

## Sectorconvenant 2021 - 2022 afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de sociale partners van sector Binnenvaart (PC139)

---

### Tussen de VLAAMSE REGERING,

hierbij vertegenwoordigd door:

- Mevrouw Hilde Crevits, De Vlaamse minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw,
- De heer Ben Weyts, De Vlaamse minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand,
- Mevrouw Lydia Peeters, De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

hierna de “Vlaamse Regering” genoemd,

### en de SOCIALE PARTNERS VAN SECTOR Binnenvaart,

met als vertegenwoordigers voor de werkgevers:

- De heer Peter Van den abbeele, Voorzitter van het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart;

met als vertegenwoordigers voor de werknemers:

- De heer Jacques Kerkhof, Ondervoorzitter van het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart;

hierna “de sector” genoemd,

## WORDT OVEREENGEKOMEN WAT VOLGT:

### Verbintenissen van de Vlaamse Regering

**Artikel 1.** De Vlaamse Regering verbindt er zich toe in het kader van voorliggende overeenkomst tijdens de periode van **1 januari 2021 tot en met 31 december 2022** een maximale toelage van **98.000,00 EUR** uit te betalen aan **Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Straatsburgdok-Noordkaai 2, te 2030 Antwerpen (ondernemingsnummer: 0416.381.804 - bankrekeningnummer: BE25 6354 0362 0182)** ter financiering van 1 VTE sectorconsulent.

**Artikel 2.** De Vlaamse Regering stimuleert en ondersteunt de uitvoering van voorliggende overeenkomst door het organiseren van :

1. ad hoc-overleg met de sociale partners, op vraag van de sectoren;
2. klankbordvergaderingen waarbij knelpunten worden besproken en desgevallend beleidsaanbevelingen kunnen worden geformuleerd, op vraag van de sectoren;
3. netwerkbijeenkomsten met de sectorconsulenten die fungeren als doorgeefluik van informatie en die in het teken staan van onder meer ervaringsuitwisseling, opbouw van expertise, en sectoroverschrijdende samenwerking.

### Verbintenissen van de sector

**Artikel 3.** De sector verbindt zich ertoe om conform artikel 4 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het kwaliteits- en registratiemodel van dienstverleners in het beleidsdomein werk en sociale economie een kwaliteitsregistratie op organisatieniveau aan te tonen. De wettelijke verplichtingen op het vlak van de kwaliteitsregistratie dient uiterlijk op 31 maart 2021 vervuld te zijn.

**Artikel 4.** De Binnenvaartsector verbindt zich ertoe om, op basis van het door de VESOC-partners goedgekeurde, inhoudelijke kader voor de sectorconvenants 2021-2022, een sectorale **omgevingsanalyse** en **visie** te ontwikkelen en vanuit deze visie **prioriteiten** te bepalen en er doelgerichte **acties** aan te koppelen. De sectorspecifieke maatregelen geformuleerd in dit convenant zijn verbintenissen die betrekking hebben op het ondersteunen en uitvoeren van:

- de afstemming tussen onderwijs en de arbeidsmarkt;
- een competentiebeleid, waaronder leven lang leren;
- het beleid van evenredige arbeidsdeelname en diversiteit, vermeld in het decreet van 8 mei 2002 houdende evenredige participatie op de arbeidsmarkt.

**Artikel 5.** De sector verbindt er zich toe de werkingssubsidie uitsluitend aan te wenden ter uitvoering van deze sectorspecifieke maatregelen. Hiertoe worden effectief 1 VTE sectorconsulent ingezet. Zij zijn tewerkgesteld in een paritair beheerde organisatie en werken onder paritair toezicht. Ze zijn belast met het geheel van coördinerende, rapporterende en ondersteunende taken ter uitvoering van het sectorconvenant.

De loon- en werkingskosten van deze sectorconsulenten komen in aanmerking als subsidiabele kosten voor zover zij betrekking hebben op de uitvoering van deze sectorspecifieke maatregelen en voor zover ze uitgevoerd worden binnen de looptijd van het sectorconvenant. Bij ziekte of ongeval van de sectorconsulent komt de periode van arbeidsongeschiktheid die door het gewaarborgd loon wordt vergoed in aanmerking voor de subsidie. De subsidie wordt in mindering gebracht wanneer de werkgever de afwezige sectorconsulent niet vervangt na afloop van de periode die is gedekt door het gewaarborgde loon. Periodes van tijdskrediet, loopbaanonderbreking of moederschapsverlof komen niet in aanmerking voor financiering, tenzij wordt aangetoond dat de functie van de sectorconsulent(e) tijdelijk tijdens zijn of haar afwezigheid door een vervang(st)er afdoende wordt uitgeoefend.

De maximale werkingssubsidie wordt toegekend voor de inzet van 1 VTE op jaarbasis. Indien de sectorconsulent tijdens zijn of haar afwezigheid niet afdoende vervangen wordt voor het continueren van de inspanningen in het kader van het sectorconvenant, vermindert de maximale werkingssubsidie. De werkingssubsidie wordt dan berekend per consulent per dag van de looptijd. Dit bedrag wordt vermenigvuldigd met het aantal dagen waarop geen/te weinig consulenten tewerk gesteld waren en in mindering gebracht.

De sector zal de naam van de sectorconsulenten aan het departement Werk en Sociale Economie bezorgen en wijzigingen melden.

**Artikel 6.** Ter verantwoording en ter evaluatie van deze overeenkomst bezorgt de sector ten laatste op **31 januari 2022** een voortgangsrapport en ten laatste op **31 januari 2023** een eindrapport aan het departement Werk en Sociale Economie. Het voortgangs- en eindrapport omvatten:

- de rapportering over de verschillende initiatieven ter realisering van het actieplan;
- de toetsing van de realisaties aan de resultaatsverbintenissen en de doelstellingen vermeld in het sectorconvenant;
- de verantwoording van de aanwending van de ontvangen subsidiebedragen (enkel voor het eindrapport).

Het departement Werk en Sociale Economie bezorgt de richtlijnen inzake de rapportering tijdig aan de sector.

# Omgevingsanalyse

---

## 1. Sector in cijfers en trends

### Reikwijdte van de sector.

De langere termijnimpact van de coronacrisis zal nog moeten blijken, maar zoals de vooruitzichten nu zijn, lijkt het erop dat de binnenvaartsector zich relatief snel zal kunnen herstellen. Met bijna 170 mio ton overslag in 2019, houdt de Vlaamse binnenvaart behoorlijk tred met de groei prognoses van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) die voor de periode 2010- 2040 een gemiddelde groei tussen 1,85% en 7,32%<sup>1</sup> voorspelde. Enkel 2018 kende een heel kleine terugval in de overslag van bulk- en tanktransport.<sup>2</sup>

In 2016 voorspelde het Federaal Planbureau niettemin een enorme toename van het binnenvaartverkeer, met + 63% tegen 2030<sup>3</sup>. De effecten van de coronacrisis werden in deze prognose natuurlijk nog niet mee verrekend. Bovendien is het coronavirus nog niet weg en zullen er nog COVID-uitbraken gebeuren die ook hun impact op onze economie zullen hebben. Toch blijft de Vlaamse overheid verder inzetten op de binnenvaart, als milieuvriendelijk alternatief voor het (steeds duurder) wegverkeer.

Met een waterwegennet waarvan de lengte 1.532 kilometer bedraagt, is Vlaanderen- gezien vanuit het standpunt van de dichtheid - één van de best uitgeruste Europese landen inzake waterwegen. Tal van sites zijn dankzij hun ligging aan de waterweg uitgegroeid tot economische aantrekkingspolen. Ongeveer 60 % van het Belgisch waterwegennet kan worden bereikt door binnenvaartuigen die een capaciteit hebben van 1.350 ton of meer, vooral in Vlaanderen

De moderne binnenvaart is daarnaast een sector in transitie. In de afgelopen convenantperiode (2018-2020) kende de binnenvaart tal van innovatieve toepassingen. Het proefproject van de Antwerpse haven met De Waterbus, blijkt een grandioos succes. Op een jaar tijd werden er meer dan 1 mio passagiers vervoerd. Eerdere innovatieve toepassingen zoals palletvervoer, grondvervoer in het kader van bouwkundig grondverzet, het vervoer van huishoudelijke afvalstoffen, het vervoer van containers, het vervoer van biomassa en de riviercruisenijverheid kennen eveneens een mooie groei. Zo ontdekte de Leuvense bierbrouwer Anheuser-Busch InBev de palletboten ook als een degelijk alternatief voor de distributie van hun producten.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> MORA, *Advies 2016*

<sup>2</sup> MORA; Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen: Feiten, statistieken en indicatoren 2019 (2020)

<sup>3</sup> *Federaal plan bureau, vooruitzichten van de transportvraag in België, 2015.*

( <http://www.plan.be/publications/publication-1515-nl-vooruitzichten+van+de+transportvraag+in+belgie+tegen+2030> )

<sup>4</sup> <https://www.leuven2030.be/verhalen/transport-over-water-wint-aan-populariteit-bij-leuvense-ondernemers>

Daarnaast zagen enkele proefprojecten met het onbemand varen/remote control varen het levenslicht<sup>5</sup>. Met de steun van De Vlaamse Waterweg is men volop bezig met de ontwikkeling van deze nieuwe technologie.

Het paritair comité voor de binnenscheepvaart is bevoegd voor de werknemers die hoofdzakelijk handarbeid verrichten, de varende werknemers in het algemeen en hun werkgevers. We onderscheiden de volgende bedrijfstakken in de sector (ongeacht of de activiteiten zich voordoen op de rijkswaterwegen of andere waterwegen) :

In de binnenvaartsector kunnen we de volgende specialismen onderkennen.

1. de binnenscheepvaart, zijnde het vervoer, ongeacht de gebruikte middelen of techniek, van goederen en producten op de binnenwateren, zowel in binnen- als buitenland;
2. de sleepvaart, zijnde het slepen, duwen of voorttrekken van zee- of binnenschepen op de binnenwateren;
3. het reddingswerk te water;
4. het vervoer van personen en van dieren op de binnenwateren;
5. de veerdiensten;
6. de pleziervaart, zowel voor sport- als vrijetijdsoepleinden, en de pleziervaart aan de kust binnen de territoriale wateren;
7. de passagiersvaart;
8. het loodsen van schepen op de binnenwateren;
9. de mondingvaart;
10. de activiteiten met betrekking tot de bunkering en de bevoorrading in olie van schepen door schepen;
11. de rivier- en kanaalarbeid, met uitzondering van de arbeid verricht in de havengebieden ressorterend onder het Paritair Comité voor het havenbedrijf en de bagger-, zee- en rivierwerken, met inbegrip van het vlot trekken van boten en schepen, alsmede het opruimen van wrakken.
12. Goederenvervoer via palletboten.
13. Openbaar vervoer via waterbussen

In dit convenant beperken wij ons tot de categorieën: 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12 en 13, zijnde degenen die ressorteren onder paritair comité 139.

Daarbovenop werken er meer dan 500 personen in een contractueel dienstverband voor de sleepdiensten van één van de Vlaamse zeehavens of voor CVBA Brabo , de dienst maritieme toegang van de Vlaamse overheid (DAB Vloot) of als schipper/matroos op de talrijke overzetsdiensten die in Vlaanderen nog actief zijn. Als autonome overheidsbedrijven vallen ze strikt genomen niet onder de loon- en arbeidsvoorwaarden van het Paritair Comité 139, maar voor de toegang tot het beroep zijn ze wel degelijk aangewezen op dezelfde beroepsvoorwaarden, zoals die Europees door de Rijnvaartcommissie worden opgelegd.

---

<sup>5</sup> <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1503299>

## De Belgische binnenvaartvloot

De Belgische binnenvaartvloot telt in totaal 1.178 binnenvaartuigen met een totale capaciteit van 1.850.530 ton <sup>6</sup> Men merkt een dalend aantal schepen, maar het laadvermogen per schip is wel in stijgende lijn. <sup>7</sup> Deze evolutie zette zich in het verleden al veel langer door, maar lijkt nu wel stilletjes uit te vlakken.

	2016		2017		2018	
	aantal	tonnage	aantal	tonnage	aantal	tonnage
droge lading	935	1495216	936	1531750	941	1576483
tankschepen	158	352405	146	324926	133	317021
duwboten	85	45 KW	78	42 KW	76	40 KW
sleepboten	18		18		18	
palletvervoer	3		4		4	
passagiersvervoer	86		86		86	
waterbus	1		6		9	

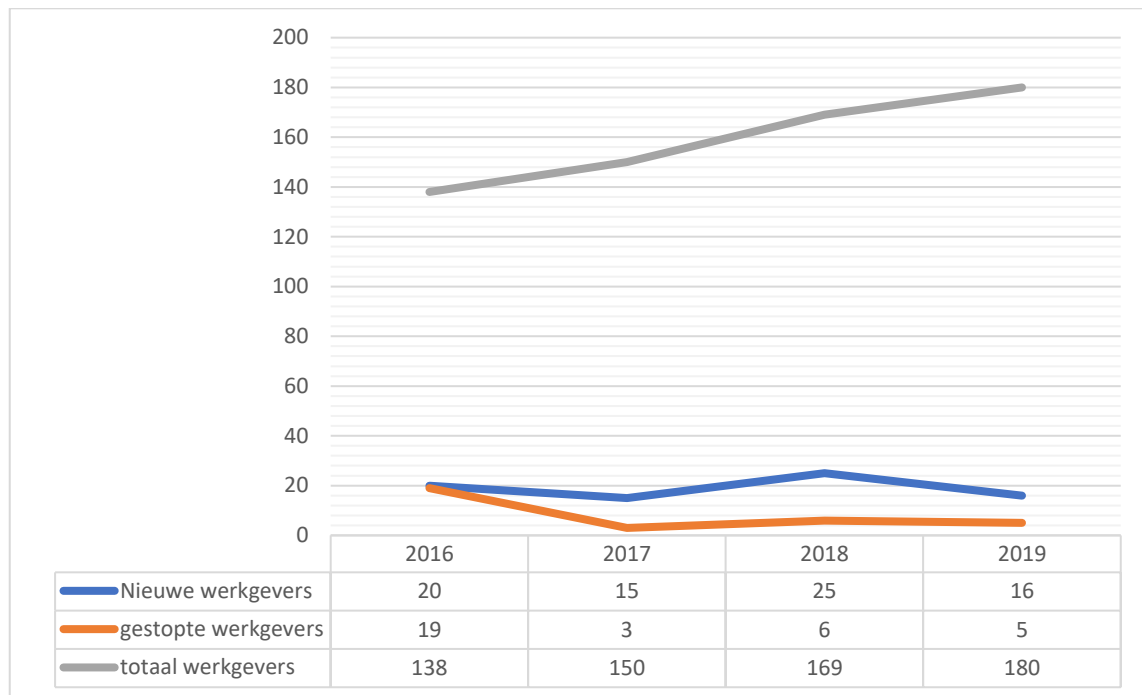
Het aantal “droge lading schepen” stijgt zelfs lichtjes. Tegelijk is het duidelijk dat het uitvlaggen van de kapitaalintensieve tankvaart, nog niet geheel is gestopt. De onderste vier categorieën worden door het Belgische scheepregister niet bij het klassieke vrachtvervoer gerekend. Maar als sector verwachten we dat het groeiende passagiersvervoer alsook de ontwikkeling van het afstandswaren en onbemand varen bijkomende werkgelegenheid zal creëren, rekening houdend met de vooruitzichten qua toename van binnenvaart.

<sup>6</sup> Bron: Jaarverslagen ITB (2016/2019)

<sup>7</sup> Belg. Register:

[https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/lijst\\_belgische\\_zeeschepen\\_06.07.2017\\_1.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/lijst_belgische_zeeschepen_06.07.2017_1.pdf)

## Evolutie werkgevers in de Belgische binnenvaart.



## Evolutie werknemers in de sector in België.

*Tabel: Loontrekkenden naar sectorgroep, paritair comité, geslacht en leeftijdsklasse in België.*

LEEFTIJD	M(2016)	M(2019)	V(2016)	V(2019)	2016	2019
15-19	11	26	0	0	11	26
20-24	47	59	4	3	51	62
25-29	58	82	4	5	62	87
30-39	147	170	9	10	156	180
40-49	178	169	17	21	195	190
50-59	208	255	15	22	223	277
60-64	55	65	7	1	62	66
65 en ouder	19	34	1	1	20	35
<b>totaal</b>	<b>723</b>	<b>860</b>	<b>57</b>	<b>63</b>	<b>780</b>	<b>923</b>
<b>Stijging</b>		<b>18,9 %</b>		<b>10,5 %</b>		<b>18,3 %</b>

Volgens de aangiften binnen het Sociaal Fonds voor de Rijn- & Binnenscheepvaart telt de binnenvaartsector naast de bovenvermelde 923 loontrekkenden<sup>8</sup> ook nog 1429 zelfstandigen (en eventuele meewerkende echtgenoten die onder de radar blijven)<sup>9</sup>

De binnenscheepvaart kende in de afgelopen 3 jaar een sterke stijging qua werkgelegenheid. De erkenning van het werkregime van de systeemvaart als ploegenarbeid in 2018, werpt duidelijk zijn vruchten af en heeft voor een aantal effecten gezorgd:

1. Een aantal (kleinere) reders is opnieuw ingevlagd dankzij deze lastenverlaging. Zo zijn er 42 werkgevers meer geregistreerd dan in 2015
2. Verdere verwitting van de sector
3. Een stijging van de werkgelegenheid door het succesverhaal van de Antwerpse Waterbus.

Verder registreren we een stijging van de werkgelegenheid in alle leeftijdscategorieën behalve in de groep 40-49 jarigen. Het is duidelijk dat de cesuur in deze leeftijdscategorie aantoont dat de binnenvaart voor de jongere werknemers opnieuw aantrekkelijker wordt. Zo is het aantal werknemers jonger dan 30 jaar met 5 procent toegenomen t.o.v. 2019. Dankzij het duaal leren is de sector erin geslaagd het aantal werknemers jonger dan 20 meer dan te verdubbelen. Dit is welkom, maar lang niet voldoende op de verwachte uitstroom in de toekomst op te vangen.

Verder blijft de sector kampen met een relatief oudere en mannelijke structuur: nog steeds is 93% van de werknemers mannelijk, tegenover 55% gemiddeld in Vlaanderen en 37% van de werknemers is 50 jaar of ouder, tegenover 20% gemiddeld. Vrouwelijke werknemers werken vooral in de passagiersvaart die zich kenmerkt door een gezinsvriendelijker karakter. 88% van de werknemers in de binnenscheepvaart werkt voltijds, tegenover 67% gemiddeld in Vlaanderen.

Een uitsplitsing per deelsector geeft bovendien nog een aantal extra problemen aan :

- 1) Het vracht- en personenvervoer heeft een iets hoger aantal jongeren, maar de doorstroming naar schipper gebeurt niet binnen deze subsector. Een deel wijkt uit naar de subsector sleepvaart, gezien de andere arbeidsvoorwaarden.
- 2) In de subsector sleepvaart bedraagt het aantal 50-plussers meer dan 45 %. Dit wijst op een acuut probleem van opvolging en vervanging. Deze nood zal zich richten op het personeel van het vracht- en personenvervoer, waardoor er in die subsector een nog groter probleem zal ontstaan.

Een groot deel van de binnenvaartondernemers is nu al ouder dan 50 jaar. Investerings in technologie en nieuwbouw zijn één iets, maar als het personeel ontbreekt om een schip operationeel te houden gedurende de langer wordende vaartijden, zijn alle innovaties nutteloos. De functie van matroos was in het verleden erkend als knelpuntberoep. De sector ondervindt moeilijkheden bij het ingevuld krijgen van vacatures voor matroos, alsook de andere functies. In 2020 werd stuurman-schipper erkend als knelpuntberoep. Zowel voor matrozen als voor hoger opgeleide werknemers moet in toenemende mate gezocht worden bij jongeren (of ouderen), die weliswaar gemotiveerd zijn, maar niet in een binnenvaartmilieu zijn opgegroeid. Dat vergt een gerichte aanpassing van en samenwerking tussen de opleidingen.

---

<sup>8</sup> Aangifte FRB, 2016 en 2019 (telkens op 31 december op het

<sup>9</sup> Aangifte: RSVZ, 2016, cijfers 2015: stand van zaken op 31/12/2015.



## **Beroepen in de sector**

Matroos binnenvaart: Als matroos assisteer je bij het afvaren, aanmeren, ankeren en koppelen van het schip. Tijdens manoeuvres geef je van op het dek aanwijzingen. Verder assisteer je bij het bunkeren, het laden en het lossen van het schip. Ook sta je in voor het onderhoud van het schip, het basisonderhoud van machinekamer, elektriciteitsvoorziening, scheepsinstallaties en het onderhoud van meertouwen en trossen. Tenslotte hou je toezicht op het stilliggend schip en zijn lading. Je werkt aan boord van een schip, waar de ruimte beperkt is . Passagiers vervoer je over een rivier of een kanaal.

Matroos sleepvaart: De matroos assisteert de kapitein bij het aan- en afmeren alsook bij het slepen en assisteren van voornamelijk zeeschepen. Bij manoeuvres geeft hij aanwijzingen aan de kapitein. Verder ondersteunt de matroos de kapitein bij de wacht op de brug en neemt hij het roer over onder toezicht van de kapitein. Ook staat hij in voor het onderhoud van de sleepboot, en voor het onderhoud van de meerdraden, trossen en sleepmaterieel. Tenslotte houdt de matroos toezicht op de stilliggende boot.

Stuurman binnenvaart: Geeft leiding aan de bemanning en is mee verantwoordelijk voor het reilen en zeilen aan boord van het schip. Voert de navigatie en zorgt voor de veiligheid van de opvarenden. Is mee verantwoordelijk voor onderhoud van schip en lading.

Stuurman sleepvaart: De stuurman assisteert de kapitein bij het aan- en afmeren alsook bij het slepen en assisteren van voornamelijk zeeschepen. Bij manoeuvres geeft hij aanwijzingen aan de kapitein. De stuurman loopt wacht op de brug, vaart en voert manoeuvres uit. Ook staat hij in voor het onderhoud van de sleepboot, en voor het onderhoud van de meerdraden, trossen en sleepmaterieel. Tenslotte houdt de stuurman toezicht op de stilliggende boot.

Werktuigkundige (sleepvaart): De werktuigkundige plant de werkzaamheden in de machinekamer en inventariseert en bestelt wisselstukken en producten. Hij start de motoren, doet controles en voert preventief onderhoud en herstellingen uit aan de scheepsinstallaties. Ook het organiseren en uitvoeren van bunkerprocedures valt de werktuigkundige te beurt. Verder staat hij in voor het onderhoud van de machinekamer en de stabiliteit van het schip. Hij helpt bij het kuisen en onderhouden van de sleepboot en het vervangen van sleepmaterieel. De werktuigkundige houdt uitgebreide technische gegevens bij over de scheepsinstallaties en de eigen werkzaamheden. In de praktijk wordt de werktuigkundige vaak 'motorist' genoemd, soms spreekt men ook van de 'machinist'.

Schipper binnenvaart: De schipper voert het gezag en draagt de eindverantwoordelijkheid over het schip. Hij neemt de beslissingen aan boord in verband met het bepalen van de vaarroute, de bevrachting, acties naar aanleiding van onvoorziene omstandigheden. Hij regelt administratieve zaken zoals vrachtbrieven en douanedocumenten. De schipper kan werken in loondienst bij een rederij of eigenaar (als zelfstandige) van het bedrijf zijn. Hij heeft eindverantwoordelijkheid over personeel en werkorganisatie.

Kapitein sleepvaart: De kapitein voert het gezag en draagt de verantwoordelijkheid over de sleepboot en de bemanningsleden of bezoekers. Hij plant, organiseert en delegeert de taken en activiteiten aan boord en geeft de leiding aan de medeopvarenden. De kapitein loopt wacht op de brug, vaart en voert manoeuvres uit (aan- en afmeren en slepen en assisteren). Het is de kapitein die beslist om de matroos of stuurman te laten varen of manoeuvres te laten uitvoeren, al dan niet onder zijn toezicht. Hij helpt bij het onderhoud waar nodig en houdt toezicht op de stilliggende boot. Hij verzorgt ook het radiocontact met de walorganisaties en met de loods op een zeeschip. In zekere zin is hij de schakel tussen het personeel aan wal en de bemanning aan dek. Tenslotte doet hij ook de werkadministratie.

### **Mogelijke nieuwe profielen voor de komende jaren**

De Rivier- & Kanaalarbeider. Rivier en Kanaalarbeid is afgebakend tot de handenarbeid die wordt uitgevoerd langsheen de overslagplaatsen aan kades van de Belgische binnenwateren. Let wel: het betreft die kades die evenwel niet behoren tot het officiële havengebied. In het havengebied geldt immers de wet Major. De kades en oevers langsheen de bevaarbare waterlopen vallen onder de reglementering zoals binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wordt opgesteld. Het laden en lossen van binnenschepen gebeurt vanop een vaste installatie. De Rivier- & Kanaalarbeider moet dus in bezit zijn van een bewijs dat hij met kraaninstallaties kan werken. Verder moet hij beschikken over de competenties om ladingen op lichters en duwbakken veilig te kunnen vastleggen.

De watertaxi's en Waterbusschipper: binnenwateren worden in heel wat steden herontdekt. Gent, Brugge, Kortrijk,.... In deze steden is in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd en wordt er volop geïnvesteerd om overkapte kanalen & rivieren na decennia terug open te leggen. Met heel veel succes, deze steden bloeien als nooit tevoren, winkelstraten leven terug op, toerisme trekt aan, horeca boomt, mensen vinden het gezellig om naar de stad te komen... De keerzijde ervan is dat heel veel van die steden kampen met een mobiliteitsprobleem. Antwerpen heeft als eerste stad een proefproject opgezet met De Waterbus.. Naast de klassieke vereisten die van een binnenschipper mogen verwacht worden zijn er bijkomende competenties zoals klantvriendelijkheid, EHBO.

Schipper op afstand. Naast de vereiste nautische kennis dient deze schipper ook de digitale technologie onder de knie te hebben.

Retailschipper: Het ligt in de aard van de verwachtingen dat ook de bevoorrading van winkels in de stadscentrum in de nabije toekomst via de binnenvaartwegen ten dele zal verlopen. Stadsbesturen zetten daar nog te weinig op, omdat ook de infrastructuur nog niet helemaal op punt staat om dat mogelijk te maken. Maar sowieso verwachten we het als sector.

De interim-Matroos/interim-Stuurman/interim-Schipper. Moet niet alleen over de bovenvermelde competenties beschikken. Hij moet ook met verschillende typen van schepen kunnen varen en met verschillende ladingen overweg kunnen.

## Bestaande instroomopleidingen in de sector

### 1. Secundair onderwijs.

De maritieme opleidingen in het secundair onderwijs beperken zich in Vlaanderen tot 3 scholen:

#### Maritiem Instituut Mercator Oostende

- Maritieme technieken Dek – dagonderwijs 2de en 3de graad TSO
- Maritieme technieken Motoren - dagonderwijs 2de en 3de graad TSO
- Zeevisserij – dagonderwijs BSO
- Schipper-Motorist 7e jaar BSO

Opleidingsverstrekkers: Maritiem Instituut Mercator Oostende

Mercatorlaan 15B-8400 Oostende

Tel. 059 70 40 19

[maritieminstituut@skynet.be](mailto:maritieminstituut@skynet.be)

[www.maritiemonderwijs.be](http://www.maritiemonderwijs.be)

#### De Scheepvaartschool Antwerpen (voorheen Cenflumarin)

- Maritieme technieken optie Dek – dagonderwijs 2de en 3de graad TSO
- Maritieme technieken optie Machine - dagonderwijs 2de en 3de graad TSO
- Rijn- en Binnenvaart – dagonderwijs 1e tot 3e graad BSO
- Estuaire Vaart – dagonderwijs 7e jaar BSO

GO! De Scheepvaartschool

Gloriantlaan 75, 2050 Antwerpen

Tel. 03 570 97 [30](tel:035709730)

[info@descheepvaartschool.be](mailto:info@descheepvaartschool.be)

[www.descheepvaartschool.be](http://www.descheepvaartschool.be)

Leerlingen krijgen er theoretische lessen en ook een praktische opleiding. De theoretische lessen werden ontwikkeld door praktijkmensen, zoals ervaren binnenschippers, kapiteins ter lange omvaart, en gespecialiseerde leerkrachten. Die cursussen worden permanent aangepast aan de evolutie van de scheepswetgeving, aan nieuwe vaartechnieken, aan technologische innovaties, aan de evolutie van de schepen, en aan de altijd maar veranderende navigatieapparatuur. De cursussen zijn erkend en gecertificeerd door de bevoegde autoriteiten, conform de Europese regelgeving en de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. De doorgedreven praktische training begint op de binnenvaartsimulator (oa LENA)

De binnenvaartsector was er in 2017 als de kippen bij om in een proeftuinproject het concept van duaal leren mee vorm te geven. Tijdens de uitvoering van het addendum 2020 aan het convenant 2018-2019, heeft de binnenvaartsector een Sectoraal Partnerschap opgericht., zoals

voorzien in het decreet “duaal leren” De sectorale partnerschappen zijn sectorgebonden overlegplatformen, waarin de relevante onderwijs- en werkpartners uit de betreffende sector zetelen. Het Sectoraal Partnerschap Binnenvaart staat in voor het erkennen van een onderneming als werkplek, controle uitoefening op de uitvoering van de overeenkomsten op de werkplek, ondernemingen informeren over duaal leren, het ondersteunen en mobiliseren van ondernemingen in functie van het aanbod van werkplekken, adviesverlening in duaal leren en het opstellen van een jaarlijks monitoringsrapport. Voor de verdere uitrol van het duaal leren dient de sector een duaal addendum in.

Op GO! De Scheepvaartschool wordt er ook een zevende jaar Beperkte Kustvaart ingericht, speciaal voor de estuaire vaart. Dit is het varen tussen de Belgische kusthavens en de Scheldemonding. Hiervoor gelden speciale voorwaarden bij de opleiding. Leerlingen die het zevende jaar met succes afronden, ontvangen de verschillende deelcertificaten om op de estuaire vaart toegelaten te worden.

## 2. Syntra Midden-Vlaanderen

Syntra Midden-Vlaanderen organiseert meerdere opleidingen:

1. De opleiding binnenvaartondernemer richt zich tot beroepsactieve volwassenen die het diploma van binnenvaartondernemer willen behalen. Via afstandsonderwijs is een opleiding tot binnenvaartondernemer te volgen. Het totale programma omvat 19 lessen waarvan wetgeving in verband met de binnenvaart maar vooral lessen bedrijfsbeheer omvatten (basisboekhouding, commercieel beleid, fiscaal beleid).
2. Matroos binnenvaart: Via het internet kan een opleiding tot matroos binnenvaart gevolgd worden. Het totale programma omvat theoretische lessen: scheepstechnologie, veiligheid, reglement en machines. Daarnaast zijn er ook praktijklessen. Na de opleiding is men voorbereid op het federaal examen voor matroos voor de binnenvaart (zowel het theoretisch als het praktisch examen). In 2018 werden 22 matrozen opgeleid, in 2019 waren dat er 18. Deze opleiding staat los van de voltijdse dagopleiding matroos die in 2020 werd opgestart (zie hieronder).
3. Cursus ter voorbereiding van het examen vaarbewijs. Deze opleiding richt zich tot beroepsactieve volwassenen die zich willen bijscholen, zij moeten al minimum drie jaar ervaring als matroos hebben om deze cursus te volgen. De opstart voor een e-learningmodule wordt momenteel onderzocht.
4. Voltijdse dagopleiding matroos : in het kader van de PACT-opleidingen werd in 2020 gestart met een specifieke opleiding voor volwassenen. Deze opleiding omvat zowel praktijk als theorie, en wordt afgerond met het examen “matroos binnenvaart” (zowel praktijk als theorie). De opleiding bestaat voor 60 % uit werkplekleren in een leerbedrijf afgewisseld met 40 % lessen in de Syntra-campus. Speciaal aan deze opleiding is dat de VDAB ze goedkeurde als opleiding voor werkzoekenden. Dit houdt concreet in dat de VDAB de inschrijvingskost van werkzoekenden op zich neemt. De opleiding duurt vier maanden. De eerste opleiding ging van start in september 2020. Er was een zeer nauwe

samenwerking tussen Syntra Midden-Vlaanderen, VDAB en FRB voor de bekendmaking van de opleiding en de organisatie van digitale infosessies. VDAB stond ook in voor de screening van de werkzoekende kandidaten.

### Eigenheid van de bedrijven

- In de sleepvaart is het vooral de firma BOLUDA TOWAGE die actief is in de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, enz.
- In de jongste jaren is vooral het openbaar vervoer van passagiers over de binnenwateren enorm gestegen. Aqualiner BV, een Nederlandse marktspeeler die de openbare tender voor 5 jaar heeft binnengehaald op de Antwerpse Schelde met De Waterbus, is met 80 personeelsleden uitgegroeid tot de 2<sup>de</sup> belangrijkste werkgever in de Belgische binnenvaart sector.
- In de klassieke binnenvaart daarentegen zijn er slechts enkele bedrijven (rederijen) die met een volledige bemanning in loondienst werken. Het gaat meestal om bunkerbedrijven in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge.
- De toeristische passagiersvaart op de binnenwateren in Gent en Brugge kent eveneens een vrij hoge tewerkstelling, vaak gecombineerd met een hoge seizoensarbeid.
- Een groot deel in de binnenvaart zijn micro ondernemingen (zelfstandige familiebedrijven) met slecht één à twee personeelsleden in dienst, meestal in de functie van matroos. Meer dan de helft van de jobs in loondienst (52%) zijn gesitueerd in kleine ondernemingen met minder dan 20 werknemers, wat opmerkelijk hoger is dan gemiddeld in de Vlaamse privésector (31%).
- Bovendien zijn deze bedrijven allemaal concurrenten van elkaar en zijn ze meestal bij verschillende beroepsorganisaties aangesloten. De bedrijfs- en personeelsadministratie gebeuren meestal door een boekhoudkantoor of sociaal secretariaat. Typisch aan deze bedrijven is de moeilijke bereikbaarheid en – door de bedrijfsgrootte – een grote drempel om mee te werken aan opleidingsprojecten. Ook het ingang doen vinden van een lange termijn visie op een efficiënt personeelsbeleid verloopt om die reden moeizaam.
- De jongste jaren zijn er nieuwe gespecialiseerde bedrijven bijgekomen die – naar verwacht wordt- de sector een belangrijke innovatieopstoot zullen bezorgen. Zo is de firma Blue Line Logistics begonnen met palletvervoer over binnenwateren en zoeken ze niet alleen gekwalificeerde schippers of matrozen, ze zijn ook op zoek naar bijkomende competenties zoals werken met telescopische kranen,...
- Intussen lopen ook enkele proefprojecten rond onbemand varen/remote control/op afstand varen, al dan niet in steun van De Vlaamse Waterweg nv. De impact op de werkgelegenheid is momenteel nog heel beperkt, maar het is duidelijk dat deze technologie aan belang zal winnen. Uit de eerste contacten met de bedrijven die hierin actief zijn blijkt nu al dat er specifieke opleiding en toeleiding zijn vereist.
- In de haven van Antwerpen loopt momenteel een proefproject met watertaxi's die een stuk van het pendelverkeer van en naar de Stad moeten weghalen van de weg. Ook andere steden overwegen dergelijke initiatieven. Daarvoor is de sector niet alleen op

zoek naar schippers met een P-brevet (getuigschrift passagiersvervoer), eveneens moeten zij beschikken over klantgerichte competenties.

- Tot slot maar niet onbelangrijk in termen van werkgelegenheid zijn de bedrijven die niet onder het paritair comité van de binnenvaart opereren. CVBA BRABO met om en bij 500 personeelsleden, de havensleepdiensten, DAB Vloot,..... Ze kennen dezelfde beroepskwalificaties.

### Economische vooruitzichten:

De laatste 3 à 4 decennia van de **vorige eeuw stond de binnenvaartsector onder sterke economische druk** vanuit het wegvervoer. Volumes daalden, familiale bedrijven stopten ermee of vonden geen opvolging, de vloot verouderde, de instroom van jonge ambitieuze werknemers en zelfstandigen was laag. Door de toenemende verkeerscongestie op de grote Europese snelwegen, veranderden zowel de Europese Commissie als de Vlaamse overheid het geweer van schouder. Met de oprichting van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, werkte **de Vlaamse overheid vanaf de jaren negentig aan een ambitieus relanceringsbeleid**: er werd volop geïnvesteerd in containerterminals langsheen de grote binnenvaartwegen, sluisen werden massaal vernieuwd, een Europese opkoopregeling voor oude schepen werd uitgewerkt, enzovoort.

De groei zette zich gestaag verder gedurende het eerste decennium van de 21<sup>ste</sup> eeuw. Spelbreker was de financiële crisis van 2008. Dit zorgde voor een vertraging van de groei in de sector, niet bepaald voor een terugval. **In de periode 2014-2019 kende de binnenvaartsector een substantiële stijging** van de overgeslagen volumes geheel in de verwachtingen van het Federaal Planbureau<sup>10</sup> die een enorme toename van het binnenvaartverkeer tegen 2030 (+63 %) voorspelde.

- ⇒ De sector **dringt aan op meer duidelijkheid omtrent de geplande Schelde–Seine verbinding** die de havens van Gent en Zeebrugge moet verbinden met Parijs (de 2de grootste binnenhaven in Europa, na Duisburg). Vlaanderen investeert duidelijk zijn deel, hetgeen door de sector wordt gewaardeerd. Maar de sector kan zich niet van de indruk ontdoen dat de Franse staat treuzelt.
- ⇒ De bouw van de **nieuwe sluis in Terneuzen loopt ook een flinke vertraging** op door het archeologisch onderzoek dat uitgebreid diende te worden.
- ⇒ Verder oordelen de sociale partners in de binnenvaart dat de Vlaamse overheid dringend werk moet maken van de **herwaardering van de kleine kanalen en het stedelijke binnenvaartnetwerk**. Met gerichte en relatief beperkte financiële inspanningen kunnen heel wat stadskernen via de binnenwateren worden bevoorrad op het niveau van de retailhandel. Op die manier geeft de Vlaamse overheid zuurstof aan kleinere bedrijven en sociaal economie bedrijven die willen **inzetten op de ontwikkeling nieuwe bedrijfsmodellen** en zullen er nieuwe vormen van werkgelegenheid ontstaan (oa palletvervoer/grondverzet, bouw materiaal, afvalophaling, ontwikkeling van het geregeld vervoer van passagiers over de binnenwateren...). De Vlaamse Waterweg verliest zich teveel in hippe prestigeprojecten rond het zogezegde “onbemand varen” terwijl ze haar

---

<sup>10</sup> [http://www.plan.be/admin/uploaded/201512081036570.For\\_Transport\\_1230\\_11128\\_N.pdf](http://www.plan.be/admin/uploaded/201512081036570.For_Transport_1230_11128_N.pdf), Federaal planbureau, 2015.

prioritaire kerntaak – nl het ontsluiten van het Vlaamse waterwegen  
infrastructuurnetwerk- dreigt te verwaarlozen.

Concluderend, kan de sector nog niet geheel de impact van de coronacrisis inschatten. Zolang het virus onder ons is, zullen allerlei sanitaire maatregelen het economische verkeer op mindere of meerdere manier hinderen. Verstoorde handel verstoort ook de transportsector in zijn geheel en dus ook de binnenvaart. Toch is **de binnenvaartsector minder geïmpacteerd** omdat het een vervoersmodus is die voornamelijk in grotere volumes transporteert. In die zin verwachten we eerder dat het volume per vracht zal dalen, eerder dan dat het aantal reizen zal dalen.

Bijzondere **aandacht zal moeten gaan naar de toeristische passagiersvaart**. Als vrijetijdsactiviteit volgt ze het economische verloop van de vrije tijdsindustrie die als een gevolg van de coronamaatregelen volledig werd stilgelegd. Als door de Minister van economie erkende zwaar getroffen sector door de coronacrisis, zal tot het einde van het jaar, de pleziervaart voor toeristische doeleinden, nog gebruik kunnen blijven maken van het systeem van tijdelijke werkloosheid omwille van corona.

De sociale partners zijn ervan overtuigd dat in post corona tijden, de sector snel terug zal aansluiten met de groeiverwachtingen zoals die door zowel de MORA als het Federaal Planbureau werden voorgesteld. De sociale partners **juichen de innovatieve investeringen van de Vlaamse overheid in haar sector toe**, maar roepen tegelijkertijd op om ook oog te hebben op de ontwikkeling en modernisering van de stedelijke binnenwateren en kleinere vaarwegen om innovatie verdienmodellen in onze sector alle kansen te geven. Tot slot wil de sector erop wijzen dat de **Vlaamse overheid bij het toekennen van subsidies aan de binnenvaartsector er zich van moet vergewissen dat de juiste loon en arbeidsvoorwaarden worden toegepast** zoals die in het toepasselijke paritair comité van toepassing zijn. Het kan niet de bedoeling zijn dat de Vlaamse overheid op die manier bestaande jobs kapot subsidieert.

### **Sectorale inspanningen inzake opleiding en toeleiding.**

Ook de sector bleef niet bij de pakken zitten: Tussen 2002 en 2014 bestond een sectorconvenant tussen het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart en het departement WSE die de drempels moest wegnemen. Een aantal van de toen genomen initiatieven bewijzen vandaag nog altijd hun nut. Zo huisvest GO! De Scheepvaartschool nog steeds de binnenvaartsimulator "LENA" (van de Vlaamse overheid), die matrozen en leerlingen in staat stelt om aan simulatietraining te doen. Een project dat door de sector als positief wordt ervaren. Ook werden **er IBO-trajecten voor matroos en deksman opgezet die werkzoekenden** in staat moest stellen de stap naar een beroep in de binnenvaart makkelijker te nemen. De instroom via de IBO's kan als teleurstellend worden ervaren. Dat valt te verklaren door een aantal factoren:

1. **De arbeidsmarkt voor de binnenvaartsector wordt in zijn geheel op het niveau van de Rijnsoeverstaten** beschouwd. Door het feit dat veel reglementering op dit niveau wordt bepaald, is er natuurlijk ook een grote arbeidsmobiliteit binnen deze sector. Werkgevers rekruteren niet specifiek in Vlaanderen, maar over het geheel van het werkingsgebied dat door de CCR wordt gedefinieerd.
2. Tot slot is het instrument van het IBO (vooral) bedoeld voor werklozen. Mensen die het om allerlei redenen gemiddeld vaak moeilijker hebben op de arbeidsmarkt om

aan een volwaardige job te geraken. De **job van matroos is dan al vaak te zwaar** voor werklozen die al een tijd uit het arbeidscircuit zijn.

Door de economische verslechterde situatie van de afgelopen jaren werd het convenant voor de periode 2016-2017 evenwel niet verlengd. Toen de economische parameters terug groen kleurden, steden en overheden op zoek gingen naar alternatieve vervoersmodi en klassieke sectoren naar de binnenvaart kijken om hun goederen te transporteren, achtte de sector het aangewezen om opnieuw te kandideren voor een convenant in 2018. Bedrijven en zelfstandigen ervaren een tekort aan hogere profielen zoals stuurman of schipper. Deze zijn ook minder vatbaar voor Europese detachering of erger nog: sociale dumping. Hogere profielen stromen ook makkelijker door naar rederijen die actief zijn in de andere Rijnsoeverstaten. Bovendien gaat het ook om niet delokaliseerbare arbeid.

Dat werkgevers blijven zoeken naar geschikt personeel bewijst ook het project "areyouwaterproof.be". Daarin hebben de **maritieme werkgevers (zowel bedrijven zoals Boluda Towage Belgium, BRABO als de koepelorganisatie van werkgevers) de krachten gebundeld met de maritieme scholen en ook het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart**. Samen bieden ze op hun website jonge mensen die dromen van een maritieme job de studiemogelijkheden aan. Op die site ziet de kandidaat leerling/student de diverse richtingen en functies die je op het water kunt uitoefenen.

Ondanks deze verdienstelijke poging blijft resultaat uit. Jonge mensen die er toch voor kiezen, studeren af in de maritieme richtingen zonder een vaarbewijs. Dit vaarbewijs moet apart behaald worden. Ook andere documenten zoals het Rijnpatent, getuigschrift passagiersvervoer P , ADN kunnen niet behaald worden op de schoolbanken. Jonge mensen raken daardoor ontmoedigd en zoeken andere oorden op. **De sociale partners dringen al lang aan op de ontwikkeling van een technische secundaire richting om zo beter gekwalificeerd aan te trekken. Dit proces werd op GO! De Scheepvaartschool ingezet in het schooljaar 2019-2020, met de inrichting van het eerste jaar in TSO. Dit is een proces dat zes jaar in beslag zal nemen. In het schooljaar 2023-2024 zal voor het eerst in het eerste jaar in de derde graad van het TSO de richting "Binnenvaart Technieken" aangeboden worden. Daarnaast is ook voorzien dat in BSO de opleiding binnenvaart in duaal leren parallel blijft bestaan.** Verder zal de nieuwe Europese richtlijn voor beroepskwalificaties en de verdere ontwikkeling van duaal leren via het duaal addendum de mogelijkheden verruimen om jonge mensen te overtuigen voor een binnenvaart-beroep te kiezen.

## 2. Sterkte-zwakte analyse

- **Sterktes**

De sector kent een aantal sterke pluspunten. Ten eerste betreft het grote en uitgebreide waternetwerk met goede aansluiting op de Rijn, dat er mede voor zorgt dat Vlaanderen een belangrijke logistieke hub is in Europa. De jongste jaren is het vervoer van passagiers enorm gestegen, dit vooral dankzij De Waterbus in de Antwerpse regio. Aqualiner, het bedrijf achter De Waterbus, groeide uit tot de tweede belangrijkste werkgever in de sector. Ook hier liggen groeikansen : uitbouw van pendelverkeer op de waterwegen zal vele voordelen hebben, denken we maar aan milieu, verkeerscongestie, .. Ook het palletvervoer



opent nieuwe perspectieven, waarbij niet enkel maritieme know how nodig is, maar ook kennis inzake bijvoorbeeld telescopische kranen.

Daarnaast kunnen we als sector bogen op ervaren personeel. De binnenvaart is geen grote sector, maar door de sterk geconcentreerde kennis is ze sterk op innovatie gericht. Vanuit het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart wordt opleiding financieel ondersteund. Daarnaast werd er ook een sectorale non-discriminatieclausule ontwikkeld.

- **Zwaktes**

In de sector van de binnenvaart zijn er een aantal zwaktes die – in mindere of meerdere mate bepalend zullen zijn voor de toekomst. Het is moeilijk in te schatten of zij op zich of in combinatie met elkaar doorslaggevend zullen zijn. Het gaat over :

- de concurrentiële loonhandicap op de buurlanden
- gebrek aan maritieme cultuur in Vlaanderen
- te hoge drempels voor potentiële zij-instroom (vooral wat betreft de overgang van zeevaart/bagger/visserij naar binnenvaart) omdat er andere regels gelden voor zee- en binnenvaart, waardoor overstap zeer moeilijk is.
- de vergrijzing van de arbeidspopulatie, zo is in de subsector van de sleepvaart meer dan de helft van de werknemers 50+.
- de vele micro-ondernemingen (zelfstandige familiebedrijven) met vaak slechts 1 of 2 personen in dienst zullen in de toekomst, o.m. door steeds strengere milieunormen zwaar dienen te investeren
- beperkte instroom via onderwijs
- het doorgroeimodel, waarbij men als matroos “instroomt” en dan evolueert naar stuurman/schipper staat onder druk, omdat te weinig jongeren de opleiding volgen in het secundair onderwijs en er dus bijgevolg te weinig doorstroom is. De uitrol van TSO in GO! De Scheepvaartschool zal hopelijk zorgen voor meer instroom in de binnenvaartopleidingen in het onderwijs.
- de afkomst en geslacht van het personeel : vooral in de lagere functies zien we instroom van matrozen uit andere Europese landen, en wat betreft geslacht blijft werken in de binnenvaartsector een mannelijke aangelegenheid.

### 3. Sectorale uitdagingen

- **Korte termijn**

Om te beginnen is er een **probleem in de toeristische passagiersvaart**. Het is voor deze sector momenteel een kwestie van overleven. De sector pleit om blijvend de economische werkloosheid te verlengen totdat de pandemie officieel is bestreden. Daarnaast werd binnen het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart ook beslist om de aanvullende werkloosheidsvergoeding, die bij cao vastligt en normaliter door de werkgever wordt betaald, door het Fonds te laten dragen. De sector draagt dus haar verantwoordelijkheid.

Verder is er het probleem van de **instroom** zoals in de convenantperiode 2018-2020 aangebracht. Te weinig jonge mensen kiezen voor het beroep van binnenvaarder. Daardoor ontstaat er ook een probleem op vlak van de **doorstroom** van matroos naar stuurman of schipper/kapitein en dus direct in de doorgroeimogelijkheden in de sector. Ter illustratie : in het schooljaar 2020-2021 zijn er in de derde graad van het secundair onderwijs 18 leerlingen ingeschreven voor de binnenvaartopleiding bij GO! De Scheepvaartschool en is er bij VDAB jaarlijks een veelvoud daarvan aan vacatures.

Binnenvaartondernemers vinden daardoor steeds moeilijker genoeg gekwalificeerd personeel. Dat geldt voor alle deelsectoren. Ook voor de bedrijven die nu volop experimenteren met het remote control varen (of het onbemand varen). Ze moeten immers een beroep doen op schippers die de juiste certificering kunnen voorleggen.

We richten ons ook op een **“nieuw” probleem van instroom**. Door de diversificatie en stimulering van het Vlaamse binnenvaartbeleid ziet de sector het levenslicht van “nieuwe beroepen” of bestaande beroepen met nieuwe competentievereisten. De Rivier- & kanaalarbeider kennen we wel al iets langer, maar er komen nu de watertaxi-schippers bij, de schipper die met palletboten vaart, het varende personeel in de groeiend rivercruise industrie, de toenemende estuaire vaart, de schipper die op afstand vaart... Beroepen die andere competenties aanspreken zoals bv omgaan met passagiers, klantvriendelijkheid, EHBO,....

Verder is er **een probleem in de zij-instroom**. België/Vlaanderen behoort tot de top 15 landen in de Koopvaardij, kent de 2 grootste baggerfirma's in de wereld die samen 60 % van de wereldmarkt in handen hebben, kent gespecialiseerde zeesleep- en havensleepdiensten. In Nederland bestaat de mogelijkheid **om via een verkorte opleiding en examens de overstap te maken uit deze sectoren naar de binnenvaartsector**. Wie werkt in de zeevaart, zeevisvaart of waterbouw en een schippersdiploma wil halen om te mogen varen in de bedrijfsvaart op alle binnenwateren, kan zijn ervaring op zee voor ten hoogste 2 jaar inbrengen om het brevet van kapitein binnenvaart te behalen. De sociale partners in de binnenvaart sector zullen daartoe initiatief nemen naar de Vlaamse overheid, samen met alle belanghebbende partners.

- **Lange termijn**

We stellen **een gebrek aan een maritieme cultuur vast in Vlaanderen**. Idealiter zouden mensen vanuit de baggersector of de koopvaardij makkelijk en zonder drempels moeten zij-instromen in de binnenvaart. Dit is niet zo, hetgeen betekent dat er enorm veel talent voor de binnenvaart verloren gaat. Zo moet – bij wijze van voorbeeld – een officier afgestudeerd in de hogere Zeevaartschool, nog steeds 3 jaar ervaring als matroos op een binnenschip aantonen, vooraleer een vaarbewijs of een Rijnpatent te mogen afleggen. Verder wordt de instroom ook beperkt door de deloyale concurrentie van binnen en buitenlandse malafide werkgevers in de sector. Deze werken met Oost-Europese of Filipijnse matrozen, via Nederlandse interim kantoren, of via malafide tussenpersonen. Deze matrozen worden vaak onderbetaald of worden als (schijn)zelfstandige in dienst genomen. Hierdoor verliest het beroep aan aantrekkelijkheid. Als nefast gevolg komen niet alleen de vrachtprijzen onder druk te staan waardoor de bonafide ondernemer/werkgever het steeds moeilijker krijgt om te concurreren, maar ook de doorstroming en doorgroeimogelijkheden van het personeel vallen weg met de gekende gevolgen.

Momenteel zijn er 6.000 personen rechtstreeks professioneel actief in de Belgische binnenvaart.<sup>11</sup> Om de verwachte groei tegen 2030 te kunnen bijbenen, extrapoleren we op basis van de huidige bemanningsregels en het maximale gabarriet (de huidige geldende afmetingen en tonnenmaat van vaartuigen in de binnenvaart) dat **ruim 3.000 nieuwe**

---

<sup>11</sup> NV De Scheepvaart; Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen - Horizon 2020, Waterwegen & Zeekanaal nv en nv De scheepvaart, 2014.

**arbeidsplaatsen** ingevuld zullen moeten worden. Daarnaast zal ongeveer de helft van de huidige 6.000 personen moeten vervangen worden, wegens natuurlijke afvloeiing (pensioen) - navraag bij een aantal grote bedrijven (BOLUDA/ Brabo) leert immers dat het huidige contingent van schippers en matrozen verouderd is. Alles samen moeten er tegen 2030 dus een **6.000-tal plaatsen** ingevuld worden.

Op basis van de gegevens van de FOD Mobiliteit (over de periode 2014-2015) en MOW Vlaanderen (2016-2019), zijn er momenteel een 200-tal personen per jaar die een bekwaamheidsbewijs (examen matroos, vaarbewijs A+B, Rijnpatent (nieuw)

	Matroos praktijk	Vaarbewijs A+ B	Rijnpatent PC test	Rijnpatent Specifieke kennis	Uitbreiding rijnpatent
2019	82	38	5	7	18
2018	56	20	7	10	18
2017	73	40	20	21	30
2016	33	23	8		6
2015	83	38	27		37
2014	89	33	38		30

en Rijnpatent (uitbreiding)) halen (zie afbeelding). Aan het huidige tempo betekent dit dat er tegen 2030 slechts maximaal 2400 van de 6000 arbeidsplaatsen ingevuld zullen raken.



Tot slot blijven we als sector ook niet blind voor **de gevolgen van de automatisering en de digitalisering**. Proefprojecten door De Vlaamse Waterweg gesubsidieerd, onderzoeken de mogelijkheden tot onbemand varen. Daar zijn we nog lang niet, maar dat de digitalisering de jobinhoud zal beïnvloeden beseffen de sociale partners binnen de sector zeer goed. Binnen deze convenant willen we dan ook deze uitdaging niet uit de weg gaan en willen we de **nodige aandacht schenken aan de competenties van de toekomst**.

- **Uitdagingen op Europees vlak**


De sociale partners vragen dat de Vlaamse overheid een proactief beleid voert om op Europees vlak de belangen van onze sector beter aan te kaarten. Ze roept de Vlaamse overheid daarbij op om een structureel overleg met het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart op te zetten. Het is immers het Europees Comité voor de Opstelling van Standaarden voor de Binnenvaart ("CESNI") dat instaat voor de ontwikkeling van uniforme, moderne en duidelijke voorschriften voor de gebruikers van de vaarweg te bevorderen en te versnellen. In CESNI beslissen zowel deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en van de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) als vertegenwoordigers van internationale organisaties, de vertegenwoordigers van de verschillende binnenvaartactoren en het binnenvaartbedrijfsleven in Europa over goedkeuring van standaarden op diverse gebieden, met name voor schepen, informatietechnologie en bemanningen. Er is ook overleg over de uniforme uitleg en toepassing van de genoemde standaarden, over de methode voor de toepassing en


implementatie van de dienovereenkomstige procedures, over de procedures voor de uitwisseling van informatie en over de toezichthoudende mechanismen in de lidstaten. Een overlegde strategie tussen de sociale partners in Vlaanderen enerzijds en de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid anderzijds, is in de toekomst aangewezen om met Vlaanderen onze stem luider te laten horen.

**Tot slot verwacht de sector dat de Vlaamse overheid de binnenvaartsector actief ondersteunt in het zoeken naar Europese middelen.** De Europese Commissie is zich ervan bewust dat het lastig is om beroepsopleidingen te organiseren voor het personeel van binnenvaartschepen en moedigt de lidstaten daarom aan gebruik te maken van het Europees Sociaal Fonds voor de opleiding van personeel in de binnenvaartsector. Daarnaast spoort ze hen met name aan om beste praktijken en kwalificaties op het gebied van de binnenvaart en de logistiek uit te wisselen en de aanwending van innovatieve technologieën en ondernemersvaardigheden te stimuleren.

 <p><b>Intersectorale toets</b></p>	<p>Er zijn heel wat transport- en bouwbedrijven die naast hun hoofdactiviteit ook in de binnenvaart actief zijn. Echter zijn zij vaak niet verbonden met de binnenvaart op niveau van PC139. De deelname aan de cluster “transport en logistiek” komt hier zeker aan tegemoet, en zo worden eerste stappen gezet naar een nauwere samenwerking. Door de deelname aan de cluster hoopt de binnenscheepvaartsector een beter beeld te krijgen én samen te kunnen werken aan de gemeenschappelijke acties zoals promotie voor de beroepen, acties rond diversiteit, ..</p>
 <p><b>Relancetoets</b></p>	<p>De coronacrisis was een onverwachte en ongenode gast. Toch lijken de effecten voor de binnenvaartsector al bij al mee te vallen.</p> <p>Wereldwijd heeft de coronacrisis de economie sinds januari 2020, zwaar onder stress gezet. De verschillende lock-down- &amp; quarantaine maatregelen impacteerden onze Vlaamse economie met meer dan 12 % in het tweede kwartaal van 2020. Dit is de zwaarste economische crisis sinds het uitbreken van WO II. Ondanks deze enorme impact, bleef de Vlaamse binnenvaart relatief gespaard. Met een terugval van 6 % overslag in het 2<sup>de</sup> kwartaal van 2020 bleef de schade relatief beperkt. De coronawerkloosheid beperkte zich tot een aantal individuele gevallen die door lock down maatregelen internationaal niet langer meer mochten reizen. Enkel het transport van bouwmaterialen en de toeristische passagiersvaart werden volledig getroffen. 10-tallen schippers en stuurmannen in deze subsectoren werden in het 2<sup>de</sup> kwartaal zo goed als volledig op economische werkloosheid wegens overmacht geplaatst. Sinds eind juni startten deze deelsectoren rustig aan op.</p>

	<p>De tijdelijke werkloosheid wegens overmacht door corona biedt alvast enig soelaas voor de toeristische sector, maar ideaal is dit niet. Te verwachten valt ook dat het geheel van het internationaal toerisme wel wat langdurige effecten zal ondervinden. Ervaringen uit het verleden (bv de terreuraanslagen uit 2016) leren ons wel dat - eens de dreiging volledig weg is - het toerisme binnen de 6 maanden wel flink kan hernemen. Het zal wachten zijn tot er een volledige werkend vaccin bestaat, eer we in onze kunststeden Gent en Brugge een volledige heropleving van het toerisme mogen verwachten.</p>
--	--

 <p><b>Partnerschappen op het snijvlak leren, werken en innoveren als middel om de complexe en maatschappelijke uitdagingen aan te gaan</b></p>	<p>Momenteel lopen er in de binnenvaart een aantal uitdagende projecten inzake afstandvaren en automatisatie. Alhoewel dit op korte termijn niet tot grote game changer zal leiden, zullen de sociale partners dit nauwgezet opvolgen. Dit zowel in het kader van de mogelijke wijzigingen in de bestaande opleidingen, als in de signaalfunctie naar overheden toe. Hierbij dient ook steeds bewaakt te worden dat de nieuwe ontwikkelingen er toe leiden dat eventuele “nieuwe tewerkstelling” binnen het kader van het paritair comité van de binnenvaart blijft gesitueerd.</p>
--	---

 <p><b>Competentie- en loopbaangericht werken</b></p>	<p>Binnen de binnenvaart staan we voor de grote uitdaging dat er méér aandacht dient besteed te worden aan zowel doorgroei als neveninstroom. Het doorgroeimodel staat onder druk omdat er vaak buitenlandse matrozen in Belgische loondienst werken, en zij geen interesse hebben om door te groeien naar hogere functies. Daarnaast is het ook zo dat de rigide regels een overstap naar de binnenvaart vanuit andere maritieme sectoren zo goed als onmogelijk maken. Dit alles zorgt ervoor dat het niet voor de hand liggend is om verticale loopbaanontwikkeling te implementeren.</p>
--	--

# Visie – prioriteiten

## Overzicht prioriteiten en acties

1. Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt	<b>Prioriteit 1: Verhogen instroom</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: promotiemateriaal ontwikkelen op maat van jongeren</li> <li>Actie: jongeren bereiken (doe dagen, havenhuis, beroepenhuis, hidrodoe,...)</li> <li>Actie: onderzoek naar uitbreiding naar andere scholen</li> <li>Actie: blijvende samenwerking met Are You Waterproof</li> <li>Actie: organisatie met de cluster “transport en logistiek” van info- en promoacties m.b.t. de clusterberoepen</li> </ul>
	<b>Prioriteit 2: Ondersteunen van opleidingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: opleiding in TSO</li> <li>Actie: opvolgen evoluties en beroepskwalificaties</li> <li>Actie: samenwerking over de taalgrens heen</li> </ul>
2. Levenslang leren en werkbaar werk	<b>Prioriteit 1: Zij-instroom verhogen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: opleiding matroos voor volwassenen</li> <li>Actie: promotie voor binnenvaartopleidingen gericht op neveninstromers</li> <li>Actie : overgang van zeevaart naar binnenvaart faciliteren</li> </ul>
	<b>Prioriteit 2: Opleiding stimuleren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: doorstroom vanuit matroos naar stuurman-schipper promoten</li> <li>Actie: samenwerking tussen verschillende actoren stimuleren (opleidersplatform)</li> </ul>
	<b>Prioriteit 3: Competentiedenken stimuleren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: organisatie met de cluster “transport en logistiek” van Lerende Netwerken voor ondernemingen</li> <li>Actie: organisatie sectorale mentoropleiding</li> <li>Actie: informeren bedrijven</li> <li>Promotie “werkbaarheidscheque”</li> </ul>
	<b>Prioriteit 4: Inzetbare arbeidsmarktreserve</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: ondersteuning VDAB</li> <li>Actie: VDAB screent werkzoekenden uit sector</li> </ul>
	<b>Prioriteit 5: Werken aan maritieme cultuur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actie: samenwerken met andere maritieme sectoren</li> </ul>
3. Non-discriminatie en inclusie	Voor 2021 – 2022 sluit de sector een addendum af voor sensibiliserende, informerende en ondersteunende acties.

# 1. Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt – varend leren & leren varen

## Visie

Door de vergrijzing van de arbeidspopulatie in de sector, is er in hoge mate nood aan instroom. Door het opleidingsmodel, waarin men eerst matroos wordt en dan door de jaren praktijk doorstroomt naar hogere profielen, zijn er sterke limieten, want niet iedereen kan/wil doorstromen en er is ook uitstroom uit de sector. Sommige bedrijven kozen ervoor om buitenlandse matrozen in dienst te nemen en deze groeien vaak niet door. Dit verklaart deels waarom matroos niet op de lijst met knelpuntberoepen staat, en stuurman/schipper wel. Gezien er in de sector maar één school is die effectief jonger opleidt naar de sector, dient voluit ingezet te worden op het verhogen van het aantal jongeren in de opleiding. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van de overheid, onderwijs en de sector. De sector zal maximaal inzetten op ondersteuning van alle acties die de instroom kunnen verhogen. Daarnaast worden bedrijven ondersteund om zo in samenwerking met onderwijs de nodige mogelijkheden te bieden in het kader van duaal leren. Daartoe dient de sector een duaal addendum in.



### Resultaatsverbintenis:

2021-2022:

De sector zal tijdens de convenantperiode, met het oog op verhogen van de instroom, specifiek promotiemateriaal ontwikkelen. Er zal één (digitale) folder worden uitgewerkt en verspreid.



### Betrokken partners

Volgende partners worden betrokken : de werknemers- en werkgeversorganisaties, het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart, alle onderwijsinstellingen die binnenvaart gelieerde opleidingen inrichten, Are You Waterproof, de partners die zetelen in het Sectoraal Partnerschap binnenvaart. Per actie wordt omschreven welke partner welke rol kan opnemen.

## Prioriteiten en acties

 <b>Prioriteit 1: Verhogen instroom</b>	
<b>Actie:</b> Promotiemateriaal ontwikkelen op maat van jongeren	<b>Omschrijving:</b> Ontwikkelen van promotiemateriaal op maat van jongeren, zodat zij kennis maken met de mogelijkheden om in het secundair onderwijs binnenvaart-gerelateerde opleidingen te volgen. Daarnaast blijft GO! De Scheepvaatschool de zgn. "scheepvaartklasjes" organiseren, waarbij klassen uit het 5 <sup>de</sup> en 6 <sup>de</sup> jaar uit de lagere school op een sympathieke, interactieve manier kennis maken met de wereld van de scheepvaart.
	<b>Timing:</b> 2021

	<p><b>Betrokken partners:</b> Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, GO! De Scheepvaartschool</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> In samenwerking met De Scheepvaartschool wordt overlegd op welke wijze het best promotiemateriaal kan worden ontwikkeld, gaande van analoog (folder) tot digitaal (social media, website).</p>
<p><b>Actie:</b> Jongeren bereiken</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Door ondersteuning van of deelname aan relevante organisaties of events (zoals Beroepenhuis Gent, Havencentrum Antwerpen, doe dagen, ..) zullen inspanningen geleverd worden om jongeren uit de finaliteitsjaren van het lager onderwijs te informeren over de opleidingen die toeleiden tot de binnenvaart-sector.</p>
	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p>
	<p><b>Betrokken partners:</b> Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Rekening houdend met de financiële weerslag zal met zo veel mogelijk organisaties als praktisch haalbaar worden samengewerkt.</p>
<p><b>Actie:</b> Onderzoek naar uitbreiding naar andere scholen</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Momenteel biedt GO! De Scheepvaartschool in Antwerpen als enige school opleidingen aan die toeleiden tot de sector van de binnenvaart. Gezien de te verwachten evolutie (groei binnenvaart, leeftijds piramide) is verhoging van instroom noodzakelijk. Er wordt in eerste instantie gekeken naar scholen die reeds maritieme opleidingen aanbieden.</p>
	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode.</p>
	<p><b>Betrokken partners:</b> Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen :</b> De nodige contacten zullen worden gelegd met de betrokken onderwijspartners.</p>
<p><b>Actie:</b> Blijvende samenwerking met AreYouWaterproof</p>	<p><b>Omschrijving:</b> AreYouWaterproof wordt vanuit de Vlaamse overheid ondersteund, partners uit de brede maritieme sector nemen hieraan deel. Doel is actieve promotie voor alle watergebonden opleidingen.</p>
	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p>
	<p><b>Betrokken partners:</b> Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Are You Waterproof</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Systematische deelname aan de “Ronde Tafels” van Are You Waterproof, waaraan alle relevantie partijen deelnemen (VDAB, GO! De Scheepvaartschool; Maritiem Instituut Mercator, Hogere Zeevaartschool, Defensie, ..)</p>



<b>Actie:</b> Organisatie met de cluster “transport en logistiek” van info- en promoacties m.b.t. de clusterberoepen	<b>Omschrijving:</b> Organisaties van infosessies, infostands en promoacties voor diverse doelgroepen zoals de Beroepenrally voor leerlingen uit het secundair onderwijs.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> De cluster “transport en logistiek”, scholen, Beroepenhuis, bedrijven, diverse partnerorganisaties.
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Organisatie van 3 info- en promotieacties per jaar.

 <b>Prioriteit 2: opvolgen van evoluties in opleidingen</b>	
<b>Actie:</b> Binnenvaartopleiding in TSO	<b>Omschrijving:</b> Gevolg gevend aan de vraag van de sector, werd het curriculum in GO! De Scheepvaartschool aangepast, en werd de opleiding hertekend. Hiermee werd van start gegaan in schooljaar 2019-2020 voor het eerste jaar van de eerste graad. In schooljaar 2023-2024 zal dan voor het eerst het eerste jaar in de derde graad in TSO binnenvaart worden geprogrammeerd.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> GO! De Scheepvaartschool, het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> De sector zal maximaal ingaan op ondersteuningsvragen vanuit GO! De Scheepvaartschool.
<b>Actie:</b> Opvolging evoluties in de sector en de beroepskwalificaties	<b>Omschrijving:</b> De sector van de binnenvaart is constant in evolutie, denken we maar aan afstandsvaren. Er dient bewaakt te worden dat dit meegenomen wordt in de beroepskwalificaties.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, GO! De Scheepvaartschool, departement onderwijs.
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Alle betrokken partijen volgen constant de evoluties op. Als er wijzigingen nodig zijn, wordt gezamenlijk opgevolgd.
<b>Actie:</b> Samenwerking over de taalgrens heen	<b>Omschrijving:</b> In Vlaanderen biedt GO! De Scheepvaartschool binnenvaartopleidingen in. Er is een Franstalige pendant, nl. École de Batellerie in Hoei. Een samenwerking in de vorm van uitwisseling is meerwaarde voor alle partijen.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode

	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, GO! De Scheepvaartschool, École de Batellerie
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart zal de beide scholen ondersteunen in het zoeken naar mogelijke samenwerkingsverbanden, mogelijk het Prins Filips Fonds.

## 2. Levenslang leren en werkbaar werk – levenslang varen

### Visie

Zoals ook bij het hoofdstuk 'aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt' beschreven is er de komende jaren veel uitstroom. De instroom die zal komen van de opleidingen in het secundair onderwijs zal niet voldoende zijn om de vele uittreeders te vervangen. Daarom dient er maximaal werk gemaakt te worden van zij-instroom. Deze zij-instroom situeert zich vooral op het vlak van matroos. Er dient veel meer dan vroeger gewerkt te worden aan doorstroom naar de functies van stuurman-schipper. De steeds verder evoluerende automatisering en digitalisering is een feit, en we houden de vinger aan de pols om waar nodig beroepskwalificaties te verfijnen/ontwikkelen.

Binnen de maritieme sectoren (binnenvaart, scheepvaart, visserij, baggersector) zijn nu sterke schotten waardoor overgang van de ene naar de andere sector een processie van Echternach is. De sociale partners blijven de bevoegde overheden aansporen om hun verantwoordelijkheid op te nemen.



#### **Resultaatsverbintenis:**

2021-2022:

Jaarlijks zal er minstens een mentoropleiding worden aangeboden, dit ter ondersteuning van de instroom die de sector hoopt te realiseren.




#### **Betrokken partners**

Volgende partners worden betrokken : de werknemers- en werkgeversorganisaties, het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart, VDAB, alle onderwijsinstellingen en opleidingsverstrekkers die binnenvaart gelieerde opleidingen inrichten, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, maritieme sectoren (visserij, zeevaart, bagger), AHOVOKS, departement onderwijs. Per actie wordt omschreven welke partner welke rol kan opnemen.


## Prioriteiten en acties

 <b>Prioriteit 1: Zij-instroom verhogen</b>	
<b>Actie:</b> Opleiding matroos voor volwassenen	<b>Omschrijving:</b> Gezien de instroom vanuit het secundair onderwijs niet zal volstaan om de uitstroom uit de sector te compenseren, is een opleiding voor zij-instromers noodzakelijk. De opleiding "matroos" van Syntra Midden-Vlaanderen, die in 2020 voor het eerst voor werkzoekenden werd georganiseerd, en dit in samenwerking met VDAB, is hier een adequaat antwoord op.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Syntra Midden-Vlaanderen, VDAB
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Syntra Midden-Vlaanderen wordt door het Fonds ondersteund betreft het vinden van stageplaatsen. VDAB, dat deze opleiding erkende voor werkzoekenden, werkt samen met Syntra Midden-Vlaanderen en het Fonds voor de organisatie van infosessies voor werkzoekenden, dit in alle provincies.
<b>Actie:</b> Promotie voor binnenvaartopleidingen gericht op neveninstromers	<b>Omschrijving:</b> Ontwikkelen van promotiemateriaal op maat van neveninstromers, zodat zij kennis maken met de mogelijkheden om in opleidingen te volgen die toeleiden tot de binnenvaart.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode.
	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Syntra Midden-Vlaanderen, VDAB en iedere andere organisatie die expertise kan leveren (vb Werkplekarchitecten)
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> In samenwerking met bovenstaande partners wordt overlegd op welke wijze het best promotiemateriaal kan worden ontwikkelen, gaande van analoog (folder) tot digitaal (social media, website).
<b>Actie:</b> Overgang van zeevaart naar binnenvaart faciliteren	<b>Omschrijving:</b> Overgang vanuit maritiem naar de binnenvaart is quasi onmogelijk. Zelfs een kapitein op de lange omvaart dient bij een overstap naar de binnenvaart opnieuw vaardagen te bewijzen. Hiervoor dient een werkbare oplossing gevonden te worden, naar analogie met onze buurlanden. Erkenning van Verworven Competenties (EVC) kan als uitvalsbasis dienen, gezien er heel wat gelijke competenties zijn in zee- en binnenscheepvaart. De reeds in 2020 gestarte besprekingen tussen het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart, Port of Antwerp en VLOOT/MDK worden uitgebreid met andere partners (zie hieronder).


	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p> <p><b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Port of Antwerp, VLOOT/MDK, departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Vlaamse Waterweg.</p> <p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> De betrokken partners starten besprekingen om – net zoals in Nederland – te komen tot een oplossing, dit binnen het kader van EVC.</p>
<p><b>Actie:</b> Vacature inzameling</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Bedrijven uit de sector hebben niet de automatische reflex om vacatures te melden bij VDAB. Daardoor blijven heel wat vacatures onder de radar, waardoor kansen gemist worden. Zo zijn bijvoorbeeld veel bedrijven op zoek naar matrozen, maar staat dit beroep toch niet op de lijst van knelpuntberoepen. Vanuit het Fonds zal ondersteuning geboden worden, met als doel om zoveel mogelijk vacatures te laten registreren, en aldus een correct beeld te vormen.</p> <p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p> <p><b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, bedrijven, VDAB</p> <p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Bedrijven krijgen ondersteuning van het Fonds, deze vorm van ondersteuning zal op verschillende fora van de binnenvaart aangekondigd worden.</p>
<p><b>Actie:</b> Opleidingen in volwassenenonderwijs</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Momenteel zijn er geen actieve binnenvaart-opleidingen in het volwassenenonderwijs. In samenwerking met onderwijs wordt onderzocht of dit opnieuw kan worden opgestart.</p> <p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p> <p><b>Betrokken partners:</b> Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, GO! De Scheepvaartschool en partnerscholen.</p> <p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Gesprekken zullen worden opgestart in 2021.</p>

 <b>Prioriteit 2: Opleiding stimuleren</b>	
<p><b>Actie:</b> Doorstroom vanuit de functie van matroos naar stuurman/schipper stimuleren, door middel van ondersteuning of incentive</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Al te vaak wordt de functie van matroos als een eindpunt gezien. Momenteel doen binnenvaartbedrijven vaak beroep op matrozen uit Oost-Europese landen, die hier volledig volgens de geldende regelgeving hier worden ingeschreven. Echter, zij stromen zelden door naar stuurman-schipper. Waardoor stuurman/schipper nu een knelpuntberoep is.</p> <p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p>

	<p><b>Betrokken partners:</b> de sociale partners</p> <p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Er zal onderzocht worden op welke basis er een ondersteuning of incentive kan geboden worden voor wie vanuit de functie van matroos wil doorgroeien.</p>
<p><b>Actie:</b> Samenwerking tussen opleidingsactoren stimuleren via een opleidersplatform</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Door het samenbrengen van de diverse opleidingsactoren kan er vlotter ingespeeld worden op sectorale noden.</p>
	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p>
	<p><b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, alle relevante opleidingsactoren</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart zal overleg met de opleidingsactoren opzetten, in de vorm van een opleidersplatform.</p>

 <p><b>Prioriteit 3: Competentiedenken stimuleren</b></p>	
<p><b>Actie:</b> Organisatie van Lerende Netwerken met de cluster “transport en logistiek”</p>	<p><b>Omschrijving:</b> Organisatie van Lerende Netwerken voor bedrijven rond thema's die relevant zijn voor ondernemingen uit de clustersectoren, bijvoorbeeld instroom/doorstroom/diversiteit.</p>
	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p>
	<p><b>Betrokken partners:</b> De cluster “transport en logistiek”, bedrijven, organisaties gespecialiseerd in de thema' van de Lerende Netwerken, werkgeversorganisaties en werknemersorganisaties</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Organisatie van 2 Lerende Netwerken per jaar.</p>
<p><b>Actie:</b> Organisatie van sectorale mentoropleiding</p>	<p><b>Omschrijving:</b> In het kader van duaal leren werd een sectorale mentoropleiding gegeven, door Syntra Midden-Vlaanderen. Het mentorschap zal eveneens worden gestimuleerd voor de bedrijven die werkplekken aanbieden in het kader van de opleiding matroos voor volwassenen, met name voor de opleiding matroos voor werkzoekenden.</p>
	<p><b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode</p>
	<p><b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, Syntra Midden-Vlaanderen</p>
	<p><b>Inspanningsverbintenissen:</b> Jaarlijks zal een mentoropleiding worden aangeboden, waarvoor het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart beroep zal doen op Syntra Midden-Vlaanderen. De sector zal via al zijn</p>

	kanalen promotie maken voor deze opleiding, en zal ook fungeren als inschrijfpunt.
<b>Actie:</b> Informeren bedrijven	<b>Omschrijving:</b> De binnenvaart is een sector in continue evolutie. Vanuit de specifieke taken van het Fonds als fonds voor bestaanszekerheid zal jaarlijks een inforonde naar bedrijven worden opgezet. Dit met doel om hen te informeren over de dienstverlening van het fonds, alsook over wijzigingen ervan.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Minstens 1 keer per jaar
<b>Actie:</b> Promotie "werkbaarheidscheque"	<b>Omschrijving:</b> De werkbaarheidscheque ruim kenbaar maken bij alle bedrijven in de sector.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart zal via alle communicatiekanalen de werkbaarheidscheque promoten

 <b>Prioriteit 4: Inzetbare arbeidsmarktreserve</b>	
<b>Actie:</b> Ondersteuning van VDAB	<b>Omschrijving:</b> De binnenvaart is een kleine sector, en het is dus niet voor de hand liggend voor alle bemiddelaars om de sector in detail te kennen. Daarom wordt vanuit het Fonds aangeboden om in de verschillende VDAB-diensten en regio's toelichting over de sector te geven.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, VDAB
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> Op iedere vraag van VDAB zal maximaal worden ingegaan.
<b>Actie:</b> Screening arbeidsmarktreserve	<b>Omschrijving:</b> De sector vraagt aan VDAB dat zij alle werkzoekenden met aspiratie om in de binnenvaart te werken systematisch zou screenen. Zo is er een duidelijk beeld van de arbeidsmarktreserve. Zij die onmiddellijk inzetbaar zijn, krijgen vacatures. Voor de anderen kan bekeken worden of en in welke mate er extra acties nodig zijn (vaarboekje, medisch onderzoek, bijscholing, ..)
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode

	<b>Betrokken partners:</b> Het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart, VDAB
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> De sector verzoekt de VDAB om ieder jaar een screening te organiseren, en zal hieraan iedere mogelijke samenwerking verlenen.

 <b>Prioriteit 5: Werken aan maritieme cultuur</b>	
<b>Actie:</b> Samenwerking met andere maritieme sectoren	<b>Omschrijving:</b> Naast de binnenvaart kampen ook andere maritieme sectoren met gelijkaardige problemen. Nauwere samenwerking, onder andere naar overheden toe, zal alle maritieme sectoren ten goede komen.
	<b>Timing:</b> Gedurende de gehele convenantperiode
	<b>Betrokken partners:</b> De sociale partners, de andere maritieme spelers (zeevervaart, visserij, bagger, ..)
	<b>Inspanningsverbintenissen:</b> De sociale partners halen de banden aan met de andere sectoren, om zo in gelijklopende dossiers met één stem te spreken.

### 3. Non-discriminatie en inclusie

#### Visie

Onder het motto “iedereen kan varen” willen de sociale partners duidelijk stellen dat de binnenvaart – in de mate van wettelijke verplichte attesten – openstaat voor iedereen. Binnen de binnenvaart is er momenteel een grote meerderheid mannen, en slaat de vergrijzing (net als in andere sectoren) toe. In het verleden kwam men vaak van “vader op zoon” in de sector terecht. Dit is de voorbij decennia sterk afgekalfd, waardoor nu extra inspanningen dienen te worden geleverd, die tot duurzaam resultaat dienen te leiden. De inzet van matrozen uit andere landen leidt niet tot een duurzame oplossing, maar verschuift het probleem met enkele jaren. Opstart met een nulmeting en opstellen van een actieplan bieden de sector een uitgemeten kans om hier maximaal op in te spelen.



#### Resultaatsverbintenis:

2021: uitvoering van sensibiliserende, informerende en ondersteunende acties





2022: uitvoering van sensibiliserende, informerende en ondersteunende acties

#### Prioriteiten en acties

Zie addendum 2021 – 2022

## Rode draden

---

 <b>Intersectorale toets</b>	De sector van de binnenvaart neemt actief deel aan de cluster “transport en logistiek”. Deze cluster is van groot belang voor onze sector, gezien de jarenlang opgedane know how bij de andere deelnemende sectoren. Ook het door de sociale partners op te starten overleg met andere maritieme sectoren, om zo te komen tot een sterkere maritieme cultuur, draagt hiertoe bij.
 <b>Relancetoets</b>	Gezien de binnenvaart werd opgenomen op de lijst van essentiële sectoren, bleef de impact grotendeels beperkt tot de toeristische vaart. Iedere evolutie wordt nauw opgevolgd, en de sociale partners zullen waar nodig ingrijpen. Naar aanleiding van de corona-werkloosheid werd in voorjaar 2020 de bestaande regel inzake aanvullende werkloosheidsvergoeding aangepast. Concreet werd bepaald dat voor bepaalde termijn, parallel met federale regels, niet langer de werkgever, maar wel het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart de toeslag per werkloosheidsdag zou dragen. Rekening houdend met hoe de situatie rond corona evolueert, kunnen de sociale partners deze regeling aanhouden/aanpassen.
 <b>Partnerschappen op het snijvlak leren, werken en innoveren als middel om de complexe en maatschappelijke uitdagingen aan te gaan</b>	De binnenvaart is een kleine sector. Daarom is het belangrijk om nauw samen te werken met partners. Voor instroomopleiding is er nauwe samenwerking met GO! De Scheepvaartschool in Antwerpen, voor de zij-instroom van volwassenen wordt ingezet op opleiding van derden waarmee nauw wordt samengewerkt, zoals Syntra Midden-Vlaanderen, die ook een sectorspecifieke mentoropleiding hebben, die vanaf 2021 door het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart zal worden bekendgemaakt binnen de sector, en waarbij het Fonds ook als inschrijfpunt zal optreden.
 <b>Competentie- en loopbaangericht werken</b>	Te rigide regelgeving zorgt ervoor dat er quasi geen neveninstroom is van werkenden. Enkel werkzoekenden kunnen de opleidingen volgen, en nadien de vereiste vaartijd opbouwen. Varenden met jarenlange ervaring in de zeevaart, bagger of visserij worden verplicht om quasi vanaf nul opnieuw te beginnen. Binnen de tijdspanne van dit convenant hoopt de sector een doorbraak te kunnen realiseren die er toe kan leiden dat er een echte neveninstroom kan gerealiseerd worden, dit via het ontwikkelen van een EVC-traject. Voor wie via onderwijs instroomt, spreekt het vanzelf dat via de tussenkomst die het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart biedt voor opleidingskosten maximaal kansen worden geboden om door te groeien, bijvoorbeeld van matroos tot stuurman/schipper.



Algemene bepalingen inzake financiering, beëindiging, wijziging, evaluatie, controle en toezicht van de overeenkomst

### **Financiering**

Twintig procent van het in artikel 1 vermelde bedrag wordt uitbetaald in zoverre de resultaatsverbintenis per decretaal thema is behaald. Als een resultaatsverbintenis niet wordt behaald, wordt de twintig procent a rato van het aantal behaalde resultaatsverbintenissen betaald.

### **Beëindiging**

- Het sectorconvenant wordt afgesloten voor een periode van 2 jaar. Het sectorconvenant kan niet stilzwijgend worden verlengd.
- Het sectorconvenant eindigt hetzij bij het verstrijken van de looptijd, hetzij bij onderlinge overeenkomst tussen de partijen, hetzij door opzegging. De partijen kunnen op elk moment het sectorconvenant opzeggen, mits ze een opzegtermijn van 6 maanden in acht nemen. De kennisgeving van de opzegging gebeurt per aangetekende brief. De opzeggingstermijn begint te lopen vanaf de eerste werkdag na de kennisgeving. Het sectorconvenant kan door de Vlaamse Regering worden beëindigd zonder inachtnaam van een opzegtermijn en zonder dat het aanleiding kan geven tot de betaling van een vergoeding als het algemeen belang dat in buitengewone omstandigheden vereist. Als bij de evaluatie door het departement Werk en Sociale Economie wordt vastgesteld dat de representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties op ernstige wijze tekortschieten in de verwezenlijking van de beoogde doelstellingen, kan de Vlaamse Regering het sectorconvenant eenzijdig beëindigen zonder opzegtermijn en zonder dat het aanleiding kan geven tot de betaling van een vergoeding.

### **Wijzigbaarheid**

- De Vlaamse Regering bepaalt na voorafgaand overleg tussen de Vlaamse Regering en de sociale partners in het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité, de wijze waarop bijstellingen of wijzigingen van het actieplan of van de verbintenissen in het sectorconvenant tijdens de looptijd worden doorgevoerd.

### **Evaluatie**

- Het departement Werk en Sociale Economie voorziet richtlijnen voor de inhoudelijke en financiële rapportage. Bij de opvolgingsmomenten en evaluaties wordt nagegaan of de aangegane verbintenissen ook effectief zijn bereikt.

### **Controle en toezicht**

- De sociaalrechtelijke inspecteurs van de administratie zijn belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen van het decreet op de sectorconvenants en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering kan in het geval van een vastgestelde inbreuk het sectorconvenant opschorten.

Opgemaakt in drie originele exemplaren waarvan elke partij een exemplaar ontvangt te Brussel op

Namens de Vlaamse Regering,

De Vlaamse minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand,

Ben WEYTS

De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Namens de sociale partners van de sector Binnenvaart,  
met als vertegenwoordigers voor de werkgevers:

De heer Peter Van den abbeele,  
Voorzitter van het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart

en met als vertegenwoordigers voor de werknemers:

De heer Jacques Kerkhof,  
Ondervoorzitter van het Fonds voor Rijn- en Binnenscheepvaart