



Vlaams
Parlement

stuk **581** (2009-2010) – Nr. 3
ingediend op 25 januari 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heer Dirk de Kort, mevrouw Karin Brouwers,
de heren Bart Martens en Jan Peumans,
de dames Sophie De Wit en Annick De Ridder
en de heer Sas van Rouveroi

betreffende de toekomst van de binnenvaart
in Vlaanderen

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Steve D'Hulster

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

581 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

1. Toelichting door de heer Dirk de Kort	4
2. Bespreking	5
3. Amendementen	7
4. Stemming.....	7
Tekst aangenomen door de commissie	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 9 december 2010 het voorstel van resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Karin Brouwers, de heren Bart Martens en Jan Peumans, de dames Sophie De Wit en Annick De Ridder en de heer Sas van Rouveroy betreffende de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 581/1).

1. Toelichting door de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* legt uit dat het voorstel van resolutie tot stand is gekomen naar aanleiding van het debat in de commissie op 20 mei 2010 over de toestand van de binnenvaartsector. Er werden toen twee vragen om uitleg gesteld naar aanleiding van de enorme crisis in de binnenvaartsector¹. De economische crisis had geleid tot minder aanbod van goederen en zeer smalle marges. Het werd een zaak van overleven, stelt de indiener. Intussen blijkt uit de cijfers van Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat het binnenvaarttransport sinds maart 2010 weer in de lift zit.

De heer de Kort is echter van mening dat er voor blijvende ondersteuning ten behoeve van de binnenvaartsector moet worden gezorgd. Dat geldt niet alleen voor infrastructuur, maar refereert net zo goed aan het kaaimurenprogramma, de tussenkomsten in het kader van de vernieuwing van de sluizen en andere Vlaamse en Europese steunmaatregelen. Het gaat in dat verband onder meer om de maatregelen voor de modernisering van kleine schepen en ecologische steun voor emissiearme motoren.

In de beleidsbrief van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits is een degelijke stand van zaken opgenomen van de ondersteuning vanuit Vlaanderen ten aanzien van de binnenvaart². De indieners breken een lans voor blijvende ondersteuning van de binnenvaart omdat het een belangrijke schakel is in de logistieke keten. Er kunnen belangrijke stappen voorwaarts gezet worden, oppert het lid.

Bovendien wijst hij op het duurzame karakter van transport over het water. Dat is algemeen aanvaard en vaak ook de reden waarom het vanuit Europa de nodige steun geniet. Tijdens de bespreking in de commissie was het de indieners opgevallen dat bij vergelijking met andere transportmodi blijkt dat daar meer in wordt geïnvesteerd. Zo wordt in het spoortransport niet minder dan het tienvoudige geïnvesteerd. Ongeacht de reeds bestaande maatregelen ter ondersteuning van de binnenvaart als duurzame transportsector, zoals de Groene Walstroom en ecologische steun, moet volgens de heer de Kort ook aan aanbodzijde ondersteuning gelden. Bedrijven die voor die transportmodi kiezen, verdienen beloond te worden, oppert hij.

Tijdens de bespreking van de beleidsbrief³ kwam ook het Masterplan Antwerpen ter sprake, vermeldt de heer de Kort, waarvan de Oosterweelverbinding alle aandacht kreeg. Hij vindt dat de andere projecten van het masterplan en met name de watergebonden projecten te weinig belicht werden. Ze mogen voor het lid niet stiefmoederlijk behandeld worden. Ook op die investeringen in de verbetering van de waterwegen, in de verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen, moet volgens de indieners op gelijkwaardige wijze blijvend worden ingezet.

¹ Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over steunmaatregelen voor de binnenvaart en de staking van de Vlaamse schippers, en vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het protocol voor de kostendekkende binnenscheepvaart (*Hand. Vl. Parl.* 2009-10, C233 – OPE20, p. 40-47).

² Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2010-2011, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 736/1, p. 42).

³ Zie verslag: *Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 15/5-I.

Meerderheid en oppositie schaarden zich achter het voorstel van resolutie, stelt de heer de Kort. Hij hoopt dat het kan worden goedgekeurd na bespreking in de commissie en dat zo de binnenvaart, die niet veelvuldig aan bod komt in de commissie, toch het signaal krijgt dat de Vlaamse overheid ook volmondig voor die sector kiest.

2. Bespreking

De heer *Sas van Rouveroy* looft de duidelijke toelichting van de heer de Kort. Het belang van de binnenvaart in de economische en mobiliteitsontwikkeling van Vlaanderen kan niet genegeerd worden, meent ook hij. Open Vld gaat volop voor de transportmodus die alle steun verdient, stelt het lid. De fractie is bereid alle initiatieven van de minister ter zake te steunen voor zover ze efficiëntie en effectiviteit beogen.

De steun van Open Vld aan het voorstel van resolutie dateert van voor de tijd dat bekend raakte dat de Nederlandse Regering de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet zou invoeren. Met die informatie in gedachten vindt het lid het vreemd dat in het beschikkende gedeelte van het voorstel van resolutie over de binnenvaart aandacht wordt besteed aan de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, waar er in het zeer omstandige en langdurig besproken overwegende gedeelte met geen woord over wordt gerept. De overeenstemming werd bereikt precies over dat gedeelte. Het overwegende gedeelte moet een argumentatie en motivatie geven van het beschikkende gedeelte.

Het lid vindt dat het aandacht vergt wanneer de slimme kilometerheffing niet samen met Nederland kan worden ingevoerd en wanneer het vignet voor gewone automobilisten niet kan worden ingevoerd zonder dat het een fiscaal neutrale operatie voor de Vlamingen betreft. Dat maakt het voor Open Vld, gezien het standpunt van de partij desbetreffend, onmogelijk om punt 5 van het voorstel van resolutie nog mee goed te keuren. Het lid kondigt een amendement aan tot schrapping van punt 5.

Hij verzoekt de meerderheid om de kamerbrede consensus in stand te houden met het oog op de algemene overweging dat het altijd goed is als meerderheid en oppositie het eens kunnen zijn over iets. De heer van Rouveroy wil daarin behulpzaam zijn. Hij beseft dat het argument rond de niet-vermelding in het overwegende deel niet volstaat.

Het lid laat een exemplaar zien van de speciale editie van het blad Binnenvaart, opgesteld door de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen die zich tot enige doel stelt dat transportmiddel aan te prijzen⁴. Het gaat om een kennismakingseditie gericht op bedrijven die de overstap naar die modus overwegen. Op een heel creatieve wijze wordt de overstap in de brochure aantrekkelijk voorgesteld. Er wordt echter met geen woord gerept over de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens. In een dergelijke brochure wordt ook de bevoegde sectorale minister opgevoerd met een artikel. Ook zij gaat helemaal voor de binnenvaart maar zegt niets over die slimme kilometerheffing. Vanuit die vaststelling wil de heer van Rouveroy ervoor opteren het voorstel van resolutie louter positief te houden en alleen de positieve elementen voor de binnenvaart opgelijst te houden. De negatieve component in de vorm van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens wil hij eruit lichten. Open Vld heeft daartoe een amendement opgesteld dat niet de politieke motivatie – waarbij de partij niet langer achter het principe van de kilometerheffing kan staan in de gegeven omstandigheden – als fundament heeft. Het gaat er wel om dat verder werk maken van de slimme kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg zoals afgesproken in het regeerakkoord niet strikt noodzakelijk is in een voorstel van resolutie over de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen.

⁴ <http://www.binnenvaart.be/nl/downloads/documents/BV_verladersspecial_2010_LR2_okt2010.pdf>

In dat denkkader past ook dezelfde argumentatie over het spoor. Ook punt 6, dat ervoor pleit om verder werk te maken van een Vlaamse spoorstrategie en meer inspraak bij het spoorbeleid, is niet strikt noodzakelijk in een dergelijk voorstel van resolutie, argumenteert het lid. Daarbij benadrukt hij dat Open Vld op zichzelf punt 6 steunt, maar dat het erom gaat de redenering door te trekken. Bij punt 6 wordt volgens de heer van Rouveroij in functie van de modus spoor eigenlijk aan kannibalisme gedaan. Tussen binnenvaart en vrachtwagens is een interessante relatie vast te stellen, zij het een negatieve in de gegeven context. Door de vrachtwagensector te belasten, wordt de modus binnenvaart verbeterd. Voor het spoor gaat het in die zin om twee vervoersmodi die men wil bevorderen. Steun aan de ene positieve transportvorm, werkt negatief in op de andere goede modus.

Het lid vraagt de commissie een amendement te steunen tot schrapping van punten 5 en 6. Indien dat niet mogelijk wordt geacht, dan kan ook alleen punt 5 geschrapt worden.

Het voorstel van amendering wordt besproken.

De heer *Dirk de Kort* stelt het verzoek ernstig te overwegen. Hij beaamt dat in de overwegingen inderdaad geen melding wordt gemaakt van de kilometerheffing. Hij veronderstelt dat de meerderheid zich daarom ook kan vinden in de schrapping van punt 5. Bij het spooraspect wordt in de overwegingen verwezen naar bepaalde elementen die in de bespreking in commissie naar voren zijn gebracht. Er zijn voorbeelden aangehaald die op het zogenaamde kannibalisme wijzen en het lid wil dat punt verder op die manier behouden.

De heer *Sas van Rouveroij* stelt voor in die optiek dan enkel het amendement tot schrapping van punt 5 aan te houden.

De heer *Bart Martens* vindt dat het bevorderen van de binnenvaart moet gebeuren met honing- en azijnmaatregelen, met een ‘push en pull’-beleid. Juist in die zin vond het lid het voorstel van resolutie heel evenwichtig opgesteld. De voordelen van de binnenvaart ten opzichte van andere transportmodi werden belicht in maatschappelijke zin, omdat het minder externe kosten genereert. Een manier van aanpak ter zake is de externe kosten van elke vervoersmodus doorberekenen. Dat gebeurt met de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens. Hij meent dat in die zin het voorstel van resolutie met punt 5 meer in evenwicht is dan zonder dat punt. Hij begrijpt wel de gewijzigde houding van Open Vld ten aanzien van de invoering van de slimme kilometerheffing, maar stelt dat dat niets afdoet aan het feit dat de binnenvaart wel baat zou hebben bij de invoering ervan. Hij stelt voor dat de meerderheid zich grondig beraadt over wat er met het amendement moet gebeuren. Het lijkt hem evenmin logisch dat Open Vld tegen het eigen voorstel van resolutie zou moeten stemmen ingeval het voorstel van amendering niet doorgaat.

De heer *Carl Decaluwe* oppert dat men in politieke zin meteen ook moet mee incalculeren wat de positieve impact kan zijn van een consensus over partijgrenzen heen. Als er een kamerbrede meerderheid gevonden kan worden door dat ene punt eruit te lichten, dan lijkt hem dat de doorslag te geven.

Bij de twee andere kleine amendementen die voorliggen, geeft de heer Decaluwe kort duiding. Hij stelt een trouw lezer te zijn van het tijdschrift van Promotie Binnenvaart en krijgt het gevoel dat er maar twee havens in Vlaanderen zijn. Toch zijn er ook nog de havens van Oostende en Zeebrugge, die elk een masterplan hebben. Daarom wordt voorgesteld een toevoeging te doen waarbij de vier havens expliciet vermeld worden.

Voor de problematiek van punt 7 heeft het lid begrip. Schrapping betekent dat het wordt opengetrokken en het project wordt dan niet vervangen. Het meer algemene dossier wordt kamerbreed getrokken, stelt de heer Decaluwe, en de regering moet er verder uitvoering aan geven ten aanzien van de respectieve havens in het kader van de binnenvaart.

Mevrouw *Lies Jans* wijst erop dat ook voor N-VA de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens een prioriteit is. Ze refereert aan het feit dat dankzij de twee vragen om uitleg en de daarop volgende discussie de binnenvaart meer aandacht heeft gekregen. Dat is uitgemond in het voorstel van resolutie waarin voor N-VA de problematiek van de binnenvaart voorop moet staan. In die zin is de fractie bereid om punt 5 te schrappen, zonder daarom aan het belang van het concept iets af te doen.

De heer *Bart Martens* wil meegaan in de strategische overweging om tot een zo breed mogelijk gedragen voorstel van resolutie ter promotie van de binnenvaart te komen. Hij verklaart dat zijn fractie dan ook kan instemmen met de schrapping van punt 5 zonder daarom de standpunten pro kilometerheffing voor vrachtverkeer te laten varen.

De heer *Sas van Rouveroj* is blij met de bereikte overeenstemming.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* verklaart dat Vlaams Belang het voorstel van resolutie ter promotie van de binnenvaart zal steunen, zeker na amendering zoals voorgesteld door de heer van Rouveroj. Ze merkt nog wel op dat kamerbreed eigenlijk als concept pas kan gelden als alle fracties het voorstel mee hadden kunnen ondertekenen.

3. Amendementen

Een amendement ingediend door de heren Carl Decaluwe, John Crombez, Dirk de Kort, Jan Peumans en Sas van Rouveroj, mevrouw Lies Jans en de heer Jan Roegiers (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 581/2, amendement nr. 1*) strekt ertoe aan het laatste streepje, 1°, de woorden “vanuit de verschillende Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende) en dit op het dicht waterwegennetwerk dat belangrijke industriële centra verbindt;” toe te voegen.

De heer *Carl Decaluwe* legt uit dat het de bedoeling is de verschillende Vlaamse zeehavens expliciet met naam te vermelden en ze dus woordelijk toe te voegen.

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 12 stemmen.

Het amendement van de heer Sas van Rouveroj, mevrouw Annick De Ridder en de heer Marino Keulen strekt ertoe in het laatste streepje, 5° te schrappen (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 581/2, amendement nr. 2*).

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 12 stemmen.

Een amendement van de heren Carl Decaluwe, John Crombez, Dirk de Kort, Jan Peumans en Sas van Rouveroj, mevrouw Lies Jans en de heer Jan Roegiers (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 581/2, amendement nr. 3*) strekt ertoe in het laatste streepje, 7°, op de eerste regel, de woorden “in het Masterplan Antwerpen” te schrappen. De heer Carl Decaluwe legt uit dat de indieners alle watergebonden infrastructuurprojecten gelijkwaardig willen behandelen.

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 12 stemmen.

4. Stemming

Het aldus geamendeerde en vernummerde voorstel van resolutie wordt unaniem aangenomen met 12 stemmen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Steve D’HULSTER,
verslaggever

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2003, meer bepaald de hoofddoelstelling te streven naar duurzame mobiliteit;
 - 2° het duurzame karakter van de binnenvaart als transportmodus;
 - 3° het masterplan van de respectievelijke waterwegbeheerders;
 - 4° de door de EU gevraagde comodaliteit van de verschillende transportmodi;
 - 5° de gevolgen van de economische crisis voor de leefbaarheid van bedrijven op de binnenvaart (de binnenschippers);
 - 6° de bestaande bevoegdheidsverdeling tussen het Vlaamse Gewest en de Federale Staat;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° voluit te blijven inzetten op de binnenvaart als duurzame vervoersmodus vanuit de verschillende Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende) en dit op het dicht waterwegennetwerk dat belangrijke industriële centra verbindt;
 - 2° een geïntegreerd pakket ondersteunende maatregelen en initiatieven te nemen, de verschillende lopende initiatieven verder uit te voeren;
 - 3° met het oog op een samenhangende aanpak van de binnenvaart bij de federale overheid aan te dringen op economische maatregelen om de leefbaarheid van de binnenvaart te garanderen;
 - 4° er bij de federale overheid op aan te dringen de erkenning voor een schipper in spe in te korten voor wie zijn competenties kan bewijzen op de binnenvaartsimulator die momenteel in beheer is bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen;
 - 5° verder werk te maken van een Vlaamse spoorstrategie en van meer inspraak bij het spoorbeleid;
 - 6° de watergebonden infrastructurele projecten gelijkwaardig te behandelen aan de spoor- en wegprojecten, vooral wat de beschikbaar gestelde middelen en de uitvoeringstermijn betreft;
 - 7° al die maatregelen uit te werken in nauw overleg met verschillende betrokken maatschappelijke groepen: de binnenschippers, de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de waterwegbeheerders, de verladers, organisaties van bedrijfsbelangen, havenbeheerders enzovoort;
 - 8° daarover aan het Vlaams Parlement te rapporteren.