Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 950
van **BERT MAERTENS**
datum: 10 maart 2017

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Binnenvaartsector - Studie Universiteit Antwerpen

Recentelijk lichtte een studie van de Universiteit Antwerpen de binnenvaartsector door (Christa Sys, Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelslander & Edwin Van Hassel, De binnenvaart: traditionele modus, innovatieve toekomst? (Departement Transport en Ruimtelijke Economie UAntwerpen, 2017)). De transporteconomen kwamen tot de vaststelling dat het transport over de binnenwateren grote mogelijkheden bezit, maar die blijven onderbenut. Innovatie is cruciaal, wil de sector concurrentieel zijn met andere transportmodi. Ook de samenwerking tussen de verschillende actoren en de aanpassing van de regelgeving (bv. bemanningsvoorschriften en technische voorschriften) zijn nodig hiertoe.

Concluderend stelt de studie: "De binnenvaartsector heeft dringend nood aan 'out-of-the-box'-denken, zowel op technologisch, operationeel als financieel terrein. De traditionele, historische instrumenten volstaan niet meer om de marktmacht van de binnenvaartsector en haar individuele bedrijven te behouden en te versterken. De binnenvaartsector moet ten volle inspelen op technologische en operationele innovatie, durven te grijpen naar industrieel-economische instrumenten zoals poolvorming, opteren voor financiële innovatie, streven naar meer samenwerking tussen alle actoren van de logistieke keten waartoe de binnenvaart behoort, èn durven pleiten voor een dynamische regelgeving. Op die manier kan de sector haar potentieel ten volle benutten en vooral verbeteren."

Wat technologische en operationele innovatie betreft, vermeldt de studie onder meer het ombouwen van motoren om de milieu-impact te verlagen. Inzake industrieel-economische stappen wordt onder andere het streven naar concentratie via joint-ventures, coöperaties en poolvorming besproken.

De binnenvaartsector heeft echter nood aan een regisseur, die de leiding neemt in dit transformatieproces. De opdracht van deze regisseur wordt als volgt gedefinieerd: "werk de noodzakelijke instrumenten uit en koppel er een strikte timing aan; zorg voor een gegarandeerde financiering; bepaal in overleg de resterende rol van de overheid."

1. Waren de Vlaamse waterwegbeheerders betrokken bij deze studie? Zo ja, op welke manier?

2. Is de minister van oordeel dat de Vlaamse overheid een rol dient te spelen in dit transformatieproces? Zo ja, welke?

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

ANTWOORD
op vraag nr. 950 van 10 maart 2017
van **BERT MAERTENS**

---

1. Nee, de waterwegbeheerders waren niet bij de studie betrokken. Het is evenwel goed vast te stellen dat de academische wereld interesse betoont voor de modus binnenvaart.

2. Zoals aangegeven in de studie is in het transformatieproces een samenwerking tussen verschillende actoren noodzakelijk. In een aantal zaken kan de overheid als initiator optreden, verder is voor de overheid een faciliterende en ondersteunende rol weggelegd (kennis, netwerking,…). Andere aspecten zullen door de sector zelf dienen te worden geïnitieerd.

   Een duidelijke taak voor de overheid bestaat in het voorzien van adequate binnenvaartinfrastructuur, met de nodige vernieuwingen en gepast onderhoud. Door de waterwegbeheerders werd het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – horizon 2020 opgesteld, een plan dat de investeringen en initiatieven tot 2020 (met doorkijk tot 2030) omvat die volgens de waterwegbeheerders noodzakelijk zijn om een antwoord te bieden op de toekomstige uitdagingen inzake logistiek en transport, leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik.

   Inzake de technologische en operationele innovatie bestaat er overleg en samenwerking met de sector. Zo zijn er vanuit de overheid reeds een aantal maatregelen geïnitieerd, zoals het op de markt brengen van steunmaatregelen ter vergroening van de vloot, steunmaatregelen voor innovatieve concepten,… In samenwerking met de sector en Port of Antwerp is een projectaanvraag ingediend voor de tewerkstelling van een vergroeningsconsulent die de binnenvaartondernemers kan bijstaan in het vergroeningsproces. Ook wordt gezocht naar alternatieve oplossingen, zoals de mogelijkheden voor de installatie van EURO6-motoren in kleine schepen.

   De overheid zal tevens verder inzetten op:
   - digitalisering en het wegwerken van administratieve logge binnenvaart (bv. papierarm varen);
   - voorzien en uitbreiden van technologische informatie en communicatietechnologie (bv. VISURIS);
   - nieuwe pilootprojecten, zoals onbemand varen;
   - goede handhaving zodat een eerlijke concurrentie kan optreden in de sector;
   - voorzieningen zoals ligplaatsen en services.

   De binnenvaart heeft een internationaal karakter. Afstemming van internationale regelgeving zorgt voor stimulatie van internationaal transport. De rol van de Vlaamse Overheid hierin bestaat erin de regelgeving internrechterlijk om te zetten en bij te dragen aan een coherent Europees regelgevend kader. Het voortdurend monitoren en benchmarken met omringende landen wordt wel gerealiseerd door de internationale afstemming betreffende regelgeving (CCR – Europa – UNECE). Zo wordt er m.b.t. technische voorschriften, bemanningsvoorschriften, beroepskwalificaties, transport gevaarlijke goederen, etc. naar Europese standaarden gewerkt die voor de nodige transparantie binnen Europa zorgen.

Vlaanderen speelt hier in de internationale fora een belangrijk rol in (CCR –Europa – UNECE - CESNI).
Een aandachtspunt is dat internationale regelgeving innovatie voldoende dient te stimuleren en geen rem vormt op de tot standkoming van pilootprojecten.

Inzake financiële innovatie is met de sector momenteel reeds samengewerkt rond falingspreventie. Er is ook een geregeld overleg met de bankensector.
Dat heeft concreet geleid tot de opmaak van een:
- kostprijsberekeningsmodel dat UAntwerpen heeft uitgewerkt;
- waarderingsmodel dat eind maart wordt opgeleverd door het geselecteerde studiebureau.

De Vlaamse waterwegbeheerders hebben eveneens een belangrijke rol gespeeld bij het tot stand komen van het door Europa goedgekeurde en gefinancierde project Watertruck+.
Daarmee wordt beoogd om een pilootproject op te zetten met een beperkt aantal vaartuigen (momenteel 21, waaronder zelfvarende en niet - zelfvarende eenheden, evenals een duwboot) om met een nieuw logistiek concept een aanzet van antwoord te bieden op het verder afnemende aantal vaartuigen van het type Spits en het type Kempenaar.
Een belangrijk element daarbij is ook dat wordt gewaakt over een milieuvriendelijke aandrijving die 25% minder CO2 uitstoot dan de huidige vaartuigen.
Ook belangrijk om op te merken is dat het in belangrijke mate gaat over nieuwe goederenstromen die hun weg vinden naar de binnenvaart.

Wat onbemand varen betreft, onderzoekt de Vlaamse overheid mogelijkheden. De grootste focus ligt momenteel op het aanpassen van de bestaande wetgeving, zodat onbemand varen mogelijk kan worden gemaakt. Gesteund door EFRO zal W&Z volgend jaar ook een proefproject uitvoeren op de IJzer.