

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



stuk **581** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 16 juni 2010 (2009-2010)

Voorstel van resolutie

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

betreffende de toekomst van de binnenvaart
in Vlaanderen

TOELICHTING

Dit voorstel van resolutie kwam tot stand als gevolg van een debat op 20 mei 2010 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken over de toestand van de binnenvaartsector. De minister gaf een uitgebreid antwoord, mede vanuit de overweging dat de binnenvaartproblematiek niet zo vaak in de commissie aan bod komt. Het is als besluit van die bespreking dat dit voorstel van resolutie is ingediend.

Vlaanderen heeft verschillende grote, goed uitgeruste zeehavens en een dicht waterwegen-net dat belangrijke industriële centra verbindt. Alle opeenvolgende Vlaamse regeringen hebben er sterk op ingezet om die economisch-infrastructurele troef te valoriseren. De promotie van het vervoer over het water is de afgelopen jaren nog sterker naar voren gekomen als duurzame transportmodus.

Met resultaat – modal shift

Vóór de huidige economische crisis steeg het transport op de binnenwateren jaarlijks gemiddeld met 3,3%. Meer dan een derde van de containers die Antwerpen binnenkomen, verlaat de haven via de binnenvaart richting achterland, vooral naar Duitsland. Naar Frankrijk gaat nog 85% over de weg. Het aantal watergebonden economische activiteiten (bijvoorbeeld langs het Albertkanaal) groeide. Op het Albertkanaal nam de trafiek op tien jaar tijd met 70% toe.

Economische crisis

Tot voor kort was binnenvaart een overwegend positief (succes)verhaal. De inspanningen loonden. Maar de wereldwijde economische crisis, volgend op de bankencrisis, liet ook de binnenvaart niet ongemoeid. Transport is een sector die een economische crisis onmiddellijk ('instant') reflecteert. Op de webstek van Binnenvaart Vlaanderen en in nieuwsbrieven kan de achteruitgang van de trafiekcijfers worden gelezen (-14,38% voor trafiek in het algemeen, -12,24% voor containers; voor andere trafieken liggen de cijfers dus hoger). De meest recente cijfers (van maart 2010 versus maart 2009) geven wel aan dat het omslagpunt van de crisis al weer achter ons ligt, en dat de trend (sedert de jaarwisseling) opnieuw stijgende is.

De vrijmaking van de Europese transportmarkt heeft gevolgen voor België en voor Vlaanderen. De concurrentie moet kunnen spelen, en de prijsvorming is vrij. Ingrijpen op de prijsvorming kan niet.

De economische crisis laat in de sector zijn sporen na. Door de economische crisis is er minder goederenaanbod. De marges zijn smal. Het is een kwestie van te (kunnen) overleven. De sector is kwetsbaar. Een betere startpositie vanuit de thuismarkt geeft Nederlandse schepen een voordeel.

De binnenvaartondernemers schatten dat de combinatie van dalende trafieken (die naar gelang het soort heel scherp kunnen zijn) en van dalende vrachtprijzen een omzetsdaling van 40 tot 45% geeft. Heel wat ondernemers staan met de rug tegen de muur en vooral jonge schippers hangt een faillissement boven het hoofd. Er hangt dus ook veel af van de houding van de banken, waarbij een verschil met Nederland wordt gesignaleerd. Dat gaat over uitgestelde leningen die de Nederlandse banken geven aan de reders.

De splitsing van bevoegdheden over gewesten onderling en met resterende federale bevoegdheden vormen (hier ook) een handicap. De federale steunmaatregelen voor vervoer van containers via spoor concurreren rechtstreeks met de gewestelijke steunmaatregelen voor de binnenvaart, en de containerterminals van onder andere Avelgem en

Wielsbeke krijgen door de concurrentie met die spoorsteunmaatregel bijna geen containers meer binnen. Een aantal maatregelen om de sector te laten overleven is momenteel nog federale bevoegdheid.

Steunmaatregelen

De opeenvolgende regeringen hebben sterk ingezet op de verdere ontwikkeling van de binnenvaart.

Er zijn inzake infrastructuur belangrijke maatregelen getroffen waarbij het kaaismurenprogramma wellicht het meest in het oog springend was, maar er zijn de bedieningstijden aan de sluisen, de baggering van kanalen, de modernisering van de Van Cauwelaertsluis enzovoort enzovoort. De verhoging van de bruggen op het Albertkanaal en de gedeeltelijke verbreding is bijvoorbeeld een duidelijk toekomstgericht project.

De waterwegbeheerders nv De Scheepvaart en Waterwegen & Zeekanaal nv hebben een eigen masterplan, met de onvermijdbare en aanbevolen investeringen in het waterwegen-netwerk tot 2014. In het plan gaat 810 miljoen euro naar onderhoud en baggeren. De rest, goed voor 1144 miljoen euro, is bestemd voor het wegwerken van knelpunten, de aanleg van kaaismuren via publiek-private samenwerking (pps), de bouw van aanlegplaatsen en de realisatie van het project Geautomatiseerde Waterbeheersing en Scheepvaartsturing. De zwaarste investeringen zijn nodig voor het wegwerken van dertien infrastructurele knelpunten, die bijna allemaal voorkomen op de lijst van missing links van de Europese Economische Commissie van de Verenigde Naties (UNECE).

Daarnaast is er een pakket Vlaamse en Europese steunmaatregelen zoals de steun voor intermodaal vervoer, steun voor de modernisering van kleine schepen, Marco Polo, ecologische steun voor emissiearme motoren, palletvervoer enzovoort.

De haven van Antwerpen tekende met de betrokken partners een masterplan uit om via gerichte acties en structurele optimalisaties de rol van de binnenvaart nog meer te versterken. Het gaat om logistieke optimalisaties van de operationele en binnenvaartgerelateerde processen.

Om de economische leefbaarheid veilig te kunnen stellen, moet een protocol tussen verladers (industrie), bevrachters en binnenvaartondernemers meer zuurstof kunnen geven aan de schippers en hun families. Daarin moet een aantal federale economische steunmaatregelen opgenomen zijn.

Er is dus reeds heel wat ondersteuning. De indieners onderlijnen de noodzaak van verdere structurele ondersteuning van de binnenvaart in Vlaanderen.

Evoluerende inzichten, nieuwe visie

Het binnenvaartgebeuren wordt steeds minder en minder op zichzelf beschouwd. Het binnenschip is deel van een logistieke keten. De Europese inzichten worden ook vertaald in het beleid. Zo wordt in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 217/1*) gepleit voor comodaliteit.

Wachten voor een sluis is niet interessant voor de schipper. Het betekent dat de goederen pas later kunnen worden geleverd. Het snel kunnen laden en lossen is een cruciaal gegeven, maar dat is niet nieuw. De hele containerisatie is een illustratie van dezelfde evolutie en eigentijdse zienswijze.

Toch kunnen ook inzake ketenaanpak nog belangrijke stappen worden ondernomen. Een betere sluisplanning kan leiden tot beperkte wachttijden, bijvoorbeeld met een goed wer-

kend Barge Traffic System. Betere spreiding van sluisengebruik kan leiden tot minder piekbelasting. Relevant is bijvoorbeeld het cijfer van 30% mogelijke capaciteitswinst op de Antwerpse linkeroever.

De binnenvaart is voor zijn eigen succes dus afhankelijk van de performantie van de logistieke keten. Een oplossing kan zijn dat er dagelijkse rotaties komen tussen de verschillende zeehavens onderling én met hun achterland én met de inland terminals.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is meer dan ooit aan de orde. Het duurzame karakter van het transport over het water is algemeen aanvaard, en is de reden voor de stimuli van verschillende Europese regeringen. Hetzelfde duurzame karakter is ook de verantwoording voor de steunmaatregelen voor het vervoer per spoor.

In de bespreking in de commissie werd evenwel enkele keren ingegaan op de ongelijke behandeling van de verschillende modi, bijvoorbeeld het gegeven dat volgens bepaalde studies het tienvoudige bedrag in het spoor wordt geïnvesteerd.

Daar ligt zeker een feit waarop dieper moet worden ingegaan. Schone voertuigen worden op alle mogelijke manieren met steunmaatregelen ondersteund, premies, fiscale aftrek enzovoort. Installaties voor zonne-energie idem. Groenestroomcertificaten voor windenergie, biomassa enzovoort. De elektrische wagen is wel nog niet verspreid, maar wel een 'hype'.

Ook de binnenvaart moet op die trend van groene energie, groen transport enzovoort meesurfen. Het groene karakter wordt nu al versterkt met ecologiesteun, groene walstroom enzovoort. Er moet nu meer op ingezet worden aan de aanbodzijde. Bedrijven die voor die transportmodus kiezen, moeten worden beloond, moeten dat in hun rekeningen voelen. Het plan van de Vlaams-Brabantse afvalintercommunes leert dat dat vooralsnog niet het geval is. Het transport van 1 ton afval over het water zou namelijk nog steeds 18 euro meer kosten dan over de weg.

Het concurrentieel maken van het transport over het water vergt maatregelen die in ons land de gewestelijke bevoegdheden overschrijden. En dus is een op elkaar afgestemd, elkaar versterkend beleid nodig.

Uit de interventie van zowel de Vlaamse minister van Mobiliteit als de federale staatsecretaris blijkt dat dat besef aanwezig is.

Indien we samen overtuigd zijn van de binnenvaart als duurzame transportmodus, dan moeten we daar voluit op inzetten en ervoor gaan.

Masterplan Antwerpen

Het (beter) bekende 'Masterplan Antwerpen' wordt door de mega-aandacht voor één bepaald project vaak als een brug- of een tunnelplan gepercipieerd, maar is een omvattend multimodaal plan om de hele verkeersknoop in en om Antwerpen te ontwarren. Het bevat ook een belangrijk spooronderdeel, een tram- en busonderdeel voor het openbaar personenvervoer, en ook een onderdeel waterwegen, met de verbreding van het Albertkanaal tot Wijnegem, de aanpassing van de Royersluis, en de aanpassing van een aantal bruggen. Verschillende van de watergebonden projecten van het Masterplan Antwerpen zijn in uitvoering, maar het is belangrijk parallel te werken aan de totaliteit.

De indieners van dit voorstel van resolutie onderstrepen het belang van het watergebonden aspect van het Masterplan Antwerpen. Die projecten zijn evenwaardig aan de spoor- en wegprojecten, en moeten ook als evenwaardig behandeld worden wat de beschikbaar gestelde middelen en de uitvoeringstermijn betreft. Om geen enkel misverstand over de strekking van punt 7° van dit voorstel van de resolutie te laten bestaan, wordt verduidelijkt dat met ‘gelijkwaardig’ niet ‘gelijk aan’ wordt bedoeld, niet identiek hetzelfde investeringsbedrag, niet exact dezelfde timing (wat uiteraard niet kan) enzovoort. Geen stiefmoederlijke behandeling dus voor de binnenvaart. Het Masterplan Antwerpen moet dus getuigen van eenzelfde geest: voluit gaan voor de binnenvaart.

Strategisch plan haven Gent

Volgens het strategisch plan wil het Havenbedrijf de haven verder uitbouwen tot een logistiek platform. Tegen 2020 moet daarbij 35% van het goederenvervoer over de weg gaan, 50% via binnenvaart en 15% over het spoor. Daarbij werkt de haven van Gent zowel op de containerbinnenvaart als op het spoor (voor de ontsluiting naar Oost-Frankrijk). Gent heeft Frankrijk en de toekomstige Seine-Scheldeverbinding als haar natuurlijke hinterland.

De binnenvaart doet het bovendien goed in de haven van Gent: de eerste vijf maanden van 2010 werden afgesloten met een stijging in de binnenvaart van 42% ten opzichte van vorig jaar. Dat leidt ertoe dat de haven tegen 2020 jaarlijks een maritieme goederenoverslag van 30 miljoen ton optekent; via binnenvaart wordt op een overslag van 20 miljoen ton gerekend.

Conclusie

Er is al heel wat gebeurd. Er bestaan belangrijke steunmaatregelen. Er wordt geïnvesteerd in de infrastructuur. Maar stilstaan is achteruitgaan en daar wil dit voorstel van resolutie de aandacht op vestigen. Nieuwe acties en initiatieven moeten de binnenvaart blijvend vooruitstuwten als duurzame vervoersmodus. Dat wordt ook door het beleid beaamd. In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 wordt vermeld dat logistieke ketens moeten worden geoptimaliseerd via clustering en bundeling op locaties die al bi- of trimodaal ontsloten zijn omdat dat leidt naar een betere benutting van de bestaande capaciteit van het transportnet.

De minister heeft er terecht op gewezen dat er wel goed uitgeruste waterwegen en kaaïen zijn, maar dat we er ook voor moeten zorgen dat er op die kanalen nog wordt gevaren. Dat is het voorwerp van dit voorstel van resolutie.

Dirk DE KORT
Karin BROUWERS
Bart MARTENS
Jan PEUMANS
Sophie DE WIT
Annick DE RIDDER
Sas VAN ROUVEROIJ

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2003, meer bepaald de hoofddoelstelling te streven naar duurzame mobiliteit;
 - 2° het duurzame karakter van de binnenvaart als transportmodus;
 - 3° het masterplan van de respectievelijke waterwegbeheerders;
 - 4° de door de EU gevraagde comodaliteit van de verschillende transportmodi;
 - 5° de gevolgen van de economische crisis voor de leefbaarheid van bedrijven op de binnenvaart (de binnenschippers);
 - 6° de bestaande bevoegdheidsverdeling tussen het Vlaamse Gewest en de Federale Staat;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° voluit te blijven inzetten op de binnenvaart als duurzame vervoersmodus;
 - 2° een geïntegreerd pakket ondersteunende maatregelen en initiatieven te nemen, de verschillende lopende initiatieven verder uit te voeren;
 - 3° met het oog op een samenhangende aanpak van de binnenvaart bij de federale overheid aan te dringen op economische maatregelen om de leefbaarheid van de binnenvaart te garanderen;
 - 4° er bij de federale overheid op aan te dringen de erkenning voor een schipper in spe in te korten voor wie zijn competenties kan bewijzen op de binnenvaartsimulator die momenteel in beheer is bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen;
 - 5° verder werk te maken van een kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg zoals afgesproken is in het Vlaamse regeerakkoord;
 - 6° verder werk te maken van een Vlaamse spoorstrategie en van meer inspraak bij het spoorbeleid;
 - 7° de watergebonden infrastructurele projecten in het Masterplan Antwerpen gelijkwaardig te behandelen aan de spoor- en wegprojecten, vooral wat de beschikbaar gestelde middelen en de uitvoeringstermijn betreft;
 - 8° al die maatregelen uit te werken in nauw overleg met verschillende betrokken maatschappelijke groepen: de binnenschippers, de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de waterwegbeheerders, de verladers, organisaties van bedrijfsbelangen, havenbeheerders enzovoort;
 - 9° daarover aan het Vlaams Parlement te rapporteren.

Dirk DE KORT

Karin BROUWERS

Bart MARTENS

Jan PEUMANS

Sophie DE WIT

Annick DE RIDDER

Sas VAN ROUVEROIJ