



Vlaams
Parlement

ingediend op **997** (2016-2017) – Nr. 3
10 maart 2017 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mathias De Clercq

over het voorstel van resolutie

van Dirk de Kort, Bert Maertens, Marino Keulen, Björn Anseeuw,
Martine Fournier en Lies Jans

**betreffende de binnenvaart
als belangrijke duurzame speler
in de logistieke sector, en haar uitdagingen**

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

997 (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendement

INHOUD

1. Toelichting.....	4
2. Bespreking.....	5
3. Amendement.....	6
4. Stemming	6
Tekst aangenomen door de commissie.....	7

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 23 februari 2017 het voorstel van resolutie van Dirk de Kort, Bert Maertens, Marino Keulen, Björn Anseeuw, Martine Fournier en Lies Jans betreffende de binnenvaart als belangrijke duurzame speler in de logistieke sector, en haar uitdagingen (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 997/1).

1. Toelichting

Namens de indieners licht *Dirk de Kort* het voorstel toe. Hij herinnert eraan dat de sector al vaker contact heeft gehad met de commissie.

De binnenvaart is een belangrijke actor in de Vlaamse logistiek. Ze verbindt de zeehavens met het hinterland, vervoert goederenstromen op een duurzame manier en haalt actief heel wat transport van de wegen. In de nabije toekomst wordt een nieuwe groeispurt van het vrachtverkeer verwacht: tegen 2030 zou er een stijging zijn met maar liefst 44 percent. Op de weg is er hiervoor geen ruimte. Daarom moet men inzetten op de modal shift naar onder andere de waterwegen. Het vervoer over de binnenwateren is namelijk een veilig en milieuvriendelijk alternatief voor de vrachtwagen.

Vlaanderen heeft een fijnmazig waterwegennetwerk en dus een groot potentieel. Men moet echter nog een aantal uitdagingen aanpakken. De zesde staatshervorming heeft veel bevoegdheden voor de binnenvaart geregionaliseerd. Er zijn nog uitdagingen rond thema's zoals de inspecties, scheepsmetingen en administratie. Minister Ben Weyts heeft vorig jaar daarvoor al veel werk verzet. Dat blijkt onder meer uit zijn beleidsbrief¹. Het is belangrijk dat er voldoende personeel is om die taken op een goede, snelle en efficiënte manier uit te voeren.

De vernieuwingen in de binnenvaart volgen elkaar snel op en zijn vaak gefocust op duurzaamheid. Denk maar aan de schonere brandstoffen. Dank zij die innovaties kunnen niet alleen grote containers over het water vervoerd worden, maar ook klein stukgoed en goederen op palletten. Kleinere waterwegen, die minder diep en breed zijn, kunnen gebruikt worden door kleinere schepen voor vrachtvervoer. Momenteel is de binnenvaart niet altijd concurrentieel tegenover het transport over de weg, maar dat verandert, dankzij de innovaties en de kilometerheffing. Schepen worden beter benut door in kaart te brengen waar en wanneer ze capaciteit hebben om op een bepaald traject goederen te vervoeren waar ze anders leeg zouden varen. Voor palletvervoer per schip zijn vaak slechts minimale investeringen nodig. Die investeringen genereren wel mogelijkheden om nog meer goederen van de weg te halen. Proefprojecten moeten de binnenvaart helpen om allerhande innovaties ook in Vlaanderen te implementeren.

Op het vlak van de infrastructuur zijn er ook nog obstakels. De Seine-Schelde-projecten en de optimalisering van het Albertkanaal moeten dan ook tijdig gerealiseerd worden. Het fijnmazige waterwegennetwerk in Vlaanderen opent mooie perspectieven voor de bedrijven. De overheid kan en moet de bedrijven stimuleren om de overstap te maken naar de binnenvaart. Een optimale synergie met andere transportmodi, in het bijzonder met duurzame modi zoals het spoor, is daarbij uiteraard cruciaal.

De binnenvaart wordt geconfronteerd met een aantal heel specifieke uitdagingen in het onderwijs. De binnenvaart is een kleine sector van vooral familiebedrijven. Daardoor wordt de sector snel met een tekort aan geschoold personeel geconfronteerd. Er is nood aan een aantal heel specifieke profielen, voor personeel aan boord – van matroos/dekknecht tot stuurman/kapitein – maar ook op de wal, onder meer voor reders en vlootbeheer. Er bestaat een specifieke opleiding in het beroeps-

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 956/1.

secundair onderwijs, maar er is ook nood aan technisch en hoger geschoolden. Daarom is het belangrijk dat elke vorming en opleiding in de logistiek ook specifiek aandacht schenkt aan de binnenvaart.

De binnenvaartsector biedt dus tal van mogelijkheden voor het goederenvervoer in Vlaanderen. Om dat potentieel nog beter te benutten, moet men echter eerst nog een aantal obstakels aanpakken. Met dit voorstel van resolutie willen de indieners een duwtje in de juiste richting geven.

2. Bespreking

Bert Maertens vindt het een goed voorstel van resolutie. Het fijnmazige waterwegennetwerk is een troef voor Vlaanderen en voor zijn bedrijven. Tachtig percent van de Vlaamse bedrijven ligt op minder dan tien kilometer van een bevaarbare waterweg. De binnenvaart kent vandaag al een lichte groei, maar heeft nood aan extra stimulansen. De Vlaamse overheid moet daarin investeren. De binnenvaart is een veilig, milieuvriendelijk en stipt alternatief voor de vrachtwagen. Elk transport over de waterweg haalt vrachtwagens van de weg.

Het is goed dat de minister investeert in innovatie en infrastructuur. Men moet toch nog een tandje bijsteken. Vlaanderen moet voortrekker zijn binnen de Europese Unie in het implementeren van nieuwe toepassingen in de binnenvaart. Daarbij denkt hij aan walstroom, aan de duurzame aandrijving van schepen ter vervanging van de huidige vervuilende dieselmotoren, onbemand varen waarvoor er een proefproject zal opgezet worden, en het stimuleren van palletvervoer. De indieners vragen dat de minister daar werk van maakt en zelfs een tandje bijsteekt.

Wat de infrastructuur betreft, wijst hij op het vermelde Seine-Scheldeproject en op het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal, maar hij vraagt het project Stadsvaart, voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, niet te vergeten. Langs de waterwegen is er nood aan goed uitgeruste bedrijventerreinen. De minister moet werk maken van overslag naar andere transportmodi. Zeker in de grotere steden moet er aandacht zijn voor milieuvriendelijke mogelijkheden voor stedelijke distributie. In Vlaanderen zijn heel veel mogelijkheden om de binnenvaart nuttig in te zetten.

Hij hoopt dat dit voorstel van resolutie een extra stimulans zal zijn voor de binnenvaart in Vlaanderen. Daarvoor rekent hij ook op de steun van de oppositie.

Marino Keulen vindt het een degelijk voorstel van resolutie. Hij denkt dat alle commissieleden het kunnen bijtreden, misschien op enkele formuleringen na.

De binnenvaartsector is een kleine en geïsoleerde sector, met familiale bedrijven en oudere uitbaters. De sector beseft dat er een inhaalbeweging nodig is inzake verduurzaming en vergroening. De betrokkenen aarzelen echter om die investeringen nog te doen, omdat ze ervan uitgaan dat ze die kosten niet meer zullen kunnen recupereren. De binnenvaart biedt mogelijkheden om iets te doen aan de filedruk. Op korte termijn is er echter onvoldoende capaciteit. Dat heeft niet alleen te maken met de uitrusting van de waterwegen, maar ook met de onvoldoende beschikbaarheid van waterwegen. Het belang van de binnenvaart zou meer aan bod moeten komen binnen de logistieke opleidingen.

De binnenschippers hebben vaak de indruk dat ze er alleen voor staan. Nu voelen ze dat er ook concrete inspanningen worden geleverd. Daarom zijn ze over het algemeen tevreden met dit signaal. De spreker vindt het dus een goed initiatief. De sector kan de steun in de rug zeker gebruiken.

Martine Fournier bevestigt de steun van haar fractie voor het voorstel van resolutie. Zij licht het amendement toe dat de meerderheid ter zitting indient (*Parl. St. VI.Parl. 2016-17, nr. 997/2*). De verbetering van de hinterlandverbinding van de haven van Zeebrugge is zeker ook prioritair. In dat verband kan het project Stadsvaart een oplossing bieden op korte termijn.

3. Amendement

Een amendement, ingediend door Dirk de Kort, Bert Maertens, Marino Keulen, Martine Fournier en Lies Jans strekt ertoe in het derde streepje, in punt 3°, een a)/1 in te voegen, dat luidt als volgt:

“a)/1 de nodige beslissingen met betrekking tot de vernieuwing van de Steenbruggebrug, de vervangingsbouw van de Dampoortsluis en overige aanpassingswerken aan de doortocht van het kanaal Gent-Oostende in Brugge (project Stadsvaart) zo spoedig mogelijk te nemen;”.

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

4. Stemming

Het voorstel van resolutie betreffende de binnenvaart als belangrijke duurzame speler in de logistieke sector, en haar uitdagingen, wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

Lies JANS,
voorzitter

Mathias DE CLERCQ,
verslaggever

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de nieuwe bevoegdheden die ten gevolge van de zesde staatshervorming aan Vlaanderen toekomen, waaronder het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, de veiligheid van binnenvaartuigen en estuaire schepen en de bemanningsvoorschriften;
 - 2° het feit dat de huidige regeling voor de bouw van kaaimuren tot eind 2016 loopt en de derde oproep in het kader van de steunmaatregel palletvervoer op 3 mei 2016 afsloot;
- overwegende:
 - 1° het belang dat het Vlaams Parlement hecht aan de binnenvaart, omwille van haar economische, ecologische, ruimtelijke en maatschappelijke impact;
 - 2° de doelstellingen van de Vlaamse Regering inzake de modal shift en de vergroening van de logistieke sector;
 - 3° het duurzame karakter van veel aspecten van de binnenvaart;
 - 4° de talrijke recente innovaties binnen de binnenvaartsector;
 - 5° de noden van de Vlaamse binnenvaart inzake infrastructuurwerken, hinterlandverbindingen en ruimtelijke ordening, innovatie, onderwijs en vorming;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° zo snel mogelijk uitsluitsel te geven/bekomen rond enkele onduidelijkheden gelinkt aan de zesde staatshervorming, meer bepaald inzake de inspecties, scheepsmetingen en aanverwante administratieve stappen; 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, bij voorkeur sneller te laten verlopen dan vroeger, met als referentiepunt de behandelingssnelheid in onze benchmarkregio's Nederland en Duitsland;
 - 2° inzake innovatie en duurzaamheid conform de beleidsnota en de beleidsbrief van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken:
 - a) via de visibiliteitstool de bij de waterwegbeheerders beschikbare data visueel in kaart te brengen om het gebruik van binnenvaartschepen te optimaliseren en leegvaart te beperken;
 - b) in overleg met de binnenvaartsector een coherent en stimulerend beleid uit te werken met het oog op innovaties in de binnenvaart(sector), met speciale aandacht voor:
 - 1) de verduurzaming van brandstoffen, innovatieve aandrijving en alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld lng (liquid natural gas) en waterstof);
 - 2) het faciliteren van walstroomvoorzieningen waarbij schepen gebruik kunnen maken van een elektriciteitsaansluiting aan wal in plaats van zelf elektriciteit op te wekken met milieubelastende dieselgeneratoren;
 - 3) het faciliteren van de ontwikkelingen en het aanmoedigen van private partners aangaande het bunkeren en vervoeren van lng voor de binnenvaart;
 - 4) het stimuleren van afvaltransport langs het water;
 - 5) het lanceren van een proefproject 'onbemand varen' op onze Vlaamse waterwegen;
 - 6) het onderzoeken hoe kleinere binnenschippers meer dan vandaag gebruik kunnen maken van de ondersteuning voor palletvervoer;
 - 7) het voorzien in een regelgevend kader dat deze innovatieve toepassingen mogelijk maakt;

- c) aan potentiële en huidige gebruikers van binnenvaart advies op maat aan te bieden en dat advies proactief aan te bieden;
- 3° inzake infrastructuurwerken conform de beleidsnota en de beleidsbrief van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken:
 - a) de hiervoor beschikbare budgetten van De Vlaamse Waterweg optimaal in te zetten voor de tijdige realisatie van projecten in het kader van het Seine-Scheldeproject en de optimalisering van het Albertkanaal, gelet op de opportuniteit van cofinanciering via CEF-middelen (CEF: Connecting Europe Facility);
 - b) de nodige beslissingen met betrekking tot de vernieuwing van de Steenbruggebrug, de vervangingsbouw van de Dampoortsluis en overige aanpassingswerken aan de doortocht van het kanaal Gent-Oostende in Brugge (project Stadsvaart) zo spoedig mogelijk te nemen;
 - c) bij de realisatie van infrastructuurwerken duurzaamheid zo veel mogelijk na te streven, onder meer door:
 - 1) de realisatie van, al dan niet gecombineerde, pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de door de waterwegbeheerders beheerde waterwegen;
 - 2) het faciliteren van walstroomvoorzieningen;
- 4° inzake hinterlandverbindingen en de daaraan gelegen watergebonden bedrijventerreinen conform de beleidsnota en de beleidsbrief van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken:
 - a) verder in te zetten op innovatieve concepten;
 - b) werk te blijven maken van intermodaliteit en bijgevolg ook van een optimale afstemming van de overslag tussen de verschillende vervoersmodi;
 - c) volgend op infrastructurele maatregelen op het Albertkanaal en in het kader van het Seine-Scheldeproject, randvoorwaarden te creëren om deze waterwegen optimaal te integreren in de volledige logistieke keten;
 - d) binnenvaart een wezenlijk onderdeel te laten uitmaken van het Vlaams beleidskader stedelijke distributie;
 - e) initiatief te nemen tot de oprichting van een overkoepelend multimodaal promotiebureau dat logistiek en gecombineerd transport langs water, spoor en weg uitdraagt met het oog op een optimale modal shift;
 - f) een aanvraagdossier ter continuering van het pps-kaaimurenprogramma voor te bereiden en in te dienen bij de Europese Commissie (pps: publiek-private samenwerking);
 - g) om watergebonden bedrijventerreinen met minstens één gemeenschappelijke kaaimuur uit te rusten, waar de overslag van goederen kan gebeuren;
- 5° inzake onderwijs en levenslang leren:
 - a) de respectieve opleidingen in het hoger onderwijs inhoudelijk te screenen en te updaten;
 - b) erover te waken dat binnen alle relevante logistieke en economische opleidingen, zowel in het secundair als in het hoger onderwijs, alle duurzame transportmodi, ook de binnenvaart, voldoende aan bod komen;
- 6° inzake internationale vertegenwoordiging:
 - a) toe te zien op een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op de verschillende relevante internationale fora, zoals onder meer de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) en de Europese Unie (EU);
 - b) hierover overleg te plegen met de andere gewesten en de federale overheid.