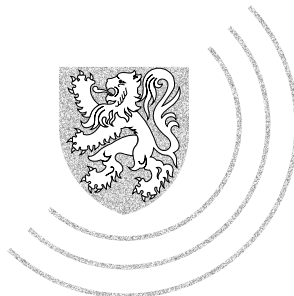


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

27 februari 2001

ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met de Overeenkomst tussen het koninkrijk België
en het koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer
en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas,
ondertekend te Brussel op 6 januari 1993,
en met het bijgevoegde Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas
met de bijlagen I, II en III**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
uitgebracht door de heer Johan Weyts**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Luc Van den Brande.

Vaste leden :

de heren Freddy Sarens, Walter Vandenbossche, Luc Van den Brande, Johan Weyts ;

de heren Louis Bril, Peter Gysbrechts, Jacques Laverge, Stefaan Platteau ;

de heren Karim Van Overmeire, Christian Verougstraete, Miel Verrijken ;

de heren Peter De Ridder, Patrick Hostekint ;

de heer Frans Ramon ;

de heer Paul Van Grembergen.

Plaatsvervangers :

mevrouw Brigitte Grouwels, de heer Erik Matthijs, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Jef Van Looy ;

de heren Julien Demeulenaere, Didier Ramoudt, Marc van den Abeelen, Paul Wille ;

mevrouw Hilde De Lobel, de heren Pieter Huybrechts, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Marcel Logist, Jacques Timmermans ;

de heer Eloi Glorieux ;

mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen.

Zie :

402 (1999-2000)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

INHOUD

Blz.

| | |
|--|---|
| I. Inleidende uiteenzetting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie | 4 |
| I.1. Algemene inleiding | 4 |
| I.2. Voorwerp van de overeenkomst en geografische situering van het toepassingsgebied | 4 |
| I.3. Motieven voor het sluiten van de overeenkomst | 4 |
| I.4. Verloop van de verdragsprocedure | 5 |
| I.5. Inhoud van de overeenkomst | 5 |
| II. Bespreking..... | 5 |
| II.1. Het begrip “schip” | 5 |
| II.2. Innovatief karakter van de juridische regeling..... | 6 |
| II.3. Lange duur van de ratificatieprocedure | 6 |
| III. Stemmingen | 7 |
| III.1. Artikelsgewijze stemming | 7 |
| III.2. Stemming over het geheel | 7 |

DAMES EN HEREN,

Het ontwerp van decreet houdende instemming met de op 6 januari 1993 in Brussel ondertekende overeenkomst tussen België en Nederland inzake de regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas (met het bijgevoegde Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas en diens bijlagen I, II en III), werd op datum van donderdag 25 januari 2001, besproken en unaniem goedgekeurd in de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE

I.1. Algemene inleiding

De minister situeert het voorliggende ontwerp van decreet als het Vlaamse luik van een tussen België en Nederland gesloten overeenkomst inzake het scheepvaartverkeer op wat officieel de “gemeenschappelijke Maas” noemt, maar meestal aangeduid wordt als de Grensmaas. Meer bepaald zorgt het, op 10 juli 2000 bij het Vlaams Parlement ingediende, ontwerp van decreet voor de instemming van het Vlaams Gewest bij de genoemde Belgisch-Nederlandse overeenkomst. Deze overeenkomst moet met name gewestelijke instemming krijgen omdat zij specifieke gewestmateries omvat. Het gaat daarbij dan meer bepaald over de scheepvaart op de Grensmaas, die qua beheer gewestmaterie geworden is. Dit gegeven verklaart overigens meteen ook waarom een en ander qua procedures nogal lang geduurd heeft. Sinds de ondertekening van het verdrag in 1993, is de Belgische staatsstructuur – zeker wat deze complexe materie betreft – immers een heel stuk ingewikkelder geworden.

I.2. Voorwerp van de overeenkomst en geografische situering van het toepassingsgebied

De minister verduidelijkt dat in deze Belgisch-Nederlandse overeenkomst een regeling voor de scheepvaart, en dan vooral de recreatievaart, op de Grensmaas tussen België en Nederland is opgenomen. Hij wijst er daarbij op dat er tussen België en Nederland twee stukken Grensmaas zijn. Voor wat Vlaanderen betreft is er vooreerst een stuk van ongeveer 46 kilometer lengte ten noorden van Maastricht. Maar daarnaast is er ook nog een klein stukje Grensmaas, ten zuiden van Maastricht, dat de

scheiding vormt tussen Nederlands-Limburg en de provincie Luik.

I.3. Motieven voor het sluiten van de overeenkomst

De voorliggende overeenkomst werd noodzakelijk doordat er sinds het einde van de jaren zeventig meer en meer plezierboten kwamen varen op het bevaarbare gedeelte van de twee genoemde stukken Grensmaas. Deze boten hadden meestal een ligplaats in jachthavens op Nederlands grondgebied, maar kwamen aan snelvaart en waterski doen op de Grensmaas. Dit leidde tot een toenemend aantal conflicten met de beroepsvaart en vooral met andere “zachte” waterrecreanten (vissers, zeilers, surfers, e.d.m.). De Grensmaas verwerf hierdoor al vrij snel de reputatie een plaats te zijn waar alles mocht en kon. En in zekere zin was dat ook zo.

Ter verklaring van deze slechte reputatie wijst de minister erop dat op die Maas nog een scheepvaartreglement van toepassing was dat reeds van 1843 dateerde. Daardoor was het reglement in kwestie nog wel net bruikbaar voor de bestaande scheepvaart van vooral grindschepen, maar was het absoluut niet meer adequaat voor de zonet genoemde snelvaart. Zelfs politieel optreden was uiterst moeilijk op de rivier, door de complexiteit van het grensgegeven. De grens wordt op de Grensmaas immers gevormd door de denkbeeldige lijn die de diepste punten van de rivier met elkaar verbindt. Hetgeen met zich brengt dat de grens niet alleen niet zichtbaar, maar daarenboven ook veranderlijk is.

Het louter verbaliseren van een plezierboot kon op die manier tot onoverkomelijke moeilijkheden leiden. In welk land was de overtreding gebeurd? Wie moest of mocht verbaliseren om een rechtsgeldig proces-verbaal te hebben? Een Belgische rijkswachter had immers geen bevoegdheid op Nederlands grondgebied, en omgekeerd.

Het was dus duidelijk dat er een nieuw scheepvaartreglement moest komen om de recreatievaart op een aan de tijd en de specifieke grenssituatie aangepaste manier te reglementeren. Dat reglement moest uiteraard gemeenschappelijk zijn voor België en Nederland én moest voorzien in de mogelijkheid dat de toezichhoudende overheden ook politieel bevoegdheid krijgen over de gemeenschappelijke grenzen heen.

1.4. Verloop van de verdragsprocedure

Een en ander leidde ertoe dat op 6 januari 1993 de nu ter goedkeuring voorliggende “Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas” getekend kon worden.

In Nederland werd het interne gedeelte van de verdragsprocedure reeds in de loop van december 1993 afgewerkt, zodat het besluit betreffende deze overeenkomst reeds in het Staatsblad van 24 mei 1994 kon verschijnen. Doordat België ondertussen een nieuwe staatsstructuur gekregen had, duurde een en ander hier een stuk langer.

Ter voorbereiding van een ontwerp van federale wet houdende goedkeuring van deze overeenkomst werd advies gevraagd aan de Raad van State. In zijn advies van 29 november 1995 maakte de Raad van State bezwaar tegen het feit dat deze overeenkomst enkel aan het federale Parlement ter goedkeuring zou worden voorgelegd. De inhoud van de overeenkomst betrof immers materies die ondertussen deels geregionaliseerd waren. Daarenboven was het Vlaams Gewest ook onvoldoende betrokken geweest bij het opstellen van de overeenkomst.

De inherente complexiteit van de situatie zou ertoe leiden dat de federale overheden en de gewestelijke overheden pas jaren later in het kader van de Werkgroep Gemengde Verdragen tot een akkoord zouden komen om deze overeenkomst als een gemengd verdrag te beschouwen. Ook werd er overeenstemming bereikt over de verdeling en de toewijzing van de bevoegdheden die in de verschillende artikels van de overeenkomst en van het scheepvaartreglement zelf ter sprake komen. Zo komt het dat een en ander pas op 24 juni 1998 kon worden bekrachtigd door de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB).

1.5. Inhoud van de overeenkomst

De minister wijst erop dat een onderscheid dient gemaakt tussen de eigenlijke internationale overeenkomst enerzijds, en de bijlagen daarbij anderzijds. In de internationale overeenkomst zelf wordt consequent geponeerd dat het in de toekomst geen verschil meer zal maken wie er verbaliseert en waar dat gebeurt. Voor elke eventualiteit is er zodoende een oplossing voorzien. Zo zal iemand die op de Grensmaas door een Belgische politieagent geverbaliseerd wordt, moeten voorkomen voor een

Belgische rechtbank, ook al is de overtreding mogelijk op Nederlands grondgebied begaan.

Daarnaast is er dus ook de bijlage bij de overeenkomst. Dit is het meest uitgebreide deel van het document. Het is het eigenlijke scheepvaartreglement dat het hoger genoemde bestaande, maar verouderde reglement moet vervangen. Dit is een bijzonder technisch document, waaraan op zijn beurt een aantal bijlagen gehecht zijn. Zo onder meer Bijlage II die de verkeerstekens weergeeft. Terzake volgt het nieuwe scheepvaartreglement de CEVNI-regels (Code Européen des Voies de Navigation Intérieure). Een ander essentieel element van dit reglement, is terug te vinden in artikel 6.33a, dat de zone vastlegt waarin snel mag worden gevaren. Deze zone is eertijds in overleg met alle belanghebbende partijen overeengekomen.

Afsluitend spreekt de minister zijn overtuiging uit dat met dit ontwerp van decreet de huidige problemen op de Grensmaas zullen worden opgelost, op een manier die de verschillende gebruikers van deze waterweg toelaat om optimaal gebruik te maken van al haar faciliteiten. Hij vraagt de commissieleden dienovereenkomstig dan ook om hun goedkeuring te willen hechten aan het hen voorgelegde ontwerp.

II. BESPREKING

II.1. Het begrip “schip”

De heer Johan Weyts laat opmerken dat de definitie van “schip” die in artikel 1.01a van het scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas wordt gehanteerd hem toch enigszins bevreemdend overkomt. Er wordt immers gewag gemaakt van : “elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing”. Vanuit nautisch oogpunt lijkt dit laatste hem niet evident te zijn. Van de minister had hij dan ook graag vernomen wat hiermee precies bedoeld wordt ?

Namens de minister wordt hierop geantwoord dat de definitie in kwestie opzettelijk zo ruim mogelijk werd geformuleerd, teneinde er ook effectief alle denkbare situaties onder te kunnen vatten. Met “vaartuigen zonder waterverplaatsing” heeft men in dat opzicht in wezen dan ook vooral tuigen en constructies op het oog die eigenlijk meer op het wateroppervlak rusten dan dat ze reële diepgang hebben. Een vlot is hiervan een typevoorbeeld. Een ander voorbeeld is de hovercraft.

De heer Luc Van den Brande, voorzitter, laat opmerken dat er in de sector van het maritieme transport ooit ook plannen bestaan hebben om kleinere drijvende constructies aan boord te nemen van grotere “moederschepen” om bepaalde trajecten op een kost-effectievere manier af te leggen. Het hanteren van een brede definitie van het concept “schip” is zijns inziens – alleen al om mogelijke toekomstige technische evoluties eronder te kunnen vatten – dan ook zeker zinvol.

Namens de minister wordt erop gewezen dat deze laatste denkpiste, voor wat de Grensmaas betreft, geen reëel risico vormt, aangezien het tonnage beperkt is tot 600 ton terwijl ook de diepgang maar 2m30 is.

II.2. Innovatief karakter van de juridische regeling

De heer Frans Ramon, daarin bijgetreden door de heer Luc Van den Brande, stelt vast dat in de voorliggende overeenkomst op een erg inventieve en innovatieve manier wordt ingespeeld op een zeer specifiek grensoverschrijdend probleem, hij stelt zich daarbij de vraag of een gelijkaardige oplossing ook niet zou kunnen worden gehanteerd in andere grensoverschrijdende situaties en bij andere grensoverschrijdende projecten ? Van de minister had hij graag vernomen of deze piste, bijvoorbeeld, ook relevant kan zijn aan de Frans-Vlaamse grens.

De minister antwoordt hierop dat er ook voor wat de Leie betreft een gemeenschappelijk reglement bestaat. Doordat de situatie daar op het terrein zeer verschillend is van die op de Grensmaas valt er echter nauwelijks een zinvolle vergelijking te maken.

Namens de minister wordt daar nog aan toegevoegd dat de specificiteit van de Grensmaas er vooral in bestaat dat men daar voor wat het grensverloop betreft het systeem van de “dalweg” (vanuit zijn Duitse oorsprong – het congres van Rastadt in 1797 – vaak ook aangeduid als “Thalweg”) hanteert. Daaronder verstaat men een lijn die die grootste diepten van de bedding van een rivier verbindt. Dit systeem brengt met zich dat het grensverloop op het wateroppervlak zelf niet zichtbaar of visualiseerbaar is. Hetgeen het op zijn beurt bijzonder moeilijk maakte om na te gaan op wiens grondgebied een bepaalde vaarovertrekking zich nu precies had voorgedaan, en dus ook om na te gaan wie nu precies bevoegd was om verbaliserend op te treden. Een en ander leidde tot soms bijna kafkaëske toestanden.

De heer Luc Van den Brande, voorzitter, constateert dat de in de voorliggende overeenkomst voorziene regeling in wezen ook de afstand van een stuk soevereiniteit inhoudt (het gaat immers om het verbaliseren en vervolgen van overtredingen), hetgeen zijns inziens meteen ook deels mee verklaart waarom dit vernieuwende concept een wettelijke en decretale basis moest krijgen. In dat opzicht verschilt dit project dan ook grondig van de meeste andere grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden die louter op vrijwilligheid en minnelijke afspraken gebaseerd zijn. Als voorbeelden van dit laatste kunnen gelden : de uitwisseling van ambtenaren in het kader van de afspraken tussen Vlaanderen en de Zuid-Nederlandse provincies en de afspraken (tussen instanties van Nederlands Limburg, Belgisch Limburg, de provincie Luik en een stuk van Nordrhein-Westfalen) om tot een gemeenschappelijke benutting van de respectievelijke SZ-kaarten te komen.

II.3. Lange duur van de ratificatieprocedure

De heer Stefaan Platteau betreurt het opnieuw te moeten vaststellen dat een verdrag uit 1993 er bijna acht jaar over gedaan heeft, vooraleer het aan het Parlement werd voorgelegd. Dit staat in schril contrast tot verdragspartner Nederland, die er blijkbaar in geslaagd is om de zaak binnen het jaar te finaliseren. Aan deze verdragingen bij de goedkeuring van verdragen moet nu toch eindelijk eens ten gronde geremedieerd worden.

In zijn antwoord verwijst de minister naar de complexiteit van de Belgische staatsinrichting als hoofdfactor voor de opgelopen verdraging, maar tegelijk wijst hij er ook op dat Vlaanderen binnen de Belgische federale context de eerste van de betrokken entiteiten is om tot ratificatie over te gaan. In dat opzicht kan Vlaanderen dus zeker geen verwijt gemaakt worden.

De heer Paul Van Grembergen voegt hier nog aan toe dat deze goedkeuring door het Vlaams Parlement op zich al toe te juichen valt, omdat ze Vlaanderen opnieuw een stukje dichterbij Nederland brengt.

III. STEMMINGEN

III.1. Artikelsgewijze stemming

Artikel 1

Ter stemming gelegd wordt het eerste artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimitéit van 8 stemmen.

Artikel 2

Ter stemming gelegd wordt daarna ook het tweede artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimitéit van 8 stemmen.

III.2. Stemming over het geheel

In zijn geheel ter stemming gelegd wordt het ontwerp van decreet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993, en met het bijgevoegde Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas met de bijlagen I, II en III” tenslotte eveneens aangenomen bij unanimitéit van 8 stemmen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Johan WEYTS

Luc VAN DEN BRANDE
