

Brussel, 27 oktober 2026

KOERS 2030: ITB brengt beleidsmakers samen rond de toekomst van de Belgische binnenvaart

Studiedag belicht concurrentiepositie en beleidskeuzes richting 2030

De Belgische binnenvaartvloot verliest terrein. Tussen 2015 en 2024 daalde haar vervoersprestatie van 12,5 naar 10,1 miljard tonkilometer. Ook haar aandeel in de Europese vervoersprestatie nam af, van 9,2% naar 8,6%. Een nieuwe studie van onderzoeksbureau Rebel, uitgevoerd in opdracht van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB), onderzoekt de verklaringen en formuleert 17 beleidsaanbevelingen.

Tijdens de studiedag KOERS 2030 op 26 oktober in Brussel bracht ITB beleidsmakers, betrokken organisaties en Europese sectorvertegenwoordigers samen om de bevindingen te bespreken en de stap naar beleidskeuzes te maken.

Verschillende mechanismen achter de terugval

De studie combineert een analyse van de marktpositie en vlootontwikkeling met een vergelijking van de exploitatievoorwaarden in de buurlanden. De Belgische vloot is relatief sterk aanwezig op vaarrelaties waar de markt de afgelopen jaren kromp. Dat verklaart een deel van de terugval, maar niet alles: op bepaalde relaties daalt ook het Belgische marktaandeel. De samenstelling van de vervoerde goederen blijkt geen doorslaggevende verklaring.

Daarnaast brengt de studie mechanismen in kaart die de concurrentiepositie beïnvloeden: arbeidskosten, investerings- en financieringsmogelijkheden, regelgeving en de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel.

Een kostenmodel maakt de verschillen concreet. Voor hetzelfde motorvrachtschip van 110 meter op het traject Gent–Neuss bedragen de gemodelleerde jaarlijkse exploitatiekosten in een rederijmodel met werknemers ongeveer 1.125.000 euro vanuit België, tegenover 965.000 euro vanuit Nederland. Vooral de hogere Belgische arbeidskosten wegen daarbij door. Binnen dit rederijmodel is het kostenverschil met Luxemburg en Zwitserland nog groter.

Die uitkomst geldt niet op dezelfde manier voor elke onderneming. Voor een eigenaar-schipper kunnen de eigen arbeid en, onder de toepasselijke voorwaarden, het fiscale schippersforfait een deel van het nadeel opvangen. Het ondernemingsmodel, het scheepstype en het vaarregime bepalen mee hoe kostenverschillen doorwerken.

Vergroening moet ook financieel draagbaar zijn

Naast de bestaande concurrentievraagstukken staat de sector voor verdere vergroening. Aanvullend onderzoek van Cognauship in opdracht van ITB maakt duidelijk dat die opgave zowel investeringen in technologie als bijkomende gebruikskosten omvat.

Een technisch zinvolle investering is daardoor niet automatisch financieel draagbaar. Eigen middelen, terugbetalingscapaciteit en toegang tot passende financiering blijven bepalend. De beleidsuitdaging is om de vergroening te ondersteunen zonder de economische basis van de sector verder te verzwakken.

Van aanbevelingen naar uitvoering

De 17 aanbevelingen grijpen op verschillende onderdelen van de bedrijfsvoering en het beleidskader in.

Op korte termijn gaat het onder meer om de continuïteit van het schippersforfait en afstemming van bepaalde bemanningsregels met Nederland. Structurele dossiers betreffen onder andere de arbeidskosten en een fonds voor de commerciële uitrol van marktrijpe vlootmodernisering. Andere aanbevelingen richten zich op innovatief varen, de instroom

en het behoud van personeel en een betere monitoring van waar binnenvaartondernemingen gevestigd zijn, onder welke vlag hun schepen varen en waar zij werkgelegenheid creëren.

De maatregelen vragen verschillende bevoegdheidsniveaus en uitvoeringstermijnen. Tijdens de studiedag werden die verschillen besproken en gaven de deelnemers voorkeuren aan binnen een selectie van maatregelen per tijdshorizon.

“Meer vervoer over water betekent niet automatisch dat ook de ondernemingen, investeringen en werkgelegenheid in België sterker worden. Met de nieuwe marktkansen die onder meer Seine-Schelde biedt, moeten we ook aandacht hebben voor de economische basis van onze binnenvaart”, zegt Kim Mylle, directeur van ITB.

ITB wil de onderzoeksresultaten en de input van de studiedag gebruiken om samen met sector en overheden gerichte vervolgdossiers uit te werken. Daarbij horen duidelijke rollen, een beoordeling van waarde en haalbaarheid en een betere opvolging van de ontwikkeling van de sector.

Het doel is niet alleen meer vervoer over water, maar ook een sterke Belgische binnenvaartsector waarin ondernemerschap, investeringen en werkgelegenheid duurzaam verankerd blijven. De studie wordt binnenkort publiek beschikbaar gesteld.

Perscontact

Kim Mylle, directeur ITB

k.mylle@itb-info.be

+32 2 217 09 67

Over ITB

Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB), het Huis van de Binnenvaart in België, en vormt de brug tussen sector en overheid. Als kenniscentrum en stakeholderplatform werkt ITB aan een sterke, innovatieve en duurzame binnenvaart, met aandacht voor vergroening, kennisontwikkeling, promotie en passende regelgeving.

www.itb-info.be