



Vlaams
Parlement

vergadering **C175**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 maart 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over continuïteit van de dienstverlening van de nautische keten met betrekking tot de Gentse haven – 1557 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over ecocombi's – 1562 (2015-2016)	5

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over continuïteit van de dienstverlening van de nautische keten met betrekking tot de Gentse haven – 1557 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, het is u ongetwijfeld welbekend dat de haven van Gent geregeld kampt met een tekort aan loodsen. Dat heeft natuurlijk negatieve economische implicaties. Indien het tekort immers laattijdig wordt vastgesteld, heeft dat repercussies op de organisatie van de havengebruikers, met alle gevolgen van dien.

Er is niet alleen een tekort aan loodsen, tegelijkertijd vergrijst ook het personeel van de kanaalloodsen. Vorig jaar gingen vijf kanaalloodsen met pensioen. Ze werden vervangen door twee beginnende loodsen. Die zullen pas over een achttal jaren alle bovenmaatse schepen kunnen bedienen.

Het recente incident van 5 maart 2016 waarbij, door een tekort aan adviseurs van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de GNA, de belangrijke vaarweg Oostgat voor het scheepsverkeer werd verboden, houdt verband met deze zorgwekkende evolutie. In 2016 kwam immers 62,5 procent van de inkomende trafiek voor Gent via het Oostgat. Via West in de plaats van via loodsstation Steenbank verliest een schip drie uur tijd.

Ook aan Nederlandse kant bestaat er een personeelstekort, maar dat ontheft de Vlaamse overheid niet van haar eigen verantwoordelijkheid om de continuïteit van haar dienstverlening te garanderen. Sinds 1 januari waren er 9 meldingen van personeelstekort, goed voor een totaal van 78 uur. Ik vind het dan ook wel gepast om u daarover volgende vragen te stellen.

Hoe kunt u garanderen dat de beoogde efficiëntiewinst voor het loodswezen de continuïteit en betrouwbaarheid van een optimale dienstverlening ten behoeve van de economische operatoren zal bevorderen?

Hoe zult u een antwoord bieden op de vergrijzing van het loodsenkorps? Wat is de leeftijdspiramide van de kanaalloodsen? Zijn er naast vergrijzing andere factoren die een verklaring kunnen bieden voor de dalende beschikbaarheid van de loodsen?

Hebt u al contact gehad met uw Nederlandse collega, gelet op de Nederlandse situatie?

Hoe kunt u waarborgen dat het gebruik van de maritieme toegangswegen structureel wordt gegarandeerd door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit? Heeft de GNA een duidelijke visie inzake een structurele aanpak van de personeelstekorten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In de akkoorden die werden gesloten, is ook een beoogde efficiëntiewinst opgenomen. Er zijn afspraken gemaakt voor een invoering in fasen. Op het sectorcomité XVIII van mei zou een optimalisatieplan moeten worden goedgekeurd met het oog op een efficiëntieverbetering met 5 procent. Op het sectorcomité XVIII van december zou er dan nog eens 10 procent moeten bijkomen. De horizon daarvan is, voor alle duidelijkheid, 2020. Het akkoord omvat

ook een stijging van de beschikbaarheid van de loodsen. Er zitten natuurlijk verschillende elementen in, maar specifiek voor de kanaalloodsen is er de mogelijkheid om te kiezen voor 100 procent individuele betoelaging. Vandaag is er een soort solidariteitssysteem, afhankelijk van de groep van loodsen. Meestal gaat van de loodstoelage 50 procent naar de individuele loods en wordt de andere helft 'in de pot' gestopt. Dat deel wordt gedeeld met de andere loodsen, het volledige korps, a rato van de beschikbaarheidsdagen. Voor de kanaalloodsen werd gevraagd te gaan naar 100 procent individuele betoelaging, dus zonder een 'potsysteem', een solidariteitssysteem.

Al die bijkomende maatregelen moeten ertoe bijdragen dat de continuïteit en de betrouwbaarheid van de dienstverlening stijgen. Dat is de uitdrukkelijke doelstelling. Specifiek voor de kanaalloodsen is de administratie al sinds september bezig om te kijken hoe we tot een betere beschikbaarheid kunnen komen. De procedure loopt sinds september, via de geëigende overlegorganen van DAB Loodswezen, los van de akkoorden waarnaar ik heb verwezen. Het gaat onder andere over het bijspringen van zeelloodsen indien er een tekort van kanaalloodsen wordt verwacht, en afspraken over het opnemen van minder rust bij een dreigend tekort aan kanaalloodsen.

Ik geef u een overzicht van het aantal schepen dat kan worden beloodst. In het totaal hebben we 30 kanaalloodsen in dienst, waaronder 2 stagiairs. We hebben 2 kanaalloodsen met bevoegdheid 1, voor schepen tot 100 meter, 3 kanaalloodsen met bevoegdheid 3, voor schepen tot 150 meter, 5 kanaalloodsen met bevoegdheid 4, voor schepen tot 175 meter of 110 decimeter diepgang en 18 kanaalloodsen met bevoegdheid 6, voor schepen tot 260 meter.

De leeftijdspiramide dan. De jongste loodsen zijn 32 jaar. In de leeftijdscategorie van 32 tot 34 jaar zijn er 3 kanaalloodsen, van 35 tot 44 jaar 10 kanaalloodsen, van 45 tot 54 jaar 9 kanaalloodsen en van 55 tot 65 jaar 8 kanaalloodsen. De leeftijdspiramide valt dus nog mee. Bij de 60-plussers werden er ook nog geen pensioenaanvragen ingediend. We verwachten een uitstroom van telkens één kanaalloods per jaar in 2017, 2018, 2020, 2021, 2022, van 2 kanaalloodsen in 2023 en nog 1 in 2024. Dat alles in de veronderstelling dat de kanaalloodsen in functie blijven, maar meestal is er onder hen weinig mobiliteit. Weinig loodsen maken een overstap naar een andere functie.

De aanwervingen van nieuwe loodsen gebeurt volgens een in overleg vastgestelde berekening van de werkdruk van het betreffende korps. De te behalen prestatienorm is dan ook een collectieve prestatienorm die tegen 2020 door het volledige loodsenkorps moet worden behaald, dus door kanaalloodsen, zeelloodsen, rivierloodsen en kustloodsen samen. De loodsen zelf moeten de komende maanden in overleg met de dienstleiding van DAB Loodswezen tot een haalbare verdeling van deze globale doelstelling over de verschillende loodsenkorpsen komen.

De voorzitter: Collega's, we onderbreken even onze werkzaamheden. We willen graag, samen met alle aanwezigen in de zaal, stilstaan bij de slachtoffers van de aanslagen van dinsdag en hun nabestaanden. Ik vraag u een minuut stilte in acht te nemen.

– De commissieleden nemen een minuut stilte in acht.

Minister Ben Weyts: Spelen er behalve de vergrijzing nog factoren een rol in de beschikbaarheid? De grootte van het loodskorps wordt bepaald door het gemiddelde aanbod van loodsbestellingen, verhoogd met een kleine marge om pieken te kunnen opvangen. Typisch voor de kanaalloodsen en de haven van Gent is dat het aanbod, in vergelijking met de andere havens, onregelmatiger is. Er zijn meer pieken. Uit metingen van DAB Loodswezen blijkt trouwens dat er op sommige

dagen inderdaad meer bestellingen waren dan beschikbare loodsen, terwijl er op andere dagen dan weer een overaanbod aan loodsen was.

Daarnaast speelt ook het arbeidsreglement van MDK, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, mee dat bepaalt dat de maximum toegestane arbeidstijd 14 uur is in elke periode van 24 uur. Kanaalloodsen die merken dat ze die maximum toegestane arbeidstijd benaderen of dreigen te overschrijden, nemen rust. Dat heeft natuurlijk ook een negatieve invloed op de beschikbaarheid van de kanaalloodsen op piekmomenten. Loodsen zijn een stukje minder ter beschikking omdat ze vooruitkijken en weten dat ze anders hun arbeidstijd van 14 uur overschrijden. Het opvangen van grote pieken blijkt in de praktijk niet zo eenvoudig te zijn. Vandaar dat momenteel wordt gewerkt aan een procedure om zeelloodsen te laten bijspringen en in piekperiodes minder rust te laten opnemen.

Ik wil ook verwijzen naar de lopende audit van de nautische keten. Momenteel wordt er samen met de commerciële havenactoren en de vertegenwoordigers van alle Vlaamse havens een grondige audit uitgevoerd met het oog op onder meer een optimalisatie van het loodswezen op langere termijn. Binnen deze audit wordt ook een geobjectiveerd onderzoek naar de invoering van een multivalente inzet van de loodsen uitgevoerd. Dat betekent dat een kanaalloods ook als zeeloods kan worden ingezet en omgekeerd.

Ik kom dan bij het tekort aan Nederlandse adviseurs. De sluiting van het Oostgat voor het scheepvaartverkeer had niet te maken met eventuele tekorten bij de GNA, maar wel bij de verkeerscentrale Vlissingen, waarvan de personeelsinvulling onder de verantwoordelijkheid van de Nederlandse overheid valt. Het incident is ook ter sprake gekomen in een vergadering van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. De Vlaamse delegatie heeft garanties geëist dat een onderbezetting die tot sluiting van het Oostgat leidt, in de toekomst absoluut wordt vermeden. De Nederlandse overheid komt nu met een plan van aanpak om aan te tonen hoe ze die garanties effectief kan bieden. Daar wacht ik een beetje op, maar biedt het niet voldoende garanties, dan zal ik absoluut zelf ingrijpen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Hartelijk dank, minister, voor uw duidelijk antwoord. Ik voel aan dat u het onderwerp ter harte neemt, omdat u ook wel inziet dat continuïteit en efficiëntie in de dienstverlening belangrijk zijn. Ik geef één cijfer. De gemiddelde wachttijd in Gent bedraagt anderhalf uur, maar er zijn uitschieters tot vijf en zelfs elf uur. Dat is economisch echt zeer schadelijk. Ik kijk uit naar de audit en naar het plan van aanpak van de Nederlandse overheid. We hebben goede contacten en een goede verstandhouding met de Nederlandse collega's. Het is belangrijk waar nodig nog extra maatregelen te nemen om effectief de continuïteit en de goede beloodsing te garanderen en met goede afspraken te zorgen voor meer zekerheid, zodat we economisch pijnlijke situaties kunnen vermijden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over ecocombi's – 1562 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, iets meer dan een jaar geleden reed de eerste ecocombi of langere en zwaardere vrachtautocombinatie (LZV) op de Vlaamse

wegen. Inmiddels rijden er twee ecocombi's rond, bij vervoerders NinaTrans uit Heverlee en Gilbert De Clercq uit Temse. De ecocombi van NinaTrans en AB Inbev rijdt tweemaal per dag tussen Heverlee en de haven van Antwerpen, meer bepaald Katoen Natie. De ecocombi van De Clercq pendelt tussen Antwerpen en Kallo.

Uit de eerste resultaten van het proefproject blijkt dat de voordelen van ecocombi's voornamelijk op ecologisch vlak liggen. De CO₂-emissies per vervoerde eenheid dalen met 20 procent. Het aantal vrachtwagenbewegingen daalt met 33 procent.

Het economisch voordeel is ook aanwezig, maar minder prominent. Dat is deels te wijten aan de strenge voorwaarden voor de trajecten in het proefproject, waardoor de goederen eerst moeten worden overgeheveld van gewone vrachtwagens naar de ecocombi, waarna de ecocombi zijn traject kan afleggen. Zonder deze tussenstap zou er wel economisch voordeel zijn.

In de rest van Europa rijden er al tal van ecocombi's rond. In Finland en Zweden rijden de LZV's al meer dan 40 jaar op de wegen. Ook in andere Europese landen zien we proefprojecten. In Nederland zijn er 1300 ecocombi's, en ze rijden ook in Denemarken, Duitsland en sinds kort in Spanje.

Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt nu aan de criteria voor een nieuwe projectoproep voor het testen van ecocombi's in Vlaanderen. Deze oproep staat los van het huidige proefproject.

Ook in Wallonië zal men beginnen met proefprojecten voor ecocombi's. De Waalse minister van Openbare Werken, Maxime Prévot, legde in februari zijn voorstel van decreet voor waarin de voorwaarden vastgelegd worden. In dit ontwerp van decreet heeft de minister rekening gehouden met de resultaten van de proeven in Nederland.

De vervoerders zullen in Wallonië vrij zijn om hun traject te definiëren. Algemeen zullen de voorwaarden soepeler zijn dan deze in het lopende proefproject in Vlaanderen. Het is uiteraard sterk aangewezen om de koppeling te maken tussen de proefprojecten in Nederland, Vlaanderen en Wallonië en de voorwaarden op elkaar af te stemmen, zodat grensoverschrijdende trajecten mogelijk worden.

Minister, is er al een benchmarkoefening gebeurd met de proefprojecten voor ecocombi's in de andere Europese landen? Zo ja, wat waren hier de uitkomsten? Zo niet, wordt dit gepland? Waarom wel/niet?

Hoe gaat men bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) te werk voor het bepalen van de criteria en voorwaarden voor de nieuwe projectoproep? Wat zijn hier de verschillende stappen en de bijhorende timing? In hoeverre is hiervoor overleg met de Waalse collega's?

Wordt de link gelegd met de Waalse proefprojecten voor ecocombi's? Zo ja, op welke manier? Wordt Nederland hier ook bij betrokken? Zo niet, is hier overleg voor gepland? Zal Nederland hier ook bij betrokken worden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het kader van de evaluatie van de eerste proef staat er een benchmarkoefening gepland. De universiteit van Hasselt is daar momenteel mee bezig. De resultaten hiervan zullen in juni gekend zijn.

Wat de nieuwe projectoproep betreft, is de Beneluxbeschikking intussen goedgekeurd. Die heeft heel wat voeten in de aarde gehad, maar men is uiteindelijk toch tot een overeenkomst gekomen waardoor we een stap vooruit zetten inzake die grensoverschrijding. Daardoor kunnen we gaan naar een versoepeling van een en ander.

Ik heb mijn administratie intussen de opdracht gegeven om zelf een oefening te doen en te starten met de voorbereiding van een nieuw proefproject met een ruimere toepassing. Het is de bedoeling te wachten wat die evaluatie concreet oplevert maar op dat moment toch niet van nul te moeten beginnen.

De voorbereidingen zijn aan de gang en intussen heeft op 10 maart een Beneluxoverleg plaatsgevonden. Daarbij waren zowel de Nederlandse als de Waalse partijen betrokken.

Om grensoverschrijdend te kunnen rijden is het van groot belang dat voertuigen en chauffeurs door de verschillende overheden wederzijds erkend worden. Er lopen gesprekken over de wederzijdse erkenning van de homologatie van de voertuigen en de opleiding van de chauffeurs. De criteria voor de routes zelf wegen minder door omdat daar altijd de specificiteit is van de respectieve lidstaten. Zij zijn niet zozeer voorwerp van internationaal overleg gelet op de afstemming op de concrete omgeving in de betrokken landen.

Voor juni staat een vervolgvergadering gepland. Ik hoop dat daar snel een akkoord kan worden gevonden over die aangelegenheden. Tegelijk zullen de resultaten van de evaluatie door het steunpunt kunnen worden meegenomen. Die evaluatie zal mee de basis vormen van de aangepaste voorwaarden die in de nieuwe proef worden gehanteerd. We gaan na hoe we op basis van die eerste evaluatie kunnen komen tot een zekere versoepeling van de voorwaarden, die vandaag zeer strikt zijn. We kunnen de legitimiteit van die gestrengheid ook eens toetsen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik ben blij te horen dat effectief wordt bekeken hoe de voorwaarden kunnen worden versoepeld. Ik ben ervan overtuigd dat verkeersveiligheid heel belangrijk blijft maar wanneer we ons land vergelijken met de omliggende landen, dan stellen we vast dat we met de ecocombi's een tandje moeten bijsteken. Zeker nu de drempels voor grensoverschrijding zijn weggewerkt, is het belangrijk om een aantal bijkomende projecten toe te laten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.