



MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Briefadvies

van 6 november 2003

over de voorontwerpen van decreet:

- betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart;
- betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, en houdende wijziging van het decreet van 4 mei 1994 betreffende de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen;
- houdende oprichting van een Intern Verzelfstandigd Agentschap met rechtspersoonlijkheid “Agentschap voor Water en Zeewezen”.

2003 | 65

D/2003/7080/A65

Overname wordt verwelkomd, mits bronvermelding

© 2003 Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
Kliniekstraat 25, 4de verdieping
B-1070 Brussel
tel. 02-558 01 30
fax 02-558 01 31
e-mail: info@minaraad.be
internet: www.minaraad.be

Aan de heer Gilbert Bossuyt
Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel

Datum: 7 november 2003
Ref.: 03.04/K2/M6/838
Uw ref: KO/45458
Betreft: - Voorontwerp van decreet betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart.
- Voorontwerp van decreet betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, en houdende wijziging van het decreet van 4 mei 1994 betreffende de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.
- Voorontwerp van decreet houdende oprichting van een Intern Verzelfstandigd Agentschap met rechtspersoonlijkheid "Agentschap voor Water en Zeewezen".

Mijnheer de minister,

Op 18 juli jl. stemde de Vlaamse regering principieel in met het de hiervoor vermelde voorontwerpen van omvormingsdecreet. Er werd ook beslist om over de voornoemde voorontwerpen het advies in te winnen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, met verzoek om spoedbehandeling. Een adviesvraag aan de MiNa-Raad was oorspronkelijk niet voorzien.

Op 16 september 2003 ontving de MiNa-Raad de adviesvraag die op 15 september op uw diensten verstuurd werd. Het advies van de MiNa-Raad werd gevraagd binnen de termijn van 10 dagen.

Deze adviesvraag bevat zeer belangrijke raakvlakken met het milieubeleid in het algemeen en met onderwerpen waarover de Raad de laatste jaren intens heeft gewerkt. De Raad verwijst naar het geïntegreerd kustzonebeheer en het integraal waterbeleid. Inmiddels is ook vastgelegd dat de MiNa-Raad in december 2003 advies zal uitbrengen over het ontwerp uitvoeringsplan over bagger- en ruimingsspecie.

In de gegeven omstandigheden vond de Raad een advies op een termijn van 10 dagen niet haalbaar. Derhalve besliste de Raad in zitting van 2 oktober 2003 om het advies niet vast te stellen overeenkomstig de opgelegde adviestermijn. Tezelfdertijd besliste de Raad het punt op eigen initiatief te hernemen in de zitting van november.

De Raad vindt een advies immers wenselijk. De ambities van de op te richten agentschappen kunnen een belangrijke milieu-impact hebben en bovendien waren de ervaringen met de integratie van milieubeleid in de hier behandelde beleidsdomeinen in het verleden niet altijd even positief.

Ondanks de verlengde adviestermijn kon het dossier nog niet ten gronde in al zijn aspecten doorgrond worden. Het betreft daarom ook maar een advies op hoofdlijnen waarbij het ABVV, de ACLVB, het ACV, de Boerenbond, de UNIZO en het VEV zich onthouden omdat ze over hetzelfde onderwerp in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen advies uitbrachten.

De Raad wenst vijf aandachtspunten te benadrukken:

[1] **De afstemming met het decreet integraal waterbeleid is onvoldoende.** De MiNa-Raad meent dat het decreet faalt in de afstemming met het decreet integraal waterbeleid zowel inzake gebiedsafbakening, doelstellingen als parallelle structuren:

- **Gebiedsafbakening:** de ruimtelijke bevoegdheden van de drie structuren komen niet overeen met de verschillende stroomgebieden of bekkens.
- **Doelstellingen:** Bij het definiëren van de doelstellingen van de drie entiteiten wordt (sporadisch) verwezen naar de doelstellingen van het integraal waterbeleid, maar zelden naar het decreet integraal waterbeleid. Bovendien blijkt uit de doelstellingen dat mobiliteit – en ten dele veiligheid tegen overstromingen – een duidelijk prominentere plaats in het decreet krijgt dan de andere doelstellingen zoals gedefinieerd in het decreet integraal waterbeleid. Artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid stelt nochtans een coherente en duidelijke set doelstellingen vast en stelt dat de diensten en agentschappen die afhangen van het Vlaamse Gewest de verwezenlijking ervan moeten beogen. Dat gebeurt niet met de huidige ontwerpdecreten. Daardoor zouden de sectordoelstellingen van de voorliggende ontwerpen kunnen conflicteren met het idee van het integrale waterbeleid.
- **Parallele structuren:** artikel 5 van het decreet waterwegen en zeekanaal spreekt van de oprichting van “regionale comités van advies en de organisatie van streek- en watergebonden overleg van aangelande overheden en belangenvertegenwoordiging”. Het doel en de samenstelling van deze comités en dit streekoverleg worden niet verder uitgeklaard, maar het is vrij duidelijk dat deze comités en dit overleg parallellen vertoont met de structuren en het overleg zoals dat voorzien is in het decreet integraal waterbeleid. Nu er eindelijk een decretale basis gelegd werd voor overleg op bekken- en deelbekkenniveau (decreet integraal waterbeleid), is het niet wenselijk om, parallel

daaraan, nog eens zulke structuren decretaal te gaan verankeren. Het nut van overleg over de waterwegen wordt dus niet in twijfel getrokken, maar een decretale verankering ervan belemmert een latere integratie. Deze integratie is wenselijk, ook al omwille van het efficiënt tijdsgebruik van de betrokken partners die in meerdere fora tegelijk zullen moeten optreden.

[2] Beleidsbepaling versus beleidsuitvoering?

Zoals gesteld in w&z MVT aanpassing 09/07/2003, pagina 7 is het doel van de NV “Waterwegen en Zeekanaal” vooral beleidsuitvoerend. Er zou in het decreet dan ook kunnen worden aangestipt dat deze NV als taak heeft het uitvoeren van het beleid zoals gedefinieerd in het goedgekeurde bekkenbeheersplan. Dat bekkenbeheersplan zal overigens tot stand komen na overleg met en na inspraak van ondermeer AWZ. De MiNa-Raad meent dat AWZ dan ook maximaal gebruik moet maken van de rol die haar in het kader van integraal waterbeheer decretaal is toegekend. Hetzelfde geldt voor de EVA De Scheepvaart. Deze bepaling kan, samen met een bepaling die de doelstellingen van de nieuwe structuren afstemt op de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid, al een betere afstemming verzekeren met dit decreet.

[3] Commercialisering van onze multifunctionele waterlopen?

De ‘commerciële slagkracht’ van de op te richten EVA’s wordt aangehaald als argument pro de voorgestelde veranderingen (o.a. MVT DS aanpassing 09/07/2003, p 6). Het ligt in de lijn der verwachting dat de EVA’s zich dan ook voornamelijk met het commerciële aspect zullen bezighouden, waardoor de andere functies van de (natuurlijke) waterlopen minder belang zullen krijgen. De NV Zeekanaal en de Dienst voor de Scheepvaart hadden tot op heden enkel kanalen en bijbehorende gronden in beheer. De multifunctionaliteit van kanalen is beperkter dan de meervoudigheid van functies van natuurlijke waterlopen. De betrokken diensten hebben bijgevolg zeer weinig ervaring met de multifunctionele aanpak die vereist is voor een evenwichtig beheer van de waterlopen, zoals gekaderd binnen het decreet integraal waterbeleid. De beperkte doelstellingen voor de twee EVA’s zoals bepaald in de oprichtingsdecreten hebben een voornamelijk commerciële inslag.

De MiNa-Raad is daarom bevreesd dat bij het beheer van de natuurlijke waterlopen het evenwicht tussen de verschillende functies in het gedrang komt – dit probleem manifesteert zich het meest waar grote delen van het Scheldebekken in beheer komen van een NV – een structuur met een uitgesproken commerciële inslag. De Raad dringt er daarom op aan dat via het instrument van de beheersovereenkomst gewaakt wordt over de multifunctionaliteit van de natuurlijke waterlopen.

[4] Herverdeling beheer waterlopen?

Als argument pro de voorliggende BBB-operatie wordt gesteld dat de huidige administratie niet gewapend is “om de vereiste commerciële slagkracht te realiseren in een concur-

rerende omgeving, zoals het transport” (W&Z MVT aanpassing 09/07/2003, pagina 6). Verder wordt er gesproken van een ‘heldere en klantvriendelijke structuur’, ‘schaalvoordeel’ en ‘tegengaan van de versnippering van het beheer van de waterwegen over meerdere beheerders”.

Ondanks de intentie om versnippering van het beheer tegen te gaan, stelt de Raad vast dat de kansen niet helemaal benut zijn. Na de hervorming van de instellingen zullen er exact evenveel beheerders zijn als ervoor, namelijk drie – het werkingsgebied wordt enkel herverdeeld.

Verder is ook duidelijk dat de commerciële voordelen en de ‘klantvriendelijke structuur’ enkel relevant zijn voor die waterlopen die niet alleen bevaarbaar zijn, maar ook effectief bevaren worden. Uitgaande van een logica die moet leiden tot een efficiënter beheer zouden alle waterlopen die feitelijk niet meer bevaren worden, overgedragen kunnen worden aan één administratie die zich bezighoudt met waterlopen van Vlaams belang, bv. binnen de structuur die ontstaat na de versmelting van VMM en AMINAL afdeling water, om zo te streven naar een ‘heldere structuur’ en het ‘tegengaan van versnippering’.

[5] **NV versus EVA?**

Het valt de Raad op dat “De Scheepvaart” een EVA is terwijl de “Waterwegen en Zeekanaal” een NV wordt. De Raad vindt echter nergens een motivatie om het verschil tussen deze beide structuren te verklaren.

Met de meeste hoogachting,

Prof. dr. R.F. Verheyen
Voorzitter MiNa-Raad