

Vraag nr. 321
van 2 juni 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Binnenvaart – Beleid

Het door VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) in opdracht van Promotie Binnenvaart Vlaanderen uitgevoerd onderzoek leert dat de negatieve gevolgen en de bijbehorende kosten voor milieu, ongevallen en overlast, voor een binnenschip zeven keer lager liggen dan voor het wegverkeer. Uit de reactie van de bevoegde minister op deze resultaten blijkt dat de Vlaamse regering het transport via de binnenwateren wil stimuleren door haar kaaimurenprogramma en de bouw van containerterminals.

Zeer terecht voert Promotie Binnenvaart Vlaanderen een nieuwe campagne om nog meer vrachtvervoer naar de binnenvaart te halen. Immers, de binnenvaart blijkt de snelst groeiende transportsector te zijn. Het aantal vervoerde tonkilometer betekent nieuwe records. De cijfers over 2003 spreken voor zich : tonkilometer 4,5 miljard (een stijging van 38,3 % op 5 jaar) ; vervoerde tonnage 15 miljoen ton (een stijging van 28,72 % op 5 jaar) ; containers 300.000 (een stijging van 288 % op 5 jaar). Deze cijfers vermelden als bron Vlaams minister van Mobiliteit Gilbert Bossuyt.

Tegenover deze economische en mobiele zegebulletins en het hierop aangepaste mobiliteits- en economisch beleid van de Vlaamse regering staat evenwel een vorig beleid, dat nog steeds in uitvoering is en dat eigenlijk haaks staat op het thans door de minister gepropageerde beleid. Immers, op een bepaald ogenblik werd ervoor geopteerd om de geplande werken aan de meeste rivieren op te schorten en/of niet uit te voeren. Hierbij ging het om verbredings-, verstevigings- en/of verdiepingswerken op rivieren en bijrivieren. Schoolvoorbeeld was en is de Dender, waarvan nog niet zo lang geleden het economische nut in vraag werd gesteld en waaromtrent het beleid de toeristische toer opging (vooral dan het stuk tussen Dendermonde en Geraardsbergen en meer specifiek tussen Aalst en Geraardsbergen). Nu valt het op dat de economische binnenvaart op de Dender recentelijk opnieuw in stijgende lijn is. Het beleid van de Vlaamse regering om de rivieren opnieuw

mobiel en economisch rendabel te maken voor de binnenvaart heeft dan ook heel wat gevolgen.

Juist omtrent deze gevolgen blijven de Vlaamse regering en de bevoegde minister in het ongewisse. Niemand weet dus of het beleid van amper enkele jaren geleden om de rivieren veeleer ecologische en toeristische functies te geven, wordt voortgezet. Zo ja, dan is de economische rendabiliteit voor de binnenvaart een groot vraagteken. Zo neen, dan dient de Vlaamse regering openlijk haar beleid te herzien en hiervan de consequenties te dragen : aanpassing van de lopende begroting, belangrijke voorzieningen in de komende begrotingen, het uitvoeren van vroeger geplande waterbouwkundige werken aan waterlopen (verbreding, versteviging, uitdieping, enz.) en monumenten (bruggen, sluisen, zwaaikommen, enz.).

1. Heeft de Vlaamse regering formeel kennis en akte genomen van het onderzoek van VITO en heeft ze haar beleid hierop aangepast ?
2. Beperken de stimuli van de Vlaamse minister van Mobiliteit zich tot het kaaimurenprogramma en de bouw van containerterminals ?
3. Kan de bevoegde minister de huidige stand van zaken van voormeld programma en bouw meedelen ?
4. Houdt de Vlaamse regering nog vast aan het vorige beleid om een aantal vroeger economisch belangrijke rivieren veeleer om te turnen ten behoeve van ecologische en toeristische projecten ?
5. Zo ja, hoe valt dit dan te rijmen met het huidige beleid van de Vlaamse regering om de binnenvaart mobiel en economisch te promoten ? Hoe meent de Vlaamse regering dit binnen de begroting 2004 te kunnen doen en welke middelen reserveert de bevoegde administratie in de volgende vijfjarenplanning met dit doel ?
6. Meer specifiek, welk beleid meent de Vlaamse regering te moeten voeren m.b.t. een belangrijke zijrivier van de Schelde, met name de Dender op Vlaams grondgebied, wetende dat hierbij onderhandelingen met het Waals Gewest nodig zijn ?

Antwoord

1. Het onderzoek dat door VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) is uitgevoerd, past in het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering dat het gebruik van alternatieve modi stimuleert. Het onderzoek gebeurde in opdracht van de VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen, in samenwerking met alle beheerders van de bevaarbare waterwegen.

Het onderzoek werd recentelijk afgerond en de resultaten ervan zijn ruim bekend gemaakt. Uiteraard is het de bedoeling om de resultaten nu mee op te nemen in het beleid.

2. Het kaaimurenprogramma, waarin ook de bouw van containerterminals opgenomen is, heeft de afgelopen jaren een groot succes gekend. Budgettair had dit programma een belangrijke impact. Anderzijds ging er ook veel aandacht naar andere binnenvaartbevorderende maatregelen:

- wegwerken van een aantal knelpunten: de ontubbeling van de sluis van Evergem, de doortocht van de Leie in Kortrijk, de verbreding van het Albertkanaal, ...;
- reistijden en betrouwbaarheid verbeteren door de introductie van verkeersbegeleiding en telematica en de automatisering van de bediening van de kunstwerken;
- de promotie van de waterweg, de marktprospectie;
- de promotie van Short Sea Shipping;
- beleidsondersteunend studiewerk (studie aangaande de scheepvaartpotenties op de kleine waterwegen, beleidsstudies per waterweg, capaciteitsstudie, ...);
- het onderhoud van de waterwegen;
- de uitbreiding van de bedieningstijden van sluizen en beweegbare bruggen.

3. Recentelijk werd de 100ste aanvraag van een bedrijf ingediend om te kunnen participeren in een PPS-constructie (publieks private samenwerking) met de overheid om een kaaimuur te bouwen. Op dit moment zijn er reeds een 40-

tal van deze kaaimuren in bedrijf. Deze gerealiseerde projecten worden jaarlijks geëvalueerd. Bij de evaluatie van 1 januari 2004 (28 projecten) is gebleken dat er dubbel zoveel overslag heeft plaatsgevonden dan aanvankelijk werd vooropgesteld bij de aanvraag. Slechts enkele kaaimuren haalden de vooropgestelde cijfers niet. De containerterminals zijn de uitschieters inzake positief resultaat. De vier geëvalueerde terminals (WCT-Albertkanaal, Haven Genk-Albertkanaal, De Groene Boom-Bovenshelde en CCT-Zeekanaal Brussel-Schelde) haalden gemiddeld 2,5 keer meer overslag dan vooropgesteld, waarbij WCT de absolute topper was.

Ik stel bovendien vast dat er nog steeds veel bedrijven geïnteresseerd zijn om projectvoorstellen in te dienen.

4. Het beleid van de Vlaamse regering is gericht op duurzaamheid en integraal waterbeheer. Dit betekent dat ernaar gestreefd wordt om alle functies die een waterweg heeft maximaal met elkaar te verzoenen.

Scheepvaart, aan- en afvoer van water, natuur, recreatie, landschappelijke waarde, ... dienen op en langs onze waterwegen alle in harmonie te worden ontwikkeld, wat ook betekent dat lokaal keuzes dienen te worden gemaakt. De beleidsplannen die voor de verschillende waterwegen binnen mijn administratie worden opge maakt, leveren hiervoor een belangrijke input.

5. Een recente studie naar het belang van de kleine waterwegen (klasse I en II) inzake scheepvaart, die in opdracht van mijn administratie werd uitgevoerd, toont aan dat ook kleinere bevaarbare waterwegen nog veel potenties hebben voor scheepvaart en doet een aantal beleidsaanbevelingen voor verdere ontwikkeling ervan ten behoeve van de scheepvaart, zonder dat daarbij het ecologische aspect uit het oog dient te worden verloren.

Volgende middelen werden in de begroting(scontrole) 2004 opgenomen:

- voor promotie van de binnenvaart en marktprospectie (voornamelijk opdracht VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen): 1.509.000 euro;

- voor wegwerken van knelpunten, kaaimuren, telematica en verkeersbegeleiding, studies,... (investeringen): 78.822.000 euro;
- voor het onderhoud van de waterwegen: 38.153.000 euro;
- voor het onderhoud van de elektromechanische uitrusting: 6.092.000 euro.

Voor de volgende vijf jaar wordt ervan uitgegaan dat er minimaal 120.000.000 euro jaarlijks vrijkomt voor investeringen. Dit laat toe een aantal knelpunten binnen aanvaardbare termijn weg te werken (de continuïteit van de gestarte werken te verzekeren) en de noodzakelijke automatisering van bruggen en sluizen, verkeersbegeleiding en telematica te realiseren, beide een voorwaarde om het groeiende belang van het binnenvaartvervoer als alternatief voor het vervoer over de weg verder uit te bouwen.

6. De in punt 5 genoemde studie toonde aan dat zeker de Dender nog potenties heeft voor een stijgend goederenverkeer in de toekomst. Vanuit deze bevinding heb ik dan ook mijn administratie de opdracht gegeven een gedetailleerd streefbeeld voor de Dender uit te werken op basis waarvan concrete beleidsbeslissingen en -acties zullen worden genomen.

Daarbij zal ook worden nagegaan welke opportuniteiten er zich naar het Waals Gewest dienaangaande aandienen.