

**PERSMEDEDELING VAN HET KABINET VAN  
MINISTER HILDE CREVITS  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN**

**18 november 2011**

**Ontwikkeling van een klein duwbakstelsel belangrijk voor transport  
binnenvaart**

**De kleine binnenvaartwegen in Vlaanderen bieden nog duidelijke  
groeikansen voor het transport van goederen. De infrastructuur is  
voorhanden, de ontwikkeling van kleinere schepen is opportuun. De  
conclusies staan in een studie die in opdracht van Vlaams minister van  
Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits is uitgevoerd. Vlaanderen  
moet volgens de studie inzetten op de innovatie van kleinere  
binnenvaartschepen. Concreet wordt de ontwikkeling van een  
duwbakstelsel voorgesteld. De kleinere schepen zijn goed voor het  
vervoer van 4 miljoen ton vracht.**

In opdracht van Vlaams minister Crevits heeft het Steunpunt Goederenstromen een studie laten uitvoeren rond het transport van goederen op de kleine binnenvaartwegen in Vlaanderen. Het doctoraatsonderzoek aan de Universiteit Antwerpen is van de hand van Edwin Van Hassel en past binnen het Europese Interreg project INLANAV. Van Hassel heeft interessant onderzoek verricht naar de problematiek rond de verdwijning van kleine binnenvaartschepen (<600 ton) op de Europese en in het bijzonder de Vlaamse binnenwateren.

De binnenvaart in Noordwest-Europa is een gekende transportmodus die gebruik kan maken van een groot en zeer fijnmazig netwerk. De laatste 45 jaar zo blijkt, worden er nauwelijks nog kleine binnenvaartschepen gebouwd. Dat houdt in dat de al kleine binnenvaartvloot aan het verdwijnen is. Alleen al in Vlaanderen dreigt zo 4 miljoen ton vracht naar de weg te verschuiven. Dat is niet goed voor het toch al druk gebruikte wegennet. Volgens de onderzoeker liggen er kansen voor het grijpen op de huidige kleine waterwegeninfrastructuur. Die infrastructuur kan perfect dienen om een deel van de totale goederenstromen te vervoeren. Temeer omdat de binnenvaart een bijkomende waardevolle troef heeft als duurzaam transportmiddel. Door in te zetten op het heractiveren van de kleine binnenvaartwegen, door middel van een innovatief binnenvaartconcept, is het mogelijk om een deel van de trafiek te verschuiven naar de kleine binnenvaartwegen.

**Met de afname van het aantal kleine binnenschepen verdwijnt de  
diversiteit in de binnenvaartvloot**

Het aanbod van kleine schepen op kleine binnenvaartwegen neemt af door te grote concurrentie van het wegtransport. Dit resulteert in vijf belangrijke observaties:

- Er worden geen nieuwe kleine schepen toegevoegd aan de bestaande binnenvaartvloot

- Technische afname en vermindering van de bestaande kleine binnenvaartvloot
- Zeer beperkte instroom van nieuwe jonge binnenvaartschippers voor kleine schepen
- Afname van het aantal beschikbare kapiteins op kleine schepen
- Onvoldoende onderhoud aan de kleine binnenvaartwegen

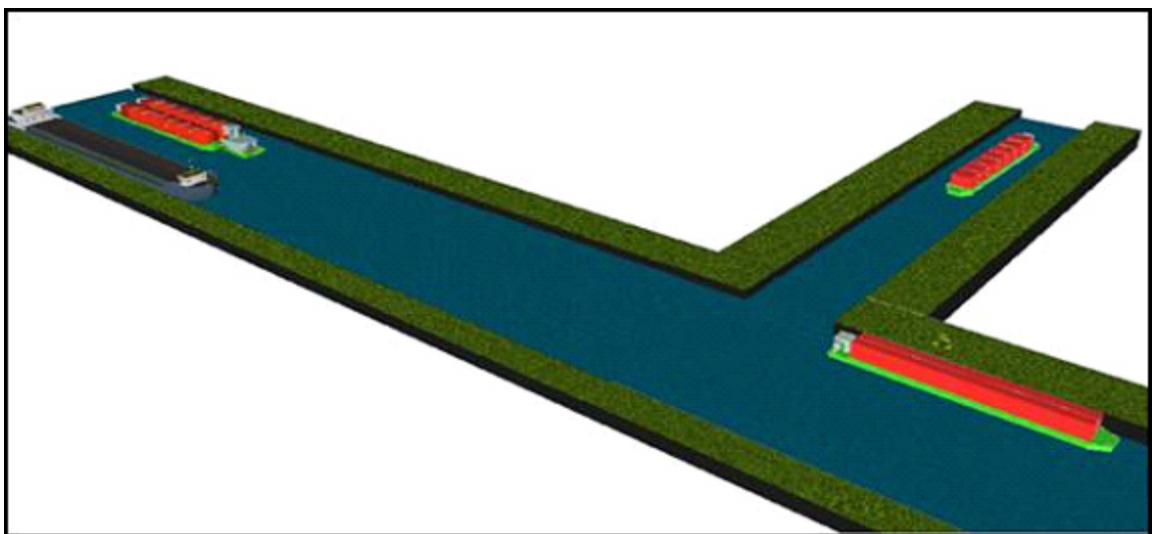
Een gevolg van de afname van het aantal kleine schepen is dat de diversiteit in de totale binnenvaartvloot verdwijnt. De nieuwe schepen worden steeds groter waardoor het te bevaren gebied kleiner wordt omdat die grote schepen niet door alle sluizen kunnen varen. Er is dus een groot risico dat er in de toekomst alleen nog maar grote schepen overblijven terwijl 50% van het waterwegennetwerk in Vlaanderen alleen bevaren kan worden door kleine schepen (<600 ton). Door de grote toename van het aantal grote schepen is er ook een risico dat er een overcapaciteit in het segment van de grote binnenschepen ontstaat. Als dan ook nog het beperkte vaargebied van deze schepen in ogenschouw wordt genomen wordt er een zeer grote concurrentie tussen deze types schepen verwacht.

### **Maximaal gebruik maken van schaalvoordelen op grote vaarwegen en toch toepasbaar zijn op de kleine**

Het nieuw ontwikkelde concept kan het best beschreven worden als een twee-staps duwboot en duwbak concept. In de eerste stap duwt de duwboot verschillende kleine duwbakken van een zeehaven via een grote waterweg (bv. het Albertkanaal) naar het begin van een kleine vaarweg. In de tweede stap worden de bakken losgekoppeld en varen ze (met een nieuwe kapitein) zelfstandig verder op de kleine waterweg. Waarbij het mogelijk is om verschillende bakjes naar verschillende bestemmingen te laten varen (zie figuur 1).

In dit concept worden de schaalvoordelen op de grote waterwegen optimaal benut terwijl de bakjes zelf precies groot genoeg zijn om nog op de kleine waterwegen te varen. Een bijkomend voordeel is dat het laden en lossen van de bakjes nu gedaan kan worden zonder dat het duwschip daarbij aanwezig is.

Figuur 1: Overzicht van het kleine bakken system



Bron: Van Hassel, 2011

De huidige kleine binnenvaartvloot is een traditionele bedrijfstak waarin het schip meestal door een familie geëxploiteerd wordt. Verder is deze subsector zeer gefragmenteerd, wat er toe leidt dat deze kleine schepen in de totale logistieke keten bijna geen marktkracht bezitten. Om de marktkracht van de binnenvaartbedrijven die varen op de kleine waterwegen te vergroten is het van belang dat er defragmentatie plaats vindt. Het kleine bakkenconcept is hier een goed voorbeeld van: het betreft een bedrijf dat meerdere eenheden (duwbakjes) heeft en meerdere waterwegen bedient.

Het kleine bakkenconcept is uitgedacht als een achterland transportmodus voor de grotere zeehavens. Dit betekent dat de haven als "knooppunt" fungeert in het logistieke systeem van het concept. De overblijvende kleine schepen kunnen gebruikt worden voor goederenstromen van kleine waterwegen naar andere waterwegen (niet-zeehavengebonden transport). Op deze manier kunnen de nog bestaande kleine schepen optimaal gebruikt worden.

### **Theoretisch begin, praktische toepassing**

Het grote probleem met innovaties is, is dat er geen bestaand referentiekader is. Dit concept lijkt aan alle voorwaarden te voldoen zonder dat dat echt bekend is. Dit betekent dat er theoretisch onderzoek nodig was om te bepalen of, en vooral ook, hoe het bakkensysteem werkt. Dit is wat er gedaan is in het doctoraatsonderzoek. Het onderzoek geeft inzicht in hoe het systeem werkt, wat de mogelijke winstgevendheid is en wat de grootste bedreigingen zijn. Met deze informatie is het mogelijk om de volgende stap te zetten: de ontwikkeling van een concrete business case in de praktijk. Juist in deze fase is de betrokkenheid van de Vlaamse overheid van cruciaal belang om een voortrekker te zijn, en om van dit concept een technisch exportproduct van Vlaanderen te maken.

### **Belangrijk potentieel**

De resultaten van dit doctoraatsonderzoek van Edwin Van Hassel aan de Universiteit Antwerpen kunnen een belangrijke bijdrage leveren in beleidsvoorbereidende discussies. Uit het doctoraat komt duidelijk naar voor dat Vlaanderen het potentieel aan beschikbare en al aanwezig infrastructuur maximaal moet gebruiken. Een gedeelte van de infrastructuur, de kleine binnenvaartwegen, wordt onderbenut. Dit is onder andere te wijten aan het gebruikte transportsysteem, meer specifiek het schip, op die infrastructuur. Omdat de aanpassing van de infrastructuur veel kost, is het beter om in te zetten op een innovatie van het binnenvaartschip. Daarnaast moet Vlaanderen de "market power" binnen de sector aanmoedigen (ev. ook via opleidingen) en nadenken over prikkels voor meer Vlaamse technologische innovaties voor de binnenvaartsector. De studie kan dienen als benchmark voor toekomstige innovatieve concepten. Hiertoe is het wel van belang om soortgelijke projecten te monitoren. Het opzetten van een garantiefonds bij implementatie van innovatieve concepten kan hiertoe bijdragen.

Vlaams minister Hilde Crevits : *"Deze studie toont aan dat er nog een groter potentieel is voor het transport via de binnenwateren. Het is belangrijk dat we in Vlaanderen alle bestaande infrastructuur maximaal gebruiken voor het goederenvervoer. Ik steun de bouw van loskades, de promotie van de binnenvaartsector enz. Op basis van deze studie kunnen we nagaan of we ook innovatieve impulsen kunnen geven aan het transport op de kleine binnenvaartwegen."*

### **Persinfo:**

Katrien Rosseel

Persadviseur Vlaams minister Hilde Crevits

[persdienst.kabinetcrevits@vlaanderen.be](mailto:persdienst.kabinetcrevits@vlaanderen.be)