Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

BIS-NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: **- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot verlening van een vaarvergunning in de vorm van een waterwegenvergunning**
- Principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering wijzigt het huidige toepassingsgebied van het waterwegenvignet voor wat betreft de bevaarbare waterwegen binnen het Vlaamse Gewest die tot de bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg nv behoren. Concreet wordt het toepassingsgebied uitgebreid naar alle gemotoriseerde vaartuigen kleiner dan 6 meter. Bijboten en vergunde/geconcedeerde woonboten worden vrijgesteld. Dit kadert binnen de overschakeling naar een digitale vorm van een waterwegenvergunning en de bijstelling van de tarieven.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze nota heeft betrekking op het beleidsveld **waterinfrastructuur en waterbeleid**.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2019/302 van 19 november 2019.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

De aanpassing van het huidige toepassingsgebied van het waterwegenvignet voor wat betreft de bevaarbare waterwegen die tot de bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg nv behoren, kadert binnen de overschakeling naar een digitale vorm van een waterwegenvergunning en de bijstelling van de tarieven. Hiermee beoogt De Vlaamse Waterweg nv niet alleen een verhoging van de kostendekkingsgraad, maar komt De Vlaamse Waterweg nv ook tegemoet aan de vraag van de sector naar meer flexibiliteit inzake de gebruikstermijnen van de waterwegenvergunning.

Deze aanpassingen bieden een opportuniteit voor het aanpassen van het toepassingsgebied.

De huidige reglementering voorziet dat een waterwegenvignet vereist is voor vaartuigen die:

- geschikt zijn voor het vervoer van personen en dit zonder een winstgevend doel na te streven (geen personenvervoer tegen vergoeding);
- groter zijn dan 6 meter en/of sneller varen dan 20 kilometer per uur;
- varen op of gemeerd zijn op een al dan niet vergunde of geconcedeerde ligplaats op de bevaarbare waterwegen van het Vlaamse Gewest.

Het huidige tarief is afhankelijk van de lengte van het vaartuig (over alles gemeten), van het varen met grote snelheid en van de periode waarvoor het vaartuig gebruik maakt van de Vlaamse waterwegen.

In het voorliggend ontwerp van besluit is een waterwegenvergunning vereist voor gemotoriseerde vaartuigen die:

- geschikt zijn voor het vervoer van personen en zonder een winstgevend doel na te streven (geen personenvervoer tegen vergoeding);
- varen op of gemeerd zijn op een al dan niet vergunde of geconcedeerde ligplaats op de bevaarbare waterwegen van het Vlaamse Gewest tenzij deze onder het beheer van het Vlaamse Gewest of een havenbedrijf vallen (artikel 5, §1 oprichtingsdecreet van 2 april 2004).

Volgende vaartuigen vallen niet onder het hierboven beschreven toepassingsgebied:

- een bijboot die gebruikt wordt conform de definitie in het Algemeen Politiereglement voor Scheepvaart op de Binnenwateren;
- woonvaartuigen voor dewelke een geldige vergunning zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het private gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken is afgeleverd, dan wel een concessieovereenkomst werd gesloten, én voor zover hetzij de vergunninghouder of concessionaris, hetzij de feitelijke bezetter van het woonvaartuig is ingeschreven in de bevolkingsregisters van de gemeente of stad waar het vaartuig is aangemeerd, zijn zij vrijgesteld van een waterwegenvergunning. De vrijstelling geldt voor de woonvaartuigen die permanent aangemeerd zijn. Wanneer een woonvaartuig vaart op de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest geldt bovenstaande vrijstelling niet.

Concreet worden in het nieuwe voorstel alle gemotoriseerde vaartuigen kleiner dan 6 meter opgenomen in het toepassingsgebied. Bijboten en vergunde/geconcedeerde woonboten worden vrijgesteld.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKLEN

- Artikel 1 formuleert een aantal definities.
- De artikelen 2 en 3 omschrijven het toepassingsgebied voor de waterwegenvergunning. Deze artikelen bepalen voor welke gemotoriseerde vaartuigen een waterwegenvergunning vereist is.
- Artikel 4 omschrijft welke documenten en gegevens de aanvraag tot een waterwegenvergunning moet omvatten.
- De artikelen 5 tot en met 10 bepalen de algemene vergunningsvoorwaarden.
- Artikel 11 regelt de beëindiging van de waterwegenvergunning.
- De artikelen 12 tot en met 14 bevatten bepalingen omtrent de retributie die verschuldigd is bij het verkrijgen van een waterwegenvergunning.

- De artikelen 15 en 16 regelen de overtredingen op dit besluit en het systeem van de forfaitaire vergoedingen.
- De artikelen 17 tot en met 22 betreffen slotbepalingen en behoeven geen verdere toelichting.

C. ADVIES INSPECTIE VAN FINANCIËN

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Op 4 oktober 2020 heeft de Inspectie van Financiën een gunstig advies geformuleerd, mits de hieraan gekoppelde wijzigingen van retributies effectief aanleiding geven tot een verhoging van de kostendekkingsgraad waarover zal worden gerapporteerd tijdens de eerste begrotingsaanpassing 2021.. Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, is ingewonnen.

De Inspectie van Financiën heeft in haar advies een opmerking geformuleerd betreffende de *wettelijkheid en regelmatigheid* en een opmerking inzake *doelmatigheid en budgettaire weerslag.*

- *Wettelijkheid en regelmatigheid*

In artikel 2 van het OBVR wordt een ruime delegatie gegeven aan de waterwegbeheerder: "De waterwegbeheerder kan op gemotiveerde wijze vrijstellingen verlenen op het verplicht bezit van een waterwegenvergunning." Wat zijn mogelijke redenen voor dergelijke vrijstelling? Dient dit niet te worden gespecifieerd in het OBVR

De delegatie aan de waterwegbeheerder wordt door de tekst van het artikel op 2 niveaus beperkt:
- De vrijstelling dient gemotiveerd te worden;
- Zij kan enkel verleend worden 'op algemene' wijze, dus niet voor individuele gevallen.

Teneinde elke misvatting te vermijden, wordt de zin aangevuld door volgende zinsnede 'voor bepaalde categorieën vaartuigen'. De betrokken zin uit artikel 2 §3 wordt dan: "De waterwegbeheerder kan op gemotiveerde wijze voor bepaalde categorieën vaartuigen vrijstellingen verlenen op het verplicht bezit van een waterwegenvergunning."
Het is moeilijk in te schatten welke de redenen zouden kunnen zijn om een vrijstelling te verlenen in de toekomst. Indien deze redenen worden opgesomd, dan zijn zij exhaustief. Enige flexibiliteit is aangewezen, zonder dat deze flexibiliteit mag leiden tot willekeur. Vandaar dat voorzien wordt in een bijzondere motiveringsplicht.

- *Doelmatigheid en budgettaire weerslag*

Volgens de nota aan de Vlaamse Regering kadert het voorstel binnen de overschakeling naar een digitale vorm van een waterwegenvergunning en de bijstelling van de tarieven waarbij De Vlaamse Waterweg nv niet alleen een verhoging van de kostendekkingsgraad beoogt maar ook wil tegemoet komen aan de vraag van de sector naar meer flexibiliteit inzake de gebruikstermijnen van de waterwegenvergunning. Het dossier dat werd voorgelegd aan de Inspectie van Financiën bevat op dit vlak geen verdere informatie zoals: de huidige ontvangsten, de huidige kostendekkingsgraad, een raming van het aantal vaartuigen die onder de voorgestelde uitbreiding van de basis vallen, de vorm van flexibiliteit die men voor ogen heeft inclusief een mogelijk impact van deze flexibiliteit op de retributies, de impact op de werklast van de uitbreiding (meer schuldenaars van de retributies). De Inspectie van Financiën kan moeilijk een degelijke beoordeling maken van de doelmatigheid en

budgettaire weerslag als slechts 1 element van het dossier wordt voorgelegd. De Inspectie van Financiën wijst er op dat:
- Indien de tarieven niet worden aangepast de ontvangsten zullen stijgen aangezien voor meer vergunningen een retributie zal moeten worden betaald. Het is evenwel blijkbaar de bedoeling de tarieven te gaan aanpassen;
- Er extra werklast zal zijn aangezien meer entiteiten een retributie dienen te betalen en ook meer flexibiliteit (te vertalen als verschillende soorten retributies?) zal worden voorzien. Het is onduidelijk in welke mate deze extra werklast integraal kan worden opgevangen door een digitalisering van de processen.
- Door de flexibiliteit te verhogen het ook waarschijnlijk moeilijker is de ontvangsten te ramen."
(...)

De inkomsten uit de waterwegenvignetten bedroegen jaarlijks ongeveer 600.000 euro. Dit betekende een kostendekkingsgraad van 20% (indien enkel de personeelskosten voor bediening van de beweegbare bruggen en sluizen voor de pleziervaart gedurende het hele jaar en niet de overige kosten zoals elektriciteitskosten, infrastructuurkosten, .. in acht nemen).
De kostendekkingsgraad van de pleziervaart werd in 2016 berekend in de studie "Economische analyse van de kostenstructuur van de Vlaamse waterwegen", door Tractebel i.o.v. Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart.
De kosten die de waterwegbeheerder maakt voor de beroepsvaart en de pleziervaart werden per type vaarweg berekend, en in een volgende stap volgens het gebruik van dit type waterweg procentueel doorgerekend aan beroepsvaart en pleziervaart.
Zo konden de totale kosten voor de pleziervaart worden ingeschat. De inkomsten van de pleziervaart waren in deze studie de inkomsten van de waterwegenvignetten.
De wijze van berekening wordt in de studie uitgebreid toegelicht.
Om een inschatting te kunnen maken van de uiteindelijke inkomsten uit de waterwegenvergunning na de aanpassing van de tarieven werden de nieuwe tarieven toegepast op de vaartuigen (rekening houdend met hun effectieve lengte, snelheid, keuze voor langere of korter periode) die in 2017 over een waterwegenvignet beschikten. In de veronderstelling dat de aanvragen voor een waterwegenvergunning online zouden gebeuren (goedkopere tarief dan aan het loket) en dat het aantal pleziervaartuigen die varen of aangemeerd zijn op het waterwegennetwerk van De Vlaamse Waterweg nv nagenoeg constant blijft, worden de totale verwachte inkomsten geschat op 1,1 miljoen euro.

In 2019 werden in totaal 7.073 waterwegenvignetten verkocht. Tot en met 3 december 2020 werden in totaal 6.354 waterwegenvergunningen verkocht. Ondanks de daling in het aantal verkochte waterwegenvignetten, zijn de totale inkomsten, ten gevolge van de nieuwe tarifering, significant gestegen met 44% van 611.209 euro incl. BTW naar 882.954 euro incl. BTW (inkomsten tot 3 december 2020). Dit is duidelijk het gevolg van de nieuwe tarifering, die beslist werd door De Vlaamse Waterweg nv op 29 januari 2020.
De daling in het aantal verkochte waterwegenvergunningen kan verklaard worden door de impact van de Corona-pandemie op de pleziervaart; Specifiek gelden hierbij de volgende factoren:

- De startdatum waarop een waterwegenvergunning verplicht werd, oorspronkelijk voorzien op 1 april 2020, werd ten gevolge van de nationale (nood)maatregelen genomen in het kader van de bestrijding van het Coronavirus uitgesteld tot 1 juni 2020 (beslissing van de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg op 1 april 2020). In deze periode moest bijgevolg geen waterwegenvergunning aangekocht worden.
- Daarnaast hebben ook de gesloten grenzen tot 15 juni 2020, de periode waarin afgeraden werd naar het buitenland te reizen en de periodes met tijdelijke en/of lokale verstrengde maatregelen buitenlandse pleziervaarders er van weerhouden te kiezen voor een vaarvakantie in Vlaanderen.

De invoering van de digitalisering heeft tot gevolg dat de waterwegenvergunningen door de verschillende waterweggebruikers zelf kunnen aangekocht worden, op deze wijze wordt de administratieve werklast voor het personeel van De Vlaamse Waterweg nv verminderd.

B. ESR-TOETS

Het betreft hier zelfregulering van de Vlaamse overheid. Een reguleringsimpactanalyse is bijgevolg niet vereist.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorontwerp van besluit heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring zal de minister Mobiliteit en Openbare Werken het advies inwinnen van de Raad van State. De Raad van State zal verzocht worden het advies mee te delen binnen een termijn van ten hoogste dertig dagen. Na verwerking van het advies van de Raad van State zal het voorontwerp van besluit geagendeerd worden voor definitieve goedkeuring. Het voorontwerp van besluit wordt niet voorgelegd aan de Mobiliteitsraad gegeven dat het voorontwerp van besluit geen strategisch belang heeft

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te verlenen aan het bijgevoegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS