

DE VLAAMSE MINISTER VAN MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN,
VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende wijziging van het Koninklijk Besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt
Principiële goedkeuring

1. INHOUDELIJK

1.1. Situering

Bevoegdheid en onderzoeksvraag

Met de inwerkingtreding van de zesde staatshervorming op 1 juli 2014 zijn de gewesten bevoegd geworden voor de regels inzake de veiligheid van binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt (Artikel 6,§1,X,11° van de Bijzondere Wet ter hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd bij wet van 6 januari 2014). De huidige regelgeving voor dergelijke schepen is vastgelegd in het federale *Koninklijk Besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt*. Volgend op de regionalisering van de bevoegdheid werd de mogelijkheid tot een versoepeling van de regelgeving onderzocht, in samenwerking met het havenbestuur van Zeebrugge (MBZ), om op deze wijze een betere binnenvaartontsluiting voor de haven Zeebrugge te kunnen bereiken. De “estuaire vaart” is het varen met binnenschepen op zee in een beperkt vaargebied voor de kust.

Momenteel is er een kleine vloot van estuaire vaartuigen (het gaat over minder dan 10 schepen) die, op basis van het huidige KB, het estuaire traject bevaren. Het gaat daarbij om binnenschepen die een aantal ingrijpende aanpassingen hebben ondergaan om te kunnen voldoen aan de technische eisen van het KB. De vraag van MBZ is om deze technische eisen te versoepelen zodat een grotere vloot het estuaire traject zou kunnen bevaren. Een optie die hierbij onderzocht moest worden, was of het verantwoord zou zijn om ook conventionele binnenschepen, of althans bepaalde types van binnenschepen op het traject toe te laten.

Studietraject

In januari 2016 werd op initiatief van het Departement MOW een werkgroep samengesteld om de problematiek en de mogelijke wijzigingen te bespreken. In deze werkgroep waren verschillende instanties betrokken, o.m. MBZ, DMOW (afdeling Beleid, Maritieme Toegang), het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, afdeling Maritieme Techniek van de UGent, en de FOD Mobiliteit.

Op basis van de bevindingen van deze werkgroep en het onderzoekswerk van de UGent o.l.v. Prof. Marc Vantorre (in opdracht van DMOW) werd in de zomer van 2017 door DMOW een eerste ontwerp van gewijzigd KB opgemaakt. Over aantal van de daarin opgenomen wijzigingen werd consensus bereikt binnen de werkgroep, zoals bijvoorbeeld:

- Het schrappen van de vereiste studie voor schepen die niet varen bij golfhoogtes > 1.2 m en het gelijkschakelen van de technische eisen voor tankschepen en droge ladingschepen;
- Het uitgangspunt van 100 vaarten per jaar i.p.v. 300 indien een studie vereist is;
- Het versoepelen van de stabiliteitsvereisten (deels gebaseerd op de geldende regelgeving in Frankrijk, die minder streng is opgevat);
- De mogelijkheid van een alternatief voor een periodiek onderzoek in droogdok;

Anderzijds waren ook een aantal wijzigingen opgenomen die nood hadden aan verder technisch-wetenschappelijk onderzoek, zoals bijvoorbeeld de regels inzake brandveiligheid en reddingsmiddelen.

Relatie tot Nederland

Een deel van het estuaire traject loopt door de Westerschelde, en dus door Nederlands grondgebied, waardoor eventuele wijzigingen ook met Nederland dienen te worden afgestemd.

Naar aanleiding van een eerste bespreking van het ontwerpvoorstel met een Nederlandse delegatie van experts in de zomer van 2017, was de eerste reactie van Nederland dat het principieel geen voorstander is van het varen met conventionele binnenschepen langs het zeetraject. Nederland verklaarde zich echter wel bereid om het ontwerpvoorstel te overwegen, op voorwaarde dat een aantal van de voorgestelde wijzigingen verder technisch-wetenschappelijk zouden worden onderzocht en onderbouwd. Dit dossier werd op geregelde tijdstippen besproken met Nederland binnen het kader van de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart, en stond ook op de agenda van bilateraal diplomatiek overleg tussen de Vlaamse en de Nederlandse regering.

Op de laatste Vlaams-Nederlandse top in Middelburg van 5 november 2018 werd aan Nederland ook het voortraject toegelicht inzake estuaire vaart en de lopende onderzoeken. Nederland stelde zich zeer constructief op en gaf aan geen formeel bezwaar te hebben, en dat er ook vanuit Zeebrugge schepen Nederlandse havens kunnen aandoen. Het belang van de technische en nautische eisen werd bevestigd, met evenwel de voorwaarde om hierin gezamenlijk op te trekken en de resultaten op de gepaste fora van de Schelde Directeuren Vergadering en de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart bespreekbaar gemaakt worden.

Conclusies

In bovengenoemde context werd het onderzoek van de UGent op bepaalde punten verder uitgewerkt en werden ook bijkomende externe wetenschappelijke studies besteld:

- Een studie naar de eisen inzake brandveiligheid en reddingsmiddelen (besteld door DMOW, uitgevoerd door klassemataatschappij Lloyd's Register en opgeleverd in december 2018);
- Een studie naar de kosten van ombouw naar A-60 norm (besteld door Portconnect, uitgevoerd door Shipbuilding Solutions b.v. en opgeleverd in november 2018);
- Een studie naar de sterkte eisen van een bepaald type schepen (besteld door MBZ en naar verluidt nog in uitvoering door klassemataatschappij Lloyd's Register). De uitkomst van dit onderzoek heeft op zich echter geen impact op de bepalingen van het ontwerp van besluit. Dit onderzoek gaat enkel na of conventionele binnenschepen van een bepaald type kunnen voldoen aan de voorgestelde nieuwe regels in het ontwerp.

De belangrijkste conclusies uit bovengenoemde studies kunnen als volgt worden samengevat:

- Wat betreft brandveiligheid is het niet aangewezen om de A-60 norm uit de zeevaart te vervangen door de A-0 norm uit de binnenvaart indien men het bestaande veiligheidsniveau wil handhaven;
- De afschaffing van de MOB- reddingsboot verplichting (behalve voor tankschepen waarvoor kegelplicht geldt) is aanvaardbaar op voorwaarde dat er bijkomende reddingsmiddelen worden voorzien. De voorgestelde aanvullende reddingsmiddelen worden echter als onvoldoende beschouwd;
- De kosten voor de ombouw van conventionele binnenschepen teneinde te voldoen aan de eisen van de A-60 norm voor brandveiligheid lijken te hoog om reders te kunnen bewegen tot het maken van een dergelijke investering;
- De voorlopige resultaten van het onderzoek inzake sterkte-eisen lijken aan te geven dat conventionele binnenschepen van het beoogde type onvoldoende sterk zijn om te kunnen varen tot significante golfhoogtes van 1.2 m.

Op basis van het uitgevoerde technisch-wetenschappelijk onderzoek en de resultaten zoals bereikt binnen de werkgroep worden in het onderhavige ontwerp van besluit een aantal belangrijke versoepelingen voorgesteld aan het huidige KB estuaire vaart, zonder echter aan een aantal cruciale bepalingen, zoals bv. de regels inzake brandveiligheid, te raken. Dit zal bestaande estuaire schepen ruimere mogelijkheden bieden om het estuaire traject te bevaren alsook toelaten dat andere binnenschepen tot de estuaire vloot kunnen toetreden met een beperktere omvang van aanpassingen. Deze aanpassingen gebeuren echter met behoud van het bestaande veiligheidsniveau. Dit resultaat nu sluit evenwel niet uit dat, op basis van verder onderzoek en eventuele nieuwe toekomstige technologische inzichten, er een verdere aanpassing en versoepeling van deze in dit huidig ontwerp van BVR vastgestelde standaarden kan nagestreefd worden.

1.2. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Aangezien het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden ook voorschriften oplegt voor de schipper en de eerste stuurlieden, worden deze vereisten ook opgenomen in artikel 3, d) van het KB estuaire vaart. Deze vereisten zijn opgesomd in voorschrift VII/5 van bijlage I bij het KB van 24 mei 2006.

Artikel 2

Aan artikel 4, eerste lid van het KB wordt toegevoegd dat het geannoteerde certificaat ook zal bepalen hoeveel bemanningsleden er minimum aan boord moeten zijn. Dit heeft te maken met het feit dat er voor schepen die in een beperkt vaargebied voor de kust varen verlichte internationale bemanningseisen voor de zeevaart (STCW) gelden. Deze specifieke eisen hangen af van een aantal factoren zoals bv. de grootte van het schip. Daarom is het voor de duidelijkheid wenselijk dat de specifieke bemanningsvereisten voor elk individueel schip in de annotatie vermeld staan.

In artikel 4, tweede lid van het KB wordt een aanvulling toegevoegd dat een communautair certificaat wordt uitgereikt voor een significante golfhoogte tussen 0.6 m en 2.0 m. Het is namelijk de bedoeling dat de analyse (en bijhorend certificaat) wordt uitgevoerd voor significante golfhoogtes tussen 0.6 m en 2.0 m. Analyses maken en/of certificaten afleveren voor lagere golfhoogtes heeft weinig zin omdat dergelijke kleine zeegangen slechts uitzonderlijk voorkomen. Anderzijds heeft het ook weinig zin om certificaten af te leveren voor zeegangen boven 2.0 m, aangezien op die hoogte de toegankelijkheid al dicht bij de 100% ligt.

Voor de goede leesbaarheid werd het hele artikel vervangen door een nieuwe tekst.

Artikel 3

Het uitgangspunt in artikel 5 van het KB is dat binnenschepen voor romp en machine-installaties geklasseerd moeten zijn in de hoogste klasse van hun categorie. Uit het overleg binnen de werkgroep estuaire vaart werd consensus bereikt dat dergelijke vereiste te streng is en weinig meerwaarde heeft voor binnenschepen die varen bij een beperkte golfhoogte, zijnde een significante golfhoogte tot 1.2 m. Voor die schepen geldt met de wijziging dat zij wel geklasseerd moeten zijn bij een erkende klassemaatschappij, maar niet noodzakelijk in de hoogste klasse van hun categorie (De facto zijn er slechts 2 categorieën, namelijk tankers en droge lading schepen).

Artikel 4

In artikel 7, tweede lid van het KB wordt de term “met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld”, dat een federale ambtenaar is, vervangen door de “Commissie van Deskundigen”, dat een Vlaamse instantie is.

Artikel 5

De vereiste van een periodieke schouwing in droogdok werd versoepeld op aandringen van de Maatschappij der Brugse Zeevaart (MBZ). Een schouwing in droogdok is volgens hen immers een dure aangelegenheid en houdt ook meer tijdverlies en planning in voor de schipper. MBZ pleitte daarom om de periodieke schouwing in droogdok te vervangen door een periodieke schouwing onder water. De klassemaatschappijen toonden zich sceptisch omtrent dit voorstel, omdat de Belgische wateren nogal troebel zijn en een schouwing onder water bijgevolg niet zo doeltreffend kan zijn als een schouwing in droogdok. Een compromis werd bereikt door de mogelijkheid van een periodieke schouwing onder water te voorzien als alternatief voor een periodieke schouwing in droogdok, op voorwaarde dat de klassemaatschappij waar het betreffende schip is ingeschreven hiermee akkoord gaat.

Artikel 6

De “met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld”, dat een federale ambtenaar is, wordt vervangen door de “Commissie van Deskundigen”, dat een Vlaamse instantie is.

Aangezien de Federale Staat formeel België vertegenwoordigt bij de IMO, is de tekst zo gewijzigd dat de Commissie van Deskundigen het rapport met een overzicht van de vrijstellingen jaarlijks aan de FOD Mobiliteit bezorgt, dat op zijn beurt dit rapport dan zal overmaken aan de IMO.

Voor de goede leesbaarheid werd het hele artikel vervangen.

Bijlage 1

Aangezien heel wat aanpassingen zijn gebeurd in de bijlage bij het KB estuaire vaart werd voor de goede leesbaarheid in het ontwerp van besluit de hele bijlage vervangen. Heel wat belangrijke technische aanpassingen bevinden zich echter in de bijlage, waardoor in de nota de wijzigingen systematisch zullen worden overlopen.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 2: Bijzondere technische voorschriften inzake het gedrag van binnenschepen in de golven.

Wat betreft de bijzondere technische voorschriften voorziet het huidige KB in twee sets van regels: de standaardregels (die gelden als vrij streng) en de lichtere regels voor tankschepen die varen tot een maximale golfhoogte van 1.2 m. Voor schepen die onder de standaardregels vallen geldt ook de verplichting om voor elke reis een voorafgaande studie te maken waarmee kan

aangetoond worden dat, gegeven de omstandigheden, het schip aan de gestelde vereisten voldoet.

Uit het onderzoek van Prof. Vantorre werd geconcludeerd dat de strenge eisen, alsook de vereiste van het maken van een voorafgaande studie, *de facto* enkel aangewezen is voor schepen die varen bij een golfhoogte > 1.2 m. Bijgevolg zullen in het nieuwe voorstel de minder strenge eisen alsook de vrijstelling voor het maken van een voorafgaande studie, die momenteel enkel gelden voor tankschepen die varen tot 1.2 m golfhoogte, worden uitgebreid naar alle schepen die maximaal tot deze golfhoogte varen. Het onderscheid tussen tankschepen en niet-tankschepen wordt m.a.w. weggewerkt.

Daarnaast werden de eisen voor schepen die varen tot maximaal 1.2 m golfhoogte opnieuw onderzocht, geëvalueerd en aangepast.

Tenslotte werd voor de uitvoering van vereiste studie voor schepen die varen bij grotere golfhoogtes (> 1.2 m) het aantal vaarten per jaar op 100 gebracht i.p.v. 300 omdat dit beter aansluit bij de realiteit. Verder werd voorzien dat, indien het aantal vaarten per jaar toch de 100 overstijgt, de studie gemaakt dient te worden op basis van het voorziene aantal werkelijke vaarten per jaar.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 3: Bijzondere technische voorschriften inzake scheepsbouwkundige eisen.

3.01 Brandveiligheidsmaatregelen

De A60 norm die nu in het KB staat ingeschreven, houdt in dat een eventuele brand in een bepaalde ruimte gedurende minstens 60 minuten niet kan overslaan naar een andere ruimte. De A0 norm, daarentegen, betekent *de facto* dat een brand vrijwel onmiddellijk kan overslaan. De A60 norm is de standaard uit de zeevaart, terwijl de A0 norm de standaard is uit de binnenvaart.

Het onderzoek van Lloyd's Register heeft geleid tot de conclusie dat, uitgaande van het behoud van het bestaande veiligheidsniveau, het niet aangewezen is om de A60 norm te vervangen door de A0 norm. Bijgevolg werden in punt 3.01 van Bijlage 1 geen wijzigingen aangebracht.

De bepaling in het KB laat toe dat andere, gelijkwaardige voorzieningen worden toegelaten. Zo wordt de toepassing van innovatieve technieken inzake brandveiligheid gestimuleerd.

3.02 Stabiliteit

De geldende bepalingen inzake stabiliteit werden geanalyseerd door de UGent o.l.v. Prof. Vantorre. Op basis van deze technisch-wetenschappelijke analyse werden door de UGent wijzigingsvoorstellen gedaan, die in de ontwerp tekst werden overgenomen. De wijzigingen kunnen als een versoepeling van de regels worden beschouwd en zijn bovendien vergelijkbaar met de bepalingen in de geldende Franse regelgeving.

3.04 Belading

Er werd geopteerd om niet alleen voor te schrijven dat voorzieningen voor zeevast stouwen aanwezig moeten zijn, maar dat containers ook effectief zeevast gestouwd moeten worden.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 4: . Bijzondere technische voorschriften inzake vrijboord, veiligheidsafstand en diepgangsschalen

Naar analogie met de wijzigingen in hoofdstuk 2 van bijlage 1 worden de eisen inzake vrijboord gelijkgeschakeld voor alle schepen die varen tot een significante golfhoogte van 1.2 m.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 6: Bijzondere technische voorschriften inzake het stuurhuis

6.01 Navigatiemiddelen

In de werkgroep werd consensus bereikt over het feit dat een zeeradar in principe niet noodzakelijk is. Het woord “zee” werd daarom in de tekst van het KB geschrapt. Een zeeradar werd daarentegen wel wenselijk geacht voor schepen die bij grotere golfhoogtes varen (> 1,2 m Hs) of schepen die een traject ten westen van Zeebrugge varen. Voor die schepen wordt, bij wijze van uitzondering, wel voorgeschreven dat zij een zeeradar aan boord hebben.

6.02 Communicatieapparatuur

Binnen de werkgroep werd consensus bereikt dat de vereiste van een VHF-DSC ontvanger geen meerwaarde heeft, en dus kan worden geschrapt.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 7: Bijzondere technische voorschriften inzake werktuigbouwkunde

7.01 Voortstuwning

Binnen de werkgroep werd consensus bereikt dat de vereiste van een minimumsnelheid die de kopbesturingsinstallatie moet genereren kan geschrapt worden.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 9: Bijzondere technische voorschriften inzake uitrusting

9.02 Ankeruitrusting

Wat de ankeruitrusting betreft werd in de werkgroep consensus bereikt dat de vereiste van een dubbel boeganker kan worden teruggebracht tot één boeganker, op voorwaarde dat deze voorzien is van een wartel of tenminste vrij kan draaien. Een wartel wordt gevormd door twee schakels aan het einde van een ketting, die niet in elkaar zijn gesmeed, maar door een vrij draaiende as met elkaar zijn verbonden, zoals bijvoorbeeld de bevestiging van een ankerketting aan een anker. Verder werd op basis van consensus geoordeeld dat de vereiste inzake de lengte van de ankerkettingen kon worden versoepeld voor schepen die niet verder westelijk varen dan Zeebrugge en die zich beperken tot een significante golfhoogte van 1,20 m. Voor deze schepen moeten de boegankerkettingen niet langer zijn dan 60 m.

9.03 Persoonlijke reddingsmiddelen

Binnen de werkgroep is onderzocht of het al dan niet weglaten van de algemene verplichting tot het aan boord hebben van een reddingsboot (de zgn. MOB-boot) een optie is.

De MOB-boot verplichting werd door een aantal actoren binnen de werkgroep als te streng beschouwd, aangezien een dergelijke boot duur is en de aanwezigheid ervan een beperkt nut zou hebben bij een situatie van man over boord met drie bemanningsleden (wat vaak de bezetting is bij een binnenschip).

Op basis van haar onderzoek concludeerde Lloyd's Register dat een schrapping van de MOB-boot verplichting voor schepen andere dan tankschepen met kegelplicht in principe aanvaardbaar is, op voorwaarde dat er voldoende alternatieve reddingsmiddelen worden voorzien. De momenteel gekende alternatieven waren volgens LR echter onvoldoende om het ontbreken van een MOB-boot te compenseren. Bijgevolg werd de algemene MOB-boot verplichting in onderhavig ontwerp van besluit niet geschrapt.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 11: Veilige procedures

Momenteel zijn er in het huidige KB geen bepalingen opgenomen betreffende veiligheidsprocedures aan boord en de training van de bemanning inzake de naleving van deze procedures. Dit werd algemeen binnen de werkgroep als een lacune ervaren, aangezien de veiligheidsprocedures in de zeevaart en de binnenvaart erg verschillend zijn. In de zeevaart is hiervoor de *International Safety Management Code* (ISM code) van toepassing; een internationale standaard voor de veiligheid aan boord van schepen. Volgens de internationale regelgeving is het echter mogelijk om minder strenge regels toe te passen in kustzones. Bijgevolg was er consensus dat er een soort van verlicht ISM regime zou moeten voorzien worden, waarbij de schipper het bewijs moet kunnen voorleggen dat er veiligheidsprocedures aan boord zijn en dat regelmatige oefeningen werden uitgevoerd, hetgeen dan tijdens de jaarlijkse schouwing kan worden geverifieerd door de Commissie van Deskundigen. Hetzelfde geldt in verband met procedures ter voorkoming van verontreiniging. Vandaar dat er in de bijlage van onderhavig ontwerp van besluit een hoofdstuk werd opgenomen die de reder verplicht om dergelijke procedures en trainingen te voorzien.

Bijlage 1 – Hoofdstuk 12:

Momenteel zijn er in het huidige KB geen bepalingen opgenomen betreffende de taalvereisten voor de bemanning van estuaire schepen. Dit wordt als een lacune ervaren, aangezien de ervaring in de binnenvaart is dat schippers nog te vaak geen courante talen als het Engels of het Frans machtig zijn. Dit vormt een gevaar bij de opvolging van instructies bv. vanuit de verkeersleiding. Er was consensus binnen de werkgroep dat hierover eisen dienen te worden opgenomen in de regelgeving overeenkomstig de regelgeving op de Schelde. Vandaar dat er in de bijlage van het ontwerp van besluit een hoofdstuk werd opgenomen dat alle schippers verplicht om in het Engels of Nederlands te kunnen communiceren.

Aanhangsel bij Bijlage 1 - Methodiek voor het berekenen van het gedrag van binnenschepen in golven

Dit aanhangsel bevat de methodiek die dient te worden toegepast voor het maken van de studie voorafgaand aan het varen van het traject, hetgeen van toepassing is voor schepen die varen bij grotere golfhoogtes (> 1,2 m). Wat deze methodiek betreft worden in het ontwerp van besluit de volgende wijzigingen voorgesteld, die gebaseerd zijn op de resultaten van het onderzoek door de UGent o.l.v. Prof. Marc Vantorre:

- In hoofdstuk 2 – aard van de responsies – wordt voor de berekening van de responsies van het schip op de heersende golven een onderscheid gemaakt tussen twee referentieniveaus voor wat betreft binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken (tankschepen): een eerste niveau ligt op de top van de luikhoofden en een tweede niveau 0.90 m boven het dek in de zij. In de huidige regelgeving is er slechts één referentieniveau voor dit type schepen, namelijk op de top van de luikhoofden.
- In hoofdstuk 3 – golfklimaat – wordt in het huidig KB bepaald dat voor de studie gebruik moet worden gemaakt van desbetreffende directionele golfspectra opgesteld aan de hand van de frequentie- en richtingsanalyse van waargenomen golfdiagrammen. In het ontwerp van besluit wordt nu aanvullend voorzien dat deze waarnemingen mogen aangevuld worden met resultaten van gevalideerde numerieke berekeningen teneinde het verloop van de golfkarakteristieken over het traject in rekening te brengen.
- Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 - Bepaling van de maximaal toelaatbare significante golfhoogte – het aantal reizen per jaar voor het uitvoeren van de studie op 100 gebracht.

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

Het voorstel heeft geen financiële weerslag op de begroting.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 2 mei 2019.

Het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor begroting is niet vereist.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

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

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2019/168 van 11 april 2019 (ontwerp besluit) en 2019/194 van 8 mei 2019 (bijlage bij het ontwerp van besluit).

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende wijziging van het Koninklijk Besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer te gelasten over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, vermeld in punt 1°, het advies in te winnen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV);
- 3° de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer te gelasten over het over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, vermeld in punt 1°, het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

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

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering of voorontwerp van decreet
- bijlage bij het besluit
- het advies van de Inspectie van Financiën