

Mevrouw An Verhelst
Onroerend Erfgoed
Koning Albert II-Laan 19, bus 5
B-1210 Brussel

Haven- en Waterbeleid
Koning Albert II-laan 20 bus 5
1000 Brussel
Tel. 02 553 77 56 - Fax 02 553 77 15
haven.waterbeleid@vlaanderen.be

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

—

vragen naar / e-mail

Geert Van Cappellen
geert.vancappellen@mow.vlaanderen.be

telefoonnummer

02/553.77.51

datum

Betreft: Herziening decreet varend erfgoed - opmerkingen op de conceptnota en het voorontwerp van decreet betreffende het watererfgoed.

Geachte mevrouw Verhelst,

Naar aanleiding van de vergadering van 24 september 2012 werd de conceptnota en het voorontwerp van decreet grondig bestudeerd. Het dossier werd voorgelegd aan de vier Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge), de beide extern verzelfstandigde agentschappen die instaan voor het waterwegenbeheer (Waterwegen en Zeekanaal NV – W&Z en nv De Scheepvaart - DS) en het intern verzelfstandigd agentschap m.b.t. maritieme dienstverlening (Maritieme Dienstverlening en Kust - MDK). Hiervan hebben alle entiteiten een formeel standpunt ingenomen behalve het agentschap MDK en W&Z. MDK heeft een gedeeltelijk informeel standpunt ingenomen met de mededeling dat het formele standpunt nog volgt. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Haven- en Waterbeleid heeft in dit dossier de coördinatie op zich genomen.

Algemeen verwelkomen we het initiatief tot een beter behoud en toegankelijker varend erfgoed. We zijn overtuigd dat ons varend erfgoed voor een Gewest zoals Vlaanderen te weinig aandacht heeft gekregen in het verleden. Een hogere visibiliteit is gewenst om ok jongere mensen in de scheepvaart- en havenwereld geïnteresseerd te krijgen.

De conceptnota:

Er wordt gesteld dat de conceptnota uitgaat van een bijsturing van het varend erfgoeddecreet en niet van een fundamentele herziening. Tevens staat er vermeld dat in de mate van het mogelijke en wenselijke er rekening gehouden zal worden met de suggesties geformuleerd in het voorontwerp van decreet. In die zin is het belangrijk op te merken dat sommige bepalingen van het voorontwerp volstrekt onaanvaardbaar zijn voor de betrokken entiteiten van het beleidsdomein.

Begrippen en actoren (p10)

Er zijn geen bijzondere opmerkingen aangaande de definities. De bescherming van vaartuigen zowel vanuit erfgoed als vanuit een uitzonderlijke waarde voor recentere vaartuigen en vaartuigen op het droge lijkt aangewezen. Enige omzichtigheid met het decretaal verankeren van het middenveld is geboden.

Inventaris (p12)

De denkpiste met betrekking tot de decretale verankering van de inventaris en een register voor vaartuigen met erfgoedwaarde is wenselijk. Vooruitlopend op de bespreking van het voorontwerp van decreet waar het beleidsdomein MOW stelt dat bepalingen betreffende tariefreglementen coherent samen moeten blijven, is de inventaris een meerwaarde om in de tariefreglementen desgevallend naar te verwijzen voor vrijstellingen en gereduceerde tarieven. Dit blijft wel de autonome bevoegdheid van de waterweg- en havenbeheerders.

Bescherming (p14) en Beheer (p16)

Er zijn geen bijzondere opmerkingen.

Ondersteunende maatregelen (p19)

Ligplaatsen voor schepen worden nu via een vergunning geregeld. De suggestie om de kost van de ligplaats als betoelaagbare post op te nemen mag geen afbreuk doen aan het feit dat men een vergunning voor een ligplaats dient te bekomen met een eraan gekoppelde vergoeding. In de vergunning staan immers diverse bepalingen vanuit veiligheids- en milieuoverwegingen.

Het voorontwerp van decreet watererfgoed:

Er dient voor grote omzichtigheid te worden gepleit aangaande verschillende bepalingen. Zo is er een interactie en in het bijzonder tegenstellingen vastgesteld met de volgende decreten :

- Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en beheer van de zeehavens
- Het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

- Het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaams Gewest en betreffende de brevetten van havenloodsen en bootman
- Het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal
- Het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart
- De wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder het beheer van de Staat
- Het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk

Zoals u uit het bovenstaande kan afleiden gaan sommige bepalingen in tegen de gebruiken en gewoonten van de maritieme wereld in het Vlaamse Gewest. De door de overheid verleende autonomie en het concept van de landlord port (haven-eigenaar) volgen immers de hanzeatische traditie.

Artikelsgewijze bespreking van de bezwaren

Art 9 : De Vlaamse Regering zorgt voor de uitbouw van een functioneel, aantrekkelijk en planmatig netwerk van museumhavens, passantenligplaatsen, scheepswerven en werk- en bergplaatsen voor historische vaartuigen. Daartoe kan zij verplichtingen opleggen aan en samenwerkingsovereenkomsten sluiten met waterweg- en havenbesturen, gemeenten, andere overheden en eigenaars, beheerders en exploitanten van havens, ligplaatsen, scheepswerven, werk- en bergplaatsen en historische vaartuigen.

De finaliteit van een haven ligt in het genereren van economische activiteit. De havenbedrijven hebben dan ook bij decreet de bevoegdheden en opdrachten gekregen om het klimaat te creëren om deze doelstelling te realiseren. Het opleggen van dergelijke verplichting aan een zeehaven in het kader van watererfgoed lijkt niet volledig te stroken met voorgaande doelstelling voor de havengebieden. Wat betreft de waterwegen dient te worden opgemerkt dat ligplaatsen via vergunningen worden geregeld. Het verplicht voorzien van dergelijke ligplaatsen zou een bijkomende opdracht voor de agentschappen zijn die momenteel niet voorzien is in de beheersovereenkomsten. De prioriteit van de economische functie mag hierdoor niet bemoeilijkt worden. Ook dient men op te merken dat voor deze bijkomende verplichtingen momenteel geen budget beschikbaar is.

Specifiek voor Antwerpen moet men ook naar het GRUP Havengebied Antwerpen verwijzen waar verschillende watergebonden gebieden officieel niet meer tot de haven behoren. Hiervoor is de stad Antwerpen aanspreekpunt.

Algemeen kan men stellen dat het “verplichten tot” over de volledige lijn wordt afgewezen. Dit doet geen afbreuk dat men in overleg tot afspraken kan komen via o.a. samenwerkingsovereenkomsten.

Art 10: Bij de ontwikkeling en herontwikkeling van waterwegen en havens en in het bijzonder bij de opmaak en vaststelling van plannen en programma's, de goedkeuring van projecten en de verlening, schorsing, intrekking of beëindiging van vergunningen op het gebied van openbare werken, ruimtelijke ordening, stedenbouw, monumenten, landschappen en leefmilieu gaan de bevoegde overheden tijdig na op welke wijze voorzieningen kunnen worden getroffen, behouden of uitgebreid met het oog op het behoud, het beheer en de valorisatie van historische vaartuigen.

Dit artikel is onduidelijk en te algemeen. Dergelijke veralgemeende formulering verzwakt het ontwerpproces van infrastructuur en verhoogt de investeringskost. Op sommige plaatsen zijn er misschien wel opportuniteiten die dienen te worden onderzocht, maar dit tekstvoorstel zou betekenen dat bij elk infrastructuurwerk moet worden onderzocht of behoud en uitbreiding van de voorzieningen voor historische vaartuigen mogelijk is. Voor de meeste infrastructuurwerken is dit echter niet relevant. Met deze bepaling kan men vanuit het beleidsdomein niet akkoord gaan gelet op de enorme verhoging van de werklust.

De bepaling gaat in tegen de pogingen om de procedures voor infrastructuurwerken te versnellen. Daarnaast moet ook opgemerkt worden dat met het vorm krijgen van het middenveld op vlak van varend erfgoed opportuniteiten tijdig kunnen worden geïdentificeerd en een algemene regel voor alle infrastructuurwerken enkel goedbedoelde overregulering zou zijn. Ook dient men op te merken dat voor deze bijkomende verplichtingen momenteel geen budget beschikbaar is.

Art 42: Historische vaartuigen, hun eigenaars, reders, beheerders en gebruikers en opvarenden zijn vrijgesteld van de betaling aan het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, de autonome gemeentelijke havenbedrijven, provincies, gemeenten en ervan afhangerende agentschappen, instellingen, verenigingen en ondernemingen van:

1° scheepvaartrechten;

2° haven-, kaai-, sluis-, brug-, doorvaart-, verblijfs-, tonnenmaat- en passagiersgelden of – rechten, van welke aard of benaming ook;

3° de loodsgelden en loodsvergoedingen;

4° heffingen in verband met verkeersbegeleiding;

5° retributies voor het opmaken, het afgeven of wijzigen van documenten met betrekking tot het vaartuig die bij de wetten, decreten en verordeningen zijn voorgeschreven;

6° retributies voor de levering van publicaties en het afgeven van platen en andere kentekens met betrekking tot het vaartuig die bij wetten, decreten en verordeningen zijn voorgeschreven.

De vraag is begrijpelijk als voorstel van de sector. Echter een dergelijke veralgemeende vrijstelling is onaanvaardbaar. Dit gaat voorbij aan de economische opdracht van de havens en waterwegbeheerders. Het dient vermeld te worden dat het bepalen van de tarieven binnen het havengebied decretaal behoort tot de exclusieve bevoegdheid van een havenbedrijf. Indien dergelijke vrijstellingen worden overwogen, dient dit bij voorkeur in de diverse tariefreglementen te worden geregeld vanuit rechtszekerheid voor de gebruiker en

de coherentie van de tariefreglementen. Bovendien houdt het artikel geen rekening met bestaande regelgeving die ten dele reeds tegemoet komt aan de bezorgdheden.

Zo is de verkeersbegeleidingssysteem-vergoeding geregeld in art 37., §1 van het scheepvaartbegeleidingsdecreet waarin staat :*Art. 37, §1 Voor het gebruik van de dienstverlening van het verkeersbegeleidingssysteem door vaartuigen met als bestemming een haven, waterweg, lig- of ankerplaats in het VBS-werkingsgebied of in een gebied, beheerd door een waterweg- of havenbestuur in België, is een VBS-retributie verschuldigd. Van deze verplichting zijn vrijgesteld :*

1° de door de Vlaamse Regering op basis van hun aard, karakteristieken, bestemming of vaartraject aangewezen categorieën van vaartuigen;

2° per bezoek of per doorvaart, de door de Vlaamse Regering bij wijze van uitzondering met naam aangewezen vaartuigen die worden ingezet met een pedagogisch, humanitair, filantropisch of cultureel doel, deelnemen aan een bijzondere manifestatie of werkzaamheden verrichten in het algemeen belang. De betaling van het loodsgeld, de LOA-vergoeding, de havengelden en de andere vergoedingen, worden geregeld in de desbetreffende reglementaire bepalingen.

§2 [...].

Daarnaast bevat het artikel een aantal fouten an sich. De vrijstelling voor eigenaars, reders en beheerders van historische vaartuigen dient beperkt te worden tot het historische vaartuig zelf. Met de huidige bepaling kunnen eigenaars, reders en beheerders van historische vaartuigen ook de niet-historische schepen in hun bezit vrijstellen. Dit doet afbreuk aan de gelijke behandeling van de haven- en waterweggebruikers. Daarnaast moet erop worden gewezen dat de autonome gemeentelijke havenbedrijven slechts één van de juridische vormen van een havenbedrijf is. Concreet zijn de havenbedrijven van Antwerpen, Gent en Oostende autonome gemeentelijke havenbedrijven, terwijl Zeebrugge een andere rechtsvorm heeft. Tenslotte stelt zich ook de vraag of de Vlaamse Regering bevoegd is om vrijstelling te verlenen voor de retributies vervat in wetten voor activiteiten/bevoegdheden van de federale overheid (5° en 6°).

Art 43 : In het Vlaams Gewest kunnen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, de autonome gemeentelijke havenbedrijven, provincies, gemeenten en ervan afhankende agentschappen, instellingen, verenigingen en ondernemingen lastens historische vaartuigen, hun eigenaars, reders, beheerders en gebruikers en opvarenden uitsluitend andere heffingen dan deze vermeld in artikel 42 verrichten voor zover zij dienen ter vergoeding van bijzondere diensten. Deze andere heffingen bedragen ten hoogste de helft van de heffingen die van toepassing zijn op hedendaagse vaartuigen van hetzelfde type of dezelfde afmetingen of tonnenmaat, naargelang welk bedrag het laagste is.

Dit artikel is ook niet aanvaardbaar. Er is geen argumentatie waarom alleen deze partijen de diensten niet volledig mogen doorrekenen. Men dreigt hierbij bovendien het gelijkheidsbeginsel tussen de havens te schenden. Als concreet voorbeeld kan men de sleepdiensten nemen. Alleen de haven van Antwerpen voert zelf sleepactiviteiten uit. In de andere havens gebeurt dit door private ondernemingen middels concessies van de havenbedrijven. Hierdoor zou alleen Antwerpen de helft kunnen aanrekenen terwijl men in de andere havens het volledige bedrag

dient te betalen. Er wordt ook verwezen naar de opmerkingen en argumenten die op het voorgaande artikel werden geformuleerd.

Art 46: Onverminderd internationale en Europese verplichtingen, kan de Vlaamse Regering het toepassingsgebied van artikelen 42 tot 45 uitbreiden tot varend erfgoed en vergelijkbare categorieën vaartuigen beschermd of erkend in andere landen.

Het is niet duidelijk welke impact deze bepaling daadwerkelijk heeft/kan hebben. Hierdoor is verduidelijking en een betere omkadering noodzakelijk.

Art 47: Met het oog op het behoud van vaartuigen waarvoor een procedure tot aanduiding als varend topstuk of varend monument is aangevat, kunnen de door de Vlaamse Regering gemachtigde ambtenaren, indien het vaartuig in afwachting van bescherming dreigt verloren te gaan, te verdwijnen of te worden beschadigd, of indien de erfgoedwaarde ervan ernstig dreigt te worden aangetast, op kosten en risico van de eigenaar de volgende noodmaatregelen treffen:

1° het opleggen van een vaar-, opvaart- of afvaartverbod;

2° het bevelen dat het vaartuig op het droge wordt gezet of naar een scheepswerf, een beschutte ligplaats of andere plaats wordt overgebracht;

3° het bevelen van de staking of de uitvoering van bepaalde werken of activiteiten. Deze maatregelen worden opgeheven zodra de dreiging is afgewend. Het vorige lid doet geen afbreuk aan het recht van de eigenaar om de kosten te verhalen op de reder, de beheerder of de gebruiker.

Het artikel van de voorlopige maatregelen werd eenzijdig opgesteld. De beslissingen die de waterweg- en havenbeheerder m.b.t. dergelijke vaartuigen neemt in hoofde van veiligheid of openbare orde dienen steeds te primeren.

Art 48, §1, 3°: Met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 5 jaar en met een geldboete van 26 euro tot 400.000 euro of met één van die straffen alleen worden bestraft:

[...]

3° eenieder die in artikel 47 bedoelde maatregel miskent of zich tegen de uitvoering ervan verzet;

[...]

In het algemeen kan de waterweg- of havenbeheerder geenszins strafbaar worden gesteld indien hij in het kader van zijn bevoegdheid binnen het hem decretaal aangewezen gebied een andere beslissing neemt met betrekking tot dergelijke vaartuigen.

Nuttige bijkomende informatie

De herziening van het decreet varend erfgoed gebeurt niet in het luchtledige. De context van de staatshervorming op vlak van Mobiliteit en Openbare Werken is van belang. Voor de zeevaart worden er geen wijzigingen in het vooruitzicht gesteld, echter voor de binnenvaart is het standpunt van het Vlaamse Gewest dat alle nog resterende binnenvaartbevoegdheden dienen over te gaan naar de Gewesten. In

welke mate dit ook effectief zal gebeuren is voorlopig onduidelijk. Hetgeen wel al vast staat is dat er extra bevoegdheden op vlak van vaartuig, bemanning en lading zullen overkomen. Dit geeft mogelijke hefboomen voor het beleid over de binnenvaartvaartuigen die tot het varend erfgoed behoren.

Daarnaast is men in het beleidsdomein MOW bezig met de opmaak van een scheepvaartdecreet. Deze opdracht werd uitbesteed aan dhr. Van Hooydonk. De bedoeling van dit project is om de regelgeving aangaande de binnenwateren en binnenvaart te moderniseren en samen te brengen. Ook hier is ruimte om de link met het varend erfgoed te maken zonder te raken aan elkaars bevoegdheden. De opmaak van dit decreet verloopt met enige vertraging door de eerder vermelde staatshervorming die ook hierop een grote weerslag heeft.

Beide aspecten, staatshervorming en scheepvaartdecreet, kunnen betekenisvol zijn voor het varend erfgoedbeleid. Het is misschien dan ook aangewezen het overleg omtrent de beide decreten en de staatshervorming verder te zetten.

Conclusies :

Een actualisatie van het decreet varend erfgoed met enkele nieuwe inzichten is lovenswaardig. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken onderschrijft het streven naar een betere bescherming en goede ontsluiting van het varend erfgoed. Dit mag echter niet gebeuren ten koste van de prioritaire economische ontwikkeling door de transportinfrastructuur van onze havens en waterwegen. Hiertoe zijn de artikelen 9, 10, 42, 43, 46, 47 en 48 van het voorontwerp van decreet betreffende watererfgoed onaanvaardbaar geformuleerd. Men gaat hiermee in tegen diverse decreten en de strategische plannen van de havens. In die zin verdient het de aanbeveling dat u de doelstellingen realiseert via overleg met de betrokkenen en samenwerkingsakkoorden. Wij blijven dan ook ter beschikking voor het verder traject van het decreet.

Met de meeste hoogachting,

ir. Ilse Hoet
Afdelingshoofd HWB

Afschriften :

- ir. Joachim Coens, MBZ
- dhr. Eddy Bruyninckx, GHA
- mevr. Isabelle Van Vooren, GAB
- mevr. Lynn Pauwels, MDK
- Ir. Chris Danckaerts, DS
- Ir. Koen Maeghe, DS
- mevr. Krista Maes, W&Z