Vraag nr. 29
van 5 oktober 2001
van de heer JOHAN DE ROO

Binnenvaart – Stimuli

Het afgelopen jaar zijn de trafieken in de Vlaamse binnenvaart gestegen en trekken de vrachtprijzen aan. In tegenstelling tot andere vervoermiddelen heeft de binnenvaart nog een belangrijke reservecapaciteit.

1. Volgt de Vlaamse regering de aanbevelingen van Promotie Binnenvaart Vlaanderen inzake het verminderen of afschaffen van de havenrechten ?

2. Engageert deze Vlaamse regering zich voor een inhaalprogramma voor onderhoudsbaggerwerken om de diepgang van de Vlaamse waterwegen op peil te houden ? Zo ja, voor welke plaatsen worden dergelijke baggerwerken gepland ?

3. Op welke manier worden er nieuwe trafieken aangetrokken ?

4. Heeft deze Vlaamse regering reeds initiatieven genomen inzake het afvaltransport via de binnenvaart ?

Antwoord

1. Het is de betrachting van de Vlaamse regering om het vervoer te water te stimuleren.

   Eén van de maatregelen daarbij is de kosten die aan het gebruik van de waterweg worden opgelegd tot het minimum te beperken. Aangezien de waterweg hoog scoort op het vlak van veiligheid en milieu, is het immers niet te verantwoorden de gebruikers van deze modus hoge kosten op te leggen. Zo heb ik in het verleden beslist de scheepvaartrechten op de waterwegen van het gewest drastisch te verminderen.

   Deze vermindering werd nog niet doorgevoerd wat de havenrechten betreft. Deze havenrechten worden geheven door de betrokken havenautoriteiten. Daar waar deze havenrechten op schepen in doorvaart geheven worden, werden in uitvoering van het havendecreet mogelijkheden gecreëerd om in de toekomst dezelfde tariefregeling te volgen als op de waterwegen van het gewest. Daar waar deze havenrechten slaan op het aanmeren van schepen en op het gebied van de havenfaciliteiten, is het aangewezen om via onderhandelingen met de betrokken havenautoriteiten tot een afstemming van de tarieven met het Vlaams binnenvaartbeleid te komen. Hierbij dient ook de positionering ten opzichte van de rechten aangerekend aan de andere modi, in beschouwing te worden genomen.

2. In de voorbije jaren werden reeds diverse inspanningen geleverd om de diepgang op de waterwegen te verzekeren.

   Het grote probleem hierbij is dat er geen bergingslocaties beschikbaar zijn voor het bergen van de baggerspecie. Een groot deel van de baggerspecie is immers vervuild en mag volgens de vigerende milieuwetgeving niet herbruikt worden. Ondertussen werd voor de Gentse regio het project Fasiver opgestart en werd de stortput genaamd "Callemoeie" in Nazareth aangekocht voor de baggerwerken op de Leie. Beide projecten zouden in de nabije toekomst een oplossing moeten bieden voor het probleem in verband met de bergingslocaties. Voor het gebied van de NV Zeekanaal werd een grootscheepse baggercampagne opgezet, waarbij onder andere het Kanaal Leuven-Dijle en het Kanaal naar Charleroi opnieuw op hun oorspronkelijke diepte werden gebracht.

   De inspanningen zullen ook in de volgende jaren voortgezet worden, uiteraard binnen het terzake geldende reglementair kader, onder andere inzake de bescherming van het leefmilieu.

3. Op verschillende wijzen worden nieuwe trafieken aangetrokken.

   Zo is er de sinds jaren aangehouden promotie voor de waterweg die via de VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de waterwegbeheerder gevoerd wordt. Deze promotie wordt ondersteund door een aparte cel Marktprospectie binnen de VZW, evenals door marktprospectoren en door ambtenaren die ook met de marktprospectietaak belast zijn bij de verschillende waterwegbeheerders.

   Het belangrijkste project voor het aantrekken van nieuwe trafieken is het kaaimurenproject. Via dit project wordt samen met de industrie een publiek-private samenwerking tot stand gebracht waarbij zowel de private partner als de Vlaamse overheid middelen investeren in de bouw van overslagplaatsen en waarbij de private partner zich engageert om de nodige overslag te realiseren.

Deze overslag is vooral gericht op nieuwe trafieken. Een bijzondere aandacht gaat daarbij naar het vervoer van afval, containers en zware en/of ondeelbare ladingen. Daarnaast worden contacten gelegd met groeperingen van bedrijven of individuele bedrijven voor het stimuleren van het vervoer via de waterweg. Zo werd door de NV Zeekanaal een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de Kamer voor Handel en Nijverheid van Mechelen. In deze benadering staat het leveren van gespecialiseerde knowhow gericht op het gebruik van de binnenvaart centraal.

Ten slotte zullen via RIS (River Information Services) de gebruiker en de mogelijke gebruiker van de waterweg in de toekomst maximaal geïnformeerd worden over de mogelijkheden van het transport via de waterweg.

4. Het vervoer van huishoudelijk afval en daarmee gelijkgesteld biedt grote mogelijkheden voor de binnenvaart.

   Zo wordt getracht om voor de Antwerpse regio in samenwerking met de diverse bevoegde instanties een project op te zetten en wordt in Leuven een kaaiproject uitgebouwd specifiek gericht op deze trafieken.

   Verder worden met diverse intercommunales onderhandelingen gevoerd teneinde nieuwe projecten te kunnen opzetten.

   Voor het vervoer van andere afvalstoffen zijn een aantal kaaiprojecten in uitvoering en zijn andere projecten in onderhandeling.

   De genomen initiatieven zullen ook in de toekomst voortgezet worden.