Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - **Voorontwerp van scheepvaartdecreet**
- **Principiële goedkeuring**

Samenvatting

Het voorontwerp van scheepvaartdecreet creëert een algemeen regelgevend kader voor het beheer en het gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart. Vooreerst voorziet dit voorontwerp in het codificeren van de gewestelijke bevoegdheden inzake binnenvaart en scheepvaart. Met het oog op het verder verhogen van de veiligheid op de Vlaamse waterwegen wordt de regelgeving daarnaast geactualiseerd en worden adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen.

Het vormt tevens een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en voorziet ook in de rechtsgrond voor de omzetting van de Richtlijn 2017/2397 van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Het scheepvaartdecreet schept aldus een algemeen regelgevend kader. Het beoogt een stabiel instrument te zijn, waarvan de bepalingen voldoende ruim en algemeen zijn opgesteld om te vermijden dat het herhaaldelijk moet worden gewijzigd. De vaststelling van concrete, meer gedetailleerde regelgeving wordt maximaal overgelaten aan de Vlaamse regering en, waar mogelijk en passend, aan de waterwegbeheerders zelf. Dit zorgt voor de nodige flexibiliteit en ruimte voor aanpassing aan toekomstige ontwikkelingen en innovaties en aan veranderde beleidsinzichten.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze beslissing heeft betrekking op het beleidsveld waterinfrastructuur en waterbeleid.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

W.T&T. advies nr. 2018/483 dd.16/11/2018.
Advies IF met kenmerk GDR/MDM/20/0651 dd. 29/11/2020.
Begrotingsakkoord met kenmerk DepFB/BOBFO/JW/19867 dd. 11/12/2020.

2. INHOUD

1.1 ALGEMEEN

De binnenvaart wordt gezien als een zeer duurzame en veilige manier van transport. Op het vlak van het goederenvervoer biedt het dan ook een sterk alternatief voor het wegvervoer. Het binnenvaartnetwerk in Vlaanderen (en bij uitbreiding de Benelux) is dicht vertakt met meer dan 1.000 km waterwegen die aansluiten op de Vlaamse zeehavens, op de waterwegen van de andere gewesten en op het waterwegennet van Nederland en Frankrijk. Hierdoor is het uitermate geschikt voor vrachtvervoer maar dit potentieel wordt tot op heden niet volledig benut. Met het huidig voorontwerp van decreet wordt een algemeen regelgevend kader gecreëerd dat als kapstok zal dienen voor het optimaliseren van het gebruik van dit waterwegennetwerk.

Zo beoogt het bijgaand voorontwerp van decreet een algemeen regelgevend kader te verschaffen met betrekking tot het beheer en gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de binnenwateren in Vlaanderen. Het coördineert en codificeert de bestaande regelgeving op dit vlak, vanzelfsprekend met respect voor de geldende internationale verbintenissen. Verouderde regelgeving wordt bovendien geactualiseerd, en lacunes in de huidige regelgeving worden, waar nodig, opgevuld.

Het voorontwerp gaat uit van de huidige bevoegdheden van het Vlaamse Gewest en verankert dus ook de door de zesde staatshervorming nieuw toegekende bevoegdheden in de Vlaamse regelgeving. Daardoor wordt komaf gemaakt met de situatie dat de regels over huidige Vlaamse bevoegdheden moeten worden gezocht in (oude) federale wetten.

Het ontwerp wil een omvattend, transparant en gemakkelijk hanteerbaar juridisch raamwerk voor de scheepvaart en de waterwegen bieden. Er worden zowel voor de overheden als voor de gebruikers geen onnodige bijkomende administratieve lasten gecreëerd en waar mogelijk wordt de regeldruk verminderd.

Een meer gecodificeerde, actuele en eenvormige regelgeving op het vlak van waterwegen en scheepvaart zal leiden tot een grotere rechtszekerheid en toegenomen kenbaarheid van de regels. Dit komt zowel de beheerders van de waterwegen als de waterweggebruikers ten goede.

De organieke regelgeving voor waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg NV (hierna afgekort als 'DVW') en voor de Vlaamse havenbedrijven wordt evenwel in principe afzonderlijk behouden. Het Scheepvaartdecreet heeft een andere finaliteit. Het behoort in de eerste plaats een geïntegreerd en ten aanzien van de waterweggebruiker zoveel mogelijk uniform rechtsregime te scheppen voor alle Vlaamse waterwegen, ongeacht de organisatie van hun beheer. Het uitgangspunt is dat het vaarregime overal in het Vlaamse Gewest gelijk dient te zijn, ongeacht waar het schip vaart. Er is nood aan harmonisatie en uniformiteit van de op de Vlaamse vaarwegen geldende rechtsregelen. Sommige in het Scheepvaartdecreet geregelde materies zullen zelfs van toepassing zijn in de vier grote Vlaamse zeehavens.

Het Vlaams scheepvaartdecreet regelt niet de loodsdiensten, de begeleiding van de scheepvaart en de zogenoemde "River Information Services". Die deelmateries zijn immers op omvattende en goed kenbare wijze geregeld in afzonderlijke decreten. Ook de riviervisserij, als een afzonderlijk beleidsgebied waar belangrijke aspecten van economie en volksgezondheid bij te pas komen, wordt niet door het Vlaams scheepvaartdecreet bestreken.

Het Vlaams scheepvaartdecreet schept een algemeen regelgevend kader. Het beoogt een stabiel instrument te zijn, waarvan de bepalingen voldoende ruim en algemeen zijn opgesteld om te

vermijden dat het herhaaldelijk moet worden gewijzigd. De vaststelling van concrete, meer gedetailleerde regelgeving wordt maximaal overgelaten aan de Vlaamse regering en, waar mogelijk en passend, aan de waterwegbeheerders zelf. Dit zorgt voor de nodige flexibiliteit en ruimte voor aanpassing aan toekomstige ontwikkelingen en innovaties en aan veranderde beleidsinzichten.

1.2 INHOUDSTAFEL VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

Hieronder wordt de inhoudstafel van het voorontwerp van scheepvaartdecreet opgenomen.

Titel 1. Algemene bepalingen (definities)
Titel 2. De waterweg en de haven
Hoofdstuk 1. Taken van de waterwegbeheerder
Hoofdstuk 2. Burgerlijke aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder
Hoofdstuk 3. Instandhouding en functionaliteit
Afdeling 1. Algemene bepalingen
Afdeling 2. Ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels
Afdeling 3. Jaagpaden
Hoofdstuk 4. Openbaar gebruik
Afdeling 1. Algemene bepalingen
Afdeling 2. Jaagpaden
Afdeling 3. Verkeerstekens
Afdeling 4. Nautische publicaties
Hoofdstuk 5. Watercaptatie
Titel 3. De scheepvaart
Hoofdstuk 1. De reglementering van de scheepvaart
Afdeling 1. Algemene bepalingen
Afdeling 2 Algemene meldplicht van schepen
Afdeling 3. Scheepvaartongevallen
Afdeling 4. Boorddocumenten
Afdeling 5. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart
Afdeling 6. Vervoer van gevaarlijke goederen
Afdeling 7. Bijzondere transporten, evenementen op het water en bijzondere gebeurtenissen op het water
Afdeling 8. Innovatie
Afdeling 9. Laden en lossen van bulkschepen
Hoofdstuk 2. Scheepvaartrechten en andere retributies
Titel 4. Voorrechten
Titel 5. Oprichting van een Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en incidenten op de Binnenwateren
Titel 6. Handhaving
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen
Hoofdstuk 2. Toezicht en controle
Hoofdstuk 3. Sancties
Afdeling 1. Strafsancties
Afdeling 2. Bestuurlijke sancties
Hoofdstuk 4. Maatregelen van ambtswege
Afdeling 1. Ophouden van schepen
Afdeling 2. Ruiming van gestrande, gezonken en onbeheerde schepen en andere obstakels
Afdeling 3. Veiligheid van schepen en bemanningsvoorschriften in de binnenvaart
Afdeling 4. Vervoer van gevaarlijke goederen
Afdeling 5. Laden en lossen van bulkschepen
Titel 7. Machtigingsbepalingen
Hoofdstuk 1. Internationale verplichtingen

Hoofdstuk 2. Reglementen
Titel 8. Slotbepalingen
Hoofdstuk 1. Wijzigings- en opheffingsbepalingen
Hoofdstuk 2. Inwerkingtreding

1.3 INHOUD VAN DE NIEUWE REGELGEVING:

Voor de volledige artikelsgewijze bespreking wordt verwezen naar de bijgevoegde memorie van toelichting, hieronder worden enkele belangrijke bepalingen toegelicht.

Hooftstuk 2 van Titel 2 van het voorontwerp van Scheepvaartdecreet bevat enkele nieuwe artikelen inzake de beperking van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder.

Het voorontwerp van Scheepvaartdecreet voorziet ook in een decretale regeling van de nautische publicaties, zijnde alle officiële berichten van de waterwegbeheerder of van een andere bevoegde autoriteit die zijn gericht aan de gebruikers van de waterweg.

In het kader van de digitalisering wordt in het decreet de mogelijkheid opgenomen om de overschakeling te maken van de papieren boorddocumenten naar de elektronische boorddocumenten. In het kader van de innovatie worden nieuwe bepalingen ingevoegd zodat de Vlaamse scheepvaartregelgeving voldoende flexibiliteit biedt met het oog op experimenten en pilootprojecten. Het wordt immers mogelijk om tijdelijke afwijkingen van de geldende voorschriften toe te staan zodat het Vlaamse gewest hier een voortrekkersrol kan blijven spelen. In eerste instantie wordt hierbij gedacht aan projecten inzake geautomatiseerd varen.

In het decreet wordt het medegebruik van de jaagpaden aangemoedigd door ze meer en beter in te schakelen in de bestaande fietsroutenetwerken. Zo wordt er verankerd dat de jaagpaden, naast een loutere erfdienstbaarheid ten dienste van de scheepvaart, breder ook beschikbaar worden gesteld voor fietsers en voetgangers, zonder evenwel een openbare weg te worden.

In dit scheepvaartdecreet wordt er geanticipeerd op de omzetting van de Richtlijn 2017/2397 van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart. Het is immers essentieel dat alle dekbemanningsleden (en niet enkel de schippers) over certificaten beschikken om hun kwalificaties te staven.

Titel 5 van het voorontwerp van Scheepvaartdecreet voorzien in de oprichting van de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en incidenten op de Binnenwateren. Dit betreft de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, en dit voor wat de Vlaamse gewestelijke bevoegdheden betreft.

Het decreet zorgt tot slot voor een duidelijk kader voor de handhaving op de binnenwateren. Er wordt er een bestuurlijke handhaving ingevoerd dewelke maximaal is afgestemd op het Kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving. Dit zal zorgen voor het verlichten van het werk van de rechtbanken en zal vermijden dat bepaalde inbreuken niet worden beboet omwille van seponering. Zo wordt er een einde gemaakt aan het gevoel van straffeloosheid inzake binnenvaartreglementering.

1.4 OVERLEGCOMITÉ:

Het voorontwerp van Scheepvaartdecreet bevat regels van politie over het verkeer op waterwegen. Over dergelijke regels moet er – overeenkomstig art. 6, §3bis, 6° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen – overleg worden gepleegd tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen.

Dit overleg moet volgens de Raad van State (in afwachting van andere afspraken) plaatsvinden overeenkomstig de procedure die is voorzien in artikel 6 van het protocol van 6 juli 2005 tot regeling van de onderscheiden vormen van medewerking tussen de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen.

Het protocol van 6 juli 2005 is immers van toepassing op "*alle vormen van medewerking tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en/of Gewestregeringen, waarvan sprake is in de wetten tot hervorming der instellingen, alsmede ingevolge andere wets- en reglementaire bepalingen*", en is derhalve ook van toepassing op de (nieuwe) overlegverplichting waarin artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet.

Artikel 6 van het protocol van 6 juli 2005 bepaalt:
"*Het overleg tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen en de betrokkenheid van de Gemeenschaps- en Gewestregeringen bij de beslissingen van de Federale Regering, voorgeschreven door de wetten tot hervorming der instellingen of door andere wets- of reglementaire bepalingen hebben plaats, naargelang het geval, binnen het Overlegcomité of binnen elke bevoegde interministeriële conferentie.*
Voorafgaand aan de vergadering van het Overlegcomité of van de betrokken interministeriële conferentie, maakt het betrokken lid van de Federale Regering aan de Gemeenschaps- of Gewestregeringen het voorontwerp of ontwerp van tekst samen met alle nuttige documenten, waarover zij een standpunt zullen innemen, over.
Eén (of meer) voorbereidende vergadering(en) of een werkgroep ad hoc vindt (vinden) plaats, tijdens dewelke het voorontwerp of ontwerp wordt besproken.
Vervolgens delen de Gemeenschaps-of Gewestregeringen hun standpunten mee.
Het Overlegcomité of de betrokken interministeriële conferentie vergadert op zijn beurt om over te gaan tot een laatste gedachtewisseling."

Om op regelmatige wijze te voldoen aan de overlegverplichting van artikel 6, § 3bis, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, wordt het voorliggende voorontwerp van Scheepvaartdecreet dan ook ter bespreking overgemaakt aan het Overlegcomité.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In het algemeen verleent de Vlaamse minister van Financiën en Begroting het begrotingsakkoord op voorwaarde dat:
- De budgettaire weerslag van het Scheepvaartdecreet opgevangen wordt binnen de beschikbare refertekredieten van het beleidsdomein MOW in het algemeen en de Vlaamse Waterweg NV in het bijzonder;
- In het kader van de begrotingsopmaak 2022 de impact op de uitgaven en de ontvangsten in detail in kaart worden gebracht voor de verschillende onderdelen van het voorontwerp van decreet en dit met een degelijke onderbouwing;

Meer concreet zijn de bijzondere aansprakelijkheidsregels voor de waterwegbeheerders en de havenbedrijven, die worden opgenomen in Hoofdstuk 2 van Titel 2 zullen normalerwijze een gunstige

budgettaire weerslag hebben, zowel voor het Vlaams Gewest als waterwegbeheerder van onder andere de Beneden-Zeeschelde en het deel van de Boven-Zeeschelde tot Wintam, het Kanaal Gent-Terneuzen en de IJzermonding, als voor De Vlaamse Waterweg nv (die een van het Vlaams Gewest afgescheiden vermogen heeft). Het daadwerkelijke effect hangt echter af van de concrete schadegevallen die zich na de inwerkingtreding van het Vlaams scheepvaartdecreet zouden voordoen en de eventuele beoordeling van de aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder door de hoven en rechtbanken en/of de eventuele minnelijke regelingen. Dit kan moeilijk vooraf worden ingeschat.

Wat de mogelijke korting op scheepvaartrechten op bepaalde categorieën van vaartuigen betreft, zoals geregeld in artikel 80. Deze kan deze enkel een impact hebben op het vermogen van DVW, afgescheiden van het Vlaams Gewest. Op de door het Vlaams Gewest beheerde waterwegen zijn immers hoe dan ook geen scheepvaartrechten verschuldigd.

Hieromtrent stelt de minister van Financiën en Begroting dat de beslissing tot en de impact van het toekennen van kortingen op scheepvaartrechten door de Vlaamse Waterweg NV gemotiveerd moet worden in de begrotingsvoorstellen van de begrotingsronde, vooraleer er overgegaan wordt tot het toekennen ervan. Bovendien stelt de minister van Financiën en Begroting dat deze korting enkel op gemotiveerde wijze voor bepaalde categorieën vaartuigen kan toegekend worden, en dus niet voor individuele gevallen.

Wat handhaving betreft:

Momenteel investeert DVW reeds in de efficiënte aanpak van handhaving, specifiek in deze aspecten waar DVW nu reeds bevoegd voor is. Het betreft hierbij de handhaving waar de vroegere waterwegbeheerders reeds bevoegd voor waren en de handhavingsaspecten in gevolge de zesde staatshervorming. Dit betekent concreet :

- In koppen : 3 VTE (1 A2 en 2 A1's)
- Financieel : 800.000 euro, te voorzien in 2020 en 2021. Dit omvat investeringen in applicaties, opmaak van procedures, onderhoudscontracten,... voor huidige bevoegdheden
- 15.000 euro/jaar exploitatiekosten

Met het scheepvaartdecreet, worden bijkomende bevoegdheden toegewezen, die DVW momenteel nog niet heeft. Het betreft onder meer de bestuurlijke handhaving, zoals opgenomen in hoofdstuk 6 van het scheepvaartdecreet. De impact van deze nieuwe bevoegdheden voor DVW is als volgt:

- In koppen : 2 VTE (1 A1 jurist 1 C1).
- Financieel : 400.000 euro, te voorzien in de jaren 2022, 2023 en 2024 (in de veronderstelling dat het scheepvaartdecreet in 2021 goedgekeurd wordt). Dit omvat investeringen in applicaties, opmaak van procedures, onderhoudscontracten,... voor nieuwe en bijkomende bevoegdheden
- 10.000 euro/jaar exploitatiekosten (tools, verbruiksgoederen,...)

DVW verantwoordt de personeelsbehoefte als volgt:

1) Er is in het kader van bestuurlijke handhaving de wettelijke juridische noodzaak om de werking van de cel handhaving functioneel te splitsen en dus ook het personeel als dusdanig in te delen. Dit betekent dat het team dat verantwoordelijk is voor de handhaving op het terrein, gesplitst moet worden van het team dat verantwoordelijk is voor de verdere opvolging van dossiers met het oog op sanctionering en het behandelen van beroepen. Het is wettelijk gezien niet toegelaten dat zij die handhaven ook taken van sanctionering of het behandelen van beroep op zich nemen. Het is noodzakelijk dat deze taken worden opgenomen door een medewerker met een juridische achtergrond zoals dat ook gangbare zaak is bij andere overheidsorganisaties die verantwoordelijk

zijn voor handhaving. Er is immers een bijzondere kennis van de toepasselijke wetgeving nodig alsook een grondige kennis van bestuursrecht.

2) De keuze om ook een administratief profiel aan te trekken binnen de cel handhaving, werd gemaakt omdat de inhoudelijke experten, zowel de personeelsleden die instaan voor de handhaving als de personeelsleden die instaan voor de sanctionering, maximaal in te zetten voor de inhoudelijke aspecten van hun functie. Het administratief profiel ondersteunt de inhoudelijke experten op vlak van administratieve taken bij handhaving, zoals bv dossierbeheer, opvolging van dossiers die een gerechtelijk gevolg kennen, administratieve afhandeling van beroepsprocedures, … Dit neemt niet weg dat de processen zo efficiënt mogelijk zullen verlopen en dat ingezet wordt op maximale digitalisatie.

3) De verwachtte werklast ifv de inwerkingtreding van het Scheepvaartdecreet is op dit moment niet precies te bepalen, gezien de handhavingstaken gerelateerd aan het scheepvaartdecreet veelal nieuwe bevoegdheden zijn die niet eerder werden opgenomen door DVW. Een inschatting kan gemaakt worden via de uitgevoerde handhavingsactiviteiten van Scheepvaartpolitie, zie onderstaande tabel. Hieruit blijkt enerzijds een relatief hoog overtredingspercentage, dat nog toeneemt bij een toenemend aantal controles. Het hoge overtredingspercentage toont ook aan dat bijkomende controles en de administratieve vereenvoudiging tgv de invoering van de bestuurlijke handhaving noodzakelijk zijn.
Om de aanpak van de handhaving af te stemmen op de vermelde personeelsinzet, wenst
De Vlaamse Waterweg risico-gedreven te handhaven, waarbij op basis van risico-analyses de prioriteiten van te thema's worden bepaald. Deze keuze werd enerzijds ingegeven door de merites van risico-gedreven beleid en anderzijds door een efficiëntie in de besteedbare personele middelen na te streven.

	Controle's binnenvaart	PV's binnenvaart	overtredingspercentage
2016	1234	239	19,4 %
2017	1270	248	19,5 %
2018	1603	370	23,1 %
2019	1342	331	24,7 %

Wat de personeelsbehoefte betreft, verleent de minister van Financiën en Begroting zijn akkoord indien deze handhaving kan gebeuren binnen de gemaakte afspraken i.v.m. de koppenbesparing met DVW.

Daarnaast stelt IF in haar advies van 29 november 2020 hieromtrent dat er in 2020 en 2021 reeds 800.000 euro 2020 wordt besteed aan investeringen in handhaving. Het is volgens IF niet duidelijk in welke mate deze investeringsmiddelen ook niet kunnen worden ingezet voor investeringen in het kader van de nieuwe taken. Men kan er immers niet van uitgaan dat de 800.000 euro die wordt geïnvesteerd in de bestaande handhavingsactiviteiten integraal recurrente bedragen zijn. Zonder een degelijk investeringsplan voor de bestaande activiteiten en de bijkomende activiteiten kan dit niet worden beoordeeld.

DVW antwoordt dat de voorziene middelen voor 2020 en 2021 reeds werden voorzien in het kader van de efficiënte uitbouw van de huidige handhavingsbevoegdheden van De Vlaamse Waterweg. Deze investeringen zijn bedoeld om een efficiënte aanpak van de huidige handhavingsbevoegdheden uit te werken door enerzijds het uitwerken van operationele processen zoals het uitwerken van procedures, het structureel opzetten van belanghebbendenbeheer, het voorzien van gerichte communicatie naar relevante belanggroepen ifv de soort handhaving en anderzijds structureel applicaties en databanken te ontwikkelen waarmee de omslag gemaakt kan worden naar informatiegestuurde handhaving, met maximaal gedigitaliseerde handhavingsprocessen die vorm kunnen gegeven worden op basis van historische en actuele data. Deze kosten zijn eenmalige investeringskosten (CAPEX m.b.t. 2020-2021) waarna slechts in beperkte mate OPEX overblijft.

Naast deze huidige handhavingsbevoegdheden van De Vlaamse Waterweg, worden in het voorontwerp van decreet ook nieuwe handhavingsbevoegdheden aan De Vlaamse Waterweg toegekend. Ook voor deze nieuwe bevoegdheden dienen de operationele processen uitgetekend te worden, net zoals dit reeds gebeurt voor de huidige handhavingsbevoegdheden van De Vlaamse Waterweg. Dit noodzaakt bijkomende investeringen in de jaren volgend op het goedkeuren van het Scheepvaartdecreet en de latere Besluiten van de Vlaamse Regering. De huidige investeringen in applicaties en databanken zijn ook dienstig voor de uitvoering van de nieuwe bevoegdheden, zodat deze investering, bij goedkeuring van het Scheepvaartdecreet, niet opnieuw noodzakelijk is.
De financiële impact van het goedkeuren van het Scheepvaartdecreet is bijgevolg significant kleiner dan de huidige investeringen ten laste van De Vlaamse Waterweg in het kader van de uitbouw van een efficiënt handhavingsbeleid voor de huidige handhavingsbevoegdheden.

Tegelijk wordt met de invoering van de mogelijkheid om overtredingen bestuurlijk te sanctioneren beoogd om overtredingen van de scheepvaart- en waterweggebonden regelgeving vaker effectief te vervolgen. De huidige vervolgingsgraad wordt als erg laag aangevoeld. De betaalde bestuurlijke geldboeten zullen aan de DVW toekomen. Gebaseerd op het gemiddelde aantal proces-verbaal betreffende binnenvaart dat SPN in de voorbije 4 jaar heeft opgemaakt en de gewestelijke verdeling van het belang van de binnenvaart, zijnde 79% Vlaanderen, wordt het aantal PV's per jaar geraamd van 234. Gebaseerd op de aanbevelingen van de CCR voor uniforme boetes voor overtredingen van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften, rekening houdende met de ook daarin opgenomen marges, komen we gemiddeld aan 200 à 400 euro. Indicatief zou dit bijgevolg een positieve impact kunnen hebben van 50 à 90k euro per jaar.

In verband met de oprichting van de Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen en incidenten op de Binnenwateren (Titel 5 van het voorontwerp van Decreet) zal er een samenwerkingsakkoord worden gesloten met de Federale Overheid. Gelet op het beperkte aantal ongevallen met zeeschepen dat zich voordoet op binnenwateren voorziet het ontwerp van scheepvaartdecreet immers in een samenwerking met de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen (FOSO). Deze instantie is reeds operationeel en werd opgericht in uitvoering van Richtlijn van 2009/18/EG. De financiële weerslag op de begroting zal aldus pas duidelijk worden bij het vastleggen van de modaliteiten in het samenwerkingsakkoord met de Federale Overheid.

IF stelt in haar advies dd. 29/11/2020 omtrent art. 22 van het ontwerp van SVD:
In artikel 22 van het voorontwerp is een vergoedingsregeling opgenomen ten gunste van de houders van zakelijke rechten op erven waarvoor voordien geen erfdienstbaarheid van jaagpad en oeverrecht rustte maar die vanaf een bepaald ogenblik wel door de erfdienstbaarheid worden gevat. Deze bepaling komt in de plaats van artikel 3 van het decreet van 22 januari 1808. Welke vergoedingen werden in het verleden hieromtrent uitgekeerd? Wat is de geraamde impact van de voorgestelde maatregel?

Hierop kan worden geantwoord dat artikel 22 grotendeels nieuw is. Momenteel bestaat er geen dergelijke vergoedingsregeling en worden er door De Vlaamse Waterweg geen dergelijke vergoedingen uitgekeerd. De impact kan dus niet worden ingeschat. De situatie zal zich eerder zelden voordoen, dus de impact lijkt zeer beperkt te zijn.

De overige bepalingen van het voorstel hebben op zichzelf geen weerslag op de begroting, of verschillen qua weerslag op de begroting niet betekenisvol van de huidige situatie.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 29/11/2020.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 11/12/2010.

//

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Voor wat betreft het luik van de handhaving, in het licht van de nieuwe bepalingen met betrekking tot de bestuurlijke sanctionering van overtredingen van het Vlaams scheepvaartdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten, wordt er verwezen naar de toelichting onder 3. A. Budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid.

Voor wat betreft de oprichting van een onderzoeksinstantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en incidenten op de binnenwateren zal er geen weerslag op personeel van de Vlaamse overheid. Hiervoor zal er beroep worden gedaan op de personeelsleden van de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO) aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst met de Federale overheid. De modaliteiten hieromtrent worden vastgelegd in het samenwerkingsakkoord met de Federale Overheid voor het verrichten van onderzoek naar scheepvaartongevallen op de binnenwateren.

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

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

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

4. VERDER TRAJECT

Over dit voorontwerp decreet zal advies worden ingewonnen bij de MORA, de Minaraad, de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens en de Raad van State.

Er moet daarnaast ook een overleg worden georganiseerd met de Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke gewestregeringen en de federale overheid conform de bepalingen van artikel 6, § 3bis, 6° bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Na verwerking van de adviezen en na het overleg met de andere Gewesten en de federale overheid zal het decreet opnieuw aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van Vlaams scheepvaartdecreet.

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

2.1 te gelasten om over voornoemd ontwerp van decreet het advies in te winnen van de MORA, de Minaraad en de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC);

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

2.3. te gelasten over voornoemd ontwerp, overleg te plegen met de federale overheid en het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest overeenkomstig artikel 6, §3bis, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

2.4 te gelasten over voornoemd ontwerp het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat de adviezen van de MORA, de Minaraad en de VTC vermeld in 2.1 en het overleg vermeld in 2.3 geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

...

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Het voorontwerp van Vlaams scheepvaartdecreet
- De memorie van toelichting
- Het advies Inspectie Financiën GDR/MDM/20/0651 dd. 29/11/2020
- De nota aan het overlegcomité.
- Het begrotingsakkoord dd. 11/12/2020