



**Zu einer reizenden Binnenschifffahrt in Flandern
Die "Vlaamse Binnenvaartservices Platform" (Flämische
Binnenschifffahrtsservices Plattform)**

INHALTSVERZEICHNIS

1. Die Flämische Binnenschiffahrtsservices Plattform: eine Plattform mit Zukunft.....	3
1.1. Die Plattform	3
1.1.1. Ziel.....	3
1.1.2. Aktivitäten.....	4
1.1.3. Partner	5
1.2. Koordination des Landstroms	5
1.2.1. Strategische Zielsetzungen Landstrom	5
1.2.2. Durchgeführte und laufende Aktionen.....	6
1.2.3. Herausforderungen für die Landstromanlagen	6
1.3. Koordination der Abfallsammlungen	7
1.3.1. Strategische Zielsetzungen Abfallsammlungen	8
1.3.2. Durchgeführte und laufende Aktionen.....	8
1.3.3. Herausforderungen für die Abfallsammlungen.....	9
1.4. Koordination Trinkwasser	9
1.4.1. Strategische Zielsetzungen Trinkwasseranlagen	9
1.4.2. Durchgeführte und laufende Aktionen.....	10
1.4.3. Herausforderungen für die Trinkwasseranlagen.....	10
2. Künftige Herausforderungen für die Flämische Binnenschiffahrtsservices Plattform	11
2.1 Umweltfreundliche Binnenschiffahrt.....	11
2.2 Eine bessere Zusammenarbeit	11
2.3 Offene Kommunikation	11
2.4 Effizient investieren.....	12
2.5 Notwendige Gesetzgebungsänderungen.....	12

1. Die Flämische Binnenschiffahrtsservices Plattform: eine Plattform mit Zukunft

1.1. Die Plattform

In der flämischen Emissionspolitik steht die Herausforderung, den europäischen Feinstaubnormen zu entsprechen, im Mittelpunkt. In den letzten Jahren hat die Umweltpolitik sich vor allem darum bemüht, den Feinstaubausstoß unter Kontrolle zu halten. Der Transport ist eine wichtige Feinstaubquelle. Auf der Emissionsbilanz ist der Anteil der Binnenschiffahrt besonders gering. Damit den Normen entsprochen wird, sollen aber alle Verursacher zur Luftemissionsreduktion beitragen. Studien des Departements für Umwelt, Natur und Energie (LNE) haben die von der Binnenschiffahrt verursachten Emissionen aufgezeigt und Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer Verringerung der Binnenschiffahrtemissionen beitragen können, insbesondere des Feinstaubausstoßes.

Inzwischen hat die Flämische Regierung am 30. März 2011 die Maßnahmen hinsichtlich der Binnenschiffahrt des Luftqualitätsplans gebilligt. Diese sollen deshalb tatsächlich durchgeführt werden. Dies bedeutet für die Binnenschiffahrt, dass Unterstützungsmaßnahmen für emissionsreduzierende Technologien genommen werden müssen, dass ein vorschriftsmäßiger und logistischer Rahmen für Liquid Natural Gas (LNG) erarbeitet wird, dass die Möglichkeiten zum Anbieten von Landstrom möglichst gut genutzt werden, dass ein Landstromkoordinator eingestellt wird und dass eine Landstromplattform errichtet wird.

In Abstimmung mit dem Departement für Umwelt, Natur und Energie (LNE) und dem Departement für Mobilität und öffentliche Arbeiten (MOW) wird ein Landstromkoordinator ernannt, der aus der Abteilung Hafen- und Wasserpolitik des Departements MOW stammt. Mit allen Beteiligten wurde eine Landstromplattform gegründet. Die erste Landstromplattform fand am Dienstag, den 12. Juni 2012 statt.

Die Landstromplattform führte zu einer riesenhaften Bereicherung und Verbesserung des Partnerschaftsansatzes und der Koordination. Deshalb wurde entschieden, die Landstromplattform um andere Dienstleistungen zu erweitern, nämlich einen Bereich für Abfall und einen Bereich für Trinkwasser. Das hat zu einer „Vlaamse Binnenvaartsservices Plattform“ (Flämische Binnenschiffahrtsservices Plattform - VBSP) geführt.

1.1.1. Ziel

Die VBSP hat zum Ziel, alle Akteure der Binnenschiffahrt zusammenzubringen, um die Interessen der Dienstleistungen für die Binnenschiffahrt in koordinierter Form wahrzunehmen und an verschiedenen Zielsetzungen und Herausforderungen zu arbeiten. Diese sind:

1. der weitere Ausbau eines Netzes mit angemessenen Warte- und Ruhestätten, versehen mit Fazilitäten für Binnenschiffe;

2. die Optimierung und Anregung der Verwendung der Dienstleistungen für die Binnenschifffahrt und die Berichterstattung darüber;
3. Verbesserung der Kommunikation und des Images der Binnenschifffahrt als dauerhafter und umweltfreundlicher Verkehrsträger ;
4. die Fazilitierung und Unterstützung von Innovationen bezüglich der Dienstleistungen im Binnenschifffahrt.

1.1.2. Aktivitäten

Die Plattform **koordiniert**:

- i. die Initiativen von Wasserstraßenverwaltern und gemeindlichen Hafenebetrieben, um die Verpflichtungen in Sachen Dienstleistungen zu erfüllen;
- ii. die Auffassung über die Dienstleistung hinsichtlich der Infrastruktur (Entwurf, Verwaltung und Instandhaltung) der Binnenschifffahrt;
- iii. die Ausarbeitung einer zusammengestellten Übersichtskarte mit den bestehenden Dienstleistungsinstallationen;
- iv. eine jährliche Berichterstattung über die Müllabgabe und den Trinkwasser- und Landstromverbrauch.

Die Plattform ist **informativ**:

- v. Sie bietet einen Überblick über die Entwicklungen in der Politik und in der praktischen Umsetzung;
- vi. Sie gibt einen Sachverhalt der Aktionen in Sachen Dienstleistung;
- vii. Sie rückt aktuelle Angelegenheiten in den Vordergrund;
- viii. Sie sieht die Ausarbeitung einer zusammengestellten Übersichtskarte mit den bestehenden Dienstleistungsinstallationen vor;
- ix. Sie verweist auf Veröffentlichungen, Artikel, thematische Informationsbündel;
- x. Sie verweist auf die Jahresberichterstattung über die Müllabgabe und den Trinkwasser- und Landstromverbrauch;
- xi. Sie versorgt die Kommunikation über Studientage und internationale Partnerschaften.

Die Plattform ist **eine Kontaktstelle**:

- xii. Beteiligte können sich mit Fragen und Bemerkungen über Landstrom, Müllabgabe und Trinkwasseranlagen an die Kontaktstelle wenden.

Die Plattform lädt zum **Gebrauch** ein:

- xiii. Sie wendet sich an alle, die Informationen über Dienstleistungen suchen;
- xiv. Sie stellt Tools und Information über bewährte Praktiken zur Verfügung;
- xv. Sie schafft Uniformität und Harmonie in den Verwaltungssystemen und den Bezahlungssystemen der unterschiedlichen Dienstleistungsarten;
- xvi. Sie stellt Kampagnematerial zur Sensibilisierung zur Verfügung ;
- xvii. Sie beschäftigt sich mit der Aufwertung der Binnenschifffahrt innerhalb der Logistikkette.

1.1.3. Partner

Partner der Flämischen Binnenschiffahrtsservices Plattform sind die Seehäfen, die Wasserstraßenverwalter, „Promotie Binnenvaart Vlaanderen“ (der Flämische Binnenschiffahrtsverband), Organisationen von Binnenschiffern, der Privatsektor und die Behörden.

- **Die Behörden**
 - Departement für Mobilität und öffentliche Arbeiten - Abteilung Hafen- und Wasserpolitik (Koordination des Landstroms und der Trinkwasseranlagen) ;
 - Öffentliche Abfallstoffegesellschaft für die Flämische Region (Koordination der Abfallsammlungen);
 - Departement für Umwelt, Natur und Energie - Abteilung Luft, Belästigung und Risikoverwaltung, Umwelt und Gesundheit;
 - Wasserstraßenverwalter:
 - NV De Scheepvaart (AG Die Schifffahrt);
 - Waterwegen en Zeekanaal NV (AG Wasserstraßen und Seekanal).

- **Häfen**
 - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;
 - NV Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen;
 - Havenbedrijf Gent agh;
 - Autonom Gemeentebedrijf Haven Oostende.

- **Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (Fachzentrum Binnenschiffahrt Flandern)**

1.2. Koordination des Landstroms

Über die Plattform folgt der Landstromkoordinator dem Sachverhalt und löst er die Probleme im Bereich des Landstroms auf .

1.2.1. Strategische Zielsetzungen Landstrom

Die strategischen Zielsetzungen der VBSP hinsichtlich des Landstroms sind die folgenden:

- die Koordination von Initiativen der Binnenschiffer und Wasserstraßenverwalter / der gemeindlichen Hafenbetriebe, um die strikten Bedürfnisse und dekretalen Verpflichtungen zu erfüllen;
- die Suche nach Lösungen, die den Mehrwert des Landanschlusses voll nutzen;
- der gemeinsame/koordinierte Standpunkt zur Infrastruktur (Entwurf, Verwaltung und Instandhaltung);
- die Vereinheitlichung des Anbieters- und des Zahlungssystems;
- die Koordination bei der Ausarbeitung einer zusammengestellten Übersichtskarte der Landstrominstallationen;
- die Koordination von Aktionen hinsichtlich der föderalen Politik (z.B. Rücksprache mit den föderalen Behörden in Bezug auf die Steuergesetzgebung).

1.2.2. Durchgeführte und laufende Aktionen

Die VBSP hat seit 2012 eine Anzahl von Aktionen durchgeführt:

- Die VBSP hat die bestehenden Landstrominstallationen und -Systeme aufgelistet. Im Juni 2013 standen 64 Landsteckdosen mit insgesamt 308 Anschlüssen zur Verfügung.
- Im April 2013 wurde die Landstromwebseite lanciert, ww.walstroomplatform.be, wo Binnenschiffer eine Übersichtskarte mit allen Landstromanlagen Flanderns finden.
- Im Rahmen eines TEN-T Projekts wurde 2013 eine Studie über das einheitliche Anbieten von Landstrom durchgeführt. Darauf anschließend wurde 2014 ein Pilotprojekt aufgesetzt, in dem die besten Techniken bei einigen Landstromanlagen im Antwerpener Hafen, am Ringvaart um Gent und am Albertkanal entlang angewandt wurden. Für das Totalprojekt wurde eine europäische Subvention in Höhe von 1,2 Millionen Euro vorgesehen (die Durchführung läuft bis 2015).
- Am 12/12/2014 hat die Flämische Regierung das dritte Paket Klimafondsmaßnahmen im Rahmen des Klimaplanes für den Zeitraum 2013-2020 genehmigt. Die Maßnahme „Ausbau einer zusätzlichen Landstrominfrastruktur für die Binnenschifffahrt“ wurde durchgeführt mittels einer einmaligen Investitionssubvention an die Waterwegen & Zeekanaal NV für den Bau einer Landstrominfrastruktur in Evergem und an die NV De Scheepvaart für den Bau einer Landstrominfrastruktur in Wijnegem.

1.2.3. Herausforderungen für die Landstromanlagen

Um den Landstrom in ganz Flandern noch besser zu verankern, sollen noch wichtige Anstrengungen unternommen werden, und zwar in den folgenden Bereichen:

a. Vereinheitlichung des Anbieters- und Zahlungssystems für Landstrom

Im Moment gibt es verschiedene Zahlungssysteme. Die VBSP arbeitet an die Implementierung eines uniformen Anbieters- und Zahlungssystems für ganz Flandern. Das TEN-T Projekt betreffs der Uniformierung wird im Moment durchgeführt. Das Departement MOW (Abteilung Hafen- und Wasserpolitik) befasst sich mit der Koordination des Projektes. Der gemeindliche Hafenbetrieb von Antwerpen (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, GHA) hat ein Verwaltungssystem für Landstrom entwickeln und installieren lassen. Ein gleichartiges Verwaltungssystem soll auch in Evergem (von der Waterwegen en Zeekanaal NV) und in Wijnegem (von der NV De Scheepvaart) ausgearbeitet werden. Im Hinblick auf die Uniformität ist ein zentral übergreifendes Benutzerverwaltungssystem erforderlich. Das zentrale Verwaltungssystem soll von der Landstromwebseite aus aufrufbar sein. Abstimmung zwischen den zentralen Webdiensten und den lokalen Verwaltungssystemen ist notwendig.

b. Finanzielle Unterstützung Landstrom

Damit die Landstrominfrastruktur weiter ausgebreitet werden kann, sollen die Landstromtarife attraktiv werden.

Die im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie möglichen Finanzinstrumente sollen ergriffen werden.

Kraft Artikels 19, Absatz 1, sieht die Richtlinie die Möglichkeit vor, Steuerbefreiungen oder -Senkungen durchzuführen. Von der VBSP aus wurde diese Steuersenkung beantragt.

c. Kommunikation mit den Schiffern

Zur Festigung eines Fundaments für ein Zahlungssystem, ist es unentbehrlich, dass die verschiedenen Interessengruppen (nämlich die Schiffer selber) ausreichend informiert und zurate gezogen werden. Das letztliche Ziel besteht darin, dass der Landstrom optimal benutzt wird, und ein uniformes Zahlungssystem trägt dazu bei. Die VBSP soll sich mit diesem Prozess beschäftigen.

Der Erfolg von Landstrom hängt von der Akzeptanz durch die Schiffer ab. Schwerpunkte bei der Benutzung von Landstrom werden von den Interessenorganisationen von Schiffern kenntlich gemacht.

Die VBSP befürwortet eine offene und transparente Kommunikation mit den Schiffern. Das Kommunizieren der laufenden Initiativen hinsichtlich finanzieller Unterstützung und Steuersenkung für Landstrom kann die Akzeptanz durch die Schiffer anregen.

1.3. Koordination der Abfallsammlungen

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ¹ wurde 1996 in Straßburg unterzeichnet und ist nach Ratifikation durch alle Vertragsstaaten am 1. November 2009 in Kraft getreten. Dieses Übereinkommen legt die Grundsätze der Sammlung und Finanzierung von Schiffsbetriebsabfällen fest. Der allgemeine Ausgangspunkt des Übereinkommens ist, dass der Verursacher die Kosten für die Sammlung, Aufbereitung oder Verarbeitung der Abfälle trägt. Dieses Übereinkommen über eine umweltfreundliche Sammlung von Betriebsabfällen der Binnenschifffahrt unterscheidet drei Abfallarten:

- Teil A: Öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle.
- Teil B: Abfälle aus dem Ladungsbereich: der Ladungsempfänger oder der Auftraggeber der Ladung ist grundsätzlich verantwortlich für die Reinigung der Laderäume oder Schiffstanks und der Gangbords nach der Löschung.
- Teil C: Sonstige Schiffsbetriebsabfälle wie Hausmüll, kleine gefährliche Abfälle und Wasser für hygienische Zwecke.

Die OVAM (Öffentliche Abfallstoffegesellschaft für die Flämische Region) ist die für die Bewirtschaftung von Material- und Abfallkreisläufen zuständige Behörde in Flandern. Sie besitzt unter anderem Aufsichtsbefugnisse über die Entsorgung von Schiffsabfällen und die

¹ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

Umsetzung des CDNI-Übereinkommens. Innerhalb der VBSP wurde die Koordination der Abfallsammlungen von OVAM in Zusammenarbeit mit der Abteilung Hafen- und Wasserpolitik des Departements für Mobilität und öffentliche Arbeiten gewährleistet.

1.3.1. Strategische Zielsetzungen Abfallsammlungen

Die strategischen Zielsetzungen der VBSP hinsichtlich der Abfallsammlungen sind die folgenden:

- in Zusammenarbeit mit OVAM, die Koordination aller Initiativen übernehmen, damit die Bedürfnisse hinsichtlich der Abfallsammlungen erfüllt werden ;
- die Vereinheitlichung des Anbieters- und Registrierungssystems für Abfallsammlungen von Teil A;
- die Verwaltung der Datenbank für Abfallsammlungen und die Berichterstattung der Ergebnisse ;
- die Koordination bei der Ausarbeitung einer zusammengestellten Übersichtskarte der Abfallanlagen.

1.3.2. Durchgeführte und laufende Aktionen

2013 hat OVAM eine Studie über die Optimierung dieses Netzes und die Sammlung von Schiffsabfällen in Flandern durchgeführt. Diese Studie wurde in Abstimmung mit verschiedenen Interessengruppen angefertigt und es wurden mehrere praktische Empfehlungen abgegeben. Sie enthält Empfehlungen über die optimale Dichte des Netzes von Entsorgungseinrichtungen in Flandern, die Kosteneffizienz und umweltleistungsfähige Sammlung, die Art der Zusammenarbeit zwischen Hafen- und Wasserstraßenverwaltern und eventuelle Änderungen des betreffenden gesetzgebenden Rahmens.

Im Rahmen der angewandten wissenschaftlichen Forschung Umwelt (Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu) wurde 2013² eine Studie über die uniforme Bereitstellung von Abfallhöfen durchgeführt.

Die uniforme Bereitstellung von Abfallfazilitäten für die Binnenschifffahrt sorgt dafür, dass die Abfallhöfe in großem Maßstab realisiert werden können.

Die Webseite für die Abfallsammlung bei der Binnenschifffahrt, wo Binnenschifffahrtunternehmer eine Übersichtskarte mit alle Abfallhöfen Flanderns finden, wurde lanciert. Die betreffende Webseite bietet ungeahnte Chancen für effiziente Kommunikation. Mitgliederorganisationen können diese verwenden, um ständigen Kontakt zu ihren Mitgliedern und Interessengruppen Kontakte zu halten.

² Onderzoek naar een meer optimale inzameling van het scheepsafval van de binnenvaart in Vlaanderen (Forschung nach einer besseren Sammlung von Schiffsabfall der Binnenchifffahrt in Flandern). TWOL studie 2014 : D/2013/5024/43.

1.3.3. Herausforderungen für die Abfallsammlungen

Seit dem Anfang des CDNI wurden die Schiffsabfälle in Flandern in das bestehende Netz von Entsorgungseinrichtungen der Häfen und Wasserstraßenverwalter eingesammelt.

Eine Anzahl von Aktionen hinsichtlich der Optimierung dieses Netzes und der Sammlung von Schiffsabfällen in Flandern wurde durchgeführt. Weitere Anstrengungen sind erforderlich in Sachen Vereinheitlichung des Registrierungs- und Sammlungssystems, Optimierung der Dichte des Netzes von Entsorgungseinrichtungen in Flandern, Sicherung einer kosteneffizienten und umweltleistungsfähigen Sammlung und eventueller Änderungen des gesetzgebenden Rahmen.

a. Vereinheitlichung des Registrierungs- und Sammlungssystems

Im Moment ist jeder Wasserstraßenverwalter für die Sammlung und Verarbeitung von Hausmüll verantwortlich. Daher gibt es verschiedene Arten von Containern und Verträgen für die Abfallverarbeitung. Wenigstens zur Anmeldung der gesammelten Abfallmengen ist es ratsam, ein uniformes System zu benutzen, ohne die Befugnisse der beteiligten Verwalter einzuschränken.

b. Erforderliche Änderungen der Gesetzgebung

Der Ausbau eines uniformen Abfallsammlungssystems dürfte Auswirkungen auf die Struktur des heutigen Abgabesystems haben.

Wenn das Abgabesystem strukturellen Änderungen unterliegt, dann sind direkte Änderungen der geltenden Gesetzgebung erforderlich.

1.4. Koordination Trinkwasser

Innerhalb der VBSP wird die Koordination der Trinkwasserversorgung vorgesehen.

1.4.1. Strategische Zielsetzungen Trinkwasseranlagen

Die strategischen Zielsetzungen der VBSP hinsichtlich der Trinkwasserversorgung sind die folgenden:

- die Koordination aller Initiativen um den strikten Bedürfnissen bezüglich Trinkwasseranlagen zu entsprechen;
- die Ausarbeitung des gemeinsamen/koordinierten Standpunkts zur Infrastruktur (Entwurf, Verwaltung und Instandhaltung) der Trinkwasseranlagen;
- die Vereinheitlichung des Anbieters- und Zahlungssystems;
- die Koordination bei der Ausarbeitung einer zusammengestellten Übersichtskarte der Trinkwasseranlagen.

1.4.2. Durchgeführte und laufende Aktionen

Damit die Benutzung der Trinkwasseranlagen gefördert wird, hat die VBSP die bestehenden Anlagen aufgelistet.

Im Rahmen des TEN-T Landstromprojekts wurde 2013 eine Studie über die uniforme Bereitstellung von Trinkwasser (neben dem Anbieten von Landstrom) durchgeführt.

1.4.3. Herausforderungen für die Trinkwasseranlagen

Die verschiedenen flämischen Hafenbehörden und Binnenschifffahrtverwalter haben auf lokaler Ebene mehrere Aktionen durchgeführt, damit die Möglichkeiten zum Anbieten von Landstrom und zur Abfallsammlung möglichst gut benutzt werden. Was das Trinkwasser anbetrifft, bleiben die Anstrengungen jedoch beschränkt und sind stärkere Bemühungen erforderlich.

a. Vereinheitlichung des Anbieters- und Zahlungssystems für Trinkwasser

Das geplante zentrale Anbieters- und Zahlungssystem für Landstrom, das im Rahmen des TEN-T Landstromprojektes entwickelt wird, ermöglicht in Zukunft die Integration von Trinkwasserabnahmepunkten

Dazu sind erst noch die benötigten Webservices zu konzipieren und auf die lokalen Verwaltungssysteme der Wasserverwalter abzustimmen.

b. Das Trinkwassernetz erweitern

Die VBSP stellt sich der Herausforderung, die Zahl der Trinkwasserabnahmepunkte in Flandern zu erweitern. Hierzu soll das Departement für Mobilität und öffentliche Arbeiten seine koordinierende Funktion aufnehmen, damit der Anschluss der Trinkwasserabnahmepunkte an das Zentralsystem gesichert wird.

2. Künftige Herausforderungen für die Flämische Binnenschiffahrtsservices Plattform

Das erwartete Wachstum der Binnenschiffahrt und die Stärkung ihrer Stellung als nachhaltige, umweltfreundliche und komodale Transportart bilden für die VBSP große Herausforderungen. Die verschiedenen Akteure, nämlich die Wasserstraßenverwalter, die Hafenerverwalter, die öffentlichen Behörden und die Schiffer haben hochgespannte Erwartungen und fordern eine bessere Koordination.

Trotz verschiedener Anstrengungen der VBSP mangelt es immer noch an einer besseren Kommunikation mit diversen Zielgruppen und an einer breiteren gesellschaftlichen Akzeptanz der Binnenschiffahrt. Die VBSP muss die Herausforderung, den Akzeptanzgrad für die Dienstleistung (bezahlenden Landstrom, Trinkwasser und Abfallsammlung) aufzulisten, annehmen, damit sie den Besorgnissen der Binnenschiffer entgegenkommt. Wenn die verschiedenen Akteure im Bereich zusammenarbeiten möchten, dann brauchen sie dazu genügend Konzertierungsmöglichkeiten.

Eine effiziente Kommunikation muss in der Plattform die Basis für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren bilden. Eine solche Zusammenarbeit ist unentbehrlich um eine ausreichende Leistungsfähigkeit im von der Plattform beabsichtigten Parcours zu entwickeln.

2.1 Umweltfreundliche Binnenschiffahrt

Die Erkenntnis der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Wichtigkeit von Nachhaltigkeit ist schon in allen Sektoren vorhanden, dennoch wird sie in den kommenden Jahrzehnten noch an Kraft gewinnen. Die Logistik von 2030 ist als inhärent nachhaltig zu charakterisieren, und damit werden den Anforderungen der öffentlichen Behörden, aber vor allem dem breiten gesellschaftlichen Bedarf an Nachhaltigkeit, vorgegriffen. Hier soll die VBSP die Transition ausarbeiten von der „Förderung der Nachhaltigkeit“ mittels der staatlichen Politik hin zur „Anforderung“ der Nachhaltigkeit seitens der Unternehmen. Der Transportsektor und die Binnenschiffahrt sollen mit nachhaltigen Konzepten auf diese Anforderungen eingehen.

2.2 Eine bessere Zusammenarbeit

Die Analyse der heutigen Aktionen und Tätigkeiten der VBSP zeigen, dass eine verstärkte Koordination und Zusammenarbeit zwischen den föderalen Behörden, den Hafenerbetrieben und den Schiffen erforderlich ist.

2.3 Offene Kommunikation

Eine offene und adäquate Kommunikation ist keine Einbahnstraße. Es muss einen gegenseitigen Informationsaustausch geben. Im Jahre 2014 hat die VBSP mehrere

Kommunikationskanäle benutzt um Landstrom, Abfallsammlung und Trinkwasser zu fördern. Eine Kommunikationsstrategie mit den Binnenschiffern soll noch entwickelt werden.

2.4 Effizient investieren

Europäische und flämische Subventionen vergrößern die Möglichkeit, sowohl die Kapazität als auch die Dienstleistung der verschiedenen Liegeplätze zu steigern. Das TEN-T Landstromprojekt, welches das Anbieters- und Zahlungssystem für Landstrom in Flandern uniformieren soll, ist ein gutes Beispiel dafür. Derartige Projektvorschläge sind auch für die anderen Dienstleistungsarten auszuarbeiten. Die Koordination der betreffenden gemeinsamen Projektvorschläge durch das Departement für Mobilität und öffentliche Arbeiten wird hier eine bedeutende Rolle spielen.

2.5 Notwendige Gesetzgebungsänderungen

Strukturelle Änderungen wie das Abfallabgabesystem, das Anbieters- und Zahlungssystem für Landstrom und Trinkwasser dürften eine direkte Änderung der betreffenden Gesetzgebung erfordern. Eine koordinierte Initiative von Binnenschiffern und Wasserstraßenverwaltern/ gemeindlichen Hafengebieten, um die strikten Bedürfnisse und dekretalen Verpflichtungen in Sachen Dienstleistungen zu erfüllen ist dazu von besonderer Bedeutung.