

ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE DIVERSE MAATREGELEN INZAKE DE HERSTRUCTURERING VAN WATERWEGEN EN ZEEKANAAL NV VAN PUBLIEK RECHT EN NV DE SCHEEPVAART VAN PUBLIEK RECHT

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Algemene toelichting

1. Algemene situering – het regeerakkoord 2014 -2019

1. In haar Regeerakkoord 2014-2019 heeft de Vlaamse Regering aangekondigd te zullen overgaan tot de fusie van twee agentschappen van de Vlaamse overheid, met name, enerzijds, de EVA Waterwegen en Zeekanaal NV, en, anderzijds, de EVA NV De Scheepvaart.

Het betreft agentschappen met een identieke rechtsvorm, met name allebei een naamloze vennootschap van publiek recht als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, derhalve met rechtspersoonlijkheid, zoals bedoeld in artikel 13 van het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003.

Het is de beleidsmatige intentie van de Vlaamse regering dat de ene entiteit wordt overgenomen door de andere entiteit, waarbij die ene entiteit derhalve wordt ontbonden zonder vereffening. De entiteit die na de fusie zal over blijven is dus ook een N.V. van publiek recht, een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, met als nieuw voorgestelde benaming "De Vlaamse Waterweg nv" (DVW). Het voorliggend ontwerp van decreet geeft nadere invulling aan deze doelstelling.

Voor nadere toelichting wordt verwezen naar hetgeen infra onder punt 3 wordt vermeld.

2. Huidige situatie

2.1. De oprichting en de werking van Waterwegen en Zeekanaal NV steunen op het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, zoals gewijzigd bij decreet van 2 april 2004 en latere wijzigingen.

De voornaamste kenmerken van een extern verzelfstandigd agentschap (EVA) liggen vervat in de artikelen 11 tot en met 28 van het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003.

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert thans de bevaarbare waterwegen en aanhorigheden in de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en ten dele in de provincie Antwerpen. Het agentschap staat tevens in

voor het watergebonden grondbeheer langsheen deze waterwegen in de meest ruime zin conform haar maatschappelijk doel.

2.2. De oprichting en de werking van NV De Scheepvaart steunen op het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart.

De voornaamste kenmerken van een extern verzelfstandigd agentschap (EVA) liggen vervat in de artikelen 11 tot en met 28 van het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003.

NV De Scheepvaart beheert thans de bevaarbare waterwegen en aanhorigheden in de provincie Limburg en ten dele in de provincie Antwerpen. Het agentschap staat tevens in voor het watergebonden grondbeheer langsheen deze waterwegen in de meest ruime zin conform haar maatschappelijk doel.

2.3. Beide agentschappen behoren tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

3. Uitgangspunten, doelstellingen en meerwaarden van de fusie

3.1 . De waterwegen zijn een enorm belangrijk netwerk voor Vlaanderen.

De huidige veranderingen op economisch, mobiliteits- en leefbaarheidsvlak hebben heel wat impact op het waterwegennetwerk, haar belanghebbenden en de waterwegbeheerders.

Daarom fuseert Vlaanderen haar waterwegbeheerders tot een sterke, efficiënte en toekomstgerichte organisatie met een grote economische en maatschappelijke impact.

Hiermee worden niet alleen macro- en bedrijfseconomische voordelen gerealiseerd, maar wordt ook een belangrijke stap gezet naar de realisatie van de toekomstvisie voor het waterwegbeheer in Vlaanderen.

Waterwegen zijn inderdaad een alsmaar belangrijkere factor voor de economische ontwikkeling en structurering van de gebieden die ze doorkruisen. Deze economische dimensie is bij uitstek een troef voor Vlaanderen doordat Vlaanderen – deels van nature uit – over een dicht netwerk van waterwegen beschikt. Zulk netwerk is in vele andere Europese regio's niet in dezelfde mate of zelfs helemaal niet aanwezig. De bedrijventerreinen langsheen een waterweg beschikken also over extra troeven die elders niet aanwezig zijn, hetgeen de kans op positieve maatschappelijke ontwikkelingen en duurzame aanwezigheid van de

bedrijfsactiviteit verhoogt. De aanwezigheid van het waterwegennet laat toe de transportkost voor de bedrijven te optimaliseren doordat ook de scheepvaart in hun logistieke keten kan ingeschakeld worden. In een wereld die snel globaliseert en in een bij uitstek internationaal en maritiem gericht Vlaanderen, vormen de waterwegen dan ook een sterke, en verder uit te bouwen extra troef in het ontwikkelen van economische bedrijvigheid en het aantrekken van nieuwe economische activiteit.

In het behouden van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens spelen de waterwegen een belangrijke rol in het verzekeren van de toegankelijkheid van hun hinterland. Het Regeerakkoord bepaalt daarbij dat ingezet wordt op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg:

"Bij de uitbouw en versterking van het waterwegennet ligt de focus op de verdere uitbouw van het Albertkanaal, de Schelde, het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Seine-Scheldeverbinding via de Leie richting Frankrijk met als belangrijke prioriteit de aanpak van het kanaal Kortrijk-Bossuit. Het gabariet en de vaarkenmerken worden in overeenstemming gebracht met de geldende internationale normen.

Vlaanderen wil de Europese draaischijf voor logistiek en transport blijven. Het is van groot belang dat alle belangrijke economische poorten goed bereikbaar zijn. De logistieke sector moet in 2020 een maximum aan toegevoegde waarde creëren en mag zich niet tot transportactiviteiten beperken. Door een modale verschuiving te stimuleren kan Vlaanderen de impact op mens en milieu beperken".

Het Regeerakkoord stelt ook het volgende:

"Een betrouwbaar en efficiënt waterwegennetwerk betekent ook het stimuleren van permanente innovatie in zowel de waterbouw als de scheepsbouw. We nemen maatregelen die ervoor moeten zorgen dat binnenvaarttransport in een bredere range van marktsectoren en –condities competitief kan zijn. Er wordt ingezet op het vergroenen van het netwerk en de vloot en het verder uitbouwen van overslagmogelijkheden. We werken aan de uitbouw van de dienstverlening langs alle waterwegen die voorzieningen zoals walstroom en afvalafgifte mogelijk maken.

Op het waterwegennet bouwen we het dynamisch verkeersmanagement op het water uit waarbij het accent ligt op de River Information Services conform de Europese richtlijnen en standaarden. In combinatie met de verdere uitrol van het Automatic Identification System en het verplicht gebruik ervan zorgen we voor een snelle, accurate en gebruiksvriendelijke communicatie en informatieoverdracht tussen de infrastructuurbeheerder en de schipperij".

Ook in de stedelijke logistiek hebben de waterwegen hun rol te vervullen.

"Binnen een globaal Vlaams kader voor stedelijke distributie zoeken we in samenwerking met de lokale overheden en de bedrijfswereld naar duurzame en economische rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen stedelijke omgevingen. Daarbij kan bij het aanleveren van goederen in watergebonden depots in de periferie van steden ook binnenvaart ingeschakeld worden. Zo verzoenen we stedelijke logistieke noden en de leefbaarheid door het verminderen van de verkeers- en milieudruk en het verhogen van de verkeersveiligheid".

Een modern waterwegbeheer vereist bij uitstek een multifunctionele aanpak. De zeer vele functies van een waterweg worden maximaal naast en met elkaar ontwikkeld ten einde meervoudige taken tot stand te laten komen en mogelijke onderlinge conflicten te beheersen. Dit vergt een multidisciplinaire kennis en een sterk samenwerkingsgericht werken. De waterwegbeheerder heeft dan ook een prominente rol te vervullen in het integraal waterbeheer. In deze integrale benadering is de waterwegbeheerder meer dan andere actoren, de instantie die continu zorg dient te dragen om de scheepvaartfunctie en de economische functie te vrijwaren. Deze multifunctionaliteit geeft aandacht aan aspecten als recreatie, waterkwaliteit, waterkwantiteit, inpassing in het landschap en aanpassing van de waterweg aan de naastgelegen gebieden. Hierdoor is de waterweg ook een structurerend element in de opbouw van het doorkruiste gebied.

Hier aansluitend speelt de waterweg een belangrijke rol in het vervullen van zachte economische en maatschappelijke noden. Deze noden zoals recreatie en natuurbeleving nemen eveneens aan belang toe en verhogen de druk op het gebruik van de waterweg en zijn omgeving.

Het beheren van waterwegen houdt ook het continu beheersen van de waterstanden in. De stijging van de zeespiegel en de evolutie in de debietverdelingen noopt tot aanpassingen aan de waterwegen. Deze evoluties die gemeenzaam aan de wijzigingen in het klimaat toegeschreven worden, zetten het waterwegbeheer meer en meer prominent op de maatschappelijke agenda.

Terzelfdertijd kunnen waterwegen een bijdrage leveren om wijzigingen in het klimaat te milderen nl. door het intensiever gebruiken van binnenvaart als alternatief voor het vervoer via de weg. Deze optie bevat als supplementaire baat een bijdrage aan het beheersen van saturatie op het wegennet. Daarnaast kan in dezelfde context gedacht worden aan het bouwen van voorzieningen en infrastructuur die moeten toelaten om energie te winnen uit het beheer van de waterwegen.

Waterbeheersing omvat bovendien verschillende maatschappelijke en economisch relevante aspecten meer bepaald het beheersen van hoge waterstanden en de eraan gerelateerde overstromingsrisico's, het beheersen van watertekorten en het verzekeren in de waterbehoefte van stakeholders die hun activiteit hebben

afgestemd op de beschikbaarheid van water uit waterwegen voor drinkwaterproductie, als proces- of koelwater.

Het Regeerakkoord stelt dan ook:

"We investeren verder in de duurzame beveiliging tegen overstromingen steeds in goed overleg met de lokale besturen en rekening houdend met de verwachte effecten van de klimaatverandering. Klimaatverandering brengt ook watertekorten met zich mee. Ook hiervoor worden maatregelen uitgevoerd. De maatregelen zorgen voor een oplossing bij watertekort en voor hernieuwbare energie bij voldoende debiet".

Samengevat mag dan ook gesteld worden dat de waterwegen in Vlaanderen direct of indirect door de sterke verankering van het netwerk, op quasi alle aspecten van de maatschappij hun invloed doen gelden. De services die de waterwegbeheerder vanuit het infrastructurele gegeven als kern, leveren aan de Vlaamse samenleving, is dan ook zeer veelomvattend en essentieel voor het goed functioneren ervan. Dit wordt pas echt duidelijk zichtbaar in geval door omstandigheden de dienstverlening of de beveiliging niet ten volle beschikbaar is.

In het verleden heeft het Vlaams Parlement trouwens reeds bij herhaling gewezen op dit belang van de waterwegen en een sterk waterwegbeheer. Terzake kan o.a. verwezen worden naar de Resolutie van 16 juni 2010 "betreffende de toekomst van de binnenvaart" in Vlaanderen, de resolutie van 08 mei 2011 "betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen" en de resolutie van 06 juli 2011 "betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid".

3.2. De fusie als katalysator voor een versterkt waterwegbeheer.

Vlaanderen is met 1076 km waterweg een knooppunt in het Europees waterwegennet. Jaarlijks wordt er meer dan 70 miljoen ton aan goederen vervoerd. 80% van de bedrijven bevindt zich op minder dan 10 km van een waterweg. Als transportmodus met de laagste maatschappelijke kost, is de waterweg bij uitstek geschikt om aan de hedendaagse leefmilieueisen te voldoen.

Het grote belang van de waterwegen voor Vlaanderen door zijn lage ligging ten opzichte van de zeespiegel en de grote potentialiteiten die daaruit voortvloeien, verplichten ons ertoe om het waterwegbeheer zo sterk mogelijk uit te bouwen. Daarbij dient rekening gehouden te worden met een wereld die voortdurend in beweging is.

Het proces van internationalisering zorgt voor grotere logistieke uitdagingen en leidt tot schaalvergroting bij bedrijven. Door de hogere competitiviteit en

toenemende complexiteit zijn we genoodzaakt voortdurend gericht te zijn op de wereld om ons heen, een wereld die steeds meer een dorp wordt.

De technologische ontwikkelingen zorgen ervoor dat begrippen als informatisering, automatisatie en digitalisering standaardbegrippen zijn geworden in de dagelijkse bedrijfsvoering. Zij noodzaken bedrijven nieuwe businessmodellen te ontwikkelen om tegemoet te komen aan de verhoogde eisen van de klant.

De toenemende aandacht voor een leefbare wereld, noopt ons ertoe zuiniger met energie om te gaan, significant bij te dragen aan het klimaatplan, meer aandacht te besteden aan de hogere eisen op vlak van watervoorziening en -beheersing, de stijgende behoefte aan recreatiemogelijkheden in te vullen en het kringloopdenken in onze economie te stimuleren.

Daarnaast dienen we ook rekening te houden met maatschappelijke trends. Door de toenemende individualisering wordt een "one size fits all " benadering alsmaar minder geaccepteerd. Burgers drukken hun sterkere participatiebehoefte uit in een decentrale bottom-up samenleving. De peer-to-peer economie verweeft zich met de klassieke economie en doet het onderscheid tussen consument en producent vervagen. Netwerkiniciatieven situeren zich niet alleen meer op lokaal niveau maar ook op internationaal niveau. Dergelijke trends leiden tot sectoroverschrijdend (samen)werken en toenemende performantiedruk.

Al deze veranderingen dienen zich te vertalen in de uitbouw van een sterk waterwegbeheer voor Vlaanderen.

Niet alleen moet ons waterwegennetwerk gebruiksvriendelijk, beschikbaar, betrouwbaar en goed onderhouden zijn, het moet ook beschikken over een gepaste basisstructuur om de eisen op het vlak van internationale bereikbaarheid en integraal waterbeheer op te vangen. Verder dienen de voordelen en mogelijkheden van de waterweg sterker in de verf gezet te worden alsook opengetrokken te worden naar alle belanghebbenden bij het gebruik van de waterweg. Tegenover deze multifunctionele benadering van ons netwerk aan waterwegen staat ook de noodzaak aan standaardisatie.

De waterwegen dienen een meerwaarde op te leveren voor de verschillende belanghebbenden (klanten, bedrijven, burgers). De waterwegbeheerders kunnen daarop inzetten door het aanbieden van een uniforme dienstverlening. Vooral naar bedrijven toe is het van belang goed ontwikkelde economische gebieden langs de waterwegen uit te bouwen, advies en begeleiding te voorzien en kostenoptimalisaties door te voeren voor het transport over de waterweg. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het beginsel dat de gebruiker en vervuiler betaalt. Door het verhogen van de herkenbaarheid en de klantgerichtheid van de waterwegbeheerders naar de belanghebbenden, kan een verhoging van het

marktaandeel van de binnenvaart binnen het goederenvervoer gerealiseerd worden.

Binnen deze veranderende omgeving waarin hogere eisen aan het waterwegbeheer gesteld worden, dienen de waterwegbeheerders te streven naar schaalvergroting en een meer samenhangend strategisch beleid waardoor een grotere slagkracht kan gerealiseerd worden. Door in te zetten op een drastische automatisering, efficiëntieverbeteringen en (administratieve) vereenvoudiging, kan meer geïnvesteerd worden in een uitbreiding van dienstverlening. Bij deze ontwikkelingen wordt uitgegaan van een multifunctionele aanpak van de waterweg en voor het leveren van een bijdrage aan het klimaatplan o.a. door te streven naar zero-emissie.

Vlaanderen wil inzetten op de uitbouw van een sterk waterwegbeheer dat wendbaar is in deze wereld van verandering door de krachten van de twee Vlaamse waterwegbeheerders te bundelen. De fusie van de waterwegbeheerders is de motor voor de vooruitgang, als antwoord op de economische- en mobiliteitsuitdagingen die nu voor de deur staan.

De fusie laat toe om het waterwegbeheer éénduidig en op een meer uniforme manier naar de stakeholders te profileren op het vlak van dienstverlening en communicatie. Het bundelen van kennis en expertise versterkt de kracht om innovatief in te spelen op maatschappelijke evoluties. Door schaalvergroting en het vermijden van dubbel werk kunnen de middelen meer flexibel en efficiënter ingezet worden. Hierdoor kan meer aandacht besteed worden aan het verder verbeteren van de dienstverlening en kan meer geïnvesteerd worden in overleg en samenwerking met andere overheden en belangengroepen. Kortom, door Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart als één speler te positioneren vergroot de impact om alle functies van de waterweg (economie, mobiliteit, leefmilieu, recreatie, ...) en de toekomstige uitdagingen die daarmee gepaard gaan, te versterken.

De fusieorganisatie wordt zo een toonaangevende speler in het Vlaamse economische weefsel. Ze beschikt over een investeringskracht van grosso modo 200 M€/jaar, zorgt voor een directe en indirecte jobcreatie van 120.000 arbeidsplaatsen en maakt een vervoer van 70 Mton/jaar mogelijk met meer dan 650.000 containers, en bezit van 195 km aan kaaimuren.

De fusie van Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart laat Vlaanderen toe de positie van de waterwegen in de logistieke keten te versterken zonder afbreuk te doen aan de klantennabijheid. Met één significante marktspeler kan Vlaanderen ook de impact van het waterwegbeheer op economie, mobiliteit en leefmilieu maximaliseren en zich aantrekkelijker profileren binnen een (inter)nationale context. Door de fusie kan de efficiëntie en effectiviteit verhoogd worden door schaalvergroting in projecten zoals informatisering, alternatieve

financiering en marketing en kan de meerwaarde voor de samenleving vergroot worden, en dit tegen de beperkte éénmalige kost die de fusieoperatie met zich meebrengt.

Deze aspecten van klantgerichtheid, impact, positionering, efficiëntieverhoging en kosteneffectiviteit vertalen zich door de fusie ook in concrete bedrijfseconomische meerwaarden voor het waterwegbeheer. Door de fusie kan er beter invulling gegeven worden aan de professionalisering van het vastgoedbeleid en aan een uniforme behandeling van de diverse belanghebbenden. Door een hernieuwde identiteit kan de marktpositionering een nieuwe impuls gegeven worden. De fusie laat binnen de organisatie ook toe om expertise te bundelen, om de investeringen in het menselijk kapitaal te verbeteren, om back-upposities te voorzien en om uniformiteit en standaardisatie te bevorderen. De efficiëntieverbeteringen van de fusieorganisatie situeren zich op vlak van VTE's, kostenbesparingen, voorkomen van dubbele kapitaalsinvesteringen en kwaliteitsverbetering.

Met de fusie wil Vlaanderen nu, proactief en snel, beter gewapend zijn om op de geformuleerde uitdagingen die voor de deur staan, een antwoord te kunnen bieden. Door de doorlooptijd van het fusietraject zo kort mogelijk te houden, wordt de periode van onzekerheid en onduidelijkheid voor onze interne en externe belanghebbenden beperkt.

Samengevat mag gesteld worden dat het waterwegennetwerk een groot belang heeft voor Vlaanderen. De veranderingen op korte termijn zowel op economisch, mobiliteits- als leefbaarheidsvlak zullen een grote impact hebben op dit netwerk en haar belanghebbenden en maken dat ook de organisatie van het waterwegbeheer zich hierop moet instellen. Met een fusie tot één sterke, efficiënte en toekomstgerichte organisatie met vergrote economische en maatschappelijke impact worden niet alleen de macro- en bedrijfseconomische voordelen gerealiseerd, maar wordt ook een belangrijke stap gezet ter realisatie van de toekomstvisie voor het waterwegbeheer in Vlaanderen. De fusie is dan ook geen doel op zich maar de motor van vooruitgang als antwoord op de economische, mobiliteits- en klimaatuitdagingen die voor de deur staan.

3.3. De fusie is ook een opstap naar het waterwegbeheer van de toekomst voor Vlaanderen.

De Vlaamse Regering heeft in haar nota "Visie 2050. Een langetermijnstrategie voor Vlaanderen" haar ambitie vertaald in negen thema's waaronder "een robuust watersysteem" en "een vlot en veilig mobiliteitssysteem". Die visie vertaalt zich als volgt in een toekomstbeeld dat, binnen de contouren geschetst in Visie 2050, vooropgesteld wordt en waarbinnen de fusie van Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart zich afspeelt.

3.3.1 Werkgebied en omgeving:

Vlaanderen moet via een robuust watersysteem in staat zijn om (klimaat)schokken op te vangen en de ecosystemen te beschermen. Het watersysteem biedt wateropslag en drinkwater, beschermt tegen overstromingen maar beschikt ook over mogelijkheden voor recreatie en beleving.

Vlaanderen blijft ook in de toekomst de poort tot Europa en een logistieke draaischijf. Internationale knooppunten waaronder zeehavens vormen het fundament waarop de verschillende vervoerssystemen geïntegreerd op aansluiten. Slimme technologie en vlotte logistieke systemen stimuleren combimobiliteit en synchromodaliteit.

De fusie is de opstap naar het waterwegbeheer van 2050.

Het waterwegennet en zijn omgeving zijn de kern van de bedrijfsvoering. Het netwerk is uitgebouwd op een homogene wijze wat betreft het TEN-T onderdeel met goede aansluitingen aan de Zeehavens en waterwegennetwerken in andere regio's en landen.

Op macro-niveau zal het netwerk van waterwegen verknoopt zijn met de andere netwerken zoals bijvoorbeeld wegen, spoorwegen, luchthavens e.a. zodat de binnenvaart zich volwaardig inschakelt in combimodaliteit die de gangbare wijze van vervoeren zal zijn, en op microniveau het onderdeel zal zijn van het concept Smart City.

De binnenhavens opgenomen in het TEN-T netwerk vervullen hierbij een prominente rol. De werkomgeving draagt ertoe bij dat de corridors waar de Vlaamse waterwegen deel van uitmaken (Noordzee-Middellandse Zee, Rijn-Alpen), performant functioneren.

De infrastructuur is toekomstgericht en gebouwd vanuit een life-cycle denken. De verkeersafwikkeling is zo georganiseerd dat het oponthoud voor de beroepsvaart minimaal is. De starre infrastructuur wordt ondersteund door flexibele zelfregulerende installaties die de afwikkeling van scheepvaart en waterbeheersing optimaliseren en faciliteren.

Door een sterk geautomatiseerde infrastructuur en hoge graad van digitalisering en informatisering is de binnenvaart volledig geïntegreerd binnen de logistieke keten en verkrijgt het hele systeem een hogere performantiegraad waardoor een meer dan verdubbelde trafiek kan afgewikkeld worden en grotere waterhoeveelheden, wanneer nodig, kunnen worden verwerkt.

3.3.2 Waterwegen als economische troef

De waterwegen zelf vormen een belangrijke economische troef door het leveren van een meerwaarde bij de ontwikkeling van ruimte voor economische activiteiten langsheen de waterwegen. De bedrijfsgebieden zelf zijn prima ontsloten naar de waterweg, goed aangesloten op de andere netwerken en goed gebufferd t.a.v. ander ruimtegebruik. Een voldoende en regionaal gespreid aanbod aan vestigingsmogelijkheden zorgt voor multimodale activiteiten. De waterwegen zijn zo uitgegroeid tot een onmisbare partner voor ondernemend Vlaanderen en nemen in de logistiek met toegevoegde waarde en de kringlooeconomie een prominente plaats in.

De scheepvaartafwikkeling op de waterwegen is bijzonder energiezuinig (o.a. door de hogere beladingsgraad en een sterk beperkte leegvaart), fors gestandaardiseerd en geautomatiseerd wat de veiligheid ten goede komt. De scheepvaart wordt hierdoor in de samenleving als de beste vervoersmodus aanzien.

Door dit alles kan het goederenvervoer via de waterwegen zowel in Vlaanderen als grensoverschrijdend van en naar Vlaanderen opklimmen tot een market share van 40% van het goederenvervoer waardoor de waterweg substantieel bijdraagt aan het beheersen van het fileprobleem en het terugdringen van negatieve milieu-effecten.

3.3.3 Het multifunctioneel gegeven

De waterwegen zijn uitgebouwd tot een onmisbare partner in recreatie en toerisme. De stedelijke en toeristische centra hebben een perfecte aansluiting op het waterwegennet en de nabijheid van het water versterkt de maritieme en nautische component van de Vlaamse samenleving: Vlaanderen waterland is een erkende slagzin.

Een harmonische band tussen natuur en land zorgt voor een meerwaarde voor beide. Door het oordeelkundige afstemmen tussen beide componenten is ook de ecologische waarde van de waterweg en zijn oevers vergroot.

Waterwegen zijn ontwikkeld tot een robuust stelsel dat aangepast is aan de wijzigingen in het klimaat waardoor de watervoorziening is verzekerd zonder dat de scheepvaartfunctie in gedrang komt.

Vlaanderen is beschermd door een stelsel van verhoogde waterkeringen en overstromingsgebieden. De waterafvoerende functie is ook bij piekdebieten verzekerd en de nieuwe organisatie speelt een cruciale rol in het opvolgen en reguleren van de waterstanden. Preventie en paraatheid gaan hand in hand samen

en zijn standaardelementen geworden om de bescherming van Vlaanderen tegen wateroverlast sluitend te maken.

Investerings in het waterwegbeheer worden benaderd vanuit een multifunctioneel perspectief. De verschillende functies worden maximaal in de projecten ingepast. Vlaanderens schaarse ruimte wordt meervoudig benut en de middelen efficiënt aangewend.

3.3.4 Samenwerking en participatie

Samenwerking en participatie zijn essentiële onderdelen van de bedrijfsvoering voor de nieuwe organisatie. Niet alleen zal dit leiden tot een grotere aanvaarding van de te ondernemen activiteiten maar ook zullen derden zich aangespoord voelen bijkomende acties op het getouw te zetten waardoor er een extra draagvlak en meerwaarde wordt gecreëerd.

Het is tevens de basis voor het ontwikkelen van nieuwe producten en projecten en voor het opzetten van financiële participatie. Het werken met alternatieve financiering is ingeburgerd als standaard, zeker door het toenemen van het beginsel "de gebruiker betaalt". Dankzij het o.a. doorrekenen van externe kosten is de dekkingsgraad beduidend verhoogd.

Het algemeen maatschappelijk belang van de waterwegen blijft wel voorop staan. Met de relevante belangenorganisaties zijn constructieve samenwerkingen opgezet op basis van wederzijds respect en transparantie. Er is een intensieve samenwerking met zowel de andere Vlaamse overheden als met de internationale instanties waarbij het waterwegbeheer wordt uitgedragen als toekomstgericht en levensnoodzakelijk.

3.3.5 Servicegericht

Dit alles neemt niet weg dat de nieuwe organisatie zich blijft concentreren op zijn kerntaken: het beheer van het netwerk van waterwegen vormt hierbij de kern. De ontwikkelde activiteiten staan in functie van de service die aan alle gebruikers geleverd wordt om de infrastructuur ten volle te laten renderen voor Vlaanderen. Gezien de waterwegen haast in alle facetten van het maatschappelijk leven in meerdere of mindere mate aanwezig zijn, is de wijze waarop dit gebeurt bepalend voor het draagvlak in de samenleving.

De organisatie moet haar diensten steeds met haar opdracht en evoluerende omgeving in overeenstemming brengen. De organisatie als dienstverlener is dan ook bij uitstek flexibel, markt- en klantgericht.

Hiervoor zijn competenties nodig om de noden te kunnen analyseren, te formuleren en de invulling ervan te controleren en beoordelen. De nieuwe organisatie heeft dus nood aan een sterke kern van flexibel en hooggekwalificeerd personeel.

Om dit te bereiken biedt de organisatie een waardegedreven en klantgerichte werkomgeving aan, een grote inzetbaarheid met koestering van talent, een flexibel beloningsbeleid, een innovatieve en flexibele arbeidsorganisatie, en een leiderschapsstijl die een evenwicht realiseert tussen de verschillende rollen van leidinggeven. Een organisatie met een economische spilfunctie dankt haar duurzaam succes niet alleen aan haar innovatiedrang en toekomstgerichtheid. Bij die succesfactoren komt ook nog de toewijding en motivatie van het personeel. Een waardegedreven organisatiecultuur wordt als leidmotief gehanteerd en vertaald in werking en beleid.

De nieuwe organisatie zal in belangrijke mate geïnformatiseerd zijn en zwaar steunen op moderne technologie. Het waterwegbeheer evolueert alzo naar een kapitaalintensief ondernemingsmodel. Het zal steunen op externe samenwerking en geïntegreerd zijn met externe systemen. De organisatie zal een open organisatie zijn met duidelijke waarden die nauw aansluiten bij de waarden en kwaliteiten die de bevolking van elke dienstverlener verwacht.

3.4. Aangezien over de decennia heen het waterwegbeheer steeds verder is geëvolueerd naar een belangrijk economisch instrument in symbiose met zijn omgeving, werd het economisch aspect prominent in de uitgewerkte missie en visie naar voor gebracht. Dit betekent niet dat welvaart en leefbaarheid incl. het waterbeheer, geen belangrijk facet meer zouden uitmaken in het waterwegbeheer.

Als missie werd weerhouden: "Wij beheren en ontwikkelen onze waterwegen als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen."

Als visie werd weerhouden: "Uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvarend waterwegennet."

Door de stakeholder meer en directer ter betrekken wordt de mogelijkheid voorzien om een Raadgevend Comité op te richten. Dit comité is adviserend en gericht op het adviseren over toekomstige evoluties in het werkveld van de organisatie, te volgen strategische hoofdlijnen, en geplande maatregelen met algemene draagwijdte.

Door het voorzien van een rechtstreekse band met de raad van bestuur en het management kan de advisering meer gericht opgezet worden. Het zal aan de raad van bestuur zijn om, binnen de contouren vervat in het decreet en de statuten de werking van het comité te organiseren.

In de schoot van het Raadgevend Comité zullen regionale subcomités per grote vaaras (Albertkanaal, Zeeschelde-A-B-C as, Seine-Schelde) geïnstalleerd worden met beperkte samenstelling en beperkte frequentie van samenkomst.

4. Juridische realisatie van de fusie

4.1. Gelet op de voorgaande overwegingen wordt er in het huidige ontwerp van decreet voorgesteld om de voorgenomen fusie door overneming tussen EVA NV De Scheepvaart en EVA Waterwegen en Zeekanaal NV te steunen op de volgende pijlers:

1° De EVA NV De Scheepvaart blijft als rechtspersoon bestaan en wordt de "opslopende entiteit";

2° De naam van de EVA NV De Scheepvaart zal op 1 januari 2017 worden gewijzigd in 'De Vlaamse Waterweg nv';

3° De EVA Waterwegen en Zeekanaal NV wordt op 1 januari 2018 ontbonden zonder vereffening;

4° Het gehele vermogen (activa en passiva) van de EVA Waterwegen en Zeekanaal NV zal op grond van het huidige ontwerp van decreet zelf en de in uitvoering daarvan te nemen uitvoeringsmaatregelen, op 1 januari 2018 overgaan naar de EVA De Vlaamse Waterweg nv;

5° Op 1 oktober 2016 worden de ondersteunende diensten opgericht in de schoot van de opslopende entiteit opdat deze diensten reeds slagkracht zouden hebben per 01.01.2017 en op basis van een samenwerkingsovereenkomst opdrachten zullen verrichten voor de EVA Waterwegen en Zeekanaal NV;

6° In het huidige ontwerp van decreet en later in de uitvoeringsbesluiten, alsook in de te wijzigen statuten van NV De Scheepvaart zullen de nodige aanpassingen worden doorgevoerd met het oog op de voltooiing van de fusie, onder meer wijziging van de missie, uitbreiding van het takenpakket en bevoegdheden, wijziging van de delegatieopdracht van de algemeen directeurs.

4.2. De taken en doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv blijven gelijkaardig aan die van de gefuseerde vennootschappen Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart, weze het dat er aanpassingen worden doorgevoerd in functie van de uit het verleden opgedane ervaring bij de werking, en de versterking van de slagkracht om de toekomstige uitdagingen te kunnen aangaan. Daarnaast worden aanpassingen van eerder juridisch-technische aard doorgevoerd om de fusie door opsloping te kunnen realiseren.

De oprichtingsdecreten van NV De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV worden op elkaar afgestemd. Meerdere bepalingen van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht worden

geïntegreerd in het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart waarvan het opschrift thans wordt gewijzigd naar het decreet betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht.

Het integreren van een aantal bepalingen uit het oprichtingsdecreet van Waterwegen en Zeekanaal NV in het oprichtingsdecreet van NV De Scheepvaart beoogt voornamelijk om de continuïteit van het functioneel en geografisch werkveld van Waterwegen en Zeekanaal NV mee te nemen naar De Vlaamse Waterweg nv.

4.3. Het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003 voorziet niet in specifieke regels om een fusie tussen twee agentschappen van de Vlaamse overheid tot stand te brengen.

Krachtens het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, inzonderheid artikel 8, en het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, inzonderheid artikel 21 zijn de bepalingen van het Wetboek van vennootschappen met betrekking tot de naamloze vennootschap van toepassing op de respectieve entiteiten voor wat niet door beide decreten, het kaderdecreet en de statuten is bepaald.

Titel II van boek XI van het Wetboek van Vennootschappen over de herstructurering van vennootschappen, inzonderheid over de regeling inzake fusies, splitsingen en gelijkgestelde verrichtingen – zoals de fusie door overname er één is –, is toepasselijk.

4.4. Gezien de voormelde rechtspraktijk en gelet op de toepasselijkheid van het Wetboek van Vennootschappen wordt hierna voorgesteld om de voorgenomen fusie tussen de twee overheidsagentschappen te doen plaatsvinden via overneming (of opsloping).

Het Wetboek van Vennootschappen maakt het onderscheid tussen de fusie door overneming (art. 671 W.Venn.) en de fusie door oprichting van een nieuwe vennootschap (art. 670 W.Venn.).

In het huidige ontwerp van decreet wordt er gekozen voor een fusie door opsloping. Meer bepaald wordt voorzien om Waterwegen en Zeekanaal NV te laten

overnemen door NV De Scheepvaart. Om dit mogelijk te maken wordt NV De Scheepvaart omgevormd tot De Vlaamse Waterweg nv.

Artikel 671 W.Venn. bepaalt inderdaad dat de fusie door overneming de rechtshandeling is waarbij het gehele vermogen van een vennootschap, zowel de rechten als de verplichtingen, als gevolg van ontbinding zonder vereffening op een andere vennootschap overgaat tegen uitreiking van aandelen in de verkrijgende vennootschap aan de vennoten van de ontbonden vennootschap.

De afwezigheid van enige vereffening – het vermogen van Waterwegen en Zeekanaal NV wordt ingebracht in De Vlaamse Waterweg nv –, vertaalt zich in een kortere doorlooptijd en betekent een zo groot mogelijke continuïteit voor interne en externe belanghebbenden.

Een bestaande entiteit en een bestaand decreet, zijnde het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, worden aangewend, wat de rechtszekerheid verhoogt aangezien de toepassing van dat decreet en haar uitvoeringsbesluiten reeds aan de realiteit werden afgetoetst.

4.5. De fusie zelf is een omvangrijke operatie die een degelijke voorbereiding vergt. De werkzaamheden worden gefaseerd wat de entiteiten toelaat om de arbeidslast beter te doseren in de tijd. Het opzet is om voor 1 januari 2018 Waterwegen en Zeekanaal NV te ontbinden.

Huidig ontwerp van decreet voorziet in de oprichting van de ondersteunende diensten met ingang op 1 oktober 2016. Als een soort van uitgebreide voorhoede zullen de ondersteunende diensten binnen De Vlaamse Waterweg nv aanwezig zijn. Hiervoor wordt gekozen gelet op het administratief karakter van deze functies, het gegeven dat het handelt over de kern van de nieuwe organisatie en het feit dat, gelet op de reeds eerder genomen beslissing tot oprichting van één MOD, er naar wordt gestreefd om deze op 1 oktober 2016 operationeel te hebben. De Vlaamse Waterweg nv zal zodoende op 1 januari 2017 effectieve slagkracht hebben.

5. Verwerking adviezen Strategische Adviesraden en Raad van State

5.1. Advies van de MORA d.d. 02.09.2016

De Mobiliteitsraad Vlaanderen stelt vast dat de oprichting van “De Vlaamse Waterweg nv” past binnen de doelstelling van het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 om een kleinere, slagkrachtige overheid met minder administratieve lasten en meer klantvriendelijkheid te creëren door een fusie van entiteiten.

De MORA neemt akte van de oprichting van "De Vlaamse Waterweg nv" door de fusie van Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart en vraagt de Vlaamse regering om na de fusie de nieuwe entiteit voldoende operationele autonomie te geven om het uitgebreide takenpakket op een efficiënte wijze in te vullen en om op termijn een evaluatie te voorzien om na te gaan of zo de beoogde efficiëntiewinsten gerealiseerd werden.

De MORA wijst er tot slot op dat de Raad van Bestuur van "De Vlaamse Waterweg nv" de bevoegdheid zal hebben om een Raadgevend Comité op te richten en vraagt, gelet op het groot maatschappelijk belang van de waterwegen op sociaal-economisch, mobiliteits-, en leefbaarheidsvlak, om de samenstelling van dit Raadgevend Comité af te stemmen met het sociaal-economische en mobiliteitsmiddenveld.

5.2. Advies van de Raad van State

Pro Memorie

B. Toelichting bij de artikelen

Art. 1. Deze bepaling schetst het voorliggend ontwerp van decreet in zijn bevoegdheidsverdelende context.

Een dergelijke bepaling is verplicht krachtens artikel 19, §1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Luidens de voorgestelde bepaling regelt het voorliggend ontwerp van decreet gewestaangelegenheden bedoeld in artikel 39 van de Grondwet en nader geregeld in artikel 6, §1, X, 2^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het voorliggend ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden, zoals overigens reeds blijkt uit de artikelen 1 van zowel het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiekrecht, als van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart.

Art. 2. Teneinde de leesbaarheid van voorliggend ontwerp van decreet te verhogen, worden een aantal definities ingeschreven in het voorliggende ontwerp van decreet. Meer in het bijzonder worden aan de hand van de voorgestelde definities een aantal rechtsregels en de benaming van een aantal instellingen

verkort weergegeven om te voorkomen dat door de herhaling ervan de tekst van het voorliggende ontwerp van decreet al te zwaar zou worden en daardoor ook minder vlot leesbaar zou worden. Aldus vergen deze definities zelf geen nadere commentaar.

Art. 3. Het is de bedoeling dat de entiteit die na de voorgenomen fusieoperatie zal blijven voortbestaan, zal worden omgedoopt tot 'De Vlaamse Waterweg nv'. De naamswijziging geldt krachtens het decreet en vergt derhalve geen verdere uitvoeringsmaatregel.

Art. 4. Dit artikel voorziet in de ontbinding van het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid 'Waterwegen en Zeekanaal NV' opgericht bij decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiekrecht.

Deze ontbinding kadert in de voorgenomen fusieoperatie, waarbij het de bedoeling is om Waterwegen en Zeekanaal NV te fusioneren met NV De Scheepvaart, hierbij aansluitend een naamswijziging door te voeren, wat reeds wordt voorzien in het artikel 3 van het voorliggende ontwerp van decreet.

De voorgenomen fusieoperatie vormt immers een beleidsmatige doelstelling van de Vlaamse Regering zoals, onder meer, tot uiting gebracht in haar regeerakkoord 2014-2019.

Zij geschiedt geheel conform titel II van boek XI van het Wetboek van Vennootschappen over de herstructurering van vennootschappen, inzonderheid over de regeling inzake fusies, splitsingen en gelijkgestelde verrichtingen – zoals de fusie door overname er één is –, dat hier toepassing vindt.

Krachtens het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, inzonderheid artikel 8, en het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, inzonderheid artikel 21 zijn de bepalingen van het Wetboek van vennootschappen met betrekking tot de naamloze vennootschap van toepassing op de respectieve entiteiten voor wat niet door beide decreten, het kaderdecreet en de statuten is bepaald.

Art. 5. De ontbinding is een ontbinding zonder vereffening zoals artikel 671 van het Wetboek van Vennootschappen het voorschrijft. In dat artikel wordt inderdaad

bepaald dat de fusie door overneming de rechtshandeling is waarbij het gehele vermogen van een vennootschap, zowel de rechten als de verplichtingen, als gevolg van ontbinding zonder vereffening op een andere vennootschap overgaat tegen uitreiking van aandelen in de verkrijgende vennootschap aan de vennoten van de ontbonden vennootschap.

Het gevolg hiervan zal zijn dat wanneer Waterwegen en Zeekanaal NV ophoudt te bestaan, haar vermogensbestanddelen van rechtswege in handen van De Vlaamse Waterweg nv (voorheen NV De Scheepvaart) zullen overgaan.

Art. 6. Deze bepaling gaat voort op artikel 671 van het Wetboek van Vennootschappen. De aandeelhouders van de ontbonden vennootschap (i.c. Waterwegen en Zeekanaal NV) krijgen aandelen in de verkrijgende vennootschap (i.c. De Vlaamse Waterweg nv) in ruil, één en ander overeenkomstig artikel 704 van het Wetboek van Vennootschappen.

Hun aandelen in Waterwegen en Zeekanaal NV worden vernietigd.

Bij de overnemende vennootschap (De Vlaamse Waterweg nv) worden ze (boekhoudkundig) vervangen door de activa van de overgenomen vennootschap, voor de boekwaarde die ze daar hadden op datum van de fusie.

Art. 7. De personeelsleden van Waterwegen en Zeekanaal NV worden van rechtswege aan De Vlaamse Waterweg nv overgedragen. Dit zal gebeuren volgens de modaliteiten bepaald in artikel I 5ter van het Besluit van de Vlaamse regering van 13 januari 2006 houdende de vaststelling van de rechtspositie van het personeel van de diensten van de Vlaamse overheid.

Ten einde aan de overdracht van de functie van algemeen directeur met de daaraan verbonden administratieve en geldelijke rechten rechtszekerheid te geven aansluitend aan de geest van het BVR dd. 13.01.2006, is een decretale grondslag vereist.

Art. 8. De algemene rechtsopvolging voorzien in dit artikel regelt de overname van alle rechten en plichten verbonden aan Waterwegen en Zeekanaal NV door De Vlaamse Waterweg nv.

Art. 9. In hoofdstuk 5 van het ontwerp van decreet worden een aantal wijzigingen aan het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart aangebracht om de taken, bevoegdheden en de

werking van het agentschap af te stemmen op die van de te ontbinden vennootschap Waterwegen en Zeekanaal NV.

Andere artikelen blijven onverkort behouden.

In dit artikel en als gevolg van de naamswijziging in artikel 3 van huidig ontwerp van decreet, wordt het opschrift van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart vervangen door "Decreet betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht".

Art. 10. In artikel 2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Scheepvaart worden twee begrippen gedefinieerd die nog niet in dat decreet voorkomen, maar die wel reeds op identieke wijze in artikel 2 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht voorkomen en thans worden geïntegreerd.

Art. 11. Als gevolg van de naamswijziging bedoeld in artikel 4 van het ontwerp van decreet worden in meerdere artikelen van het Decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandige agentschap De Scheepvaart, de woorden "De Scheepvaart" vervangen door de woorden "de vennootschap".

Art. 12. In huidig artikel wordt artikel 5 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart – dat handelt over de bevoegdheden en de taken van de vennootschap – gewijzigd, deels afgestemd op het artikel 5 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, deels aangevuld in functie van nieuwe noden en behoeften.

De vennootschap wordt thans ook belast met de volgende opdracht: het nemen van initiatieven en maatregelen ter ontwikkeling en bevordering van de waterwegmobiliteit, inzonderheid het verhogen van het aandeel van het vrachtvervoer via de waterwegen alsook het bevorderen en ondersteunen van initiatieven van de binnenvaart en de innovatie hiervan, onder meer door middel

van subsidies. De Vlaamse regering kan de voorwaarden bepalen met betrekking tot deze subsidiëring.

Daarnaast wordt voorzien in de volgende taken: het winnen van energie uit waterwegen in beheer van de vennootschap; het ontwikkelen van het netwerk van de waterwegen en zijn omgeving als samenhangend geheel ter creatie van economische en maatschappelijke meerwaarde en ter bevordering van welvaart en leefbaarheid; de organisatie van streek- en watergebonden overleg met regionale en lokale besturen en belangenvertegenwoordigingen en het verhogen van de trafiek op de waterwegen.

Alzo wordt uitdrukkelijk in de verf gezet dat de waterwegen een onderdeel zijn van een groter geheel dat als netwerk functioneert. De Vlaamse Waterweg nv heeft als taak dit nog sterker te ontwikkelen om meerwaarde op alle vlakken voor Vlaanderen te creëren. Deze ontwikkeling wordt gezien als een project dat samen met alle betrokkenen vorm moet krijgen, en dus verder reikt dan louter de bedding van de waterwegen. Het samenspel tussen de waterweg en zijn omgeving maakt de waterweg tot een uniek gegeven dat direct of indirect in zeer vele facetten van onze maatschappij een rol vervult. De rol op het vlak van mobiliteit, door meer goederenvervoer over het water aan te trekken, en op vlak van creatie van watergebonden bedrijvigheid, heeft een direct effect op de economische uitbouw van Vlaanderen.

Verder wordt verwezen naar de uiteenzetting onder deel 3 "uitgangspunten, doelstellingen en meerwaarden van de fusie" van de algemene toelichting in deze memorie van toelichting. Inzonderheid wordt de mogelijkheid gecreëerd om toekomstgericht energie die in de beweging van het water (o.a. door tijwerking) of in de hoedanigheid van het water (o.a. de temperatuurverschillen tussen het water in de waterweg en zijn omgeving) aanwezig is, te gaan of te laten winnen.

Daarnaast wordt, naar analogie met artikel 11 van het Havendecreet, in een bepaling voorzien die De Vlaamse Waterweg nv toelaat om bepaalde werkzaamheden uit te voeren op of onder of over onroerende goederen die behoren tot het openbaar of privaat domein van andere overheden of instellingen die eronder ressorteren, mits uitdrukkelijke toestemming van de eigenaar. De Vlaamse Waterweg nv kan alzo, steeds uitsluitend met toestemming van de eigenaar, waterbouwkundige werken uitvoeren zoals het bouwen van oevers, dijken, jaagpaden, kaaien, waterkeringen en dergelijke meer op of aan onroerende goederen die tot het patrimonium van een andere overheid toebehoren.

De toekomstgerichte missie van de vennootschap wordt eveneens uitdrukkelijk in het decreet verankerd, m.n. "dat De Vlaamse Waterweg nv de waterwegen beheert en ontwikkelt als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen".

De visie die hieraan ten grondslag ligt, is als volgt: "Uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvarend waterwegennet".

Er wordt tevens uitdrukkelijk voorzien in de decretale machtiging om andere rechtspersonen op te richten, er in deel te nemen of zich er in te laten vertegenwoordigen, passend binnen het specialiteitsbeginsel en met machtiging van de Vlaamse regering.

Art. 13. Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 14 In huidig artikel van het ontwerp van decreet wordt artikel 17 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht over de territoriale bevoegdheid, geïntegreerd.

Art. 15. In alinea 1 van dit artikel wordt aangesloten bij artikel 20 §2 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht in die zin dat het Vlaamse Gewest aan Waterwegen en Zeekanaal NV krachtens het decreet en dus van rechtswege onroerende goederen in concessie heeft gegeven, zonder dat de mogelijkheid om concessie te krijgen nog aan nadere voorwaarden van de Vlaamse regering diende te worden onderworpen.

In alinea 2 van het artikel wordt aangesloten bij artikel 21 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht.

Art. 16. Bij de oprichting van zowel Waterwegen en Zeekanaal NV, als NV De Scheepvaart werden vele onroerende goederen in eigendom van het Vlaamse Gewest gehouden, maar in beheer van de respectievelijke vennootschappen gegeven. Dergelijke beheersbevoegdheden werden in het Havendecreet van 2 maart 1999 ook aan de havenbedrijven verleend. In artikel 18 §4 van het Havendecreet wordt de Vlaamse regering gemachtigd om de onroerende goederen waarvan het Vlaamse Gewest eigenaar is en die nuttig of noodzakelijk zijn voor de realisatie van de havenbestuurlijke bevoegdheden, aan de havenbedrijven over te dragen, ongeacht de juridische aard van de verrichting.

Die mogelijkheid wordt thans ook in dit decreet geboden.

Art. 17. In huidig artikel van het ontwerp van decreet wordt artikel 22 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd, mits beperkte aanpassingen, zo de uitbreiding tot alle persoonlijke rechten. De bepaling voorziet in een niet beperkend juridisch instrumentarium aan administratieve en contractuele rechtsfiguren die de vennootschap moeten toelaten om op een flexibele en toekomstgerichte wijze het openbaar en privaat domein dat ze in eigendom of beheer heeft ter beschikking te stellen aan derden.

Art. 18. Gelet op de maatschappelijke doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv realiseert zij binnen het grondgebied van het Vlaams Gewest tal van infrastructuurprojecten op en langsheen de door haar beheerde waterwegen en aanhorigheden. Niet zelden impliceren deze openbare werken dat de aanwezige nutsinfrastructuur, waarmee het openbaar domein thans zwaar is belast, verwijderd of verplaatst dient te worden. Op basis van de huidige, sterk verspreide, wetgeving kunnen bepaalde nutsmaatschappijen onder welbepaalde voorwaarden deze verplaatsingskosten geheel of gedeeltelijk ten laste leggen van de overheid die de verplaatsing beveelt. Als De Vlaamse Waterweg bijgevolg ten behoeve van het uitvoeren van zijn infrastructuurprojecten verplaatsingen beveelt, is De Vlaamse Waterweg verplicht deze kost op zich te nemen.

De gebeurlijke gehele of gedeeltelijke terugbetaling van deze verplaatsingskosten heeft een budgettaire weerslag op de werkingsmiddelen van de vennootschap.

De bepaling voorziet dat de verplaatsingskosten van leidingen, kabels en aanverwante nutsinfrastructuur waarvoor De Vlaamse Waterweg geheel of deels financieel dient tussen te komen, aangerekend kunnen worden op haar begroting. Het betreft enkel de aanrekening van deze uitgaven waartoe De Vlaamse Waterweg verplicht is ingevolge wet- en regelgeving.

Art. 19. In huidig artikel wordt het voorkeurrecht van de vennootschap uitgebreid tot alle gronden dienstig voor de verwezenlijking van het maatschappelijk doel van de vennootschap, zoals dat al het geval was in artikel 28bis van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht. De Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg kan alle noodzakelijke beslissingen nemen om dit voorkeurrecht geografisch, functioneel of anderszins nader te bepalen.

Art. 20. In de tweede alinea van artikel 17 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het

publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart wordt een vijfde punt toegevoegd, mede in het licht van de uitvoering van de zesde staatshervorming, dat aan de raad van bestuur toelaat om aan de Vlaamse regering een voorstel van politieverordening over te maken aangaande het regelen van het scheepvaartverkeer, met inbegrip van het loodsen en het slepen op de door De Vlaamse Waterweg nv beheerde waterwegen.

Daarnaast wordt in dit artikel van het ontwerp van decreet het artikel 23 §2 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd.

Art. 21. In huidig artikel van het ontwerp van decreet wordt artikel 25 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd.

Art. 22. Deze bepaling voorziet in een bevoegdheid voor De Vlaamse Waterweg nv om in hoogdringende omstandigheden en binnen een welomschreven kader maatregelen te nemen of te laten nemen op of aan onroerende goederen die niet tot haar eigen patrimonium behoren teneinde de integriteit van de waterwegen onder haar beheer en de aanhorigheden te vrijwaren. Het betreft dan, louter bij wijze van voorbeeld, de staat van private oevers of van beplantingen die een imminent gevaar betekenen voor de instandhouding van de waterweg en die een dringend, deskundig en efficiënt ingrijpen vereisen.

Art. 23. Huidig artikel brengt deze bepaling in overeenstemming met het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003 waarin geen sprake meer is van enige beheersovereenkomst.

Art. 24. In huidig artikel wordt een nieuwe onderafdeling VII in het decreet ingevoegd.

Art. 25. In huidig artikel van het ontwerp van decreet wordt artikel 27 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd.

Art. 26. In de eerste alinea van huidig artikel van het ontwerp van decreet wordt artikel 10 §2 al. 2 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd.

De tweede alinea betreft een nieuwe bepaling die de vergoeding van de minderheidsaandeelhouders bij ontbinding van de vennootschap regelt door te verwijzen naar een aandelenovereenkomst die desgevallend door de aandeelhouders zal worden gesloten, zo mogelijk en desgewenst bij toetreding van nieuwe minderheidsaandeelhouders.

Art. 27. Deze bepaling betreft de wijziging van artikel 27 van het bestaande decreet door ook aan andere rechtspersonen dan "andere publiekrechtelijke rechtspersonen die door de Vlaamse regering aangewezen zijn", de mogelijkheid te bieden om aandelen van het Vlaamse Gewest te verwerven.

Krachtens paragraaf 3 van de gewijzigde bepaling wordt thans elke overdracht door een aandeelhouder van groepen B en/of C – in plaats van een aandeelhouder van groep B, zoals voorheen – van aandelen die het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen, voorafgaandelijk aan het Vlaamse Gewest en aan De Vlaamse Waterweg nv bekendgemaakt, tegelijk met de voorwaarden van de overdracht.

Elke overdracht is onderhevig aan de voorafgaande machtiging van de Vlaamse regering.

Art. 28. In huidig artikel van het ontwerp van decreet worden de alinea's 1 en 3 van artikel 11 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd in het bestaande artikel 28 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart.

Art. 29. In deze bepaling over de organen van de vennootschap wordt voorzien in twee algemeen directeurs.

De leiding van de nieuwe organisatie berust bij één Raad van Bestuur.

De dagelijkse leiding berust bij één gedelegeerd bestuurder en bij de twee algemeen directeurs.

Eén algemeen directeur staat de gedelegeerd bestuurder bij in de leiding van de organisatie en is bevoegd voor de interne werking alsook voor de afdeling innovatie en de commerciële afdeling.

Eén algemeen directeur belast met de taken van Operationeel Directeur wordt voorzien als overkoepelende functie om ervoor te zorgen dat de processen en procedures binnen de operationele units op een uniforme, efficiënte en effectieve wijze verlopen. Deze overkoepelende functie is verantwoordelijk voor de governance van de operationele activiteiten en krijgt de uitdrukkelijke opdracht om te streven naar een organisatie waarbij territorialiteit op termijn van ondergeschikt belang wordt op de functionaliteiten. Gelet op de bestaande structuur van beide organisaties zal de startstructuur immers bestaan uit operationele, territoriale units én gespecialiseerde (transversale) functionele afdelingen.

Art. 30. Huidig artikel brengt de samenstelling van de raad van bestuur in overeenstemming met het decreet van 22 november 2013 betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector, o.a. artikel 29 2° door te voorzien dat minstens één derde van de leden onafhankelijke bestuurders zijn. De onafhankelijke leden van de raad van bestuur worden thans eveneens door de Vlaamse regering aangesteld. Zij moeten dus niet langer door de raad van bestuur worden gecoöpteerd. De Vlaamse regering kan op gemotiveerd verzoek van de vennootschap, om gegronde redenen, een uitzondering toestaan.

Art. 31. Artikel 32 §1 alinea 2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart bepaalde dat de Vlaamse regering ertoe gehouden is om steeds twee bestuurders te benoemen die tegelijkertijd lid zijn van de raad van bestuur van Waterwegen en Zeekanaal NV waaronder de gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal NV.

Gelet op de fusie verliest die bepaling haar relevantie. Vandaar de opheffing van die bepaling.

De tweede paragraaf van artikel 32 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart waarin werd voorzien in de mogelijkheid voor de raad van bestuur om onafhankelijke bestuurders te coöptereren, wordt opgeheven omdat die bepaling achterhaald is gelet op art. 29 van het Decreet van 22 november 2013 betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector waarin de tweede paragraaf van artikel 18 van het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003 wordt opgeheven.

Voormeld artikel 18 van het kaderdecreet bepaalde dat de raad van bestuur van een extern verzelfstandigd agentschap onafhankelijke bestuurders kon coöpteren en precies die bepaling werd in artikel 32 §2 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart hernomen.

De onafhankelijke leden van de raad van bestuur worden thans eveneens door de Vlaamse regering aangesteld, dus zij moeten niet langer door de raad van bestuur worden gecoöpteerd.

Art. 32. Huidig artikel betreft de aanpassing van een anomalie in artikel 34 van het decreet waarin ten onrechte wordt verwezen naar artikel 33, §1, terwijl dat artikel niet in paragrafen is opgedeeld. Wellicht wordt bedoeld: art. 32 §1 al. 2, maar die bepaling wordt opgeheven in artikel 28 van huidig ontwerp van decreet.

Art. 33. In huidig artikel van het ontwerp van decreet worden de artikelen 34 en 37 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd.

In het artikel wordt tevens voorzien in de toezichtsfunctie van de raad van bestuur en de rapportageverplichting van het dagelijks bestuur aan de raad.

Ook wordt expliciet de mogelijkheid voorzien opdat de raad elk stuk zou kunnen opvragen.

Art. 34. Deze bepaling verklaart zich door artikel 28 van huidig decreet. Er zij verwezen naar de toelichting bij dat artikel.

Art. 35. Er wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 36 en 37.

Art. 36. Daar waar artikel 43 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht in de oprichting van 7 regionale comités van advies voorziet, wordt in huidig ontwerp van decreet voorzien in de oprichting van een raadgevend comité en 3 regionale comités.

Het raadgevend comité is adviserend en gericht op het adviseren over toekomstige evoluties in het werkveld van de organisatie, te volgen strategische hoofdlijnen, en

geplande maatregelen met algemene draagwijdte. De samenstelling is te richten op relevante stakeholders en een vertegenwoordiging van de raad van bestuur en het management.

In de schoot van het raadgevend comité zullen regionale subcomités per grote vaaras (Albertkanaal, Zeeschelde-A-B-C as, Seine-Schelde) geïnstalleerd worden met beperkte samenstelling en beperkte frequentie van samenkomst.

Door het voorzien van een rechtstreekse band met de raad van bestuur en het management kan de advisering meer gericht opgezet worden. Het zal aan de raad van bestuur zijn om de samenstelling, de werking en de opdrachten van zowel het raadgevend comité als van de regionale comités te organiseren. In de statuten van de vennootschap zullen dienaangaande nadere bepalingen worden opgenomen.

Art. 37. In de schoot van het raadgevend comité zullen regionale subcomités per grote vaaras (Albertkanaal, Zeeschelde-A-B-C as, Seine-Schelde) geïnstalleerd worden met beperkte samenstelling en beperkte frequentie van samenkomst.

Door het voorzien van een rechtstreekse band met de raad van bestuur en het management kan de advisering meer gericht opgezet worden. Het zal aan de raad van bestuur zijn om de samenstelling, de werking en de opdrachten van zowel het raadgevend comité als van de regionale comités te organiseren. In de statuten van de vennootschap zullen dienaangaande nadere bepalingen worden opgenomen.

Art. 38. In huidig artikel wordt met de zinsnede "ontvangen van andere overheden of derden" weliswaar afgeweken van de terminologie van artikel 24 §3 van het Kaderdecreet van 18 juli 2003, maar op die manier verwezen naar het Europees niveau en participatie in de financiering van investeringen.

Daarnaast worden een aantal specifieke inkomsten toegekend aan De Vlaamse Waterweg nv, weliswaar geheel kaderend in de uitoefening van haar taken en bevoegdheden.

Art. 39. Met deze bepaling wordt er afgestemd op artikel 44 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht dat ook in de mogelijkheid van aanvaarding van toelagen voorziet, alsook de raad van bestuur in plaats van de algemene vergadering als bevoegd orgaan aanduidt om de opportuniteiten en de risico's van zulke aanvaarding te beoordelen.

Art. 40. Huidig artikel brengt deze bepaling in overeenstemming met het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003 waarin geen sprake meer is van enige beheersovereenkomst.

Art. 41. In huidig artikel van het ontwerp van decreet wordt artikel 41bis van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht geïntegreerd.

Art. 42. Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Art. 43. Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Art. 44. Met deze bepaling wordt artikel 47 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht in dit decreet geïntegreerd.

Art. 45. Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Art. 46. Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 47. De in dit artikel bedoelde overeenkomst regelt de samenwerking tussen De Vlaamse Waterweg nv en Waterwegen en Zeekanaal NV tot op het moment dat deze vennootschap van rechtswege zal worden ontbonden. Het betreft in eerste instantie de werking van de ondersteunende diensten maar kan daarnaast alle aspecten bevatten die een goede samenwerking tussen beide agentschappen tijdens de transitieperiode kunnen waarborgen.

Art. 48. Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 49. Voorafgaand aan de fusie en met ingang op 1 januari 2017 wordt, in afwachting van de aanstelling van de leden van de raad van bestuur overeenkomstig artikel 31 van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart een geïntegreerde samenstelling van de raad van bestuur in plaats gesteld waarin ten hoogste 29 stemgerechtigde leden zullen zetelen.

Het betreft een startstructuur die de basis legt om de baten voortspruitend uit de fusie van de beide vennootschappen te exploiteren.

De leden van de raad van bestuur blijven in functie totdat in hun vervanging wordt voorzien. Op die manier wordt de continuïteit van het bestuur gewaarborgd.

Art. 50. De bedoeling is om de Vlaamse regering in de gelegenheid te stellen om binnen een redelijke termijn, de bestaande decreetsbepalingen aan te passen in het licht van de wijzigingen die zullen doorgevoerd worden door of krachtens het voorliggende ontwerp van decreet.

Op die manier zullen deze decreetsaanpassingen in een logische sequentie en rekening houdend met de stand van de uitvoeringswerkzaamheden kunnen verlopen.

Er is hierbij voorzien in een decretale bekrachtiging van de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering die op de onderhavige decretale machtiging zullen steunen.

Art. 51. Deze bepaling betreft de inwerkingtreding van het decreet, in de regel op 1 januari 2017, inclusief de wijziging van de naam van NV De Scheepvaart in 'De Vlaamse Waterweg nv'.

De NV Waterwegen en Zeekanaal NV wordt op 1 januari 2018 ontbonden zonder vereffening.

Het gehele vermogen (activa en passiva) van Waterwegen en Zeekanaal NV zal op grond van het huidige ontwerp van decreet zelf en de in uitvoering daarvan te nemen uitvoeringsmaatregelen op 1 januari 2018 overgaan naar De Vlaamse Waterweg nv.