet het belang van een maatschappelijk debat in het kader van voorgenomen strategische plannen of programma's in dit dossier terugkomen. Het strategische in een plan-MER slaat immers ook op het vermogen om vroeg in het besluitvormingsproces te zijn en zo het proces te beïnvloeden in een bepaalde strategische richting.

Antwoord: Dit standpunt wordt geapprecieerd en kan gevolgd worden. Doch bleek de opmaak van een plan-MER niet mogelijk. Zie hierboven antwoord in punt 6. Het Departement Omgeving schreef hiervoor tot tweemaal toe een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor", zonder enige reactie.

9. De Minaraad meent bovendien dat een evaluatie van de bestaande locaties en de afweging van mogelijk nieuwe locaties aangewezen is.

Antwoord: Vóór 2017 heeft de Vlaamse Overheid verschillende pistes en locaties onderzocht om een oplossing te vinden voor het te kort aan omlopen voor motorcross. Er is echter toen gebleken dat er zo goed als geen draagvlak hiervoor was, cfr. Conceptnota VR 2017 2212 DOC.1454/ITER.

10. De Raad meent dat het vastleggen van sectorale voorwaarden ook bijdraagt tot eenvoudigere handhaving van de afgeleverde vergunningen. Er gelden dan immers uniforme minimumstandaarden.

Antwoord: Het standpunt over de uniforme minimumvereisten kan gevolgd worden maar dat dit zou bijdragen tot betere handhaving overtuigt niet. Ook individuele vergunningen en hun voorwaarden moeten worden nageleefd en worden gehandhaafd.

11. Bij de loutere hernieuwing van bestaande vergunningen is er geen MER-plicht waardoor de mogelijke flankerende maatregelen voor deze (bestaande) vergunningen zijn de instrumenten die het omgevingsvergunningsdecreet voorziet, zoals de evaluatie, de bijstelling en de eventuele schorsing of ontheffing. Het is niet zeker dat er in alle gevallen een actief optredende bevoegde overheid is, die ertoe bereid (of in staat) is om daadwerkelijk tot die acties over te gaan.

Antwoord: Het klopt dat met ontwerp van decreet tot wijziging van de Omgevingsvergunningendecreet, zoals het nu voorligt, de mogelijkheid wordt toegevoegd om voor omlopen en banen voor motorvoertuigen ook een omgevingsvergunning van bepaalde duur te verlenen. Zie memorie van toelichting bij het desbetreffende wijzigingsdecreet:

"Het principe van een vergunning van onbepaalde duur is en blijft het uitgangspunt van de omgevingsvergunningsprocedure. Wanneer een vergunning voor bepaalde duur wordt verleend, zal dit dus uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd. Hierbij wordt vastgehouden aan een decretaal bepaalde lijst waarin wordt bepaald voor welke aanvragen bij wijze van uitzondering een vergunning van bepaalde duur kan worden verleend. Wel wordt het aangewezen geacht om de limitatieve lijst van gevallen waar een vergunning van bepaalde duur kan worden afgeleverd, beperkt aan te vullen. Het gaat hier om handelingen of inrichtingen of activiteiten die per definitie

een tijdelijk karakter hebben of technieken waarvan de impact onvoldoende ingeschat kan worden.” (VR 2023 1407 DOC.0978/3BIS)

Alleen bij totaal loutere hernieuwingen van bestaande vergunningen is inderdaad de opmaak van een project-MER niet vereist. Het gaat dan om hernieuwingen waarbij helemaal niets aan de situatie verandert zodanig dat een nieuwe project-MER geen nieuwe of bijkomende elementen zou kunnen brengen. Indien er toch iets verandert aan de exploitatie, dan zal case-by-case moeten bekeken worden of een project-MER toch nog nodig is. In ieder geval zal er een milieubeoordeling plaatsvinden in het besluitvormingsproces over de hernieuwing.

12. Afsluitend is de Minaraad van oordeel dat de testbanen van professionele motorvoertuigen uitgesloten kunnen worden van onderhavige regeling.

Antwoord: Hoewel deze standpunten waardevol zijn, worden zij niet meegenomen met voorliggend besluit om twee redenen.

Voorliggend wijzigingsbesluit tracht een oplossing te bieden aan de vastgestelde illegaliteit door de Raad van State van artikel 5.32.10.1, §3, van titel II van het VLAREM. Dit besluit heeft geen evaluatie of vernieuwing van de rubriek 32.9 van de indelingslijst in bijlage 1 bij titel II van het VLAREM. Het is dus niet de bedoeling om de indeling van de huidige rubriek te herbekijken en aan te passen. Zo zijn ook de motorvoertuigen of andere waarvoor de geluidsproblematiek minder speelt ook ongewijzigd gebleven qua indeling. Deze oefening zal op een later tijdstip uitgevoerd worden, waarbij de indeling van testtracks ook onder ogen zal genomen worden.

Bovendien hebben de voorgestelde aanpassingen tot gevolg dat testtracks volledig uit het toepassingsgebied van de indelingslijst in bijlage 1 bij titel II van het VLAREM komen te vallen alsook van enige m.e.r.-plicht terwijl dit tot op heden wel het geval was. Dit is een achteruitgang van het beschermingsniveau in het milieubeleid dat op vandaag van toepassing was en houdt mogelijks een schending van het standstill beginsel, dit moet dan ook nader worden onderzocht.

3. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hiervoor wordt verwezen naar het verslag aan de Vlaamse Regering in bijlage 3.

4. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De in dit ontwerpbesluit opgenomen regeling heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap daar de bepalingen eigenlijk de reeds gangbare praktijk vastleggen.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 7 april 2023 gaat als bijlage 8 en is gunstig.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerpbesluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap daar de bepalingen eigenlijk de reeds gangbare praktijk vastleggen.

Het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, is bijgevolg niet vereist.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Daar de bepalingen eigenlijk de reeds gangbare praktijk vastleggen wordt er geen impact op de lokale en provinciale besturen.

5. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van besluit wordt ter advisering voorgelegd aan afdeling Wetgeving van de Raad van State.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, wat betreft de omlopen voor motorvoertuigen en vaartuigen;
- 2° de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme te gelasten over het voormelde 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.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR

Bijlagen:

- 1) Nota VR
- 2) Voorontwerp van besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, wat betreft de omlopen voor motorvoertuigen en vaartuigen;
- 3) Verslag, horend bij het voormeld voorontwerp van besluit;
- 4) De verwerking van de publieke consultatie, vermeld in artikel 5.4.4 van het DABM;
- 5) Brief van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) van 31 juli 2023;
- 6) Strategische adviesraad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC) van 15 september 2023;
- 7) Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) van 19 oktober 2023;
- 8) Advies van de Inspectie van Financiën van 7 april 2023.