

BINNENVAARTPRIORITEITEN

VLAAMSE BELEID

HET BELEID VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN OVER WATER VORMGEVEN IN OVERLEG MET DE SECTOR.

PRIORITAIR MAATREGELEN NEMEN DIE DE DIENSTVERLENING AAN DE BINNENVAARTONDERNEMER VERBETEREN.

INSPRAAK OVER HET ONTWERP VAN HET VLAAMSE BINNENVAARTDECREET.

EEN VERGROENINGSBELEID AFGESTEMD OP DE INVESTERINGSORIZON EN DE CONCURRENTIEPOSITIE VAN DE BINNENVAARTONDERNEMER.

EXTRACAPACITEIT VOOR DE AFHANDELING VAN DE CONTAINERBINNENVAART AAN DE MARITIEME TERMINALS.

EEN TECHNISCHE OPLEIDING BINNENVAARTONDERNEMER EN EEN VERRUIMING VAN HET DUAAL LEREN.

STEUN VOOR DE OPLEIDINGEN OP MAAT VAN DE BINNENVAARTONDERNEMER.

EEN OPLEIDING VOOR DE TRANSPORTORGANISATOREN.

ONDERSTEUNEN VAN DE PROFESSIONELE VERTEGENWOORDIGING VOOR DE COLLECTIEVE BELANGEN.

OPTIMAAL DE EUROPESE FINANCIERINGSFACILITEITEN GEBRUIKEN.

VOOR 2024 EEN LOCATIE VOOR EEN DERDE BINNENVAARTSLUIS IN ANTWERPEN BEPALEN.

EEN CAPACITEITSONDERZOEK VAN DE SLUIZEN OP DE VLAAMSE WATERWEGEN.

MEER WACHT- EN LIGPLAATSEN IN DE HAVENS EN OP DE WATERWEGEN.

HET PPS-KAAMUURPROGRAMMA NA 2020.

FEDERAAL BELEID

DE VOORRANGSREGELING VOOR DE SCHEEPSHYPOTHEEK HOUDEN.

VANAF 01.01.2019 VOOR DE SYSTEEMVAART DE ERKENNING ALS PLOEGENARBEID TOEPASSEN.

HET STATUUT VAN DE MEEWERKENDE ECHTGENOOT OMVORMEN NAAR HET CO-ONDERNEMERSCONTRACT.

STOPZETTEN VAN SPOORSUBSIDIES OF INVOEREN VAN COMPENSERENDE SUBSIDIES VOOR DE BINNENVAART.

EUROPEES BELEID

VERDERZETTEN VAN HET EUROPESE BINNENVAARTBELEID TOT 2030.

Voor de volgende beleidsperiode liggen voor de regeringen in België belangrijke politieke en maatschappelijke uitdagingen op het vlak van mobiliteit en bereikbaarheid, en op het vlak van de klimaat-doelstellingen. De overheden in België hebben hun maatschappelijk wenselijke keuzen op vlak van mobiliteit, bereikbaarheid en klimaat op diverse fora kenbaar gemaakt. Meer goederenvervoer over water staat vanzelfsprekend hoog genoteerd op de lijst gewenste keuzen.

Het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (KBV) is het met de overheden eens dat meer goederenvervoer over water een belangrijke rol kan spelen om Vlaanderen, en in het bijzonder de Vlaamse havens, bereikbaar te houden en de uitstoot van emissies te verlagen.

De binnenvaartondernemers vragen zich af hoe de overheid haar visie vorm zal geven, welke rol de overheid kan en wil opnemen, hoe het toekomstig beleid eruit zal zien en wat dit betekent voor de bedrijfsvoering, vandaag en morgen.

Het ontbreken van een visie op mobiliteit en klimaat mag echter geen beletsel zijn om de knelpunten en hindernissen waar de sector vandaag tegen aanloopt op te lossen. In dit memorandum worden de punten opgenomen die door de sectororganisaties en hun leden-ondernemers meer dan eens de stempel kregen: **“Daar zouden ze toch eens iets aan moeten doen”**.

Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen VZW

De hoofdmissie van het KBV bestaat erin de binnenvaartondernemingen vertegenwoordigen en informeren. Als Vlaamse beroepsfederatie verdedigt het KBV voortdurend de economische belangen van de binnenvaartsector. In alle dossiers (economisch, fiscaal, sociaal, milieu, ...), ongeacht haar gesprekspartners voert het KBV met haar leden dag na dag haar lobbyactiviteit uit met steeds dezelfde leuze: “Zonder binnenvaart staat Vlaanderen stil”.

De aangesloten organisaties zijn:

- ! Aequitas vzw
- ! Algemene Schippersbond vzw
- ! Bond Eigen Schippers vzw
- ! Co-operating Inland Tanker Barge Owners C.V.B.A
- ! Internationale Container Barge Operators ICBO
- ! Ons Recht - Notre Droit vzw
- ! Unie van Continentale Vaart
- ! Vereniging Belgische Reders Rijn en Binnenvaart vzw
- ! VOKA Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland Commissie Binnenvaart

Dienstverlening na de zesde staatshervorming

Sinds de overdracht van de bevoegdheden naar de Vlaamse overheden loopt de dienstverlening naar de Vlaamse binnenvaartondernemer mank. Dat het opstarten van de procedures op Vlaamse niveau bij aanvang wat tijd nodig heeft, daar kan het KBV begrip voor opbrengen. Echter na vijf jaar staatshervorming wordt de binnenvaartondernemer nog steeds belemmert in zijn bedrijfsvoering door overheden die er niet inslagen een adequate dienstverlening te leveren.

In haar resolutie 997 (2016-2017) vroeg het Vlaamse parlement aan de Vlaamse Regering om:

- ! zo snel mogelijk uitsluitel te geven/bekomen rond enkele onduidelijkheden gelinkt aan de zesde staatshervorming, meer bepaald inzake de inspecties, scheepsmetingen en aanverwante administratieve stappen;
- ! in een voldoende breed en ruim personeelskader te voorzien, zowel inzake onmiddellijke inzetbaarheid als inzake kennisoverdracht op middellange termijn;
- ! om de inspecties van de binnenvaartschepen minstens even snel, bij voorkeur sneller te laten verlopen dan vroeger, met als referentiepunt de behandelingssnelheid in onze benchmarkregio's Nederland en Duitsland.
- ! **Certificaten.** Een binnenschip heeft een technische keuring, een certificaat, nodig om te varen. Die technische keuring moet periodiek worden herhaald. Als het schip goedgekeurd is, kan het blijven varen. De binnenvaartondernemer moet regelmatig 6 tot 12 maanden wachten om zijn schip te laten te laten certifiëren. Een afspraak aanvragen werd vroeger steeds gehonoreerd met een speling van enkele dagen.

! Het **binnenvaartloket** is 12 uren per week open voor bezoekers. In de namiddag was tot voor kort het loket nog open op afspraak. In januari '19 sloot het loket in de namiddag wegens personeelstekort.

! **Dienstboekje.** Gezien de zeer beperkte opening van het binnenvaartloket kunnen de bemanningsleden hun dienstboekje niet in orde houden en verliezen daardoor vaartijd die de instroom van de bemanningsleden nog meer beperkt.

! **ADN-attest.** Ten laatste op 31 december 2019 moet de verantwoordelijke schipper een ADN-attest hebben met vermelding "De houder van deze verklaring heeft deelgenomen aan een acht leseenheden omvattende stabiliteitsopleiding". Hiervoor moet je een door de bevoegde overheid erkende cursus stabiliteit volgen en slagen op het examen. Tot 31 december 2018 werden de examens georganiseerd door Nxt-PRO (Syntra MVL). Begin januari '19 ontvingen de ingeschrevenen het bericht dat het examen geannuleerd is en tot nader order niet worden georganiseerd.

! **Belgisch Certificaat Alleen vaart.** Een eigenaar van een 55-meter schip, waarmee hij voor Peterson in de huur vaart, vaart alleen en wil ook graag in België varen. Een afspraak voor de keuring van het schip voor alleen vaart in België heeft hij een half jaar vooraf moeten maken. Dat is een probleem, omdat hij niet van tevoren kan zeggen waar hij is. En de Vlaamse overheid wil liefst dat hij in België voor de wal ligt. Maar hij mag niet alleen in België komen en hij heeft geen matroos.

! Een binnenvaartondernemer moet in het bezit zijn van een getuigschrift vakbekwaamheid. Op 10 juli 2015 werd de Vlaamse overheid bevoegd voor het afleveren van het getuigschrift van vakbekwaamheid. Tot nog toe is het **aanvraagformulier** voor het bekomen van het getuigschrift is niet beschikbaar. Op de website van MOW vindt de aanvrager het bericht dat het document "**nog in opmaak**" is. Hetzelfde geldt voor het aanvraagformulier voor de toegang tot het beroep. Zowel de aanvraag van de vergunning voor de natuurlijke personen als voor de rechtspersonen is "nog in opmaak".

Scheepvaartdecreet

Binnen Vlaanderen wordt gewerkt aan een scheepvaart-decreet en bij de federale overheid aan een scheepvaartwetboek. Beide reglementen hebben de ambitie om het regelgevend landschap te vereenvoudigen.

Zowel op Vlaams als op federaal niveau nemen de beleidsvoorbereiders ruim de tijd om de huidige regelgeving te moderniseren en te vereenvoudigen. Beide initiatieven geven de beleidsmakers de gelegenheid om een vooruitstrevende regelgeving voor de binnenvaart te maken in overeenstemming met de internationale aanbevelingen en met meer rechtszekerheid voor de gebruiker.

Voor wat betreft de federale bevoegdheden draagt het overleg over de ontwerp teksten tussen de ambtelijke werkgroep en de binnenvaartsector bij tot een betere afstemming met de internationale afspraken en tot meer rechtszekerheid voor de overheid en de binnenvaartondernemer. Door het overleg is vermeden dat termen worden gebruikt die afwijken van de in de sector gebruikelijke termen, is rekening gehouden met de geldende rechtsopvattingen en zijn de regels in verband met handhaving verduidelijkt.

Al geruime tijd maakt het KBV zich zorgen over hoe het actorenoverleg verloopt bij het opmaken van het Vlaams Scheepvaartdecreet. In 2011 startte de Vlaamse overheid het proces voor de opmaak van een scheepvaartdecreet. Ondanks het herhaaldelijke aandringen van het KBV heeft de ambtelijke werkgroep de voorbije jaren op geen enkel moment inhoudelijk overlegd met de sector. Begin juli 2018 werd tijdens een sectoroverleg met het departement Mobiliteit en Openbare Werken een tipje belicht: de structuur en inhoudstafel van het ontwerp scheepvaartdecreet gepresenteerd.

Het scheepvaartdecreet zal de Vlaamse bevoegdheden in gevolge de zesde staatshervorming verankeren. Het kantelen van de nieuwe bevoegdheden in het nieuwe scheepvaartdecreet creëert de opportuniteit om een ruim gedragen regelgeving te ontwikkelen waarbij transparantie, vereenvoudiging en duidelijkheid voor de binnenvaartondernemer en de ordehandhaver centraal kunnen staan. Voor het KBV is het onbegrijpelijk dat een voor de sector zo belangrijke regelgeving wordt ontwikkeld zonder enige vorm van inhoudelijk overleg tussen de beleidsvoorbereiders en de stakeholders. Nochtans biedt een overleg de beste kansen voor een gedragen regelgeving. Het KBV is van mening dat openheid en transparantie, de draagkracht en de geloofwaardigheid en niet in het minst de juridische rechtsgrond verzekeren.

Duurzame binnenvaart

De door de binnenvaartsector en overheid gewenste vergroening van de binnenvaart zal voor het belangrijkste deel gerealiseerd moeten worden met de bestaande vloot en op basis van de bestaande aandrijvingen. Binnenvaartmotoren gaan lang, heel lang, mee en de investeringen in aandrijfsystemen wegen op de bedrijfsvoering. De hoge investeringskosten, de veelheid van technieken zonder dominante richting en de klant/opdrachtgever die de inspanningen van de ondernemer niet honoreert remmen de investeringen in milieumaatregelen.

Met meer juiste impulsen voor alle partijen in de logistieke keten kunnen realistische en haalbare stappen gezet worden op de weg naar een nog duurzame en nog schonere binnenvaart.

De Vlaamse regering moet verder nadenken over de rol die zij wil en kan spelen bij het stimuleren van de vergroening van de binnenvaartvloot. Daarbij moeten de marktwerking en de beschikbaarheid van de nieuwe technologieën het belangrijkste uitgangspunt zijn. In 2018 kon de binnenvaart gedurende een paar maanden een subsidie aanvragen voor het plaatsen van een nabehandelingssysteem. Eigenaars van kleine schepen konden steun vragen voor een investering in een nieuwe motor én een nabehandeling-systeem.

Deze steunmaatregelen hebben helaas hun effect grotendeels gemist: de lage stimuli, de selectieve technieken en de randvoorwaarden negeerden de marktwerking.

Betrouwbare binnenvaart

Meer dan 16% van het goederenvervoer gaat over water. Dit kan nog veel meer worden. Binnenvaart is in staat om een grotere rol te spelen in slim goederenvervoer.

Afhandeling van containerbinnenvaart in de Antwerpse haven

Om de bedrijven te overtuigen om meer van de binnenvaart gebruik te maken, is het cruciaal dat het binnenvaartproduct voldoende betrouwbaar is. Sinds 2016 wordt de containerbinnenvaart in de Antwerpse Haven opnieuw regelmatig geconfronteerd met hoge wachttijden aan de containerterminals. De afhandeling van de containerbinnenvaart wordt daardoor vaak beschouwd als onregelmatig en onbetrouwbaar door bestaande en potentiële klanten. Door de hoge wachttijden leiden alle operatoren aanzienlijke verliezen. Het betreft hierbij zowel directe alsook indirecte kosten zoals bijvoorbeeld de inzet van extra schepen, de imagoschade van het product binnenvaart, een reverse modal shift, enz.

Met de verwachte groei van zeevaart vreest de containerbinnenvaart dat er op de maritieme terminals steeds minder capaciteit beschikbaar zal zijn voor de binnenvaartafhandeling.

Op korte termijn kunnen mogelijk quick-wins gerealiseerd worden. Midden 2017 startte in de haven van Antwerpen het project "Optimalisatie Containerbinnenvaart" wat resulteerde in enkele proefprojecten die eind 2018 van start gingen. Door het bundelen van kleine volumes, betere planningsafspraken en digitalisering van gegevens wordt gewerkt aan een efficiëntere en vlottere afhandeling van de containerbinnenvaart. De containeroperatoren (KBV-lid ICBO) hebben zich geëngageerd tot een snelle implementatie van de afspraken.

Het KBV en in het bijzonder het ICBO zijn er zich van bewust dat deze quick-win inspanningen niet zullen volstaan om de vertragingen in de afhandeling van de containerbinnenvaart weg te werken. Enkel door een fundamentele oplossing, het creëren van bijkomende afhandelingscapaciteit voor de binnenvaart op de containerterminals, kan worden vermeden dat deze vertragingen in de containerbinnenvaart van structurele aard zijn en leiden tot een reverse modal shift.

De toenemende mobiliteitsuitdagingen rond Antwerpen en de toekomstige uitbreiding van de containercapaciteit in de haven van Antwerpen (Saeftinghedok) vereisen juist een veel ambitieuzer aandeel van de binnenvaart in het vervoer van en naar de haven van Antwerpen.

Vorming en opleiding

Instroom – aansluiting onderwijs arbeidsmarkt

Het Fonds van de Binnenvaart berekende dat bij de door het Federaal Planbureau verwachte groei van de binnenvaart tegen 2030 de sector ruim 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen zal moeten invullen en daarnaast moet voorzien in de vervanging van ongeveer 3.000 personen. Momenteel zijn er jaarlijks een 200-tal personen die een bekwaamheidsbewijs halen. Aan het huidige tempo betekent dit dat er tegen 2030 slechts maximaal 2.400 van de 6.000 arbeidsplaatsen ingevuld zullen raken. Het invullen van die arbeidsplaatsen is **dé** uitdaging voor de binnenvaartsector.

Van oudsher werd het beroep van binnenvaartondernemer van generatie op generatie overgezet. Vandaag kiezen hoe langer hoe meer schipperskinderen andere richtingen. Dit heeft deels te maken met een weinig aantrekkelijk binnenvaartonderwijsaanbod in Vlaanderen. Enkel een beroepsopleiding ingericht door het GO! is voor handen.

De sector is al langer vragende partij om ook een opleiding op technisch niveau in te richten. Door de toenemende digitalisering aan boord, de schaalvergroting van de vloot en de diversifiëring van de sector is er nood aan hoger gekwalificeerd personeel.

Degenen die zich vandaag aanbieden voor de arbeidsplaatsen in de binnenvaartsector beschikken niet allemaal over de juiste competenties. Competenties aanleren op de werkvloer biedt kansen voor de binnenvaart.

In de eerste plaats is het natuurlijk belangrijk om ervoor te zorgen dat de studenten, de toekomstige werkenden, over de juiste competenties beschikken. De eerste stap om de aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt te verbeteren is gezet.

Duaal Leren wordt vandaag uitgerold voor de beroepsopleiding Binnenvaart door De Scheepvaartschool. De leermethodiek Duaal Leren is zinvol voor ondernemers en jongeren. Vandaag is duaal leren een exclusieve leerweg van het secundair onderwijs. Het KBV ziet, zoals UNIZO, mogelijkheden om deze leermethodiek door te trekken naar opleidingen in het hoger onderwijs en het volwassenenonderwijs. Het systeem biedt ook mogelijkheden voor carrière-switchers en werkzoekenden.

Vorming binnenvaartondernemer

De kwaliteit van het binnenvaartonderwijs is jammer genoeg niet van een zeer hoog niveau wat betreft het ondernemerschap (economische en commerciële kennis) en het sluit niet altijd aan bij de snelle ontwikkelingen in de moderne bedrijfsvoering en de daarmee samenhangende bedrijfsactiviteiten.

Met het project VLOT is het KBV gestart met het versterken van de competenties op het vlak van het ondernemerschap van actieve ondernemers. Het KBV hecht veel belang aan permanente bijscholing. Het is van het belang voor de ondernemers om hun competenties op het vlak van ondernemerschap permanent te versterken en de professionele expertise op peil te houden. Bijscholing en vorming dragen bij tot een kwaliteitsvolle dienstverlening door de binnenvaartsector.

Levenslang leren doet het in de praktijk in Vlaanderen niet goed. In 2016 bedroeg de Vlaamse deelname aan levenslang leren 7.1%. Het lage percentage zou vooral te verklaren zijn door een gebrek aan intrinsieke motivatie om een opleiding te volgen. De binnenvaartsector heeft helaas een nog minder ontwikkelde leercultuur en nagenoeg afwezige bijscholing-/vormingscultuur. Het beroep gaat meestal van vader op zoon en van bijscholingen en externe vormingen is weinig tot geen sprake. Naast het gebrek aan intrinsieke motivatie is het gegeven dat de binnenvaartondernemer een rondreizend bedrijf uitbaat een bijkomende drempel. Alles is moeilijker toegankelijk, moeilijker bereikbaar, waardoor traditionele vormingen zo goed als uitgesloten worden. Een sectorgerichte vorming wordt buiten de door het KBV georganiseerde opleidingen, nergens aangeboden.

Vormingen en opleiding zijn een gedeelde verantwoordelijkheid tussen overheid en werkenden volgens het KBV. Door opleidingen op maat van de binnenvaartondernemers te ondersteunen in het kader van het VLOT-project heeft de overheid het KBV het stimulerend kader geboden dat vormingen op het vlak van de binnenvaartbedrijfsvoering faciliteert en financieel ondersteunt. Het KBV heeft binnen dit kader de vrijheid om de vormingen en opleidingen uit te werken op vraag en op maat van de binnenvaartondernemer. Daarmee is een eerste stap gezet om de bedrijfsvoering van de binnenvaartondernemers aan te zwengelen.

Het VLOT-programma is bijna halfweg. Door de mond aan mondreclame van de deelnemers, de flexibele deelnemersvoorwaarden en een inhoudelijk programma op maat stijgt het aantal deelnemers gestaag.

Vorming havenbedienden

Portilog is dé organisator van praktijkgerichte haven-gebonden en logistieke opleidingen. Portilog werkt nauw samen met de havengemeenschap. Uit hun contacten met de logistieke en de havengebonden bedrijven blijkt dat er nood is aan praktijkopleidingen binnenvaart voor de logistieke bedienden en de expediteurs. Meer en meer bedrijven wensen gebruik te maken van de binnenvaart. De praktische kennis die de medewerkers nodig hebben is helaas ontoereikend om het transport per schip daadwerkelijk te organiseren.

Portilog wenst een partnerschap met het KBV voor het inrichten van praktijkopleidingen voor expediteurs en scheepsbevrachters. Portilog heeft de bedoeling om een Basis en Expert level module in te richten om de cursus en de doelgroep op basis van voorkennis te differentiëren. Portilog wil deze modules graag onderbrengen onder een ruimere opleiding rond Multimodaal vervoer.

Het KBV is er zich van bewust dat een betere en praktische kennis van de binnenvaart bij de transportplanners nodig is. Pas als de praktische kennis aanwezig is, zal het vervoer per schip een reële optie zijn bij het organiseren van het vervoer van goederen. Spijtig genoeg zit een gebrek aan middelen het KBV dwars bij de opstart van de samenwerking KBV-Portilog. Het KBV weet waar de knowhow in de sector zit, echter de middelen (tijd en geld) om de knowhow te mobiliseren en deze in te kantelen in het opleidingsaanbod van Portilog ontbreken.

Hoger Onderwijs Binnenvaart

De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die Nautische academische opleidingen aanbiedt. De opleidingen zijn afgestemd op twee carrières. Eerst is er een loopbaan op zee. Daarna volgt meestal een nautisch-economische of nautisch-technische functie aan de wal.

Meer en meer startten binnenvaartondernemers aan boord van hun schip. Vaak volgt een loopbaan als bedrijfsleider aan de wal. De Hogere Zeevaartschool heeft te kennen gegeven dat geïnteresseerd zijn in het opzetten van academische opleidingen voor de binnenvaart. Het overleg is daartoe aangevraagd.

Professionele vertegenwoordiging collectieve belangen

Tot voor kort klonk de boutade dat je maar best de grootste zaal reserveerde als je vergaderde met de binnenvaart. De binnenvaart is een kleinere economische sector met een grote diversiteit aan activiteiten.

Over de jaren heen ontstonden belangenverenigingen en professionele dienstverleners die elk inspeelde op een historische en/of actuele vraag van de aangeslotenen. Deze organisaties zijn uitstekend geplaatst om de orde van dag problemen aan te pakken.

Een adequaat overleg met beleidsmakers, een efficiënte lobby voor de belangen van de sector en een gedragen standpuntbepaling vragen echter om een structuur waarbinnen alle krachten gebundeld worden. De Vlaamse binnenvaartorganisaties hebben daartoe de koepelorganisatie Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen vzw opgericht.

Het KBV staat aan de vooravond van de professionalisering van de vertegenwoordiging van de binnenvaartsector:

- ! De individuele binnenvaartondernemer kent en erkent de problemen die vragen om een gemeenschappelijke en structurele aanpak.
- ! De binnenvaartorganisaties geloven sterk in overleg met de beleidsmakers. Zij zijn ervan overtuigd dat het aanwenden van de kennis en de kunde beschikbaar bij de KBV-leden bijdraagt tot het opzetten van een adequaat binnenvaartbeleid.
- ! De overheden verwelkomen de gezamenlijke en uniforme standpunten van het KBV. Deze sectorvoorstellen zijn gedragen door de ondernemers en zij valoriseren de kennis, de kunde en de expertise van de vertegenwoordigers.
- ! Het KBV wil een betrokken organisatie zijn. KBV gelooft dat het uitvoeren van een binnenvaartbeleid en bij uitbreiding een beleid voor goederenvervoer/mobiliteit een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van overheden en bedrijven en ondernemers

In dit memorandum worden de prioritaire actiepunten waar het KBV werk van wil maken vermeld. Om deze acties op het terrein te realiseren, heeft het KBV nood aan een financiële duw. De middelen om een gedegen vertegenwoordiging op de zetten ontbreken.

- ! Het aantal binnenvaartondernemers is beperkt. Negentig procent van de sector bestaat uit kleine éénmansbedrijven met een beperkte financiële draagkracht. En deze focussen zich vanzelfsprekend op de dagelijkse bedrijfsvoering in een zeer competitieve omgeving waar snel beslissen en direct uitvoeren centraal staat.
- ! Elk van de KBV-leden heeft een beperkt aantal leden met de daarmee gerelateerde financiële draagkracht.
- ! Het oplossen van structurele problemen vraagt tijd. Ambtelijke molens malen nu eenmaal traag. Tastbare resultaten op het terrein laten vaak enige tijd op zich wachten.
- ! Structuur is nodig om op een gedegen en efficiënte manier invulling te geven aan de noden van de binnenvaartondernemer en de vragen van de overheden die een gedragen beleid nastreven.
- ! Eenzelfde structuur is ook noodzakelijk om alle Vlaamse Binnenvaartondernemers ervan te overtuigen dat een overkoepelende beroepsorganisatie een belangrijk onderdeel is van hun bedrijfsvoering. Door het gebrek aan middelen levert het KBV vandaag niet voldoende zichtbaar resultaat waardoor te weinig binnenvaart-ondernemers het belang van een beroepsorganisatie inzien, het verhaal van het kip en het ei.
- ! De ambitie van het KBV is om op termijn met de professionele structuur een maximaal aantal binnenvaartondernemers ervan te overtuigen zich aan te sluiten.

Het KBV heeft in 2017 een voorstel uitgewerkt voor de ondersteuning van de uitbouw van een professionele structuur. Het voorstel werd bezorgd aan de Secretaris-Generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Vlaamse Waterweg en het kabinet van de Minister.

De lopende gesprekken met het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse Waterweg en de Haven van Antwerpen hebben de verwachtingen van het KBV nog niet ingelost.

Het KBV erkent dat de belangverdediging van de binnenvaart primair een opdracht is van de sector zelf.

Om de belangverdediging bij de diverse overheden daadwerkelijk te kunnen realiseren is een structuur nodig die zorgt voor de nodige professionele ondersteuning. De ondernemers aangesloten bij de KBV-leden zijn wegens hun reizend beroep niet in staat om dagelijks in de bres te springen om de collectieve belangen te verdedigen.

Voor het opstarten en het verankeren van de professionalisering van de vertegenwoordiging vraagt het KBV een financiële ondersteuning. De opstart van activiteiten van een belangenbehartiger gaan gepaard met voor de ondernemer onzichtbaar werk. Het duurt een tijd voordat de ondernemer nuttig gebruik kan maken van de resultaten van dit onzichtbare werk en de organisatie ondersteunt met een ledenbijdrage. Dit is meteen ook de reden waarom er tijd nodig is om te komen tot autonome financiering van het KBV. Om de periode tussen de opstart en de autonome financiering te overbruggen vraagt het KBV een financiële ondersteuning met graduele afbouw.

Infrastructuur

De warme droge zomers van de voorbije jaren baren de binnenvaartondernemers zorgen. Steeds frequenter neemt de waterwegbeheerder droogtemaatregelen. Zo werd in het recente verleden na een periode van aanhoudende droogte de bevaarbare diepgang voor alle scheepvaart op het Albertkanaal verlaagd tussen bepaalde sluizen. Het KBV vraagt dat voldoende water wordt voorzien in de zomer zodat kan gevaren worden zonder een beperking van de laadcapaciteit. Het KBV dringt erop aan de budgetten te voorzien voor pompinstallaties die een normaal waterpeil voor de scheepvaart garanderen.

De Vlaamse Waterweg nv heeft een meerjarenprogramma voor waterbouwprojecten van strategisch belang. Voor de periode 2019 – 2024 staan er een aantal projecten op stapel die van groot belang zijn voor de binnenvaartondernemer: de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal, de Seine Schelde projecten op de Leie-as en de opwaardering van het Kanaal naar Charleroi.

Bruggenprogramma Albertkanaal

De Vlaamse waterweg investeert in het wegwerken van de huidige beperkte doorvaarthoogte en beperkte breedte onder de bruggen op het Albertkanaal. Te lage bruggen en te smalle doorgangen onder de bruggen vormen een bottleneck voor de binnenscheepvaart. De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m maakt het mogelijk om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen. Bovendien kan ook Short Sea Shipping op het Albertkanaal zo betere kansen krijgen.

Zo kunnen in het algemeen ook grotere, dus hogere, schepen ingezet worden die nu volop gebouwd worden en per ton/km rendabeler zijn. En last but not least kunnen de aanpalende fabrikanten van de grote industriële onderdelen de trend naar steeds grotere te vervoeren constructies volgen.

De Europese financieringsfaciliteiten (CEF) voor het bruggenprogramma moet optimaal benut worden. Eén brug is volledig afgewerkt. De werken zijn gestart voor veertien bruggen. Voor zeven bruggen moeten de werken op het terrein nog beginnen en de planning van de Vlaamse Waterweg is deze in 2021 af te werken. Echter daartoe moet ook de volgende Vlaamse regering de nodige investeringsmiddelen voor de periode 2020-2021 ter beschikking stellen van de Vlaamse Waterweg.

Seine Schelde Vlaanderen

De investeringen in Seine Schelde Vlaanderen bewerkstellingen voor de binnenvaart een betere infrastructuur voor container- en duwvaartschepen.

Vlaanderen kan voor de uitbouw van de Seine-Schelde verbinding tussen 2014 – 2020 een beroep doen op een Europese cofinanciering van iets meer dan 40% via het Connection Europe Facilities (CEF) – programma.

Behandelingscapaciteit sluizen

Het goederentransport over de Vlaamse waterwegen stijgt jaar na jaar. Vooral het aantal vervoerde containers groeide de laatste jaren aanzienlijk. De investeringen van de Vlaamse Waterweg borgen grotendeels de groeicapaciteit van de containerbinnenvaart. Een vlotte doorstroming, een betrouwbare bediening en een goede planning zorgen ervoor dat de containerbinnenvaart op korte afstanden succesvol is, vandaag en morgen. Vandaag zijn er geen files op de waterwegen. Toch blijft waakzaamheid geboden. Een sluis heeft een maximum comfortcapaciteit. Infrastructuurwerken realiseren duurt lang. Met de verwachte groei van het binnenvaartvervoer op de Vlaamse waterwegen is er een reële kans dat de capaciteit van een sluis op bepaalde punten een file creëert.

In eerste instantie denkt het KBV aan het reeds drukke sluizencomplex te Wijnegem waar de Vlaamse Waterweg al de nodige studies voor onderneemt.

Het KBV dringt echter aan op het in kaart brengen van de behandelingscapaciteit van alle drukke sluizen op de Vlaamse waterwegen. Op basis van de resultaten van het onderzoek kan vervolgens bepaald worden of maatregelen moeten worden genomen.

De Antwerpse haven wil 43 procent van het containervervoer tegen 2030 via de waterweg laten verlopen.

De Vlaamse overheid verklaarde bij monde van minister Weyts dat de uitbreiding van de containercapaciteit op linkeroever, het Saeftinghe Alternatief bis 9 project, geen vrachtwagen extra op de weg mag brengen. De extra gecreëerde capaciteit van 7 miljoen containers wordt vervoerd per schip en per spoor.

De binnenvaartsector is in staat om de verwachte stroom van containers op te vangen. De vloot zal klaar staan met de nodige vervoerscapaciteit.

Om de nagestreefde omslag naar de binnenvaart effectief mogelijk te maken zal de Vlaamse regering wel een aantal randvoorwaarden moeten invullen.

De huidige binnenvaartsluizen, de Royers- en Boudewijn-Zandvlietsluis, beperken de groeicapaciteit van de binnenvaart. Om effectief meer goederen per schip te vervoeren, moet de haven beschikken over voldoende aansluitingen met het achterliggende waterwegennetwerk. In de toekomst zal een derde bijkomende binnenvaartsluis op de rechteroever in de haven van Antwerpen nodig zijn om het groeiend aandeel van de binnenvaart in de 'modal split' te borgen.

Wacht- en ligplaatsen

Wie als eens langs de Vlaamse waterwegen of door de haven rijdt, krijgt de indruk dat er veel vrije ruimte is. Die indruk staat haaks op het tekort aan wacht- en ligplaatsen waar de binnenvaart al jaren mee geconfronteerd wordt. Een schip of duwbak mag op slechts een beperkt aantal plaatsen liggen of wachten. Er is een permanent tekort aan plaats. De schepen worden groter en hebben meer ruimte nodig. Daarnaast zijn er steeds meer zogenaamde Blauwe Kegel-schepen. Deze schepen met chemische producten moeten een vrije veiligheidszone tot 500m in acht nemen. In directe omgeving van deze schepen mag geen schip aanmeren.

De kaaimuren zijn concessie gegeven. De concessiehouder beslist autonoom welk schip kan aanmeren aan de kaai. Vastgesteld wordt dat enkel de schepen waarvan de goederen geladen of gelost worden kunnen wachten of liggen aan een kaai in concessie. Kaaimuren in concessie zijn niet beschikbaar als parkeerplaats voor de binnenvaart.

Publiek Private Samenwerking Kaaimuren

Sinds 1998 kunnen bedrijven in Vlaanderen via een publiek private samenwerking een laad- en losinstallatie bouwen langs de waterweg. De PPS-regeling is bijzonder aantrekkelijk voor bedrijven langs het water. De PPS-regeling geeft de bedrijven een duwtje in de rug bij het vervoer en de behandeling van goederen via de binnenvaart. De regeling stimuleert het goederentransport via de waterweg. Voldoende moderne, doordacht ingeplante kaaimuren zijn essentieel om het gebruik van de waterwegen te versterken. Het programma loopt tot 2020.

Scheepvaartwetgeving

De federale overheid werkt aan een nieuwe scheepvaartwetgeving. Door gezamenlijk overleg tussen de binnenvaartsector en de ambtelijke werkgroep kan rekening gehouden worden met het specifiek internationaal of het Europees binnenvaartrecht en de daarbij vooropgestelde doelstelling van harmonisering. Zo worden onder andere de bestaande Europese, de Rijnvaart en de huidige begripsbepalingen behouden in het wetsontwerp. Deze zijn helder, eenvoudig en duidelijk en geven als dusdanig rechtszekerheid aan alle betrokkenen.

Het huidige tekstvoorstel voorziet in een wijziging van de voorrangsregeling bij scheepshypotheken. De binnenvaartbanken hebben te kennen te geven dat de voorgestelde rangorde een domper op de kredietverlening aan binnenvaartondernemers zal zetten. In de huidige wetgeving heeft een bank een betere positie moest een uitwinning nodig zijn.

Sociaal – arbeidsvoorwaarden

Het KBV verwelkomt het wetsvoorstel over de erkenning van de systeemvaart als ploegenarbeid door de Federale regering. De Belgische binnenvaart had de laatste jaren hard te lijden onder de hevige concurrentie van buitenlandse rederijen. De loonlasten wogen erg zwaar door voor Belgische werkgevers en benadeelde de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart.

Door de erkenning krijgen de binnenvaartondernemers een lastenverlaging van 22,8% op de bedrijfsvoorheffing. Die lastenverlaging verkleint de loonkloof met de buurlanden.

Toch blijft waakzaamheid geboden. Binnenvaart werkt in een open Europese economie. Het is essentieel dat de Belgische ondernemers voldoende competitief kunnen zijn om te kunnen concurreren ten opzichte van buitenlandse bedrijven.

Sociaal statuut van de zelfstandigen

In België telt 1070 zelfstandigen met als hoofdbezigheid binnenvaart. In Vlaanderen hebben 428 mannen en 297 vrouwen de binnenvaart als hoofdbezigheid. Het KBV onderschrijft het pleidooi van UNIZO om het statuut van de meewerkende echtgenoot om te vormen naar het co-ondernemerscontract. Dit contract voorziet een fiscale stimulans om meewerkende echtgenoten te registreren als volwaardige zelfstandige. Op die manier zullen ondernemers en hun meewerkende partner beide dezelfde fiscale behandeling krijgen.

Het optrekken van de maximaal aftrekbare bijdrage voor het VAPZ (Vrij Aanvullend Pensioen voor de Zelfstandigen). De maximaal aftrekbare bijdrage bedraagt momenteel 8,17% van het netto beroepsinkomen van 3 jaar geleden (referte-inkomen) voor het gewoon VAP en maximaal 9,40% van het referte-inkomen voor het sociaal VAP. Deze percentages moeten worden opgetrokken.

Subsidies spoorvervoer

Sinds 2005 worden door de Federale overheid subsidies gegeven voor het spoorvervoer van intermodale transporteenheden (ITE) op de binnenlandse relaties. De begunstigden van deze steun zijn operatoren die de contractuele aansprakelijkheid op zich nemen om ITE per spoor te vervoeren. Sinds 2013 worden eveneens de spoorwegondernemingen die tractie van wagens doen gesubsidieerd voor het vervoer van conventionele spoorwegwagens op Belgisch grondgebied.

Europese binnenvaartbeleid

De Europese binnenvaart wordt gekenmerkt door zeer lage transportkosten, hoge transportcapaciteit, geen files op waterwegen, een laag energieverbruik, een lage CO2 uitstoot, vrijwel geen geluidshinder en weinig ongevallen en laag risico van diefstal van lading. Vanuit maatschappelijk perspectief is het daarom gunstig om meer gebruik te gaan maken van vervoer over water, mede gezien de congestie op autowegen en gebrek aan capaciteit op railcorridors. Een belangrijk doel is daarom om het aandeel binnenvaart in het totale vervoer te vergroten.

In de Europese Unie varen 75% van de schepen internationaal. Voor de Vlaamse binnenvaarder is het van belang dat er goede grensoverschrijdende afspraken worden gemaakt. Met de binnenvaartactie-programma's NAIADES I en II is voor grensoverschrijdende acties een kentering ten goede ingezet.

De Europese financieringsfaciliteiten voor waterwegen hebben Vlaanderen ertoe aangezet om sneller een aantal investeringen in de binnenvaartinfrastructuur te realiseren.

De regelgeving en de bevoegdheden van de internationale instanties worden gestroomlijnd.

Bij de realisatie van digitale informatiesystemen zoals RIS staat de internationale samenwerking borg voor een uniforme vlotte gegevensverzameling en compatibele gegevenssystemen.

Europese normen voor de uitstoot van motoren dragen bij tot de vergroening van de vloot.

De Europese harmonisering van de beroepskwalificaties en de herziening van de bemanningsregelingen ondersteunen de mobiliteit op de arbeidsmarkt.

Samen met EBU, de Europese Binnenvaart Unie, en ESO, de Europese Schippersorganisatie, pleit het KBV voor het verderzetten van het Europees binnenvaartbeleid met een binnenvaartactieplan dat loopt tot 2030.

De internationale regelgeving en afspraken vereenvoudigen de bedrijfsvoering. En misschien nog belangrijker, door de internationale regels wordt oneerlijke concurrentie tussen de binnenvaartondernemer uit de verschillende lidstaten op een aantal vlakken vermeden.