

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 638
van **DIRK DE KORT**
datum: 4 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Binnenvaart - Scheepsonderzoeken, scheepsmetingen en ADN-attesten

Ik verwijs in dit verband naar eerdere schriftelijke vragen (nr. 760 van 10 februari 2017, nr. 1159 van 21 april 2017, nr. 1388 van 2 juni 2017, nr. 937 van 26 maart 2018).

Op vraag nr. 1388 antwoordde de minister dat de nieuwe manier van werken geïmplementeerd zou worden na het leggen van een nieuwe juridische basis waarin voorzien zou worden tegen eind 2017. Vandaag is deze juridische basis er nog steeds niet.

In het antwoord op dezelfde schriftelijke vraag heeft de minister aangekondigd dat een (nieuwe) tariefstructuur aangepast zal zijn aan het gewenste servicemodel van de sector en onderworpen zou worden aan een benchmark met de ons omringende landen. De studie om de nieuwe tarieven vast te leggen was toen - in juni 2017 - nog niet afgerond. Een tariefverhoging is enkel aan de orde indien een uitgebreidere dienstverlening aangeboden wordt en dient gericht te zijn op een goede concurrentiële positie van de Vlaamse binnenvaart. Nochtans heeft de sector duidelijk laten blijken dat zij niet de meerprijs voor de genomen beleidskeuzes willen betalen. Dat betekent dat de meerprijs voor het nieuwe dienstverleningsmodel voor rekening van de Vlaamse overheid zal zijn.

Op vraag nr. 1159 heeft de minister als volgt een antwoord geformuleerd: "Om een oplossing op (middel)lange termijn uit te werken, werd een grondige analyse van de processen en procedures uitgevoerd, zowel intern als extern, in de interactie met de binnenvaartsector. Deze analyse werd eind 2016 afgerond en heeft geleid tot een nieuw operationeel model. Hierbij wordt ingezet op het uitvoeren van een regiefunctie waarbij operationele uitvoerende taken kunnen worden uitbesteed."

Uit de juridische documenten die aan de basis liggen van deze analyses staat nochtans volgende formulering: "Het lijkt derhalve niet mogelijk om de keuzebevoegdheid in hoofde van de commissie, door internrechtelijke regelgeving, uit te schakelen door ofwel te bepalen dat de eigen onderzoeksdaden steeds moeten wijken voor een verklaring of certificaat van een erkend classificatiebureau."

Artikel 2.12, eerste lid, van het ROSR (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn) bepaalt immers: "De Commissie van Deskundigen kan er geheel of gedeeltelijk van afzien te onderzoeken of een vaartuig voldoet aan de bepalingen van Deel II en van artikel 23.09 voor zover uit een geldige verklaring, afgegeven door een classificatiebureau dat door de regeringen van alle Oeverstaten en van België is erkend, blijkt dat het vaartuig geheel of gedeeltelijk aan die bepalingen voldoet."

Nu blijkt dat de Commissie van Deskundigen helemaal geen keuzebevoegdheid heeft omwille van de onderbezetting van de dienst, maar dat ze hiervan wel degelijk gebruik zouden willen maken. Ze stellen immers vast dat de huidige uitbesteding aan de classificatiemaatschappijen totaal niet werkt: geen enkel schip zou in orde zijn, de surveyors van de classificatiemaatschappijen vragen de Commissie van Deskundigen om de onderzoeken uit te voeren, de surveyors leveren niet de nodige attesten of onvolledige attesten zodat de certificering moeizamer verloopt dan wanneer de Commissie van Deskundigen zelf het onderzoek uitvoert.

Op dezelfde vraag nr. 1159 antwoordde de minister dat het werven van twee scheepsauditors (niveau A) op 27 februari was opgestart. Ondertussen weten we dat die aanwerving heel moeizaam ging. In de eerste sessie was er welgeteld één ingenieur die zich aanbood en in dienst is genomen. Daarna zijn er nog twee externe sessies moeten doorgaan vooraleer er uiteindelijk slechts één resterende kandidaat in dienst kon worden genomen. Het is duidelijk dat de arbeidsmarkt heel krap is op het vlak van niveau A, technisch geschoold personeel.

De binnenschippers blijven melding maken van de hoge tarieven die door externe partijen worden aangerekend. Voor het uitvoeren van de scheepsonderzoeken moeten de binnenschippers meestal een beroep doen op de classificatiemaatschappijen omdat de Commissie van Deskundigen zelf het onderzoek niet kan uitvoeren. Daarbij worden basisbedragen aangerekend die duizend euro hoger liggen dan drie jaar geleden, plus 180 euro per uur voor bijkomende opdrachten, plus verplaatsingskosten. Wij vernemen ook dat uurlonen voor mogelijke externe deskundigen ongeveer 180 euro per uur bedragen, exclusief verplaatsingskosten.

In antwoord op vraag nr 937 gaf de minister ook aan dat in 2018 een overheidsopdracht voor dienstverlening aan de Binnenvaartcommissie in de markt gezet werd, zowel voor administratieve als technische ondersteuning. Uit het resultaat van deze overheidsopdracht blijkt dat er geen offertes zijn ingediend. Dit geeft meteen ook aan dat er helemaal geen markt is met experts die mogelijk technische bijstand kunnen leveren. Met andere woorden de experts met kennis van technische installaties op binnenschepen en die bovendien de regelgeving op een objectieve en zonder belangenvermenging kunnen toepassen, zijn niet beschikbaar. Het gevolg is dat de luttele beschikbare experts exuberante bedragen eisen voor het uitvoeren van hun opdrachten.

Wat de scheepsmeting betreft, kunnen de binnenschippers enkel een beroep doen op de Vlaamse bevoegde dienst voor scheepsmetingen. Voor deze dienst zijn bijkomende scheepsmeters geworven na klachten over de tarifiering voor de scheepsmeting, maar er blijkt nog steeds een wachtlijst tot juni 2019 te bestaan wegens personeelstekort.

We vernemen ook dat het uitreiken van de ADN-attesten zal worden overgedragen van het departement naar de Binnenvaartcommissie. Wij gaan ervan uit dat hiervoor de nodige overdrachten gebeuren en er voorzien wordt in voldoende middelen en personeel.

Uit de omstandige vaststellingen kunnen wij enkel concluderen dat de Binnenvaartcommissie nog steeds onvoldoende bemand is om hun taken te kunnen uitvoeren zoals het hoort.

In een resolutie die op 3 mei 2017 unaniem werd aangenomen (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-2017, nr. 997/4), vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering om voor de Binnenvaartcommissie in een voldoende breed en ruim personeelskader te voorzien, zowel inzake onmiddellijke inzetbaarheid als inzake kennisoverdracht op middellange termijn, om de inspecties van de binnenvaartschepen minstens even snel, en bij voorkeur sneller te laten verlopen dan vroeger. Wij vernemen dat er in de Binnenvaartcommissie nog hooguit drie personeelsleden actief zijn die over de nodige

kennis beschikken. Deze drie mensen moeten de nieuwkomers een doorgedreven opleiding geven die op zich voor scheepsmeters al een jaar zou moeten bedragen en voor scheepskundigen/scheepsauditors al vlug twee jaren in beslag neemt.

We vernemen verder dat er geen enkel personeelslid nog enige bestuurlijke of enige andere vorm van handhaving uitvoert in de binnenvaart. Met uitzondering van de scheepvaartpolitie in de havens van Antwerpen en Gent worden bijgevolg geen politionele of veiligheidsmaatregelen meer genomen door de bevoegde dienst Scheepvaartcontrole.

Mogelijk is een stijgend aantal scheepvaartongevallen op de binnenwateren het rechtstreekse gevolg van dit problematisch ingevulde personeelskader van de Binnenvaartcommissie.

Niettegenstaande de personeelsreductie enkel van toepassing was op bestaande bevoegdheden en niet op bevoegdheden overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming, moeten wij vaststellen dat de minister geen enkele inspanning heeft geleverd om hiervoor middelen en personeel vrij te maken.

1. Kan de minister een overzicht geven van de personeelsleden binnen de Binnenvaartcommissie? Graag een lijst met daarbij de respectieve functies van elk personeelslid, zowel op datum van 1 januari 2015, de huidige datum, als op 1 juli 2019 en met vermelding of het personeelslid actief is, dan wel of de plaats moet worden ingevuld.
2. Kan de minister aangeven hoe groot de middelen geraamd worden voor de bekwaamheidsbewijzen en welke personeelsbezetting daar tegenover staat?
3. Kan de minister een gedetailleerde kosten-batenanalyse van het dienstverleningsmodel 2B voorleggen? Daarbij graag ook een antwoord op de volgende vragen.
 - a) Hoe groot werd het budget voor de Binnenvaartcommissie begroot in 2015?
 - b) Hoe groot werd het budget voor de Binnenvaartcommissie begroot in 2018?
 - c) Hoe groot zou het budget geraamd moeten worden indien men rekening houdt met 77% van de cijfers voor scheepsmeting, scheepsonderzoeken en ADN van het basisjaar 2014 (77% is het aandeel 'Vlaamse vaartuigen' zoals vastgelegd in de sleutelverdeling van de regionalisering van de binnenvaart)? Enerzijds wanneer de Binnenvaartcommissie zelf efficiënt de taken zou uitvoeren en anderzijds wanneer overeenkomstig het dienstverleningsmodel 2B de taken zouden worden uitbesteed? In het laatste geval dient het budget opgesplitst te zijn in een deel voor de Binnenvaartcommissie en een deel voor de overheidsopdracht ten behoeve van de uitbesteding.
 - d) Hoe groot wordt het budget geraamd voor handhaving en in hoeveel personeelsleden voorziet de minister met de functie van de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar?
 - e) Zal de minister de huidige tarieven voor de prestaties behouden, zoals de binnenvaartsector vraagt? Zo niet, kan de minister dan een lijst met de nieuwe tarieven voorleggen en kan hij in dat geval dan op iedere vraag onder dit punt een tweeledige berekening voorleggen zowel met de nieuwe als met de huidige tarieven?

4. Kan de minister aangeven of hij resoluut de kaart van binnenvaart zal trekken en in de nodige investeringen zal voorzien om over een voldoende ruim personeelskader te beschikken?
5. Kan de minister aangeven of er momenteel personeelsleden met handhaving belast zijn?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 638 van 4 maart 2019

van **DIRK DE KORT**

1. In onderstaande tabel kan een overzicht gevonden worden van de medewerkers binnen de cel Binnenvaartcommissie op zowel 1 januari 2015 als 22 maart 2019.

Functie	01/01/15	22/03/19	Status
Celhoofd	1	1	Actief
Scheepsauditor	3	5	4 scheepsauditoren actief 1 scheepsauditor in ziekteverlof 1 scheepsauditor bijkomend te werven ter vervanging van een scheepsschouwer (pensionering 1/6/2019)
Scheepsmeter	0	3	2 scheepsmeters actief 1 scheepsmeter in ziekteverlof 2 scheepsmeters recent geworven die binnenkort starten
Administratief medewerker	3	5	2 medewerkers actief 1 medewerker in ziekteverlof 1 administratief medewerker start binnenkort 2 vacatures lopende
Scheepsschouwer	2	2	2 scheepsschouwers actief waarvan 1 op pensioen gaat op 1/6/2019 en vervangen wordt door een scheepsauditor
Inspecteur	5	1	1 inspecteur met vakbondsopdracht

De Vlaamse Waterweg nv (DVW) streeft ernaar om tegen 1 juli 2019 de momenteel openstaande vacatures in te vullen.

2. Het Departement MOW zal bij de overdracht van de bevoegdheden m.b.t. de bekwaamheidsbewijzen ook de hieraan gerelateerde werkingsmiddelen overdragen aan DVW. Dit betreft de werkingskosten, noch de personeelskosten of het huidige personeel wordt overgedragen. Daarnaast zal het Departement MOW ook de kosten voor de exploitatie en het onderhoud van de binnenvaartsimulator LeNa op zich nemen, de welke nodig is voor het afnemen van de examens. De werkingskosten worden geraamd op € 580.000 waarvan € 430.000 euro éénmalig en € 150.000 recurrent.

3.

a-b) In 2015 en 2016 werd in de oorspronkelijke studie naar een nieuw dienstverleningsmodel een kosten-baten analyse voor ieder vooropgesteld scenario uitgevoerd. O.b.v. deze kosten-baten analyse werd tenslotte de keuze gemaakt voor dienstverleningsmodel 2B. In bijlage A kan de oorspronkelijke kosten-baten analyse voor scenario 2B worden teruggevonden (gebaseerd op eindrapport van de studie uit mei 2016), net als simulatie van de personeelskosten per benodigd scenario. In bijlage A wordt ook het budget weergegeven voor de cel Binnenvaartcommissie in 2015. Het totale budget bedraagt € 1.054.063.

c) Bij het opstellen van de kosten-baten analyse in 2016 werd reeds vertrokken van de cijfers voor scheepsmeting, scheepsonderzoeken en ADN van het basisjaar 2014. Het vooropgestelde scenario 1 omschrijft de werking en gerelateerde kosten indien de cel Binnenvaartcommissie zelf de taken zou uitvoeren. Het scenario 2B geeft dan weer de werking en kosten weer indien de overheid een regiefunctie opneemt. Merk op dat in de kosten-baten analyse echter als assumptie werd genomen dat de cel BVC 100% van de aanvragen zou uitvoeren. De tabel geeft enerzijds aan welke kosten (personeel + werking) nodig zijn voor scenario 1 en 2B indien 100% van de aanvragen worden uitgevoerd en anderzijds wanneer 77% van de aanvragen worden uitgevoerd.

Deze kosten-baten analyse werd vervolgens aangepast o.b.v. de recente bijstellingen aan het dienstverleningsmodel van de cel Binnenvaartcommissie. Meer concreet houdt dit dat:

- Voor alle simulaties een administratieve medewerker werd toegevoegd die de taken m.b.t. bekwaamheidsbewijzen op zich neemt
- In de simulaties voor scenario 2B 5 medewerkers werden toegevoegd voor scheepsmeting uit te voeren. Scheepsmeting zal namelijk niet uitbesteed worden, maar door de cel zelf uitgevoerd worden. In scenario 1 werd wel als assumptie genomen dat de cel BVC zelf de scheepsmetingen zou uitvoeren, maar werden hiervoor slechts 3,5 VTE voorzien. In beide simulaties werd bijgevolg 1,5 VTE toegevoegd.
- Omwille van de toenemende complexiteit van de regelgeving en bijgevolg complexere onderzoeken (bijvoorbeeld ADN, LNG, ...), is er nood aan meer deskundigen indien de cel BVC de onderzoeken volledig zelf zou uitvoeren. Omwille van deze reden werden 2 extra VTE voor deskundigen aan beide simulaties voor scenario 1 toegevoegd. Dit zal echter ook een impact hebben op de auditering en adviesverlening, waardoor er een in scenario 2B ook een extra deskundige werd toegevoegd. Dit heeft ook een impact op de verdere administratieve verwerking, waarbij bij het opstellen van de certificaten, administratie en dienstverlening er extra capaciteit benodigd is. Hiervoor werd ook een extra VTE toegevoegd.

Functie	Simulatie voor SCENARIO 1* (100% van de aanvragen)	Simulatie voor SCENARIO 1* (77% van de aanvragen)	Simulatie voor SCENARIO 2B* (100% van de aanvragen)	Simulatie voor SCENARIO 2B* (77% van de aanvragen)
Totaal benodigd budget	€ 1.661.831	€ 1.430.724	€ 1.571.993	€ 1.312.308
Aandeel uitbesteding erkende deskundigen voor onderzoek	n.v.t.	n.v.t.	€ 196.200	€ 151.074

d) DVW zal binnenkort van start gaan met een basisscenario wat betreft handhaving. Dit basisscenario geeft aan hoe het handhavingsproces geleidelijk aan kan vormgegeven en uitgebouwd worden binnen de huidige personele mogelijkheden. Hierbij wordt binnen het brede pakket van handhavingstaken een aantal prioriteiten gesteld, opdat met een beperkte personeelscapaciteit een zo groot mogelijke impact kan bereikt worden. Merk op dat dit echter een startscenario betreft om snel en efficiënt van start te kunnen gaan met handhaving. Dit scenario zal na een jaar geëvalueerd en uitgebreid worden met extra taken en capaciteit waar mogelijk.

Onder het basisscenario zullen 8 VTE ingezet worden voor handhaving, waarvan een aantal van deze profielen de taken m.b.t. handhaving zullen opnemen naast hun huidige taken. Een overzicht van deze profielen kan teruggevonden worden in tabel 6.

Rol	Aantal	Opmerkingen
Gespecialiseerd leidinggevende	1 VTE	Aan te werven
Gespecialiseerd handhaver	2 VTE	Aan te werven
Bestaande functiehouders op het terrein	3,6 VTE	Reeds actief (45 functiehouders binnen De Vlaamse Waterweg nv)
Bedienaars binnen de afstandsbedieningscentrale	0 VTE	Reeds actief. Merk op dat de bijkomende werklast voor de bedienaars in een afstandsbedieningscentrale zal beperkt zijn, gezien aangenomen werd dat 1 vaststelling per week, per centrale gebeurt.
Administratief ondersteunend medewerker	0,5 VTE	Afhankelijk van de mogelijkheden om snel in te zetten op een app voor de administratieve verwerking
Juridisch expert	0,5 – 1VTE	Reeds actief. Merk op dat in het begin er meer een beroep zal gedaan worden op de bestaande juristen binnen De Vlaamse Waterweg nv om templates op te stellen
Huidige medewerkers met technische expertise	0,4 VTE	Reeds actief
RIS-centra te Hasselt en Evergem	0 VTE	Reeds actief. Merk op dat de bijkomende werklast voor de medewerkers van de RIS-centra zal beperkt zijn, gezien men o.b.v. een uitgewerkte procedure oftewel de juiste persoon moet contacteren of de aanvraag registreren.

De meeste van deze 8 VTE zijn reeds werkzaam binnen DVW en voeren reeds handhavingstaken uit. Onder het basisscenario zullen zij echter op een efficiëntere wijze worden ingezet en waar nodig ook ondersteund worden door de nodige tools. Merk op dat sommige rollen en capaciteit ook over meerdere personen verdeeld zal worden. M.a.w. 1 VTE houdt niet perse in dat deze rol door één persoon moet opgenomen worden. Wat betreft de juridisch expert die nodig is voor het basisscenario, kunnen deze taken bijvoorbeeld verspreid worden over de huidige juristen binnen De Vlaamse Waterweg nv. Van deze 8 VTE, zullen er 3 VTE full-time bezig zijn met het opnemen van de handhavingstaken, met name de gespecialiseerde handhavers en de leidinggevende. Zij zullen het gespecialiseerd handhavingsteam vormen. De andere rollen zullen de taken m.b.t. handhaving opnemen naast hun reguliere takenpakket.

Merk op dat de bestaande functiehouders op het terrein vooral handhaven op milieuovertredingen (vb. sluikstorten) en overtredingen op de politiereglementen (vb. het te snel varen, foutief ligplaats innemen, door het rood rijden op beweegbare bruggen, ...) De scheepvaartcontrole is een taak die voornamelijk zal opgenomen worden door het gespecialiseerd handhavingsteam en zal een groot onderdeel van hun takenpakket uitmaken.

Voor de opstart van het basisscenario werd momenteel reeds een budget van € 200.000 voorzien.

- e) Zoals reeds eerder aangeven en gecommuniceerd naar de sector, vormt een aanpassing van de tarieven en tariefstructuur het sluitstuk van het implementeren van het nieuwe dienstverleningsmodel voor de cel Binnenvaartcommissie. De aanpassing van de tariefstructuur zal gebeuren a.d.h.v. een benchmark met de omringende landen, waarbij het doel is om tot een tariefstructuur te komen die in lijn is met deze in de omringende landen en ook gericht is op een goede concurrentiële positie van de Vlaamse binnenvaart. De aanpassing van de tariefstructuur is echter pas aan de orde indien een uitgebreidere dienstverlening wordt aangeboden en deze volledig op punt staat.
4. Er werden reeds meerdere maatregelen getroffen om de werkachterstand en tekort aan personeel bij de cel Binnenvaartcommissie weg te werken:
- Er werd een dienstenopdracht voor tijdelijke ondersteuning in de markt gezet in juli 2018. De diensten omvatten het ter beschikking stellen van capaciteit en kennis geschikt voor het ondersteunen van de cel BVC bij het uitvoeren van de opgedragen taken. Er stelden zich echter geen kandidaten beschikbaar voor deze dienstenopdracht. Na een evaluatie i.s.m. de sector werd besloten om een paar aanpassingen in de dienstenopdracht door te voeren en deze op te splitsen in twee afzonderlijke dienstenopdrachten. Er zal enerzijds een dienstenopdracht in de markt gezet worden voor administratieve ondersteuning voor de gehele waterwegbeheerder en anderzijds een dienstenopdracht voor technische ondersteuning van de cel BVC. De dienstenopdracht voor technische ondersteuning werd in februari 2019 gepubliceerd.
 - Er werden in juni 2018 intern via horizontale mobiliteit drie scheepsmeters statutair aangeworven opdat de cel BVC in staat is om zelf de scheepsmetingen op adequate wijze te blijven uitvoeren. Na een evaluatie van de huidige werking eind 2018, werd besloten om nog twee scheepsmeters extra aan te werven in 2019. Voor het aanwerven van deze twee extra scheepsmeters zal een beroep gedaan worden op de huidige wervingsreserve, die werd aangelegd in het voorjaar van 2018.
 - Om de taken m.b.t. de bekwaamheidsbewijzen uit te voeren, is een extra administratief-ondersteunend medewerker vereist. In februari 2019 werd hiervoor intern een nieuwe medewerker aangeworven, die zo snel mogelijk van start zal gaan. Merk op dat een van de twee huidige administratief-ondersteunende medewerkers voor het binnenvaartloket te Schoten de organisatie verliet in februari 2019. Daarnaast zal de administratief-ondersteunend medewerker die momenteel werkzaam is te Oostende in pensioen gaan vanaf 1 november 2019. Hiervoor zijn de vacatures lopende. Tenslotte werd in oktober 2017 reeds een extra administratief-ondersteunend medewerker statutair aangeworven met als standplaats Merelbeke, ter ondersteuning van de medewerkers die zich in Merelbeke bevinden.
 - Een van de huidige scheepsschouwers (een uitdovende functie binnen de cel BVC) zal vanaf 1 juni 2019 op pensioen gaan en zal vervangen worden door een scheepsauditor. Daarnaast werd in 2018 alreeds een extra scheepsauditor statutair aangeworven met standplaats te Merelbeke.
5. Zoals reeds aangegeven in 4d zijn er momenteel binnen De Vlaamse Waterweg reeds personeelsleden actief op het handhavingsproces. Voor een meer gedetailleerde toelichting en uitleg wordt terug verwezen naar tabel 6.
- Zoals vermeld, handhaven deze profielen echter minder op de bevoegdheden m.b.t. certificatie en scheepsmeting. Onder het basisscenario dat binnenkort van start gaat, zullen deze taken opgenomen worden door het gespecialiseerd handhavingsteam.