

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



Zitting 2005-2006

4 mei 2006

**VERSLAG VAN DE VLAAMSE REGERING**

**Vlaamse vinger aan de Europese pols**

**Overzicht van voor Vlaanderen belangrijke EU-dossiers in 2006**

**Januari 2006**

**HOORZITTING**

**over naiades (dossier Binnenscheepvaart)**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

*Plaatsvervangers:*

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

*Toegevoegde leden:*

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

---

*Zie:*

**51** (2005-2006)

- Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nrs. 2 tot 5: Verslagen over gedachtewisselingen

## INHOUD

	Blz.
I. De heer Felix Leineman, Europese Commissie, DG Energie en Vervoer Directoraat G - Zeevervoer en vervoer over binnenwateren; intermodaliteit - Binnenvaart en havens, over het Europees Actieprogramma NAIADES – promotie binnenvaart .....	4
1. Toelichting .....	4
2. Bespreking .....	5
II. Mevrouw Ilse Hoet, afdelingshoofd a.i. Vlaamse Nautische Autoriteit (AWZ), de heer ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder Waterwegen en Zeekanaal en de heer Portugaels, adjunct-administrateur-generaal NV De Scheepvaart .....	8
1. Toelichting door mevrouw Hoet .....	8
2. Toelichting door de heer Clinckers .....	9
3. Toelichting door de heer Portugaels .....	11
4. Bespreking .....	12
III. De heer Alex Van Breedam, Managing Director van het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL)	16
1. Toelichting .....	16
2. Bespreking .....	18
IV. De heer Filip Martens, voorzitter van de raad van bestuur van Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV).....	21
1. Toelichting .....	21
2. Bespreking .....	22

---

DAMES EN HEREN,

De commissie besliste in het kader van het Verslag van de Vlaamse Regering. Vlaamse vinger aan de Europese pols. Overzicht van voor Vlaanderen belangrijke EU-dossiers in 2006. Januari 2006 Naiades (dossier Binnenvaart) te bespreken in de vorm van een hoorzitting. Deze bespreking vond plaats op 28 maart 2006.

**I. DE HEER FELIX LEINEMANN, EUROPESE COMMISSIE, DG ENERGIE EN VERVOER DIRECTORAAT G - ZEEVERVOER EN VERVOER OVER BINNENWATEREN; INTERMODALITEIT - BINNENVAART EN HAVENS, OVER HET EUROPEES ACTIEPROGRAMMA NAIADES – PROMOTIE BINNENVAART**

**1. Toelichting**

**De heer Felix Leinemann:** De afdeling Binnenvaart en Havens heeft het actieprogramma Naiades heel intens voorbereid. Vlaanderen is de eerste van de 25 Europese regio's die de Commissie uitgenodigd heeft om dit voor te stellen.

Ik wil eerst de actuele situatie van de binnenvaart in Europa toelichten en vervolgens ingaan op het door de Commissie voorgesteld actieprogramma Naiades. In de Griekse mythologie zijn de Naiaden de nimfen van de rivieren en de nichtjes van de Nereïden, de nimfen van de zee.

Wat betekent de binnenvaart in Europa? Achttien van de 25 lidstaten hebben binnenwaterwegen, een heel netwerk van om en bij de 36.000 kilometer. Ze hebben een vloot van 12.500 vaartuigen, met een capaciteit van ongeveer een half miljoen vrachtwagens. Het vervoersaandeel van de binnenvaart in het geheel van deze 25 lidstaten bedraagt 6 percent. Dat is ongeveer een derde van het aandeel van het spoor, maar het netwerk beslaat slechts een vijfde van het spoorwegnetwerk. Bovendien is er een zeer grote regionale diversiteit. In België bedraagt het vervoersaandeel van de binnenvaart 14 percent, in Duitsland 12 percent, in Nederland 44 percent. Vooral in het hinterland van de grote zeehavens en op de Rijn is dat aandeel het grootst.

Binnenvaart heeft heel wat voordelen. Het is een van de meest milieuvriendelijke modaliteiten. Het ener-

gieverbruik van de binnenvaart ligt zes keer lager dan dat van het wegvervoer. De externe kosten, zoals milieukosten en ongevallen, liggen zeven keer lager. De binnenvaart is ook heel veilig: er vallen bijna geen doden. De jongste jaren heeft de binnenvaart vooral in Noordwest-Europa een grote groei gekend, terwijl het toch veel gemakkelijker is om goederen over de weg te vervoeren. De groei heeft zich hoofdzakelijk in bepaalde markten voorgedaan, bijvoorbeeld in het containervervoer. Vlaanderen is verantwoordelijk voor 3,5 percent van het geheel van via de binnenvaart vervoerde goederen in Europa.

Toch kampt de binnenvaart nog met een aantal problemen, niet alleen op de Donau of in de Oost-Europese landen, maar ook in die landen waar ze al redelijk goed functioneert. Er zijn heel grote financiële risico's voor kmo's en zij kunnen niet gemakkelijk aan kapitaal geraken. Er zijn diverse administratieve regimes en instanties met overlappende bevoegdheden. Er is een groot tekort aan geschoold personeel. De schepen gaan heel lang mee en daarom is het niet altijd gemakkelijk om ze te vernieuwen. Het grote publiek en de klanten hebben nog een verkeerde perceptie van de binnenvaart: ze heeft ten onrechte een oubollig imago, terwijl het een hightechsector is die op tijd levert. Dat imago is misschien ook te wijten aan een ongecoördineerde communicatiestrategie. Er wordt bovendien ook onvoldoende geïnvesteerd in het onderhoud en de uitbouw van de waterwegeninfrastructuur. In het geheel heeft de binnenvaart weinig weerklank op politiek niveau, in vergelijking met bijvoorbeeld het spoorvervoer. Daar moet iets aan gedaan worden.

Dat was ook de conclusie van de Europese Commissie, na de zogenaamde PINE-studie (Prospects voor Inland Navigation in an Enlarged Europe) uit 2003-2004 en na een heel lang consultatieproces, het afgelopen jaar, met de sector en de lidstaten. Het resultaat is het actieprogramma dat nu voorgesteld wordt.

Dat programma beoogt de concurrentiepositie van de binnenvaart in de transportsector te versterken en de binnenvaart in de deur-tot-deur logistieke ketens te integreren, met als uiteindelijk doel meer goederenvervoer over de binnenwateren van de EU. Het programma loopt in samenwerking met een heel groot aantal actoren: de industrie, de lidstaten, de sociale partners, de riviercommissies, de Europese Commissie, de Raad van Ministers en het parlement. Het programma start in 2006 en loopt tot 2013.

Het programma is ingedeeld in vijf aandachtspunten of actievelen: de markt, de vloot, personeel, imago en infrastructuur. Voor die vijf velden hebben we ver-

schillende instrumenten: wetgevende maatregelen, beleidsinstrumenten en actieve steunprogramma's. Een instrument kan in verschillende actievelden worden ingezet.

Het eerste aandachtspunt is de markt. Het bedrijfsleven moet nieuwe logistieke concepten aanbieden. De overheid kan intermodale lijndiensten steunen, bijvoorbeeld door een programma als Marco Polo op Europees vlak. Ik heb net vernomen dat een dergelijk programma ook in Vlaanderen bestaat. We moeten de toegang tot kapitaal voor de sector vergemakkelijken. Om de administratieve barrières zo veel mogelijk weg te werken, wil de Europese Commissie ze eerst inventariseren. De betrokken overheidsdiensten moeten de coördinatie verbeteren, dit alles om gelijke concurrentievoorwaarden voor de sector te verkrijgen.

Het tweede aandachtspunt is de vloot. Een schip heeft een heel lange levensduur. De vernieuwing is daardoor niet altijd gemakkelijk en bovendien duur. We moeten innoverende scheepsconcepten stimuleren, met inbegrip van meer onderzoek daarover. Dat is bijzonder belangrijk met het oog op veiligheidsverhogende technologieën en milieuefficiënte motoren. We moeten ook renovatieconcepten uitwerken voor bestaande schepen. Dat moet een heel belangrijk voorwerp van Europees onderzoek en van samenwerking tussen de verschillende actoren zijn. De Europese Commissie is van plan volgend jaar een handboek voor te leggen over de beschikbaarheid van steunprogramma's, niet alleen op Europees maar ook op nationaal vlak.

Ten derde gaat de aandacht naar banen en vaardigheden. De werkomstandigheden aan boord zijn niet altijd erg aantrekkelijk. Ze moeten verbeterd worden, ook door sociale maatregelen. De carrièremogelijkheden in de binnenvaart zijn niet zo uitgebreid. We moeten meer werken aan een uitwisseling tussen de sectoren: de binnenvaart bekend maken in andere sectoren en omgekeerd. Er wordt vaak gewerkt met een buitenlandse bemanning. Het is belangrijk dat die goed gekwalificeerd is en dat haar beroepskwalificaties erkend worden. Daartoe kan het 'European Qualification Framework' bijdragen.

Het vierde aandachtspunt betreft het imago. De binnenvaart kampt met een tekort aan personeel omdat ze te weinig bekendheid geniet. Ze krijgt ook geen klanten omdat men niet weet wat ze kan. Daarom willen we nog meer promotieactiviteiten ondersteunen en coördineren. Zo iets als Promotie Binnenvaart Vlaanderen zal in elke lidstaat met een binnenvaart

opgericht worden. Er zullen nationale aanspreekpunten zijn, die binnen Europa ook met elkaar samenwerken.

Ten slotte hebben we aandacht voor de infrastructuur: het onderhoud en de verbetering van het Europese waterwegennet door bijvoorbeeld steun van trans-Europese vervoersnetwerken. Het gaat ook om het aanmoedigen van de ontwikkeling van overslagfaciliteiten en de reconversie van industriële sites nabij waterwegen. Een heel modern element zijn de River Information Services (RIS), die we over het geheel van het Europese netwerk compatibel willen invoeren. Daar moet ook steun aan geleverd worden, door de lidstaten en door de Unie zelf.

De mededeling van de Europese Commissie zegt ook iets over het institutionele kader. Er bestaan diverse riviercommissies maar moeten die wel hetzelfde regelen als de Unie? Is er geen andere orde nodig?

Vlaanderen is een goed voorbeeld geweest voor het actieprogramma van de Commissie. Een aantal activiteiten in Vlaanderen komen in dat programma voor. Zo is er de steun aan de industrie om kaaimuren met een binnenvaartverbinding uit te bouwen. Het uniek loket bestaat in Antwerpen en in Luik. De Promotie Binnenvaart Vlaanderen heb ik al genoemd. Ook heel belangrijk is dat het infrastructuurbeleid veel te maken heeft met het milieu en de milieuontwikkeling. Naast de grote waterwegen mogen we ook de kleine netwerken niet vergeten: niet in Vlaanderen maar evenmin in Oost-Europa.

De Europese Commissie heeft op 17 januari jongstleden haar actieprogramma voorgesteld. Het Oostenrijkse voorzitterschap heeft van de binnenvaart ook een prioriteit gemaakt en wil nu dat de Raad van Ministers in juni over dat actieprogramma een besluit neemt.

## 2. Bespreking

**De heer Jan Penris:** Gefeliciteerd: u spreekt beter Nederlands dan sommige leden van onze koninklijke familie.

U hebt het over de trans-Europese transportnetwerken. Die bestaan voor het spoor en ook vaak voor het wegverkeer. Maar zijn er die ook voor het binnenvaartverkeer en wat mag de Vlaamse overheid daar eventueel van verwachten?

**De heer Felix Leinemann:** Door de 'high level group'-Karel Van Miert zijn er dertig prioritaire projecten

opgericht, waarvan twee binnenvaartprojecten. Een eerst betreft de hele corridor tussen Rotterdam en Constanza - Rijn-Main-Donau; daarin zit ook een Belgisch project met vier sluisen. Dat gaat vooral over knelpunten, hoofdzakelijk in de Donaulanden. Een ander groot project gaat over de Seine-Schelde-verbinding. In dat kader heeft Vlaanderen toch nog wel iets te verwachten. Dan bestaat er nog het trans-Europese netwerk in zijn geheel. Ook in dat kader is er de mogelijkheid van steun, zij het dat die niet erg hoog is: ongeveer 10 procent. De Commissie is van plan hiermee ook steun te geven aan de River Information Services op de waterwegen of aan de vernieuwing of verbetering van terminals op lijnen die op het trans-Europese netwerk liggen.

**De heer Jan Penris:** Wat bedoelt u precies met ‘prioritaire projecten’? Wat houdt dat in voor de realisatie?

**De heer Felix Leinemann:** De prioritaire projecten hebben een bepaald statuut binnen de trans-Europese netwerken. Tot een bepaald moment hebben de lidstaten de verplichting opgenomen die uit te voeren. De bevoegdheden voor de projecten ligt immers altijd bij de lidstaten, die ook het meeste betalen. Om de uitvoering te bevorderen, zijn we ook van plan een coördinator aan te stellen. Karel Vinck en Karel Van Miert zijn al coördinator van twee grote spoorwegprojecten. Maar we willen dus ook één watercoördinator, die met de regeringen over deze prioritaire projecten praat en ze nog meer kan bevorderen.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Een van uw slides biedt een zeer goed overzicht van de gemiddelde externe kosten per vervoersmodaliteit. Zijn er ook gegevens bekend over de werkelijke kostprijs per ton in de verschillende lidstaten? Ik denk dan aan de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart tegenover die in andere landen.

**De heer Felix Leinemann:** Dergelijke gegevens zijn mij helaas niet bekend. Als men de verschillende vervoersmodaliteiten bekijkt, is de binnenvaart goedkoper. In Frankrijk is Carrefour bijvoorbeeld bezig met heel wat van zijn vervoer naar de waterwegen om te schakelen omdat binnenvaart veel goedkoper is dan de weg en het spoor. Een onderzoek over de prijs zou heel moeilijk zijn omdat die van heel veel aspecten afhangt: van het bedrijf, van het aantal sluisen, van het type schip enzovoort.

De Commissie doet over de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wel een marktobservatie, niet alleen over

de verwerkte hoeveelheid maar bijvoorbeeld ook over de prijzen. Die observatie is nu in ontwikkeling. De eerste resultaten zijn op onze website beschikbaar. Maar dat moet nog verder uitgewerkt worden.

**Mevrouw Annick De Ridder:** U beoogt meer goederenvervoer over de binnenwateren van de EU: een nobele doelstelling, maar ook wel tamelijk vaag. Zijn daar meer concrete cijfers over?

**De heer Felix Leinemann:** We hebben geen concrete cijfers opgesteld.

**De heer Joris Vandenbroucke:** U merkt op dat er binnen de verschillende EU-lidstaten een grote diversiteit is in het vervoersaandeel van de binnenvaart. Dat is voor een groot deel te verklaren door de geografische ligging of de hydrografische kenmerken van die lidstaten. Maar ik kan me ook voorstellen dat een aantal regio's die wel potentieel hebben voor de binnenvaart, daar het nut niet van inzien, bijvoorbeeld omdat zij minder dan wij met congestieproblemen worden geconfronteerd. Zijn de verschillen inderdaad alleen geografisch te verklaren of deels ook door een gebrek aan politieke wil? In welke mate kan u met het Naiades-programma die verschillen meer uitvlakken? Iedereen binnen de Europese Unie zou immers dezelfde duurzaamheidsreflex moeten hebben.

**De heer Felix Leinemann:** Er is natuurlijk het subsidiariteitsprincipe. Het imago is een van de belangrijkste criteria. Oostenrijk heeft maar één waterweg: de Donau. Toch is de binnenvaart voor dat land een van de prioriteiten in het Europese vervoersbeleid en heeft het daarvoor een actieprogramma opgezet. Door de oorlog in ex-Joegoslavië is men met de binnenvaart op de Donau bijna weer van nul moeten beginnen. In het noorden van Frankrijk zijn er de kleinere netwerken die beheerd worden door de ‘Voies Navigables de France’ (VNF). Daar stelt men ontwikkelingsverdragen op tussen het beleid, dat de infrastructuur ontwikkelt en de vervoerders en bevrachters, die de producten op het water brengen. De inspanningen zijn dus heel verschillend.

**De heer Jan Peumans:** Dat verschil heeft toch te maken met de ligging van de zeehavens?

**De heer Felix Leinemann:** Dat speelt zeker een rol, samen met de ligging van grote industrieën. Langs de Rijn is er chemische industrie en staalindustrie. Het traditionele vervoer is natuurlijk nog altijd bulk. Ook in de Donaulanden is er nu veel meer industriële ont-

wikkeling aan de gang. De auto-industrie richt er nu nieuwe fabrieken op. Er is daar een heel groot potentieel.

**De heer Joris Vandembroucke:** U geeft interessante voorbeelden die de diversiteit bevestigen. Maar zijn er ook plaatsen waar wel potentieel aanwezig is maar waar men nog niet wil bewegen in de richting van de binnenvaart? Zal Naiades de Commissie instrumenten kunnen aanreiken om die landen of regio's toch mee op de boot te krijgen?

**De heer Felix Leinemann:** Er zijn natuurlijk heel veel actoren: de Europese Commissie kan dat niet alleen doen. Maar het Oostenrijkse voorzitterschap wil ertoe komen dat de lidstaten meewerken aan het programma.

**De heer Bart Martens:** In hoeverre bestaat er binnen Europa een vergelijkbaar actieplan voor de shortsea shipping? Maatregelen die in de havens moeten genomen worden ter bevordering van zowel shortsea als binnenvaart zullen immers sterk gelijklopend zijn en zouden toch best goed op elkaar afgestemd worden.

Met externe kosten worden milieukosten en ongevalkosten bedoeld. Maar de congestiekosten door de files op de weg zijn daar niet in vervat. Als dat wel het geval was, zou het plaatje voor de binnenvaart er nog rooskleuriger uitzien. Dat zou nog een extra argument moeten zijn voor de overheid en de Europese Unie om de binnenvaart te promoten. Het is ook belangrijk dat Europa een kader uitwerkt voor het toerekenen van die externe kosten. Vanuit dat oogpunt stel ik me toch wel vragen bij de ontwikkeling van een aantal dossiers, zoals de Eurovignetrichtlijn, die in principe zou moeten leiden tot het doorrekenen van de externe kosten van het vrachtverkeer over de weg. Destijds hadden verschillende lidstaten en de Europese Commissie toch bedenkingen bij de cross-financing: het feit dat de opbrengst van het doorrekenen van de externe kosten voor wegvervoer zou geïnvesteerd worden in bijvoorbeeld een andere vervoersmodus, zoals bijvoorbeeld de binnenvaart. Hoever staat het daarmee en waarom wordt daar in dit actieplan niets over gezegd? Als binnenvaart echt wil slagen, is er een beleid nodig van volledige kostentoerekening voor het vrachtverkeer over de weg; vandaag staan we daarmee nog niet ver genoeg.

U hebt herhaaldelijk gezegd dat er richtlijnen over staatssteun zouden worden vastgelegd. Dat is uitzonderlijk belangrijk. Vlaanderen heeft zijn Kaaimuurprogramma immers verschillende keren moeten

wijzigen omdat dat door Europa, en dan in de eerste plaats door de Europese Commissie, werd gezien als onrechtmatig toegekende staatssteun. De lidstaten mogen met belastinggeld wel wegen aanleggen maar blijkbaar geen kaaimuren. Wat was precies de kritiek van de Europese Commissie op die subsidies? In welke mate bieden de gewijzigde richtlijnen daar meer of minder ruimte voor subsidiëring en ondersteuning?

In welke mate zijn de trans-Europese netwerken het voorwerp geweest van een milieueffectenbeoordeling? Wordt er in het ontwikkelingsplan Waterwegeninfrastructuur en in die netwerken rekening gehouden met de morfologie van een rivier? We moeten proberen de behoeften en doelstellingen op het vlak van bevaarbaarheid en diepgang te combineren met een zo groot mogelijk herstel of een versterking van het ecosysteem van rivieren. Bijvoorbeeld in de Schelde wordt er een poging gedaan om door het creëren van extra overstromingsgebieden het waterbergend vermogen van een rivier zo te doen toenemen dat de rivier al van nature op een grote diepte komt te liggen. Men probeert dus de doelstellingen op het vlak van natuurlijkheid, bevaarbaarheid en veiligheid tegenover overstromingen maximaal te combineren. Zit dat ook in het ontwikkelingsplan waterwegeninfrastructuur van Europa vervat? En hoe probeert de Commissie daarin rekening te houden met de ecologische doelstellingen? Is er bijvoorbeeld ook een afstemming met de kaderrichtlijn Water, die voor al die waterlopen de opmaak van een soort beheersplannen en stroomgebiedsplannen voorschrijft? Worden daar die verschillende doelstellingen in geïntegreerd?

**De heer Felix Leinemann:** De Europese Commissie voert een shortsea shipping promotion policy. We hebben ons, vooral in het kader van 'imago', al geïnspireerd op de al bestaande politiek.

Onze presentatie over de externe kosten is geïnspireerd op een al wat oudere studie, uit 1995. Er bestaan veel recentere studies die ook kosten zoals congestie in rekening brengen maar daarvan hadden we helaas geen beelden ter beschikking. In Vlaanderen heeft VITO daarover een of twee jaar geleden ook een studie uitgevoerd. Het toerekenen van de externe kosten is een onderwerp waarvoor de sector bang is. In tegenstelling tot het weg- en het spoorvervoer heeft de binnenvaart geen grote lobby. Als er kosten komen, moet de binnenvaart dus mee betalen. We denken dat dat helemaal niet zo is: er moet een kader komen voor alle vervoersmodaliteiten. Maar het is heel ingewikkeld om de kosten door te reke-

nen. We hebben het afgelopen jaar een studie laten uitvoeren over het berekenen van de kosten en het besluit was dat er nog heel veel onderzoek nodig is. Ook dat maakt deel uit van het actieprogramma voor de komende jaren.

Het is mij niet bekend dat de Commissie bezwaren had tegen het kaaimurenprogramma. Misschien kunnen de collega's van Promotie Binnenvaart Vlaanderen daar nog meer over zeggen. Tot nu toe is me ook niet bekend dat de Europese Commissie een aanvraag van steun voor de binnenvaart geweigerd heeft, in welk land dan ook, ook niet in Frankrijk, Nederland of Duitsland waar er toch programma's bestaan om de binnenvaart te steunen. Maar met de richtsnoeren wil men de lidstaten ook aanmoedigen om creatief te zijn en nog meer steunprogramma's op te leggen, bijvoorbeeld voor jonge ondernemers, zoals nu in Frankrijk.

Elk project in de trans-Europese transportnetwerken moet voldoen aan alle wetten en Europese richtlijnen over het milieu. Alleen maakt dat nog niet echt deel uit van de planning in het algemene kader van deze netwerken. Vandaar ons voorstel om een ontwikkelingsplan op te zetten voor de infrastructuur, dat van meet af aan milieuaspecten zal omvatten. Op Europees vlak staan we aan het begin van een veel betere samenwerking tussen de verschillende diensten. Binnen Vervoer werken we bijvoorbeeld mee aan de omzetting van de kaderrichtlijn Water, om daar ook het belang van de binnenvaart mee in te brengen en het multifunctionele gebruik van de binnenwateren duidelijk te maken, ook in het kader van de morfologie van de rivieren. Hier staan we aan het begin van een ontwikkeling die nog veel verder moet gaan, niet alleen in het gebied van de Donau maar ook in West-Europa.

**De heer Eloi Glorieux:** U geeft een overzicht van het aandeel van de waterwegen in het goederentransport van een aantal Europese landen. Daaruit blijkt dat België nog tamelijk goed scoort: het komt op de tweede plaats na Nederland, dat er torenhoog boven uit steekt. Hoe ver zit België, met bijna 15 procent, verwijderd van wat we zouden kunnen halen?

**De heer Frans Peeters,** voorzitter: Kan die vraag niet beter gericht worden aan de vertegenwoordigers van Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart?

**De heer Jan Peumans:** U hebt het over de gemiddelde externe kost per vervoersmodaliteit. Europa

heeft beslist het goederenvervoer over het spoor te liberaliseren. Hoe stemt Europa de verschillende vervoersmodi op elkaar af? Zowel de spoor- als de waterwegen zijn milieuvriendelijk. Doordat het spoor steeds minder een monopolie van de staat wordt, zal het veel flexibeler kunnen inspelen op vragen van de markt.

Vindt u dat Vlaanderen voldoende gebruik maakt van Europese middelen voor infrastructuur? Ik denk bijvoorbeeld aan de doortocht van de Leie, ook in verbinding met Frankrijk. Dat past toch in de Seine-Schelde-Rijnverbinding? Het Waalse Gewest maakt, bijvoorbeeld voor de vierde sluis van Ternaaen of het vliegveld van Bierset, wel duidelijk gebruik van Europese middelen.

**De heer Felix Leinemann:** Ik kan op uw twee vragen helaas geen duidelijk antwoord geven. We willen de binnenvaart stimuleren om haar potentieel te benutten en het spoor en de binnenvaart gelijke voorwaarden opleggen. Maar daarna is het een zaak van het bedrijfsleven en van de vervoersmodaliteiten zelf om te bepalen hoe een en ander het beste gaat. Dan speelt de concurrentie. Europa kan niet vastleggen welk aandeel elk van de modi moet hebben.

Of Vlaanderen nu voldoende gebruik maakt van Europese middelen, kan ik niet beoordelen. Maar als de Leie deel uitmaakt van het project Seine-Schelde, bestaan er wel degelijk Europese mogelijkheden.

## II. MEVROUW ILSE HOET, AFDELINGS- HOOFD A.I. VLAAMSE NAUTISCHE AUTORITEIT (AWZ), DE HEER IR. LEO CLINCKERS, GEDELEGEERD BESTUUR- DER WATERWEGEN EN ZEEKANAAL EN DE HEER PORTUGAELS, ADJUNCT-ADM- NISTRATEUR-GENERAAL NV DE SCHEEP- VAART

### 1. Toelichting door mevrouw Hoet

**Mevrouw Ilse Hoet:** Het is de bedoeling van mijn uiteenzetting om het Vlaamse beleid te koppelen aan de toelichting van de Europese Commissie. Heel wat maatregelen passen in het Europese beleid. Er zijn nog gelijkaardige acties gepland. Vlaanderen beschouwt het Europese initiatief als zeer welkom. Het is de eerste keer dat de Europese Commissie een



duidelijk en uitgebreid kader schept voor het binnenvaartbeleid.

Het Vlaamse beleid is al afgestemd op het Europese, want de Vlaamse administratie heeft meegewerkt aan het Naiades-programma. Het is duidelijk dat een aantal suggesties van Vlaanderen behouden zijn, bijvoorbeeld het belang dat gehecht wordt aan de kleine waterwegen en de oprichting van focal points waarmee we bij de shortsea een heel goede ervaring hebben.

Vooraf wil ik de binnenvaart situeren. Vlaanderen beschikt over meer dan 1000 km bevaarbare waterwegen en heeft daarmee een van de dichtste waterwegennetten van Europa. Dat is een belangrijke voorwaarde om van de binnenvaart een bloeiende transportsector te maken.

Op tien jaar tijd is de binnenvaart met 57 percent gegroeid tot een 4,5 miljard tonkilometer voor 2005. De schaalvergroting in de zeevaart zorgt er ook voor dat het containervervoer over de binnenwateren sterk toeneemt. Op acht jaar tijd is het containervervoer negen maal verdubbeld. De Vlaamse zeehavens genereren uiteraard een belangrijk deel van de vracht die over de binnenwateren vervoerd worden. In de statistieken is de binnenvaart op de Westerschelde trouwens niet opgenomen. Die is goed voor een 70.000 scheepvaartbewegingen per jaar.

De binnenvaart vervoert 20 percent van de tonnage en dat percentage stijgt. Uit de recente statistieken blijkt dat transitvervoer afneemt en dat de binnenvaart vooral vervoert voor de eigen verwerkende industrie. Daaruit kan afgeleid worden dat er een belangrijke modal shift is en dat de verwerkende industrie langs de waterwegen meer en meer de binnenvaart ontdekt. Belangrijk is ook dat de toename van de voorbije jaren niet alleen kwantitatief is. Er maken ook meer sectoren gebruik van de binnenvaart en er is meer variatie in de aard van de producten.

Naiades is een meerjarig actieprogramma 2006-2013. Het biedt een uitstekende analyse van de sector op Europees niveau. Het programma besteedt veel aandacht aan de kleine waterwegen. Dat was trouwens een suggestie van Vlaanderen. Enige tijd geleden is er een studie geweest over de manier waarop de kleine waterwegen kunnen worden geherwaardeerd en beter ingeschakeld in het vervoersnetwerk.

Naiades biedt een Europese kapstok voor het Vlaamse binnenvaartbeleid. De verschillende actiedomeinen, markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur, vormen de structuur voor de toet-

sing aan het Vlaamse beleid. Het zou immers interessant zijn om er meteen subsidieprogramma's aan vast te koppelen. Ik ben ervan overtuigd dat de Europese Commissie daar zeker werk van zal maken.

Alvorens gedetailleerd in te gaan op de inhoud van Naiades en de band met de Vlaamse maatregelen, wil ik het kort toetsen aan het regeerakkoord en de beleidsnota Openbare Werken. In het regeerakkoord zijn er twee aspecten die met Naiades kunnen worden gelinkt: het verhogen van de bereikbaarheid ter ondersteuning van de logistieke functie Vlaanderen en het wegwerken van missing links, de hinterlandontsluiting van de zeehavens met aandacht voor een modal shift naar de binnenvaart.

Het zou te ver leiden om de volledige beleidsnota en alle doelstellingen en maatregelen die daarin opgesomd staan, te overlopen. De volgende aspecten dienen als voorbeeld van doelstellingen die onmiddellijk gekoppeld kunnen worden aan het Naiades-programma. Vooreerst is er de uitbouw van het waterwegennet met aandacht voor de missing links, de knelpunten en de sturingssystemen. Ook op dat vlak komen de kleine waterwegen en het (her)ontwikkelen van watergebonden terreinen in beeld. In het actieprogramma over de markt staat er immers een duidelijke actie voor het aantrekken van nieuwkomers die daaraan gekoppeld kan worden. Voorts is er het innoverende proefproject Estuaire Vaart ter ondersteuning van de zeeriviervaart tussen de kusthavens en de Schelde. Het overhevelen van regelgeving van de binnenvaart naar de gewesten is eerder een instrument om een aantal acties vorm te geven maar Naiades bevat een aantal domeinen die niet onder de Vlaamse bevoegdheid vallen. Daarvoor zullen we moeten samenwerken met de federale collega's.

## 2. Toelichting door de heer Clinckers

**De heer Leo Clinckers:** Vlaanderen kent reeds vele jaren een actieve belangstelling voor het vervoer via de binnenvaart. In de verschillende regeerverklaringen, ook de huidige, en de beleidsnota's staan heel wat initiatieven om de binnenvaart te stimuleren. Ik zal de verschillende hoofdelementen uit het Naiades-programma toetsen aan de lopende projecten en voorstellen. Zo zal ik aantonen hoe we voortuitlopen op dat programma. Uiteraard zijn er hierbij een aantal aspecten die niet tot de openbare werken of de Vlaamse bevoegdheid behoren.

Vervoer over de binnenwateren is een economische vervoersactiviteit die sterk gebonden is aan netwerking. Het is duidelijk dat op het gebied van infra-

structuur de wijze waarop netwerken al of niet zijn uitgebouwd, dit al of niet een sterk punt vormt. Zoals er TEN's zijn voor de wegen en de spoorwegen zijn er ook TEN's voor de waterwegen, zowel wat de lijninfrastructuur als wat de binnenhavens betreft. Die netwerken zijn dus bepalend voor het succes van de binnenvaart. Niet alleen op het vlak van infrastructuur zijn de netwerken belangrijk, maar eveneens ook op het vlak van de wijze waarop in de verschillende landen de binnenvaart georganiseerd is, zowel door overheid als privésector. Ook voor informatiedoorstroming of logistiek zijn ze belangrijk. Binnenvaart is immers bij uitstek gebaseerd op een multimodale aanpak. Er is voor- en natransport nodig, vaak via de weg. De wijze waarop al deze verschillende elementen op elkaar inspelen is uiteindelijk bepalend voor het succes van de binnenvaart.

Daarenboven moeten we ook beseffen dat binnenvaart een sterke internationale dimensie heeft. Dat betekent dat de binnenvaart in de omliggende landen het succes van onze maatregelen sterk beïnvloedt. Daarom is Naiades zo belangrijk.

Een voorbeeld hierin: netwerking impliceert multimodaliteit en informatie-uitwisseling. Het River Information Services (RIS)-project speelt hierop in door op Europees niveau een aantal normen vast te leggen zodat de informatie-uitwisseling gemakkelijker wordt.

Laat ons nu de lopende projecten en initiatieven overlopen.

Een eerste belangrijk aspect van de lopende projecten is het bereiken van nieuwe markten. Daarom worden nieuwe logistieke concepten ontwikkeld. Het Kaai- en muurprogramma is een succesvol instrument. Een ander punt is de goedkeuring van de EU voor het vervoer van huishoudelijk afval over de binnenwateren. De sector van het huishoudelijke afval wordt sterk door de overheden gedomineerd. Zij kunnen een voorbeeldrol vervullen voor het vervoer over de binnenwateren. Ook de samenwerkingsovereenkomsten die de EVA's De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal gesloten hebben met organisaties zoals VOKA en Unizo en met de vzw van de watergebonden bedrijven in het ambtsgebied van Waterwegen en Zeekanaal, bieden kansen om het bedrijfsleven te betrekken bij en te overtuigen van het belang van de binnenvaart. Ook de in oprichting zijnde samenwerkingsovereenkomst met de Vereniging van Expeditie van Antwerpen is belangrijk. De expeditie beslissen immers mee over de manier waarop iets ver-

voerd wordt. Het is belangrijk ze te overtuigen van de voordelen van de binnenvaart.

Een ander initiatief is de Vlaamse intermodale kring, waarbij de EU de toelating heeft gegeven om een klein netwerk van containerterminals in Vlaanderen te ondersteunen. Het succes van het project blijkt uit de containerterminals van Meerhout en van Willebroek. Voorts is er de studie van het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Recent heeft de EU ook het Interreg-project Waterslag goedgekeurd. Dat onderzoekt de verbetering van de toegankelijkheid van de kleine waterwegen door het ontwikkelen van specifieke transportmiddelen voor deze waterwegen. Zo kan de dichtheid van het binnenvaartnet vergroot worden. Tot slot is er ook nog het project van de estuaire vaart, bedoeld om de binnenvaartverbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland te verzekeren door de zee- en riviervaart in te schakelen.

We spelen ook in op het onderwerp uit Naiades 'steun voor lijndiensten voor intermodaal vervoer', onder meer met het project Waterslag. Ons voorstel om een ondersteuning te geven voor het vervoer van containers via de binnenvaart in Vlaanderen past hier ook in. Elke container die over de binnenvaart vervoerd wordt, draagt immers bij tot de vermindering van de congestie op onze wegen.

De samenwerking tussen de modi en de marktspeelers verbetert dankzij het zogenaamde veldwerk, namelijk de bedrijfscontacten om binnenvaart te promoten. Een ander aspect van de marktwerking is de aanmoediging van ondernemerschap. Dat valt niet onder de bevoegdheid van waterwegbeheerders of de klassieke openbare werken. Het aantrekken van nieuwkomers is desalniettemin belangrijk. Het Vlaams Waarborgfonds kan nieuwe initiatieven, ook voor vervoer over water, steunen. Er zijn initiatieven op sociaal gebied, op financieel gebied. Voor het faciliteren van de toegankelijkheid voor kmo's kunnen de klassieke mechanismen spelen zoals groeipremies en de zogenaamde vriendenleningen. De toegang tot de steun en stimulerende maatregelen van het Vlaamse kmo-beleid is eveneens ook een mogelijkheid. Er zijn daarnaast voorstellen voor fiscale maatregelen voor de financiering van het eigen schip.

Onder het segment markt valt ook het verbeteren van het administratieve en regelgevende kader. Daarin worden volgende punten benadrukt. Vooreerst is er het afschaffen van de administratieve hinderpalen. Recent zijn er het initiatief van de federale regering om regelgeving inzake de binnenvaart, die dateert van

1935, op te frissen en het initiatief over de bemanningsvoorschriften en de creatie van een one-stop-shop, ook door de waterwegbeheerders.

Er is ook de gelijkheid inzake concurrentie en voorwaarden tussen de verschillende vervoersmodaliteiten, die permanente aandacht vragen.

De coördinatie tussen alle overheidsdiensten in de diverse beleidsdomeinen wordt verbeterd door het overleg met de federale overheid en door de creatie van twee nv's voor de waterwegen in het kader van het beter bestuurlijk beleid, namelijk Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart. De afstemming tussen beide diensten is trouwens gegarandeerd.

Een tweede aspect van het Naiades-programma is de vloot. Door het verbeteren van de vloot wordt getracht de logistieke efficiëntie te verhogen en milieu- en veiligheidsprestaties van de binnenvaart te verbeteren. Het is niet omdat de binnenvaart milieuvriendelijk en veilig is dat er geen verbetering mogelijk of nodig is. De binnenvaart moet zijn voorsprong op dat vlak behouden. Daarom is er het initiatief van de minister om milieuefficiëntere motoren te steunen. Voorts wordt het ontwikkelen van innoverende scheepstypes en technologieën aangemoedigd. Zelfs bij een expanderende sector als de binnenvaart is het nodig om innovatie te stimuleren. Ik verwijs naar de aanpassing van de kleine schepen. Dat programma is bijna afgelopen, maar kent heel wat succes. Ook de implementatie van de RIS-richtlijn is belangrijk. De studies over de estuaire vaart en over paletvervoer en stadsdistributie, bevatten duidelijke technologische componenten.

Ik vervolg met het actiepoint over banen en vaardigheden. Binnenvaart vergt mensen die bereid zijn om de vaak niet zo gemakkelijke werkomstandigheden te trotseren. Daarom is het nodig om voldoende geschoold personeel te werven. De sociale en de arbeidsomstandigheden – uiteraard niet onze bevoegdheid – zijn bepalend voor de aantrekkingskracht van het beroep. Daarom moeten die omstandigheden mee evolueren met de algemene sociale evolutie. Ook de carrièremogelijkheden zijn belangrijk. Investeren in het menselijke kapitaal betekent ook voldoende opleidings- en vormingsmogelijkheden aanbieden en niet alleen op school. Openbare werken ondersteunt de werking van een Antwerps opleidingsschip. Het is nodig om voldoende matrozen op te leiden, maar binnenvaartondernemers moeten het proces van levenslang leren en het versterken van het ondernemerschap verwoorden.

Het imago is belangrijk. Daarom is het nodig de binnenvaart te promoten. Dat is een kerntaak van de dienst Promotie Binnenvaart Vlaanderen die al succesvolle acties ondernomen heeft. De acties verlopen gecoördineerd met de waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart. Het beïnvloeden van de logistieke besluitvormingsprocessen bij bedrijven speelt een belangrijke rol bij de promotie. De samenwerkingsovereenkomsten met de overkoepelende organisaties zoals VOKA en Unizo helpen om bedrijven te overtuigen van de voordelen van vervoer via water. Voorts wijzen we op de voortdurende marketing bij de bedrijven, door de transportdeskundigen van de waterwegbeheerders die als opdracht hebben om de bedrijven te begeleiden bij de keuze van de logistieke concepten. Uiteraard geven deze deskundigen specifieke aandacht aan de binnenvaart.

Vlaanderen speelt ook in op het ontwikkelen en uitbreiden van een Europees netwerk voor de promotie en de ontwikkeling van de binnenvaart. Het Europese platform voor waterwegbeheerders bevindt zich trouwens in Vlaanderen. Op Europees niveau bestaat er ook Inland Navigation Europe met een sterke Vlaamse betrokkenheid. Vlaanderen tracht ook om in internationale fora en organisaties, zoals de Donau-commissie aanwezig te zijn. Vlaanderen geeft zijn kennis trouwens door aan bijvoorbeeld Hongaarse collega's.

Vlaanderen houdt gelijke tred met de trends en de ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt. Het tracht de gegevens goed te verzamelen, ze statistisch te verwerken en die kennis ten dienste te stellen van het beleid.

### 3. Toelichting door de heer Portugaels

**De heer Erik Portugaels:** De verbetering van het multimodale netwerk, het verbeteren en het onderhouden van het Vlaamse waterwegennetwerk is de voornaamste uitdaging op het vlak van infrastructuur voor de Vlaamse waterwegbeheerders. De afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde voor scheepvaart tot 10.000 ton, de afwerking van het Albertkanaal in het vak Wijnegem-Antwerpen tot een klasse VIb waterweg 9000 ton zijn prioritair. Het laatstvernoemde project omvat de herbouw van de bruggen in het vak Wijnegem-Antwerpen, uit te voeren in het kader van het Masterplan Antwerpen, te realiseren door de BAM in de periode 2006-2014, gecombineerd met de verbreding Wijnegem-Antwerpen, te realiseren in dezelfde periode door NV De Scheepvaart.

Tot het wegwerken van de infrastructurele knelpunten op de hoofdwegen behoort ook het wegwerken van de versmallingen onder de bruggen over het Albertkanaal en het verhogen ervan tot 9,10 m.

Op het TEN-project Seine-Schelde is al door de vorige sprekers uitgebreid gezinspeeld. Momenteel wordt een en ander bestudeerd, de eigenlijke werken zullen starten in 2009. Bij een Europees plan voor de verbetering en het onderhoud van waterwegen en infrastructuur zoals Naiades dit voorstelt, zal wat Vlaanderen betreft heel wat aandacht nodig zijn voor het onderhoud van de oevers en het vrijwaren van de diepgang van de waterwegen. Vlaanderen heeft de voorbije jaren al heel wat aandacht gehad voor het optimaliseren van de bedieningstijden voor de kunstwerken ten bate van de binnenvaart. Zo werden de bedieningstijden van de sluizencomplexen op het Albertkanaal uitgebreid en de aanpassing van de bedieningstijden in Evergem doorgevoerd. Ook de uitbreiding van de bedieningstijden van de sluizen op de Bovenschelde werden uitgebreid.

Voorts is de ontwikkeling van bedrijventerreinen langs waterwegen belangrijk om het vervoer te water verder te stimuleren. De uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal is in uitvoering en zal heel wat impulsen geven voor de aanleg van nieuwe terreinen en de herstructurering van bestaande terreinen. Ook de oplossing van een aantal brownfields die zich voor een groot deel langs kleinere waterwegen situeren wordt in het vooruitzicht gesteld. In het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet de afbakening van voldoende watergebonden bedrijventerreinen een aandachtspunt vormen.

Instrumenten voor de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen zijn zeker de toepassing van het subsidiebesluit Bedrijventerreinen en een PPS-regeling voor bouw van kaaimuren.

De implementatie van de Europese RIS-richtlijn ten slotte moet leiden tot afstemming van scheepvaartsturing en scheepvaartbegeleiding in Europa. De Vlaamse infrastructuur wordt aangepast om maximaal daarmee rekening te houden.

Kortom, de binnenvaart is van essentieel belang voor de ontsluiting van de zeehavens en de economische poorten van Vlaanderen en voor de beheersing van de mobiliteit. In Vlaanderen levert het vervoer te water als schakel in een intermodale en in grote mate internationale vervoersketen, een belangrijke bijdrage

aan een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem tegen een relatief geringe kostprijs. Sinds de jaren negentig is, mede dankzij de regionalisering, een actief en stimulerend Vlaams binnenvaartbeleid ontstaan. De sector zelf heeft daar goed op ingespeeld en heeft zich geprofileerd als een betrouwbare partner. Binnenvaart die als transportmodus decennialang ondergewaardeerd was, heeft zich dankzij die inspanningen opnieuw geprofileerd als een succesvolle logistieke partner voor de ondernemingen. Steeds meer bedrijven zien de binnenvaart als volwaardig alternatief voor het wegtransport, ongeacht het feit dat de perceptie van de binnenvaart bij velen nog berust op misvattingen. Er is in Vlaanderen al veel gebeurd maar er zijn nog veel acties en maatregelen in uitvoering en gepland. Het Naiades-actieprogramma stemt volledig overeen met de Vlaamse beleidsinzichten en acties. Vlaanderen kan een ruime invulling geven aan de acties en de maatregelen van Naiades. Gesterkt door die visie op Europees niveau en ervan uitgaande dat de Europese acties uitgevoerd zullen worden, zal Vlaanderen ter realisatie van zijn deel in de ontwikkeling van het Europese netwerk van waterwegen een bijzondere inspanning moeten leveren om de Europese doelstellingen te realiseren.

#### 4. Bespreking

**De heer Pieter Huybrechts:** Is het opleidingsschip voldoende om studenten de praktische vaardigheden te leren of wordt overwogen om op binnenvaartschepen zelf opleidingen te geven? Is dat realistisch?

Is de bevaarbaarheid van de kleinere waterwegen, bijvoorbeeld de kanalen Dessel-Schoten of Bocholt-Herentals, voldoende gegarandeerd? Kunnen de spitzen en de kempenaars met voldoende capaciteit op die binnenvaartwegen varen? Vorige regeerperiode was er weinig belangstelling voor het baggeren van die waterwegen. Momenteel is er gelukkig een kentering.

**De heer Leo Clinckers:** We zijn uiteraard niet bevoegd voor onderwijs. Er is inderdaad een opleidingsschip. Ik denk dat het niet goed is om leerlingen in het begin van de opleiding in te schakelen op beroepsschepen, dat kan wel in de stageperiode. Het is echter beter om deze vraag te stellen aan de instantie bevoegd voor onderwijs.

**De heer Erik Portugaels:** Het is logisch dat veel aandacht wordt besteed aan het Albertkanaal. Het gaat

hier om een zeer grote transportas met een capaciteit van 40 miljoen ton op jaarbasis. Dat is meer dan het jaarlijkse goederenvervoer over de Boudewijnsnelweg tussen Antwerpen en Luik. Op het kanaal Bocholt-Herentals is een capaciteit van 1350 ton mogelijk. Uiteindelijk wordt op dit kanaal meer dan 1 miljoen ton per jaar over getransporteerd. Ook het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, waar de kempenaar nog vaart, biedt mogelijkheden om redelijk wat tonnages te vervoeren. De kleinere kanalen staan een beetje in de schaduw van het Albertkanaal, maar vergeleken met sommige Franse wateren is de impact groot.

**De heer Pieter Huybrechts:** Is het financieel verstandig om nog in die kanalen te blijven investeren? Zeker in Beerse vraagt men bijkomende investeringen. Is dat rendabel?

**De heer Erik Portugaels:** Er wordt nog geïnvesteerd. Zeker voor kleinere hoeveelheden en just-on-time leveringen is de binnenvaart over kleinere waterwegen rendabel. Nu wordt er trouwens gedacht aan kleinere, zelflossende containerschepen. Beide genoemde kanalen hebben volgens mij toekomst.

**De heer Jan Penris:** Het Albertkanaal in het vak Wijnegem-Antwerpen zal opgewaardeerd worden tot een klasse VIb. De commissie volgt dat van nabij omdat ze ook de BAM controleert. Hoe zal het Albertkanaal voorbij Wijnegem aangelegd worden? Het is de bedoeling om duwkonvooien met een lading van vier containers hoog, mogelijk te maken op dat kanaalvak. Kan de sluis van Wijnegem dat soort schepen verwerken? Hoe zullen de konvooien voorbij Wijnegem afgehandeld worden?

**De heer Erik Portugaels:** Zonder de aangekondigde verbreding en de verbeteringswerken in het vak Wijnegem-Antwerpen is er al een serieuze trafiek. De huidige sluisen op het Albertkanaal kunnen nog een sterke groei van de trafiek aan en voorbij het sluisencomplex van Wijnegem zijn de moderniseringswerken voltooid op de heropbouw van enkele bruggen na. De werken in het vak Wijnegem-Antwerpen moeten het mogelijk maken om ook in dit kanaalvak met konvooien van vier duwbakken te varen, wat op dit ogenblik onmogelijk is. De verhoging van de bruggen tot 9,10 meter is nodig om met vier lagen containers te kunnen varen. Dat zal uiteraard pas voor het volledige Albertkanaal mogelijk zijn als de laatste brug verhoogd is. De Scheepvaart onderstreept het belang van deze verhoging.

Aan de sluisen op het Albertkanaal zijn er momenteel geen files of wachttijden. Het is evenwel aangewezen

om in de toekomst één van de 136-metersluisen om te vormen tot een duwvaartsluis, of een bijkomende duwvaartsluis te bouwen. De bestaande duwvaartsluisen worden immers ouder en vergen meer herstellingen. Een bijkomende duwvaartsluis zou ervoor zorgen dat de capaciteit tijdens onderhouds- en herstellingswerken minstens gehandhaafd wordt op het huidige niveau.

**De heer Jan Penris:** Voorbij Wijnegem liggen de bruggen van Oelegem en Massenhoven. Zijn die in staat om de duwkonvooien te verwerken?

**De heer Erik Portugaels:** Momenteel kan er opwaarts Wijnegem al gevaren worden met vier duwbakken van 2500 ton, dus 10.000 ton is haalbaar. Na de verbredingswerken in het vak Wijnegem-Antwerpen zal dat in de toekomst voor het ganse Albertkanaal mogelijk worden. Het wegwerken van dit knelpunt zal een belangrijke verbetering zijn voor de verkeersafwikkeling vanuit Antwerpen via het Albertkanaal.

**De heer Jan Penris:** Tussen Wijnegem en Antwerpen zal de binnenvaart in optimale omstandigheden kunnen verlopen, duwkonvooien van vier containers hoog zullen mogelijk zijn. Zullen die containers na Wijnegem moeten overgeladen worden op andere boten?

**De heer Erik Portugaels:** Momenteel zijn drie lagen containers mogelijk. De vierde laag kan alleen als de 9,10 meter onder de bruggen gegarandeerd wordt. Zolang die vrije hoogte onder de bruggen er niet overal is, kan er slechts met drie lagen gevaren worden. Vierbaksvaart is thans mogelijk van Luik tot aan de sluis van Wijnegem. Vierbaksvaart is echter eerder uitzonderlijk.

**De heer Bart Martens:** In hoeverre is het uitblijven van het sectorale uitvoeringsplan, bagger- en ruimingspecie, dat al vorige regeerperiode in onderzoek gegaan is en aangekondigd was voor vorig jaar, een hinderpaal voor het op diepte houden van de bevaarbare waterlopen? OVAM bepaalt op welke manier de baggerspecie verwerkt en geborgen wordt. Hoe zit het met het wettelijke kader en de budgetten?

Het is een nobel streven om bedrijven te overtuigen zich aan het water te vestigen met de hoop dat ze dan ook van de waterweg gebruik maken. Heel veel bedrijven liggen naast een waterweg maar maken er geen gebruik van. De milieuvergunningenregels staan toe dat via de milieuvergunning dergelijke bedrijven verplicht worden om voor een bepaald percentage van de trafiek gebruik te maken van het water. Tot-

nogtoe is dat bij mijn weten enkel gebeurd voor een aantal afvalverwerkingsbedrijven. Wordt daar ook gebruik van gemaakt voor andere bedrijven en zo neen, waarom niet? Kunnen bedrijven aan de waterkant op een andere manier gestimuleerd worden om de binnenvaart te gebruiken?

**De heer Frans Peeters:** Hoe is het gesteld met het onderhoud van de dijken? Is daar een meerjarenplan voor? Ik verneem dat er nogal wat kwelwater is in de aanpalende gebieden van het Albertkanaal.

Er worden nieuwe terreinen langs het economische netwerk Albertkanaal gerealiseerd. Wie zal die terreinen ontwikkelen en beheren? Hoe staat het met de criteria voor de toewijzing van bepaalde terreinen?

**De heer Erik Portugaels:** In de begroting staan jaarlijks middelen voor onderhoud. Dat is te weinig voor een doeltreffend curatief onderhoud, maar we trachten de belangrijkste problemen op te lossen. Er bestaat een dijkenverstergingsprogramma, ook bedoeld voor de beveiliging tegen overstromingen. Naar aanleiding van het voorval in Rijkevorsel enkele jaren geleden zijn er op verschillende plaatsen versterkingen uitgevoerd. Samen met het VITO wordt er een onderzoek uitgevoerd naar de problematiek van het kwelwater rond het Albertkanaal in de regio Grobbendonk-Zandhoven. Het is een ingewikkeld probleem dat allicht te maken heeft met de toename van het transport op het Albertkanaal. We zoeken naar een oplossing en concrete maatregelen zijn in het vooruitzicht.

**De heer Leo Clinckers:** Op ambtelijk vlak zijn er besprekingen over de baggerspecie geweest met de waterwegbeheerders en andere betrokken instanties, onder meer OVAM. Ook de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid heeft dat probleem behandeld. Die commissie heeft de minister een finale versie van het sectorale uitvoeringsplan bezorgd. De voogdijminister zal het plan allicht kortelings aan de regering voorleggen.

Voor Waterwegen en Zeekanaal gaat het om ongeveer 10 miljoen kubieke meter specie. De jaarlijkse productie is ongeveer 1 miljoen kubieke meter. Op basis daarvan kan berekend worden hoeveel nodig is om de waterwegen op diepte te houden en de historische achterstand weg te werken. Recent is er enige kentering merbaar in het vinden van oplossingen. Dit belet niet dat er rekening moet gehouden worden met de praktische belemmeringen en mogelijkheden, zowel op financieel vlak als op het vlak van de keuze van de stortplaatsen.

Mijn organisatie tracht om op het Vlaamse grondgebied locaties te vinden om de specie te kunnen bergen. De overeenkomst over de Argex-put in Kruibeke past daarin. Als waterwegen een alternatief vormen voor de oververzadigde wegen moet er gepaste aandacht gaan naar een verantwoord op diepte houden van de waterwegen.

Het klopt dat bedrijven langsheen de waterweg, de waterweg niet altijd gebruiken. Soms zijn daar echter redenen voor. De toekomst kan men beïnvloeden maar het verleden niet. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat dat industrieterreinen aan het water bij uitstek bestemd moeten zijn voor watergebonden bedrijven. Locatiebeleid is dus deels ruimtelijke ordening. De milieuwetgeving biedt mogelijkheden. Mijn organisatie laat niet na om, als ze om advies gevraagd wordt, daarop te wijzen. Een van de elementen is overleg met de overheid en de bedrijven om de historische evoluties te kenteren. Dat is een continu aandachtspunt.

**De heer Jan Peumans:** Ook deze sprekers hebben het niet over de spoorwegen. Wordt dat als een concurrent van de binnenvaart beschouwd? De NMBS zou voor het goederenvervoer en bij de liberalisering een ruggengraat moeten zijn.

Dankzij Naiades hebben heel wat organisaties een visie op de binnenvaart. Het Albertkanaal is gegraven tussen 1930 en 1939. In die tijd was dat een knappe prestatie. Alle mogelijke nationaliteiten hebben eraan meegewerkt. In 1965 is men begonnen met de verbreding van het Albertkanaal. Nu, in 2006, wil men bijkomende aanpassingen. Om de rendabiliteit te verhogen is het allicht nodig om een dertigtal bruggen te verhogen en verbreden. Er is echter een visie nodig over de waterwegen in Vlaanderen. Wat is de omvattende visie voor de komende twintig jaar van al diegenen die verantwoordelijk zijn voor de waterwegen? Hoe past die in de internationale visie? Naiades is een mededeling van de Europese Commissie, die nuttig is voor de binnenvaart maar dat moet nog vertaald worden in Vlaamse maatregelen.

Waarom wordt er voor de binnenvaart niet gedacht aan alternatieve financiering? Aan het huidige investeringsritme zal het Albertkanaal pas tegen 2050 klaar zijn.

Ik veronderstel dat de EVA's en de AWZ meerjarenplannen hebben voor de investeringen. Elk jaar smeek ik de minister om inzage. Als parlementslid ken ik de investeringen voor 2006 nog niet, laat staan dat ik weet wat er de jaren nadien gepland is.

**De heer Leo Clinckers:** Voor wat betreft de spoorwegen is het zo dat bulkvervoer zowel via het spoor als de waterweg kan plaatsvinden. Gelet op de bevoegdheden van onze organisatie en het feit dat het debat vandaag betrekking heeft op de binnenvaart, hebben wij het in onze uiteenzettingen over binnenvaart.

In sommige gevallen neemt de waterweg kosten op zich voor de aanleg van een spoorverbinding. Wij zijn er immers van overtuigd dat de combinatie waterweg, weg en spoor een meerwaarde heeft. Dit is onder meer het geval aan het Zeekanaal in Puurs. De spooraansluiting wordt geïntegreerd in de uitbouw van het kanaal. De aanleg van het spoor is complementair en kan een meerwaarde opleveren voor de samenleving. Bepaalde gebieden kunnen nu eenmaal niet gemakkelijk met de boot bereikt worden.

Bij de uitbouw van bijvoorbeeld een containerterminal in Avelgem, hebben we vastgesteld dat de spoorwegen enkele jaren later ook met de bouw van een containerterminal startten. In dat geval is er wel sprake van een probleem. Ons uitgangspunt is echter dat wij complementaire partners zijn.

Wat is de globale visie voor de volgende twintig jaar? De waterwegen hebben altijd een langetermijnbeleid gevoerd. Ik kan in dit kader verwijzen naar de oprichting in 1990 van het promotieorgaan voor binnenvaart in Vlaanderen. We hebben problemen ondervonden om de idee ingang te doen vinden om containervervoer per boot te laten gebeuren. We hebben een strijd moeten voeren voor de inplanting van een terminal in Meerhout. We werden daar op een bepaald ogenblik voor gek gehouden. Intussen is gebleken dat het om de groeimarkt bij uitstek gaat.

Uit de beleidsnota van onze voogdijminister blijkt een duidelijke visie op termijn. We proberen al jaren om het project Seine-Schelde van de grond te krijgen. We zijn blij dat de EU dit als prioritair project beschouwt. Er werden Europese subsidies verworven voor studies hierover. Het Vlaamse netwerk zal hierdoor meer centraal komen te staan binnen het Europese netwerk. We hopen met de werken te kunnen beginnen in 2009. Tegen 2018 of 2020 zou het kunnen worden afgerond. Dit getuigt van een visie.

**De heer Jan Peumans:** Hoe zit het met de doortocht van de Leie? Daarmee is men al twintig of vijfentwintig jaar bezig. Vindt u dit een visie? Met het Albertkanaal is men al ongeveer veertig jaar bezig.

Ik vind geen visie waaruit blijkt waar we binnen twintig jaar willen staan en waar en hoe zal worden geïnvesteerd.

**De heer Leo Clinckers:** Er wordt een visie ontwikkeld in de beleidsnota van de minister. Er wordt een bepaald marktaandeel naar voren geschoven voor wat betreft het Deurganckdok. Er zou zelfs een hoger marktaandeel kunnen worden gehaald. Er is dus wel degelijk sprake van een serieuze visie.

Hoe zit het met de alternatieve financiering? Ook dit wordt momenteel in overweging genomen. De heer Portugaels zal daar verder op kunnen ingaan.

**De heer Erik Portugaels:** Wij zijn voorstander van samenwerking met het spoor. Dit is nu al bijvoorbeeld het geval in de haven van Genk.

Het beleid van de spoorwegen is wel niet altijd afgestemd op dat van de waterwegen. Daar kunnen wij niets aan doen. Anderzijds is er in het verleden door de spoorwegen oneerlijke concurrentie gevoerd. Dat moet in de toekomst worden vermeden.

Voor wat betreft de nieuwe plannen voor alternatieve financiering werken wij, voor wat betreft de verhoging van de bruggen, aan een kleine studie over de mogelijkheden, de timing voor uitvoering, de middelen die kunnen worden ingezet enzovoort. Op zeer korte termijn zal deze studie aan de bevoegde minister voorgesteld worden. We zullen de PPS-hefboom gebruiken om sommige zaken versneld uit te voeren.

Het klopt dat het niet snel genoeg gaat voor het Albertkanaal. De middelen zijn echter schaars en zullen ook in de toekomst schaars blijven. We zijn dus verplicht om te zoeken naar alternatieve financiering. Daarmee zijn we wel degelijk bezig, op een weloverwogen wijze.

**De heer Jan Peumans:** Uw Waalse collega's hebben dat gedaan via Sofico, weliswaar voor een overbodig kunstwerk, namelijk de scheepslift van Strépy.

Voor wat betreft de wegen wordt er wel voortdurend een beroep gedaan op alternatieve financiering.

Voor wat betreft het Deurganckdok kan ik erop wijzen dat de overheid nog steeds discussieert met de spoorwegen over de Liefkenshoektunnel. Oorspronkelijk vond men de tweede havenontsluiting veel belangrijker. Pas nu men beseft dat men voor grote problemen staat, werd de aanpak gewijzigd. Dit getuigt niet van een grote visie. Het Rekenhof is het daarmee eens.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Het dossier van de 'Seine Nord' zit blijkbaar in een finale fase. In Frankrijk worden er reeds finale hoorzittingen over geor-

ganiseerd. Liggen de trajecten in België intussen al vast? In Frankrijk wil men al in 2008 van start gaan met dit project. Het zou jammer zijn indien er vertragingen zouden optreden aan de grens.

U stelt terecht de vraag hoe men nieuwkomers zal aantrekken. Er zijn nu te weinig werknemers. De sociale omstandigheden dienen volgens u te worden verbeterd. Werd hierover al overleg gepleegd met de VDAB? Er zou eventueel een actieplan kunnen worden uitgewerkt in het kader van de knelpuntberoepen.

U wil de markt verder openstellen en nieuwkomers aantrekken. Denkt u dat het nuttig is om de waarborg voor het verwerven van nieuwe schepen op te trekken? Of denkt u dat dat weinig effect zou hebben?

**De heer Leo Clinckers:** In het project 'Seine Nord' staat men in Frankrijk op bepaalde punten wel verder, maar op het terrein zelf hebben wij wel degelijk al een aantal werkzaamheden opgestart. De tweede sluis die in Evergem wordt gebouwd is al aangepast aan het gabariet van het project 'Seine Nord'. Ook de traverse van Kortrijk wordt in dit kader aangepast.

We hebben in dit kader een nota voorbereid voor de voogdijminister om een principiële beslissing te krijgen van de Vlaamse Regering. We hopen dat deze nota vlug zal worden behandeld. We moeten de procedures volgen voor de vaststelling van het tracé. Het is niet omdat wij er enigszins van overtuigd zijn dat het beste tracé via de Leie loopt, dat dit ook zo, zonder meer, planmatig kan worden ingevuld. We blijven er echter van overtuigd dat we op tijd zullen rondgeraken. Met Frankrijk, Nederland en Wallonië hebben we een intentieovereenkomst gesloten om rond dit project samen te werken. Er functioneren reeds bilaterale werkgroepen.

De vraag over de VDAB kan beter beantwoord worden door de vertegenwoordiger van de promotie van de binnenvaart. Dit geldt ook voor de vragen over het optrekken van de waarborg.

### III. DE HEER ALEX VAN BREEDAM, MANAGING DIRECTOR VAN HET VLAAMS INSTITUUT VOOR LOGISTIEK (VIL)

#### 1. Toelichting

**De heer Alex Van Breedam:** Wat kan Naiades betekenen voor logistiek Vlaanderen?

Het kan helpen om versnippering weg te werken die er momenteel bestaat in Vlaanderen. Een harmonisatie van de regelgeving is positief. De troeven van binnenvaart zijn bekend. Het is een goedkope, milieuvriendelijk en veilige vervoerswijze. Er is bovendien nog capaciteit beschikbaar.

Wat is het standpunt van logistiek Vlaanderen in dit verband?

Een aantal jaren geleden is uit een Promodi-studie gebleken dat volgens de verladers de binnenvaart onvoldoende geïntegreerd zou zijn in het globale aanbod. De comptabiliteit met andere vervoerswijzen zou moeten gestimuleerd worden. Er zou moeten worden gestreefd naar interoperabiliteit en interconnectiviteit, dit wil zeggen naar een integratie met de andere vervoersmodi. Binnenvaart gaat immers vaak gepaard met voor- en natransport.

Welke knelpunten worden er vermeld bij de verschillende modi? Bij wegvervoer is congestie een probleem. Bij spoorvervoer is er een probleem van flexibiliteit en interoperabiliteit.

Bij binnenvaart leeft de perceptie dat de vloot verouderd zou zijn, dat er te weinig aandacht wordt besteed aan kleine kanalen, er zouden te weinig kaaimuren zijn en de densiteit van het netwerk zou te beperkt zijn. Men beseft niet voldoende tot waar men allemaal kan geraken met de binnenvaart. Het project van het regionaal overslagcentrum Beerse is een voorbeeld van hoe het anders kan. Er zou bovendien ook te weinig transparantie bestaan in de binnenvaartsector. Het is niet steeds duidelijk bij wie men terecht moet. Wegvervoer is nu eenmaal gemakkelijk. Het feit dat men niet direct een aanspreekpunt vindt kan daardoor al een te hoge drempel zijn. Het probleem ligt niet alleen bij de aanspreekpunten, maar ook bij de verladers die niet voldoende moeite willen doen. De drempels moeten langs beide kanten worden verlaagd om een betere integratie te verwezenlijken.

Voor wat betreft de maatschappelijke knelpunten kan ten eerste gewezen worden op het ontbreken van een level playing field. Niet elke modus wordt gelijk behandeld, onder meer op het vlak van subsidiëring.

Het integraal vervoersconcept is zeer belangrijk. Binnenvaart, wegvervoer en spoorvervoer maken daarvan integraal deel uit. Ook pijpleidingen zullen daar wellicht in de toekomst een belangrijke rol bij spelen. Pijpleidingen zullen bijvoorbeeld ook gebruikt worden voor paletten. In Duisburg wordt geëxperimenteerd met de aanleg van 320 kilometer pijpleidingen onder het Ruhrgebied.



Het containervervoer neemt toe met 12 procent per jaar. De driehoek Antwerpen-Brussel-Gent, maar ook bijvoorbeeld de as logistieke poort Limburg rond de E313 en het Albertkanaal wordt zeer belangrijk. Ook daar moeten voldoende containers kunnen worden aangevoerd. Er is sprake van een zogenaamde Extended Gateway. Vlaanderen heeft momenteel vier grote gateways. Niet alle bedrijven kunnen zich in de buurt van een gateway bevinden. De ruimte langs deze gateways is schaars. Bovendien voegen niet alle bedrijven voldoende waarde toe om op de concessiegronden terecht te kunnen komen. Investeerders moeten ook prime locations kunnen krijgen die zich iets verder van de gateways af bevinden. Daartoe moet gezorgd worden voor directe en vaste verbindingen met deze gateways. De grote gateways van onder meer Antwerpen en Zeebrugge sluiten op dit ogenblik samenwerkingsakkoorden met onder meer de inland terminals. In Meerhout worden de vrachten van Nike bijvoorbeeld gegarandeerd aangeleverd dankzij een vaste connectie met de haven van Antwerpen. Antwerpen werkt ook samen met de haven van Luik. Het ontwikkelt grond in de haven van Luik, om een aanzuigeffect te kunnen realiseren. Binnenvaart zal in de toekomst een zeer belangrijke rol spelen om de extended gateway-gedachte vorm te kunnen geven.

De verschillende vervoersmodi, waaronder de binnenvaart, kunnen geïntegreerd geraken in de bedrijfsontplooiing via het concept van de totale logistieke kost. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen een transportprijs en een transportkost. Een bedrijf koopt vandaag nog te veel transport op basis van een transportprijs. Bedrijven houden anderzijds te weinig rekening met de transportkost. Daarbij wordt rekening gehouden met de kosten als gevolg van het stilstaan, van het feit dat klanten verloren gaan als gevolg van het te laat komen enzovoort.

Het VIL probeert het concept van de transportkost ingang te doen vinden bij de verladers. Binnenvaart kan zo een zeer belangrijke rol krijgen. Hetzelfde geldt voor spoorvervoer, indien er een terminal komt dicht bij het bedrijf.

Zeer belangrijk zijn dus het concept van de totale logistieke kost en de integratie van binnenvaart op macro-economisch en infrastructureel niveau.

Het grote probleem van multimodaal vervoer is de overslag. Deze overslag is duur en tijdrovend. Daarom moet werk worden gemaakt van vernieuwende overslagtechnieken. Het VIL werkt aan projecten die een zeer geavanceerde overslag mogelijk maken. Elke minuut die we bij de overslag kunnen winnen, zal het multimodaal vervoer versterken.

Samen met de NV Zeekanaal evalueren we bijvoorbeeld hoe op kleinere kanalen een kraanschip kan worden ingeschakeld. Het betreft een varende ponton dat gebruikt kan worden door bedrijven die vandaag niet over een oeververbinding beschikken. Hiervan kan bijvoorbeeld eenmaal per week gebruik worden gemaakt.

Een en ander is perfect complementair met de centrale overslag zoals die nu plaatsvindt bij de containerterminals. De inplanting van containerterminals is van groot belang voor Vlaanderen. Het zou nog strategischer kunnen gebeuren. Daartoe is er nood aan een studie ten gronde die de grote goederenstromen in Vlaanderen in kaart brengt. Dankzij innovatieve alternatieven zoals inland platforms en kraanschepen, kunnen we een unieke positie innemen in Europa. Wij zijn een van de enige regio's ter wereld met een dusdanige infrastructuur dat we multimodaliteit als een toegevoegde waarde kunnen aanbieden aan investeerders. Voor de investeerders waarmee ik in contact kom zijn twee zaken belangrijk: het aantal dagen staking dat we achter de rug hebben en het ethisch ondernemen, waarbij onder meer multimodaliteit belangrijk is.

De innovatie gaat verder. Er wordt ook gewerkt aan vaartuiggebonden innovatie, bijvoorbeeld met snellere schepen en catamarans.

De integratiegedachte moet verweven worden in het opleidingspakket. Pas dan kan multimodaliteit echt iets betekenen. Het VIL kan daarbij een belangrijke rol spelen. Het kan klanten bijvoorbeeld helpen na te gaan of ze wel de juiste vervoersmodi selecteren.

Een multimodaal aanspreekpunt is van groot belang. Momenteel bestaat dat niet. Er is nood aan een neutraal multimodaal aanspreekpunt dat helpt om de juiste concepten te kiezen. Het VIL is op dit ogenblik niet voldoende gewapend om de rol van multimodaal aanspreekpunt te spelen, maar kan een dergelijk aanspreekpunt wel ondersteunen.

Het VIL kan zorgen voor concrete instrumenten om te kiezen voor de optimale vervoersmodi. Het VIL zal hiertoe volgende week een handleiding publiceren. Er zullen ongeveer dertig cases worden gepubliceerd van bedrijven die de overstap hebben gemaakt.

Wij vragen de steun van de verlader en van de infrastructuuroperatoren om dit mee aan te zwengelen: de 'mental shift' is de eerste stap.

Terminals en dry ports zijn belangrijk om de integratiegedachte te realiseren. Zoals reeds aangehaald,

is daartoe echter eerst een studie ten gronde vereist, waarbij de goederenstromen van alle grote bedrijvenparken in Vlaanderen in kaart worden gebracht. Op deze manier zullen we de terminals strategisch kunnen lokaliseren. In combinatie met de techniek van bijvoorbeeld het mobiele kraanschip, zal de drempel ook infrastructuureel kunnen worden verlaagd.

Samenvattend: integratie op het gebied van binnenvaart is essentieel. Er moet uitgegaan worden van het concept van de totale logistieke kost op het niveau van het bedrijf. Wij zorgen voor educatie ten behoeve van de bedrijven in verband met de totale logistieke kost, en proberen drempelverlagend te werken op het gebied van infrastructuur. Er moet gestreefd worden naar harmonisatie en integratie van de organisatiestructuur. Intussen moet gewerkt worden aan innovatie. Het kraanschip is een belangrijk stuk van de puzzel. Een en ander moet passen binnen een visie van extended gateways. De gateways worden virtueel vergroot, doordat er meer mogelijkheden komen in het hinterland.

## 2. Bespreking

**De heer Jan Penris:** U hebt erop gewezen dat tijd en overslagkosten van groot belang zijn in de beslissingsstrategie van de verlader. Hoe kritisch zijn deze elementen? U maakt een onderscheid tussen transportprijs en -kost. Zijn de verladers zich bewust van dit verschil?

U wil de verlader helpen heropvoeden. Hoe wil u dat concreet doen?

U verwijst naar nieuwe overslagtechnieken. Hoever staat het daarmee op technisch vlak? Is het kraanschip al gebouwd? Bestaat er ervaring mee in het buitenland?

U wil het ondernemerschap stimuleren. Hoe staat de binnenvaart ten aanzien van het ondernemen? Ik heb ooit de schippersbeurs bezocht. Intussen is deze beurs afgeschaft en is de markt hervormd. Heeft de markt deze hervorming verteerd? Zijn er ondernemers uit de sector gestapt? Zijn er andere toegetreden? Zijn er verschuivingen? Hoe gaat u dan met deze evolutie om?

**De heer Alex Van Breedam:** In de haven van Amsterdam werkt men al met een kraanschip.

Wij willen een kraanschip voor de binnenvaart dat geschikt moet zijn voor de meeste kleine kanalen. We

hebben een technische analyse laten uitvoeren. Daaruit is gebleken dat er twee mogelijke scheepstypes zijn die op onze kanalen kunnen worden ingezet, rekening houdend met alle randvoorwaarden van onze kanalen.

We zullen nu een economische analyse uitvoeren, waarbij wordt onderzocht of een en ander economisch haalbaar is. Ik denk dat het schip op zich geen probleem oplevert, maar het moet als een integrale dienst worden verkocht. De economische haalbaarheid hangt af van de invulling van dit concept.

Om het concept van de integrale transportkost bij de bedrijven ingang te doen vinden, werken we via twee kanalen. Een eerste kanaal zijn de proefprojecten. Het project in Beerse is een goed voorbeeld van hoe bedrijven met verschillende activiteiten hun stromen bundelen om de gateway te bereiken. Een tweede kanaal is sensibilisering. We proberen onze studies en handleidingen in de pers te krijgen. Volgende week stellen we onze handleiding voor op een persconferentie. De pers heeft hiervoor traditioneel veel belangstelling.

Er is behoefte aan een multimodaal aanspreekpunt. Mogelijk kan dit aanspreekpunt zorgen voor een meer massale marketing om het totale logistieke kostenconcept aan de man te brengen. Wij zijn momenteel niet uitgerust voor een massale marktbenadering. We kunnen het multimodaal aanspreekpunt eventueel wel ondersteunen.

In de logistieke sector zijn er twee werelden. De verladers besteden hun logistiek soms uit aan logistieke dienstverleners. De verladers proberen zo weinig mogelijk de goederen te 'handlen'. Ze kiezen de aanpak van deur tot deur met de vrachtwagen, want zo betalen zij het minste. De heer Van Nieuwenhuysen kan het percentage van de handlingkost in de totale transportkost toelichten.

**De heer Bart Van Nieuwenhuysen,** expert VIL: Dit percentage varieert van trafiek tot trafiek. Het is van belang om de totale logistieke kost uit te tekenen, en om de verschillende componenten in kaart te brengen. Er zal een instrument worden ontwikkeld waarbij de verlader in staat is om relatief snel zelf de rekening te maken.

Er bestaan trafieken waarbij voor- en natransport noodzakelijk is bij binnenvaart. Het voor- en natransport en de overslag kunnen oplopen tot vijftig percent of meer van de totale transportkosten. De overslag is cruciaal. Het is ideaal om ze uit te scha-

kelen. De optimalisatie van de overslag moet een aandachtspunt zijn. Ook het voor- en natransport moeten behoorlijk worden georganiseerd.

**De heer Alex Van Breedam:** Ik heb nog een persoonlijke opmerking. Ik stel me altijd de vraag of Europese distributie via binnenvaart niet gestimuleerd zou kunnen worden indien schepen die voor de estuaire vaart en de kustvaart, dus de short sea, een groot deel van de extended gateways zouden kunnen afvaaren, zodat 'handling' kan worden vermeden.

Het betreft een vreemde sector. Een groot deel van de sector zijn transportbedrijven die geëvolueerd zijn tot logistieke bedrijven. Het concept logistiek bedrijf is weliswaar niet duidelijk afgebakend. Een transportbedrijf met een magazijn om de goederen op te slaan noemt zich al vlug een logistiek bedrijf.

In Vlaanderen zijn er 6129 transportbedrijven. Met enige overdrijving kan gesteld worden dat de nummers 100 tot 6129 gemiddeld 1,2 personeelsleden hebben en een marge tussen -2 en +2 percent. Ze hebben dus niet veel ruimte om aan nieuwe ideeën te werken.

We stellen vast dat het niet eenvoudig is om de kleine kmo's te benaderen. Het samenbundelen van de stromen opent belangrijke perspectieven voor de binnenvaart. Het regionaal overslagcentrum in Beerse is een mooi voorbeeld: elk van de vier bedrijven afzonderlijk had het niet kunnen doen. Wij geloven sterk in samenwerking. Daartoe moet er wel een culturele drempel worden overwonnen. Bij samenwerking tussen concu-lega's heeft elk bedrijf de indruk dat het andere bedrijf er meer voordeel uithaalt. Via proefprojecten proberen we andere bedrijven te overtuigen van het belang van dergelijke samenwerking.

**De heer Bart Martens:** Ik heb enkele bedenkingen bij het concept van de extended gateways. Er wordt als het ware een verlengstuk gebreed aan de poorten die onze Vlaamse internationale zeehavens zijn.

U geeft het voorbeeld van Nike in Meerhout. In de praktijk blijkt dat Nike zijn distributiecentrum in Meerhout heeft gevestigd, onder meer om te ontsnappen aan de strengere sociale regels die van toepassing zijn in de zeehavengebieden, met toepassing van de wet-Major. Dit kan beschouwd worden als een positief gegeven, maar ook als een vorm van sociaal ontwijkgedrag. Het kan ook gezien worden als een vorm van versnippering van goederenvolumes. De

Nike-goederen arriveren in Antwerpen. Ze worden via binnenvaart naar Meerhout getransporteerd. Daarna gaan ze per vrachtwagen naar alle Europese bestemmingen. Hierdoor worden zeer veel tonkilometers op de weg gegenereerd. Ik vraag me af of het niet beter zou zijn om de Europese distributiecentra in de gateways te bundelen. De heer Fernand Huts doet dat bijvoorbeeld op Linkeroever. Daar is plaats genoeg, zodat er geen congestieprobleem is. Op deze manier kan lading bestemd voor het achterland worden gebundeld. Zo kan het totale aantal kilometers via de weg meer beperkt worden.

Ik stel me dus vragen bij het concept van de extended gateway. De zeehavengebieden kunnen verder worden geoptimaliseerd via sociale regelgeving of op andere manieren.

De binnenvaartterminals kunnen wel van belang zijn voor lokale bedrijven.

We hebben met de commissie Leefmilieu ooit het afvalverwerkings-, en bodemreinigingsbedrijf Shanks bezocht in de Gentse Kanaalzone aan de Moervaart. Er varen geen zeeschepen op de Moervaart. Door opname in het zeehavengebied was er veel meer personeel nodig, dat als havenarbeider werd verloond. Het gevolg daarvan is dat dit bedrijf transport via de binnenvaart heeft stopgezet en nu alles via de weg vervoert.

**De heer Frans Peeters:** Dankzij de alternatieve vervoersmodi worden er kansen gecreëerd voor regionale tewerkstelling in het hinterland. Ook dat is van belang. Het gaat niet op om alle activiteiten te bundelen in de grote havens. Op die manier wordt woonwerkverkeer gegenereerd.

**De heer Alex Van Breedam:** Ik wil er nog het volgende aan toevoegen. Wanneer hier schoenen aankomen, dan komen er twee containers aan: één met de linkschoenen en één met de rechtschoenen. Men doet dat zo om diefstal tegen te gaan. Nike plaatst alle schoenen opnieuw samen en steekt er veters in. Dat is ook toegevoegde waarde. Er is natuurlijk hogere toegevoegde waarde dan dat voorbeeld.

De wet-Major is nog altijd de uitzondering op de regel. In het hele land geldt de CAO 140-09. De wet-Major geldt enkel in de periferie van de haven. In combinatie met het concessiebeleid kunnen enkel de echte havengebonden bedrijven die de hoogste toegevoegde waarde leveren zich in de haven vestigen.

Ik twijfel of Nike een havengebonden bedrijf is. Volgens mij is dat een logistieke activiteit. Er is een groot verschil tussen bulkaanvoer voor een chemiebedrijf en Europese distributie. Dat is een afweging die we moeten maken. Een havenbedrijf kan op basis van het concessiebeleid een keuze maken.

In het buitenland wordt het logistieke contingent zoals we dat in de Vlaamse havens kennen los gemaakt van het contingent 'Blauwe steen'. Laden en lossen is één contingent, naast het logistieke contingent. Het logistieke contingent wordt nu ook al artificieel afgescheiden van de rest omdat die mensen vast in dienst genomen mogen worden. De loonkosten van die werknemers is op hetzelfde niveau als dat van de achterlandarbeiders. Zo ontstaat een vreemde situatie in vergelijking met de achterlandarbeiders. Er zijn ernstige vertekeningen. Andere landen hebben het logistieke contingent laten schieten. Achterlandarbeiders mogen in de havenmagazijnen werken. Het debat daarover wordt vandaag ook in de Vlaamse havens gevoerd. Ik laat in het midden of dat een voor- of een nadeel is. Maar het voornemen om alles in de haven te concentreren, wordt in dat opzicht moeilijk. Op die manier creëren we immers echte knooppunten. Bij Nike werken 1800 mensen. Probeer ze maar op Linkeroever te krijgen. Hoeveel moeite heeft de heer Huts niet moeten doen om medewerkers te rekruteren. Hij heeft zelfs sportsponsoring moeten overwegen om arbeiders uit het Waasland aan te trekken.

Wij hebben bovendien de kans om die extended gateway in Vlaanderen te krijgen. Ik geloof sterk in de logistieke poort Limburg. Limburg heeft relatief weinig echte gateways, maar ik geloof sterk dat de streek langs het Albertkanaal samen met de aanzuigingskracht van de gateway Antwerpen het sociaaleconomische weefsel kan versterken. Alle studies wijzen er bovendien op dat Limburg nog altijd de aangewezen plaats is voor Europese distributie. Het distributiepark in Tongeren is wereldklasse. Dat genereert lokale werkgelegenheid. Al die arbeidsplaatsen kunnen niet gegroepeerd worden in Antwerpen, Gent, Zeebrugge of Oostende. De hele logistieke sector is goed voor naar schatting 250.000 tot 300.000 werknemers.

**De heer Bart Martens:** We zouden met enkele grote satellieten moeten werken in plaats van alles te versnipperen langs het Albertkanaal. We zouden de Europese distributiecentra moeten verzamelen in enkele regionale pools.

De heer Huts vervoert containers van de Europaterminal naar Linkeroever op een binnenschip. Maar

om containers van Linkeroever naar het achterland te vervoeren, gebruikt hij alleen vrachtwagens. Kunnen we de Europese distributiecentra niet aansporen om voor de distributie in het achterland gebruik te maken van de binnenscheepvaart? Kunnen we de verschillende distributiecentra niet aansporen die distributie samen te organiseren? Wat denkt de heer Van Breedam van een mobiliteitsscan voor een volledige site of regio?

**De heer Alex Van Breedam:** Wij beschikken al over dergelijk instrument: de totale logistieke kosten. Daarnaast helpt het VIL om bedrijven te doen samenwerken waardoor vrachten hoog in het hinterland reeds gebundeld worden om zo snel en efficiënt mogelijk naar de gateway te vervoeren. De versnippering wordt snel en vroeg aangepakt. De versnippering wordt indien mogelijk al in het bedrijfspark aangepakt. Met een aantal burgemeesters gaan we na of we aan een van de opritten van de E19 een consolidatiecentrum kunnen bouwen voor alle leveringen in Antwerpen en Brucargo.

Het zijn heel eenvoudige concepten, maar in Vlaanderen ligt de drempel heel hoog. Samenwerken kan pas als iedereen er evenveel voordeel bij heeft. Daarom moeten wij een heel faciliterende rol spelen in proefprojecten. Bedrijven die daar zelf mee willen beginnen, hebben daar moeite mee.

**De heer Pieter Huybrechts:** Worden deze nieuwe technieken al onderwezen aan studenten Logistiek en Expeditie?

**De heer Alex Van Breedam:** Ik geef les aan drie Vlaamse universiteiten. Een deel van de markt wordt zo al bediend. Hogescholen vragen ons geregeld om advies bij de hervorming van het curriculum. De opleiding Logistiek en Expeditie is aan een herbronning toe net zoals de zuivere expeditiesector, omdat hij wordt ingehaald door de informatietechnologie.

**De heer Jan Peumans:** Bent u ook betrokken bij de opleiding Verkeerskunde? Is het vak Logistiek een onderdeel van deze opleiding?

**De heer Alex Van Breedam:** Ik geef zelf les aan het LUC. Ik heb al contact gehad met de opleidingsverantwoordelijke. We zullen proberen ons contact te intensifiëren. Ik sta zeker open voor samenwerking.

**De heer Jan Peumans:** Wat het Vlaams Instituut voor de Logistiek doet, is heel belangrijk voor Vlaanderen. Minister Peeters heeft onlangs Flanders Logistics gelanceerd. Ik vind dat maar een mager beestje in vergelijking met uw zeven actiepunten.

**De heer Alex Van Breedam:** Ik weet ongeveer waarover Flanders Logistics gaat. Enkele voorstellen van minister Peeters sluiten goed aan bij het idee van de achterlandverbindingen. De minister zal een en ander chronologisch aanpakken aan de hand van proefprojecten. De relaxatie of de verbreding van de opningsvensters is een heel belangrijk project om een betere benutting van de infrastructuur na te streven. Zeebrugge en Antwerpen staan daar achter.

Ik ben heel tevreden met de aandacht van de politiek voor logistiek. Vlaanderen kan Europa op dat vlak een unique value proposition doen. We hebben onlangs een film gemaakt waaraan zestien Vlaamse buitenlandse actoren een bijdrage leveren. Het gaat de goede richting uit. Ik ben bijvoorbeeld tevreden dat ik hier uitgenodigd ben om de blijde boodschap te brengen. Ik zeg niet dat het nu of nooit is, maar de zaken bewegen. Dankzij proefprojecten, bewustwording en promotie in het buitenland kunnen we interessant werk leveren.

**De heer Jan Peumans:** Als wij de Europese uitvalsbasis willen blijven voor logistiek en distributie, zal de overheid dan niet op korte termijn zwaar moeten investeren in de waterwegen? Volgens mij zijn de kleine kanalen in de Kempen net zo belangrijk als het Albertkanaal. Anderen leggen de nadruk enkel op drie grote assen.

In zijn uiteenzetting heeft de heer Van Breedam trouwens enkele knelpunten aangehaald: beperkte diepgang, vrije hoogte onder de bruggen, afmeting van de sluiscomplexen, onvoldoende onderhoud enzovoort. De heren Penris en Peeters hebben daar ook al op gewezen, onder meer toen we het over de duwvaart hadden.

**De heer Alex Van Breedam:** De binnenvaartcapaciteit wordt nog niet ten volle benut. De vraag naar bijkomende capaciteit is daarom moeilijk hard te maken. Eerst moet de capaciteit beter benut worden. Dan zijn infrastructuurinvesteringen gerechtvaardigd. Het is essentieel dat de bruggen op het Albertkanaal verhoogd worden als we van Limburg een logistieke poort willen maken. Als we de kustvaart verder landinwaarts willen krijgen, zijn andere investeringen nodig. De vraag is wat de prioriteit is. Dat moet de overheid bepalen.

**De heer Jan Penris:** Wat is volgens u de prioriteit? Onderzoekt u de markt niet? Ik neem aan dat de verladers en andere tussenpersonen een aantal wensen hebben. Uiteindelijk kunt u de overheid adviseren.

**De heer Bart Van Nieuwenhuysen:** De verladers willen meer capaciteit. Ze willen meer wegen en meer waterwegen. Wij zijn ervan overtuigd dat we de beschikbare infrastructuur beter kunnen gebruiken. Wie met een capaciteitsprobleem kampt, kan investeren in meer capaciteit of de capaciteit beter benutten. Er kunnen ongetwijfeld een aantal knelpunten weggevoerd worden. Wij gaan na hoe we verladers ervan kunnen overtuigen volgens een nieuw concept te werken. Dat biedt op heel korte termijn mogelijkheden. Daarnaast moet het debat gevoerd worden over het multimodale netwerk.

**De heer Alex Van Breedam:** Zo'n studie ten gronde is nodig om de prioriteiten te bepalen. We moeten op zoek naar de grootste capaciteitsknelpunten. Pas als we zicht hebben op de goederenbewegingen kunnen we de prioriteiten vastleggen.

#### IV. DE HEER FILIP MARTENS, VOORZITTER VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN (PBV)

##### 1. Toelichting

**De heer Filip Martens:** Promotie Binnenvaart Vlaanderen is geen wetenschappelijke instelling. Wij beheren evenmin waterwegen. We zijn geen overheidsinstelling. Promotie Binnenvaart Vlaanderen verenigt iedereen die betrokken is bij de binnenvaart. Zowel de overheid als de ondernemers, rederijen, havens en tussenpersonen. Het is onze ambitie om beleidsvoorstellen te lanceren zonder zelf het beleid te willen uitstippelen. Daarnaast proberen we alle neuzen binnen de sector dezelfde kant op te doen wijzen.

Wij hebben de vijf uitgangspunten van Naiades gebundeld in twaalf actiepunten. Die actiepunten zijn een soort kapstok. Die actiepunten zijn nodig om de binnenvaart in Vlaanderen te stimuleren en de Vlaamse binnenvaart te promoten. We moeten mobiliseren rond een aantal beleidsinvalshoeken. Ik zal het niet enkel hebben over de klassieke invalshoek infrastructuur en verkeer. Ik zal het ook hebben over onderwijs, economie enzovoort. Ik hoop dat deze commissie een trampoline wordt om de andere parlementsleden wakker te schudden. Waarom mag Vlaanderen de ambitie niet koesteren om de meest spitsgerichte Europese binnenvaartregio te zijn? Daarvoor zijn geen grote investeringen nodig. Goede wil en durf volstaan.

De vijf uitgangspunten van Naiades zijn markten, vloot, banen en vaardigheden, imago en ten slotte infrastructuur. Om te mobiliseren rond het eerste aandachtspunt is een soort Vlaamse Marco Polo nodig. De Europese Marco Polo betaalt 30 procent van de aanloop- en structuurkosten terug voor modal shift acties die transnationaal zijn en minstens 250 miljoen tonkilometers genereren. Vlaanderen beschikt over een prachtig netwerk van 123 nieuwe terminals, dankzij het kaaimurenprogramma. Geen enkele sector heeft ons dat ooit voorgedaan. Laat staan dat ze ons ooit zullen nadoen. Nog nooit heeft de private sector zo ingespeeld op het beleid.

Hoe ziet de Vlaamse binnenvaartmarkt er op dit ogenblik uit? Het aantal schepen is de voorbije vijftien jaar drastisch verminderd. Bijna 25 procent van het aantal schepen is verdwenen. Deze sanering was een doelbewust beleid van de Europese overheid. Negentig procent van deze 1400 schepen is in handen van een familiale kmo. We moeten daar rekening mee houden wanneer we het over fiscale incentives hebben. Tegelijk merken we dat de gemiddelde tonnenmaat van de schepen is gestegen. We moeten daar de gevaren van inzien.

We zijn er trots op dat deze sector zichzelf gesaneerd en heruitgevonden heeft. Al deze kmo's hebben daaraan meegewerkt. Samen met de Syntra opleidingscentra hebben we de mensen begeleid bij de overstap van de beschermde toerbeurtmarkt naar de vrije markt. Een op de twee schippers zag in dat vorming in bedrijfsbeheer nodig was. Een op vijf schippers is mee met alle nieuwe technologieën.

De resultaten van de binnenvaart kennen hun gelijke niet. Het containervervoer is vernegenvoudigd op de binnenvaart. Het aantal ladingen is op zeven jaar tijd met dertig procent toegenomen. Het aantal ladingen is belangrijker dan de tonnage. Het is de economische sneeuwbal.

Wij durven ook pleiten voor het spoor. Enkele jaren geleden zegden wij al dat wij streven naar een modal aandeel voor het containerverkeer van 40% voor de weg / 40% voor de binnenvaart / 20% voor de trein in de Antwerpse haven. Niemand vond dat toen realistisch. Vandaag is de verhouding 35% binnenvaart ten opzichte van 11% spoor en 54% weg. Wij hopen dat de spoorwegen hun aandeel in het hinterlandvervoer van containers kunnen verdubbelen. Dat zal moeten gebeuren, anders rijdt iedereen vast. Zelf met een 40/40/20-verhouding komen er dagelijks 150 kilome-

ter vrachtwagens bij dankzij het Deurganckdok. Een visionair beleid moet de natuurlijke marktendens stimuleren.

Vlaanderen moet zijn terminals verbinden en zorgen dat er nieuwe concepten ontstaan. Niet alleen theoretische concepten zijn belangrijk. De markt moet dankzij cofinanciering zelf kunnen bepalen waar nieuwe projecten nodig zijn. Ik geloof in de slagkracht van de markt. Natuurlijk is wetenschappelijk onderzoek nodig, maar we moeten geen NMBS van de binnenvaart maken. De overheid moet een flankerend impulsbeleid voeren en niet zelf op de markt actief willen worden. Een Vlaamse Marco Polo zal de instapdrempel voor modal shift verlagen en bedrijven mobiliseren. De kaaimuren illustreren dat: 123 bedrijven – soms zelfs concurrenten – hebben gebruik gemaakt van het kaaimurenprogramma. De markt heeft volledig ingespeeld op het Vlaamse impulsbeleid.

Wat betreft de voorstellen in verband met het aspect markt is scheepsbezit een belangrijk item. We moeten kleine schepen in de markt houden, de vloot moderniseren en het Vlaams waarborgfondsinstrument verruimen. Kleine schepen zijn nodig omdat 45 procent van de bevaarbare waterwegen geschikt zijn voor schepen van minder dan 650 ton. Hoewel het Europese beleid gericht is op groot vervoer mag Vlaanderen niet vergeten dat bedrijven geïnvesteerd hebben langs kleine waterwegen. We moeten ervoor zorgen dat hiervoor vervoerscapaciteit beschikbaar is. Waarom starten we geen financieringsprogramma om -35-jarigen de kans te geven zo'n schip aan te kopen? Dat zijn geen verloren kosten want de binnenvaart heeft een grote toekomst.

We moeten in de vloot investeren. Vijfhonderd binnenvaartondernemers (van de 1200) hebben gebruikgemaakt van de economische expansiesteun. Geen enkele sector heeft in dezelfde mate geparticipeerd als de binnenscheepvaart. Het waren stuk voor stuk kleine dossiers. De nettobijdrage van de overheid aan het door de bedrijven geïnvesteerde bedrag was maar tien procent. Met het callsysteem (groeipremies) komt de binnenvaart niet meer aan de bak. De criteria zijn niet op maat van deze kmo's. Wij vragen conform de Naiades beleidslijn een sectoraal economisch beleid voor de binnenvaart.

In Vlaanderen zijn sinds 2000 maar 25 nieuwe schepen gebouwd. De bestaande overheidsgarantie is onvoldoende. Men moet nog altijd 35 procent eigen

middelen investeren. Op een investering van vier miljoen euro voor een nieuw schip is dat een heel groot bedrag. Wij vragen dezelfde maatregelen als in Nederland.

Bij het uitwerken van onze voorstellen hebben wij Naiades als kader gebruikt. Zonder voorbij te gaan aan wat Vlaanderen al allemaal gedaan heeft. Op veel punten lopen we al voor. Vervolgens hebben we nagegaan welke instrumenten Europa ons aanbiedt. In uitvoering hiervan doen we enkele voorstellen voor Vlaanderen. Daarbij houden we rekening met wat onze buurlanden al doen op dat vlak. We mogen niet vergeten dat de binnenvaart een varende fabriek is. Oneerlijke concurrentie wordt in onze sector zwaarder beboet dan in om het even welke andere sector. Het is geen toeval dat Nederlanders meer dan de helft van het Vlaamse binnenvaartvervoer voor hun rekening nemen. Zij financieren hun schepen anders. Het statuut van hun werknemers is anders. Bovendien krijgen zij meer innovatiesteun van de overheid. We mogen onze concurrentiepositie niet uit het oog verliezen wanneer we een eigen Vlaamse visie ontwikkelen.

Het Havendecreet bepaalt dat haveninvesteringen in de zeevaart voor 20 percent gesubsidieerd worden door het Vlaamse Gewest en 80% door het havenbedrijf. Voor investeringen langs de waterwegen geldt een 80 publiek/20 privé-verhouding. Het bedrijf betaalt dus 20 percent van de overheidsinvestering. Voor haveninvesteringen in de binnenvaart zou de 80/20-verhouding ook moeten gelden. Havens verliezen deze investeringen vaak uit het oog omdat ze hun aandacht begrijpelijk in de eerste plaats op de zeevaart richten. De havens zijn van oordeel dat het Vlaamse Gewest wel zal zorgen voor het vervoer naar het hinterland. Precies daarom zou het Vlaamse Gewest op een andere manier moeten investeren in de binnenvaart.

De twee nieuwe autonome overheidsinstellingen (Waterwegen en Zeekanaal, en De Scheepvaart) kunnen meer dan alleen maar de waterwegen beheren. Ze kunnen het contact tussen de Vlaamse overheid en kmo begeleiden. Ze kunnen het unieke loket worden. Alle administratieve verplichtingen verzwakken de concurrentiepositie van de Vlaamse binnenschipper.

Wij zouden de Vlaamse binnenvaartvloot graag in stand houden. Daarvoor zijn geen ingrijpende beslissingen nodig zoals in de koopvaardij. Met tien percent van de overheidsinspanning voor de koopvaardij

woulden wij al heel gelukkig zijn. In plaats van markt-aandeel te verliezen ten opzichte van de Nederlandse vloot zouden wij onze positie kunnen consolideren en zelfs verbeteren.

Wat betreft de aspecten in verband met milieu mogen wij niet op onze lauweren rusten. Binnenvaart is de meest milieuvriendelijke vervoersmodus. Het wegvervoer heeft ondertussen een grote stap vooruit gezet. De binnenvaart moet volgen, wil het zijn belangrijkste troef niet verliezen. Wij vragen financiële steun voor de extra investeringskosten.

De Europese binnenvaartsector beschikt over een communautair reservefonds van 40 miljoen euro. De sector heeft dat Europese fonds zelf aangelegd voor de sanering. De Europese Commissie is bereid 40 miljoen euro te investeren als de lidstaten evenveel willen investeren. Wij vragen Vlaanderen om zijn aandeel daarin van zo'n vijf percent bij te dragen. Tegelijk moeten we zorgen voor intelligente doelstellingen bij het toewijzen van de middelen.

Inzake banen en vaardigheden zijn drie zaken van belang. We zijn trots dat heel wat mensen opleidingen volgen. De vraag naar goed opgeleid scheepspersoneel is groot (knelpuntberoep). Het programma van het reguliere opleidingsprogramma binnen het beroepsonderwijs moet goed aansluiten op de federale certificaten. Volwassenenonderwijs en tweedekansonderwijs moeten flexibel onderwijs aanbieden zoals een combinatie van bijvoorbeeld leren en werken of werkloos zijn en leren.

Er zijn al inspanningen geleverd om het imago van de binnenvaart te verbeteren. Naiades moet de beleidsfocus worden voor de hele Vlaamse Regering. Binnenvaart is een van de weinige vervoersmodi waarvoor Vlaanderen vrijwel exclusief bevoegd is. Laat ons hier het verschil maken. Versnipperde bevoegdheden zijn geen excuus.

Wat het luik infrastructuur betreft: de uitvoering van de Europese RIS-richtlijn komt op ons af (RIS = River Information Systems). Op dit ogenblik lijkt het alsof de overheid enkel wil weten wat er op de waterwegen gebeurt om de waterwegen beter te beheren. Het is tegelijk een goed instrument om de binnenschipper actiever te laten optreden op de markt. Dankzij informatica kan hij een betere service bieden aan tussenpersonen en andere marktpartijen en is hij niet meer afhankelijk van tussenpersonen. Het is de eerste stap naar gecombineerd vervoer. De overheid mag het RIS niet enkel vanuit haar oogpunt bekijken.

ken. Ze moet ook rekening houden met de positieve zaken van het RIS voor de binnenschipper.

De binnenvaart is er beter aan toe dan aanvankelijk werd verwacht bij de vrijmaking van de markt. We mogen het slachtoffer niet worden van ons succes. Voorstellen om de bedieningstijden van sluizen en bruggen te verruimen hebben wij steeds gesteund. Vaak tegen de syndicale organisaties in. We moeten er tegelijk voor zorgen dat binnenschippers kunnen aanmeren om te rusten zonder anderen te hinderen. Minimale infrastructuraanpassingen zijn nodig om ruimere bedieningsuren aanvaardbaar te maken.

In 1996 is het eerste Vlaamse binnenvaartbeleidsplan opgesteld. Het heeft succes gehad. Dankzij dit plan heeft de binnenvaart zijn positie versterkt, zelfs ten nadele van het wegvervoer. Door de algemene stijging heeft niemand netto verloren. Het is het beste bewijs dat de markt durft in te spelen op het Vlaamse beleid. Laten we Naiades aanpakken om een nieuw beleidsplan op te stellen.

## 2. Bespreking

**De heer Jan Penris:** Voor zover ik weet is de binnenvaartinfrastructuur in de havens op dit ogenblik opgeleverd. In welke haveninfrastructuur wil de sector nog investeren?

Hoe staat de sector tegenover de zondagvaart?  
s

**De heer Filip Martens:** In de Antwerpse haven hebben marktpartijen een aantal binnenvaarthubs ontwikkeld. Voor de aan- en afvoer van het Deurganckdok moeten linker- en rechteroever verbonden worden. De ontwikkeling van een rechter- en linkeroeverhub is een voorstel. Als de Vlaamse overheid de cofinanciering wijzigt, zullen meer marktpartijen geneigd zijn te investeren. Wij geloven dat het potentieel groot is. Het Deurganckdok stelt ons in staat om de 40 procent te halen.

**De heer Jan Penris:** Hoe staat het Havenbestuur daar tegenover?

**De heer Filip Martens:** Het Havenbestuur zal daarop inspelen. Vergeet niet dat de overheid maar 80 procent van de binnenvaartinfrastructuur moet investeren. Wegen en spoorwegen worden volledig door de overheid betaald. Het spoor moet zijn positie versterken in het containervervoer naar het hinterland. Wij vragen echter geen honderd euro per TEU zoals de NMBS hebben gekregen. Wij gunnen het hun. Wij geloven dat wij op eigen kracht ook competitief kun-

nen zijn. We bewijzen dat dagelijks. Maar door de grote haveninvesteringen mogen we de binnenvaart niet uit het oog verliezen.

Wij zijn geen ondernemersorganisatie. Geen enkele binnenvaartorganisatie zal applaudisseren voor de zondagvaart. De bedieningsuren worden gradueel uitgebreid op de hoofdvaarassen. De overheid moet zorgen voor een goed flankerend beleid. Wie wil werken, moet de kans krijgen. Wie niet wil werken, moet kunnen rusten. Nu worden schepen die stilliggen meegezogen in het woelwater. Als daaraan iets gedaan wordt, zal de zondagvaart misschien gemakkelijker aanvaard worden. Dat aspect mag niet vergeten worden in het omvattende beleid. Het flankerende beleid mag niet gebaseerd zijn op principes uit de negentiende eeuw. We moeten het evenwicht vinden tussen professionele uitdagingen en technische begeleidingsmaatregelen.

**De heer Pieter Huybrechts:** Wallonië heeft onlangs de vaartrechten afgeschaft. Moet Vlaanderen dat ook niet overwegen?

**De heer Filip Martens:** We hebben dat debat enkele jaren geleden gevoerd. De vaartrechten zijn sedertdien nog louter symbolische bedragen. De vaartrechten afschaffen zou een symbolische stap zijn in het kader van een discussie over de infrastructuurprijs. Maar dan moeten de voorwaarden voor iedereen gelijk zijn. Als we naar een gelijke infrastructuurprijs streven, moeten we misschien ook naar een gelijke infrastructuurinvestering streven. Ik kijk uit naar dit debat. Als wij moeten bijdragen aan beheer en investeringen, dan mogen wij ook vragen dat geïnvesteerd wordt in verhouding tot de gerealiseerde tonkilometers. Ik wil het investeringsbudget wel eens zien als we op gelijke wijze bediend worden als de wegen of spoorwegen.

**De heer Frans Peeters,** voorzitter: Deze gedachtewisseling heeft onze kennis over knelpunten en kansen verhoogd. Deze commissie zou daar meer aandacht aan moeten besteden. We mogen geen vijf jaar meer wachten om nogmaals van gedachten te wisselen met de sprekers. Binnenvaart biedt heel wat mogelijkheden voor het hinterland, de economie en het milieu.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Annick DE RIDDER

Frans PEETERS