

C193 – ECO21

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

20 maart 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, WERK EN SOCIALE ECONOMIE

INHOUD

- Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de beslissing van de Europese Commissie om de Vlaamse opleidingssteun aan Volvo Gent te verminderen 1
- Vraag om uitleg van mevrouw Hilde De Lobel tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over steunmaatregelen voor jonge ondernemers in de binnenscheepvaart en het dreigende tekort aan kleinere binnenvaartschepen als spitsen en kempenaars voor trafieken over kleinere waterwegen 3

Voorzitter: de heer Eric Van Rompuy

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de beslissing van de Europese Commissie om de Vlaamse opleidingssteun aan Volvo Gent te verminderen

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de Vlaamse Regering had 6 miljoen euro vrijgemaakt om steun te verlenen aan een opleidingsprogramma van Volvo Cars in Gent.

De Europese Commissie opende echter een onderzoek en oordeelde onlangs dat het Vlaamse Gewest geen financiële steun kan bieden voor opleidingen die het bedrijf sowieso zou uitvoeren. Een deel van die financiële steun stond immers in verband met de introductie van het nieuwe productieplatform EUCD (European C/D-class). De Europese Commissie oordeelde dat deze subsidies niet eerlijk zouden zijn ten opzichte van de concurrenten van het Gentse bedrijf. Mevrouw de minister, op aandringen van de Europese Commissie hebt u in januari beloofd om de financiering terug te schroeven van 6 miljoen euro naar 3,5 miljoen euro.

Het is de derde keer dat Europa Vlaamse subsidies voor de auto-industrie fameus kortwiekt. Ook General Motors in Antwerpen zag in 2006 zijn opleidingssteun gehalveerd van 5,3 naar 2,18 miljoen euro. En Ford Genk moest in datzelfde jaar genoegen nemen met 6,2 miljoen euro opleidingssteun, in plaats van de beloofde 12,3 miljoen euro. Telkens argumenteerde de Europese Commissie dat een subsidie niet concurrentievervalsend mag zijn en er dus geen lopende opleidingsprogramma's mogen worden ondersteund.

Mevrouw de minister, hoe staat u tegenover het besluit van de Europese Commissie om de opleidingssteun aan Volvo Gent terug te schroeven? Had deze beslissing kunnen worden voorzien door de vergelijkbare beslissingen in de dossiers bij Ford Genk en Opel Antwerpen? Hebt u garanties dat de rest van de middelen zullen worden besteed conform de bepalingen van de oorspronkelijke beslissing? Is er geen risico dat het volledige pakket wegvalt? Bent u bereid om in functie van deze drie opeenvolgende beslissingen het ondersteuningsbeleid aan bedrijven te evalueren en aan te passen? Hoe kan erover worden gewaakt dat er een groter marginaal effect wordt verkregen bij het verlenen van opleidings-

steun? U beschikt nu over 3 miljoen euro extra. Hoe zult u die besteden?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, toen vorige week via de media bekend raakte dat de Europese Commissie de Vlaamse steun aan Volvo Gent ongeveer zou halveren van 6 miljoen euro naar 3,5 miljoen euro, had ik onmiddellijk dezelfde bedenking als de heer Van Malderen.

Toen ik navraag deed in het Gentse, kreeg ik echter een meer genuanceerd beeld. Blijkbaar had Volvo Cars Gent midden 2007 al een dossier ingediend bij uw voorgangster, minister Moerman, waarin sprake was van 6 miljoen euro ondersteuning. Dit dossier werd toen door de Vlaamse overheid goedgekeurd, maar vrij snel bleek toen al dat de Europese Commissie hier haar veto tegen zou stellen.

De mediaberichten hadden me eerst op het verkeerde been gezet. Volvo Cars had in het najaar van 2007 zelf al een nieuw dossier ingediend waarbij Volvo rekening hield met de opmerkingen van de Europese Commissie. In dit nieuwe dossier was slechts sprake van die 3,5 miljoen euro subsidie. Het is dan ook dit dossier dat werd goedgekeurd. Volvo zelf laat uitschijnen dat het niet ontevreden is met de uiteindelijke beslissing omdat het daar op een constructieve manier, samen met de Vlaamse overheid, tot de gewenste oplossing is gekomen.

Dit neemt uiteraard niet weg dat we als Vlaamse overheid moeten onderzoeken op welke manier we het ondersteuningsbeleid aan bedrijven kunnen evalueren om het bedrijfsleven in Vlaanderen de nodige ademruimte te geven om voluit de internationale concurrentie te kunnen aangaan.

Ik wil eveneens aandringen bij de minister om de nodige maatregelen te nemen. Omwille van de problemen in de automobielsector heeft uw voorgangster in 2005 een taskforce opgericht die de sector, de Vlaamse overheid, de vakbonden en de belangenorganisaties samenbracht om concrete ondersteuningsmaatregelen voor te bereiden en uit te voeren.

Mevrouw de minister, werden de laatste evoluties in deze taskforce besproken? Hoe zal de taskforce in de toekomst verder functioneren?

De eerste vraag van de heer Van Malderen is voor een deel retorisch, aangezien we bij gelijkaardige dossiers

in Genk en Antwerpen inderdaad net hetzelfde hebben gezien. Dit bewijst nog eens dat Vlaanderen zich moet bezinnen over hoe we deze problematiek in de toekomst op een efficiëntere manier kunnen aanpakken.

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het uiteindelijke steunbedrag dat de Europese Commissie toestond in haar beschikking C(2008)832 DEF van 11 maart 2008 betreffende de staatssteun ten gunste van Volvo Cars Gent, was onmogelijk te voorzien.

De ervaring van de voorbije jaren met de opleidingssteundossiers van Ford Genk, General Motors Antwerpen en nu Volvo Gent, leert dat de benadering van de opleidingssteun door de Europese Commissie sterk evolueert in de tijd. Hoewel het regelgevende kader, de Europese opleidingssteunverordening nummer 68/2001 van 12 januari 2001, sedert de afkondiging ervan gewijzigd is gebleven, merkt men een vrij fundamentele ommekeer in het beleid van de Europese Commissie.

Terwijl in het verleden soortgelijke opleidingssteun vrij vlot werd goedgekeurd, eist de Commissie nu steeds nadrukkelijker, als een noodzakelijk voorwaarde voor haar goedkeuring, de aanwezigheid van een stimulerend effect en een duidelijke additionaliteit van de steun. Zij gaat er concreet steeds uitdrukkelijker van uit dat enkel overheidssteun kan worden verleend aan opleidingsprojecten die zonder die steun niet of in veel mindere mate zouden plaatsvinden. De toegekende steun moet met andere woorden de onderneming tot extra opleidingsinspanningen aanzetten.

Deze evolutie van de beleidslijn van de Commissie vindt haar oorsprong in het feit dat het principe van het stimulerend effect ingeschreven is in de algemene vrijstellingsverordening, het nieuwe Europese rechtskader voor overheidssteun, waarvan de definitieve goedkeuring gebeurt medio 2008.

Omdat het aangevraagde steunbedrag 1 miljoen euro overtrof, heeft dit dossier de normale aanmeldingsprocedure moeten doorlopen. In dat kader werd herhaaldelijk overleg gepleegd tussen de dossierbehandelaars van het Directoraat-generaal Concurrentie van de Commissie en vertegenwoordigers van mijn kabinet, van het Agentschap Economie en van Volvo Cars Gent. Deze gesprekken zijn steeds op een constructieve wijze en in volle openheid verlopen.

Ook voor de dossierbehandelaars van de Commissie ging het hier immers om een precedentdossier waarbij hun nieuwe aanpak voor de eerste keer in de praktijk werd toegepast. Uiteindelijk kon pas tijdens deze besprekingen juist worden omlind welke deelprojecten

van het globale opleidingsprogramma voor de Commissie aanvaardbaar waren en voor welke steunbedragen. Met dat inzicht werd het dossier bijgestuurd en werd het oorspronkelijke steunbedrag verlaagd tot 3,54 miljoen euro.

De Vlaamse overheid heeft dus – met de volle steun van Volvo Cars Gent – vrijwillig haar aanmelding gewijzigd en een aangepast dossier voorgelegd aan de Commissie. Dat aangepaste dossier heeft de Commissie integraal goedgekeurd. Zo werd een dossier dat er na de eerste contacten niet zo goed uitzag, alsnog afgesloten met een voorlopig resultaat dat grote tevredenheid teweegbracht bij de aanvragende onderneming.

Volvo Cars Gent was actief betrokken bij de bespreking met de diensten van de Europese Commissie en ligt dus mee aan de basis van de aangepaste steunaanvraag. Nu dit dossier, dat het oorspronkelijk ingediende dossier vervangt, de goedkeuring heeft gekregen van de Europese Commissie, zal ik het voor definitieve goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering.

In voorkomend geval zal de beslissing tot toekenning van de opleidingssteun uiteraard enkel betrekking hebben op het aangepaste dossier en expliciet refereren aan de beschikking van de Commissie. Het zal ook met deze referentiebasis zijn dat de Inspectie Economie de uitvoering van deze beslissing van de Vlaamse Regering zal controleren.

Het Vlaamse regelgevende kader met betrekking tot het economische ondersteuningsbeleid wordt permanent in overeenstemming gehouden met de evolutie van de Europese regelgeving. De meest recente stappen die in dat opzicht werden ondernomen, betreffen de nieuwe regeling voor strategische investerings- en opleidingssteun. Het besluit van de Vlaamse Regering tot toekenning van strategische investerings- en opleidingssteun aan ondernemingen in het Vlaamse Gewest, dat op 22 februari 2008 werd goedgekeurd, is reeds volledig conform het nieuwe Europese kader opgesteld.

De Europese regelgeving inzake de vereiste van een stimulerend effect verschilt naargelang de grootte van de ondernemingen. Voor kmo's volstaat het dat een onderneming nog niet is gestart met de investering of de opleiding vooraleer de steun werd aangevraagd. Die voorwaarde is nu reeds opgenomen in alle besluiten inzake het economisch ondersteuningsbeleid. Voor grote ondernemingen geldt dezelfde voorwaarde, maar zij moeten bovendien op basis van een dubbel scenario aantonen dat hun project dankzij de steun verder gaat dan wat zij in een situatie zonder steun zouden hebben geïnvesteerd of besteed aan opleiding. Dat kan door het bewijs aan te brengen dat het project door de steun zal toenemen in omvang, in reikwijdte of in bedrag van de totale uitgaven.

Deze nieuwe vereiste is reeds gepland in het nieuwe besluit van de Vlaamse Regering van 22 februari 2008 tot toekenning van strategische investerings- en opleidingssteun aan ondernemingen in het Vlaamse Gewest. Indien het door de Vlaamse Regering wordt goedgekeurd, zal de opleidingssteun aan Volvo Cars Gent worden aangerekend op de begrotingspost 51.17 van het Hermesfonds. Bij de indiening van de oorspronkelijke steunaanvraag werd geen steunbedrag vastgelegd, dus gaat er ook geen budget verloren. Op deze begrotingspost werd in 30 miljoen euro voorzien voor alle strategische opleidings- en investeringsdossiers die werden ingediend in de vorige en de nieuwe regeling ter zake. Omdat hieruit, in voorkomend geval, niet 6,02 maar 3,54 miljoen euro zal moeten worden gehaald, zal dus een groter deel van dit budget overblijven om andere strategische investerings- en opleidingsprojecten in Vlaanderen te ondersteunen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mevrouw de minister, in het eerste deel van uw antwoord zegt u dat de Europese Commissie willekeurig aan de dag legt. De verordening is niet gewijzigd, maar u stelt wel een wijzigende houding vast. Dat is geen minieme vaststelling. Het gaat over verschillende miljoenen euro's.

Ik zie daar een lijn in sinds 2006. In dit dossier zijn ze vrij consequent, ongeacht de al of niet wijziging van de verordening. Ze kunnen bestaande opleidingsprojecten niet ondersteunen zonder concurrentievervalsing. Dus moeten we ons concentreren op supplementaire zaken.

Maar ik mopper niet, omdat ik u hoor zeggen dat het Vlaams regelgevend kader wordt aangepast aan de praktijk op Europees niveau. Het is ook positief dat er een differentiatie wordt gemaakt tussen kmo's en grotere bedrijven. Dat zal de doelgerichtheid doen toenemen. Ik hoorde u ook zeggen dat de middelen misschien wel in een pot verdwijnen, zijnde het Hermesfonds, maar toch niet in de grote pot van de hele begroting. Bijgevolg wordt de strategische ondersteuning niet gehypothekeerd door een beslissing van de Europese Commissie.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mevrouw de minister, u hebt bevestigd wat ik heb gesteld: het dossier werd in zijn geheel goedgekeurd door de Europese Commissie. In uw antwoord vind ik toch niet veel elementen die wijzen op extra stimuli die we aan de Vlaamse automobielsector kunnen geven ter bevordering van een internationale concurrentiepositie. Mijn vraag is onbeantwoord gebleven. Hoe zult u dit terugkoppelen naar de taskforce? U legt zich net iets te gemakkelijk neer bij de situatie.

Minister Patricia Ceysens: Ook al is de verordening gelijk gebleven, er is wel een strakkere houding geko-

men in de loop der jaren, die wordt onderbouwd maar nog niet definitief is goedgekeurd. Dat verwachten we tegen midden 2008. Er is wel een algemene vrijstellingsverordening gekomen die aangeeft dat dit de houding wordt.

We hebben ons besluit aangepast. Voordien was het allemaal ad hoc, het gebeurde zonder dat er een afgelijnd kader beschikbaar was. We moesten iets doen in afwachting van het nieuwe kader dat er dit jaar komt, en we hebben ook iets gedaan. Het bedrijf zelf heeft ook te kennen geven dat het bijzonder tevreden was met onze aanpak.

Wat we doen voor de automobielsector is één facet. Een paar weken geleden heb ik het verhaal van de taskforce gedaan. Ik heb de vakbonden, de werkgevers, de bedrijfsleiders gezien. De taskforce komt zo snel mogelijk bijeen. Ook de sociale partners waren vragende partij om nog even te wachten. We hebben samen bekeken wat er met hun twaalf punten is gebeurd. Ze zijn bijzonder opgetogen omdat veel van die punten verwezenlijkt zijn. In die sector hebben we vooral op het innovatieve ingezet, onder andere met Flanders' DRIVE. We hebben de voorbije jaren 200 miljoen euro steun gegeven aan de sector. De taskforce is een particulier dossier. Het traject ervan mag gezien worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde De Lobel tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over steunmaatregelen voor jonge ondernemers in de binnenscheepvaart en het dreigende tekort aan kleinere binnenvaartschepen als spitsen en kempenaars voor trafieken over kleinere waterwegen

De voorzitter: Mevrouw De Lobel heeft het woord.

Mevrouw Hilde De Lobel: Mevrouw de minister, de Vlaamse overheid heeft de jongste jaren nogal zwaar geïnvesteerd om het vervoer over water te stimuleren. Dat is vooral gebeurd via pps-contracten met bedrijven die aan waterwegen lagen. De overheid nam 80 procent van de aanleg van de laad- en loskade voor haar rekening.

Een niet onbelangrijk deel van het vervoer over de kleinere waterwegen dreigt vandaag stil te vallen door een tekort aan aangepaste schepen. Een deel van de vloot die nodig is om de kaden te bereiken, bestaat vandaag gewoonweg niet meer. Kort voor de investeringen door de Vlaamse overheid heeft de federale overheid een maat-

regel uitgevaardigd waardoor schippers gestimuleerd werden om kleinere scheepstypes zoals aken, spitsen en kempenaars uit de vaart nemen en te vervangen door nieuwere, modernere schepen. Dat werd door de overheid zwaar gestimuleerd en gesubsidieerd.

Het probleem is nu dat nogal wat bedrijven die met overheidssteun kaden hebben aangelegd, vandaag niet meer bereikbaar zijn omdat ze gevestigd zijn langs smalere kanalen die door de nieuwe schepen niet meer kunnen worden bevaren. De kleinere spitsen en kempenaars die vandaag nog als vrachtschip actief zijn, gaan er steeds meer uit. Ze worden vandaag enkel nog bevaren door oudere schippers, die niet zijn ingestapt in de steunmaatregelen van de overheid omdat ze kort voor hun pensioen stonden. De kleinere schepen worden dus stilaan uit de vaart genomen. Jongere schippers die met een kleiner schip in het ondernemerschap willen stappen, kunnen daarvoor geen leningen krijgen. Ze kunnen alleen maar leningen aangaan voor veel grotere schepen. De vloot van de kleinere schepen is vandaag dus tegen sneltempo aan het verschrompelen.

De zware lening die jonge schippers nodig hebben om een groter schip te kunnen aankopen, dwingt hen vaak tot het nemen van zeer grote risico's, met een jarenlang moeizaam bestaan tot gevolg. Het zou goed zijn mochten jonge starters met kleinere schepen kunnen instappen in het ondernemersbestaan. Voor deze minder grote schepen bestaat immers een weliswaar beperkte, maar toch stabiele en economisch rendabele trafiek.

Het probleem bestaat voor een groot gedeelte, maar niet uitsluitend, in de Kempen omdat het een specifieke trafiek behelst van bulkgrondstoffen zoals zand en grind, die vanuit het Limburgse Maasland bijna hoofdzakelijk over water naar veelal Kempense betonbedrijven worden vervoerd. Nogal wat van die bedrijven zijn gevestigd aan minder brede waterwegen, zoals de Kempense kanalen. Er is dus weinig aan te doen, want een kanaal verbreden is heel wat moeilijker, bijvoorbeeld op het vlak van ont-eigeningen, dan het uitdiepen van een kanaal.

Precies om het vervoer over water te stimuleren, werden deze bedrijven door de Vlaamse overheid aangemoedigd om via aantrekkelijke pps-contracten laad- en loskaden bij hun bedrijf aan te leggen. We hebben twee weken geleden nog een hoorzitting gehouden in de commissie voor Openbare Werken. Daar is gezegd dat de respons op dit overheidsaanbod om laad- en loskaden aan te leggen zeer groot was. Maar mee door de Vlaamse overheid aangelegde laad- en loskaden kunnen door de beperkte breedte van de kanalen alleen bereikt worden door kleinere scheepstypen, zoals spitsen en kempenaars.

De problematiek is dus dubbel. Enerzijds zijn er hoge financiële drempels die jonge mensen ondervinden om zelfstandig schipper en jonge ondernemer te worden

door de de facto verplichting om ineens een groot schip aan te kopen. Anderzijds zijn er de bevoorradingsproblemen van de bedrijven die liggen aan kleinere waterwegen, en het rendement van de met pps-constructies grotendeels door de Vlaamse overheid betaalde laad- en loskaden.

Er zijn nog aspecten aan deze problematiek verbonden, namelijk de factoren milieu en mobiliteit. Spitsen en kempenaars zijn kleine schepen, maar er zijn nog altijd heel wat vrachtwagens nodig om de lading van een kleiner schip via de weg over te brengen naar de bedrijven. Dit veroorzaakt natuurlijk een zware bijkomende belasting voor het milieu en onze nu al overbelaste wegen.

Een ander aspect is de bouw van de nieuwe schepen. Dergelijke scheepsbouw is nu zeer beperkt, omdat er zeer weinig vraag naar is. Er kunnen immers geen leningen voor worden verkregen. Daar komt Kampen kijken, mijnheer de voorzitter. Het enige bedrijf in de lage landen dat dergelijke schepen produceert is gevestigd in het Nederlandse Kampen. Men zou kunnen denken dat de eens zo bloeiende Vlaamse scheepswerven en de kennis die zeker nog niet helemaal weg is op een kleinere schaal een nieuwe impuls zouden krijgen, mocht er opnieuw een stimulans gegeven worden aan de vraag naar kleine schepen, die er zeker al is omdat er trafiek is.

Mijn vragen zijn de volgende. De sector zelf vraagt om de bouw van nieuwe kleinere binnenvaartschepen te ondersteunen via pps-constructies met 80 percent overheidssteun, zoals de pps-constructies die de bouw van de laad- en loskaden zo succesrijk stimuleerden. Ik weet niet of dat mogelijk is. Is dat ook wenselijk? Technisch-juridisch zou het zeker mogelijk zijn omdat schepen uiteraard onroerende goederen zijn. Het zijn wel de enige onroerende goederen waarvoor geen hypothecaire leningen mogelijk zijn omdat ze onroerend worden door bestemming. Welke andere ondersteunende maatregelen zijn mogelijk om jonge schippers te helpen en te stimuleren om de stap naar het zelfstandig ondernemen te zetten?

Deze problematiek hoort ook bij het domein Openbare Werken, maar toch vraag ik u, mevrouw de minister, of u de principiële keuze om het goederenvervoer over de weg zoveel mogelijk, dat wil zeggen voor zover het haalbaar en economisch rendabel is, te vervangen door vervoer over water kunt onderschrijven. Met welke concrete maatregelen zou u deze keuze vanuit uw bevoegdheden voorts ondersteunen? Welke mogelijkheden ziet u voor een mogelijk hernieuwde scheepsbouwactiviteit in Vlaanderen? De bouw van nieuwe kleinere schepen via pps-constructies of andere steunmaatregelen moet dan wel opnieuw worden aangewakkerd.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik sluit mij aan bij deze vraag. Er is een terechte problematiek geformuleerd, namelijk de zoektocht naar het ontlasten van onze wegen en de vraag in welke mate de binnenvaart daar kan op inspelen. De Vlaamse overheid heeft al voldoende stimulansen gegeven. De vraag is of de stimulansen wel op een efficiënte manier worden gegeven. Mevrouw De Lobel heeft er ook naar verwezen.

Deze discussie kan niet los worden gezien van de kernvraag, namelijk in welke mate binnenvaartkanalen moeten worden geherwaardeerd. De binnenvaart wordt pas echt een alternatief voor het wegvervoer als hij ook op het vlak van efficiëntie en snelheid de concurrentie kan aangaan. De vraag is in welke mate spitsen en kempenaars de juiste vehikels zijn om de concurrentie met het wegvervoer aan te gaan. Ik wil daar niet nostalgisch over zijn.

De Vlaamse Regering bereidt een aantal dossiers voor om die kanalen op te waarderen, met alle discussies die dat te weeg brengt. Er moeten duidelijke keuzes worden gemaakt. We moeten geen achterhoedegevechten leveren. Enkele jaren geleden werden, mede door Europese subsidies, bepaalde zaken afgebouwd omdat ze blijkbaar niet meer pasten in de economische ontwikkeling van West-Europa. Nu zou met overheidssubsidies een aantal zaken opnieuw worden opgestart. We moeten heel voorzichtig zijn bij het besteden van de beperkte budgettaire middelen.

Principieel zal iedereen het ermee eens zijn dat we de binnenvaart moeten stimuleren om zoveel mogelijk vrachtwagens van de weg te houden. Anderzijds moeten we nagaan hoe dat zo efficiënt en duurzaam mogelijk kan gebeuren. We mogen niet onverhoeds teruggrijpen naar zaken die in het verleden wellicht een heel belangrijke rol hebben gespeeld. De sector is intussen geëvolueerd. We moeten de discussie over de opwaardering van de kanalen en de binnenwateren aangaan en daar met de gepaste budgettaire middelen op inspelen.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, gezien het belang van de binnenvaart wil ik me aansluiten bij de vraag van mevrouw De Lobel.

De voorbije tien jaar is meer dan de helft van de spitsen en de kempenaars, dus de kleinere binnenschepen, uit de vaart genomen. Minister Crevits zal eindelijk, na lang aandringen bij haar en bij de vorige minister, de budgetten vrijmaken voor de noodzakelijke onderhouds- en baggerwerken aan kleinere kanalen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het kanaal van Schoten over Turnhout naar

Dessel. We stellen immers vast dat de vloot aan kleine binnenschepen zienderogen achteruitgaat. Aangezien er al jaren geen kleine binnenschepen meer worden gebouwd, vreest de hele mobiliteitsector dat er op middellange termijn een groot probleem zal ontstaan voor het transport over de kleinere waterwegen.

Het probleem is dat de nieuwbouwschepen en nieuwbouwkempenaars momenteel onbetaalbaar zijn. Bijkomend probleem is dat de banken vrijwel geen borg meer willen staan voor tweedehandsschepen en -kempenaars.

Het is een feit dat de Vlaamse binnenvaartondernemers momenteel te weinig steun krijgen van de Vlaamse overheid. In Frankrijk bijvoorbeeld wordt de helft van de aankoopprijs van de radar terugbetaald. Ook heeft de Franse overheid middelen vrijgemaakt om betaalbare kleinere scheepstypes te ontwikkelen. In Vlaanderen is er enkel een project opgestart om het leegvaren aan te pakken.

Mevrouw de minister, hoe zult u de toekomst van onze kleine schepen veiligstellen? Hoe zult u ervoor zorgen dat de kredieten die minister Crevits nu vrijmaakt voor het onderhoud van de kleine binnenvaart, niet nutteloos worden gebruikt wanneer we op termijn moeten vaststellen dat er geen kleinere binnenschepen zijn om die kleinere vaartwegen te bevaren?

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: Uw verwijzing naar het voorbeeld van de laad- en loskaaien gaat niet over een pps in de echte zin van het woord. Het gaat om een subsidiëring tot 80 percent van private initiatieven bij de aanleg van laad- en loskaaien.

Wat de investeringen in binnenschepen zelf betreft, zijn de Europese staatssteunregels van toepassing. Voor kmo's geldt hier een maximumsteunplafond van 7,5 percent van het investeringsproject. In het Europese kader zijn pps-constructies niet eenvoudig te implementeren.

Wat de directe harde steun betreft, liep de speciale richtlijn voor steun aan de binnenvaart in 2003 ten einde. Vanaf dan kunnen binnenschippers een beroep doen op de beschikbare generieke steunsystemen. In de eerste plaats kunnen zij net als de andere ondernemers een dossier indienen binnen de groeipremie en het systeem van de ecologiepremie. Vervolgens staat de win-winlening in principe open voor dossiers die gelinkt zijn aan de binnenvaart. Tot op heden is nog geen dossier uit deze sector ingediend. Tot slot is er de waarborgregeling. In de nieuwe regeling die sinds 2004 van kracht is, werden intussen voor 42 miljoen

euro aan waarborgen verstrekt voor dossiers die betrekking hebben op de aankoop van een binnenschip.

Vaak zien we daarbij de volgende situatie. Starters beginnen met de aankoop van een kleiner, ouder binnenschip maar willen zo snel mogelijk upgraden naar een groter schip. Om een banklening te krijgen, wordt hierbij frequent een beroep gedaan op de waarborgregeling wegens het ontbreken van voldoende eigen waarborgen. *Conditio sine qua non* is wel dat de waarborghouder bereid is om minimaal 25 percent van het risico van het krediet te dragen. Binnenkort wordt de waarborgregeling opengesteld voor de leasector, wat eventueel ook voor de binnenvaart een bijkomende stimulans zou kunnen betekenen.

In het kader van het ruimtelijk-economisch beleid loopt momenteel een studie naar watergebonden locaties in Vlaanderen. Het doel van deze studie is om op basis van toekomstige prognoses voor vervoer over het water, ervan uitgaande dat een beleidsprogramma effectief ook maatregelen neemt die vervoer over het water nog aantrekkelijker maken, te komen tot een beter inzicht over welke vaarwegen interessant zijn en vooral om na te gaan of de overslagcapaciteit op deze vaarwegen voldoende is. Indien deze overslagcapaciteit niet voldoende is voor de verwachte potenties, zal worden gezocht naar strategieën om deze overslagcapaciteit op te drijven.

De mogelijke strategieën zijn de reconversie van verouderde watergebonden bedrijventerreinen in functie van een effectief gebruik ervan door watergebonden bedrijven, de realisatie van bijkomende watergebonden bedrijventerreinen, en het voorzien van bijkomende overslagmogelijkheden

Het is duidelijk dat dit niet het beleid is van een bevoegdheidsdomein. Zo is de realisatie van bijkomende watergebonden bedrijventerreinen eerst een zaak van bijkomende bestemmingen, wat een bevoegdheid is van Ruimtelijke Ordening, en dan van realisatie waarvoor Economie een aantal hefboomen heeft. Verder is het een voortzetting van het kaaimurenprogramma, dat onder Openbare Werken valt.

Welke keuze in welke subregio zal worden gemaakt, zal afhangen van gebiedsgerichte afwegingen in functie van zowel economische gegevens als ruimtelijke draagkracht. Deze oefening moet nog starten maar zal pas op termijn haar beslag krijgen via een hele doorvertaling in ruimtelijkeplanningskaders, milieu-effectenbeoordelingen enzovoort. Zo zal een netwerk van grootschaligere overslaglocaties misschien maar kunnen vanuit een aangepast ruimtelijk kader terwijl met de reconversie van verouderde watergebonden activiteiten, als ze voldoende potenties in zich hebben, nu al kan worden gestart. Maar alleszins wordt vanuit het beleidsdomein Economie de kaart getrokken van een bedrijventerreinenbeleid waarin vervoer

over het water een duidelijke beleidskeuze is. De operationalisering van dit beleid zal uiteraard fasegewijs gebeuren, rekening houdend met de hele context van de ruimtelijke planning.

In de huidige dossiers stellen we vast dat bij nieuwbouw de casco wordt gebouwd op Chinese werven of op werven in het voormalig Oostblok. Uiteraard hebben hier elementen van een lagere loonkost een doorslaggevende rol. De afbouw van de schepen – motor, kajuiten, navigatieapparatuur – gebeurt wel nog op Nederlandse werven.

Voorts kan ik u melden dat ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) een dochteronderneming heeft die Nautinvest heet en die zich met nautische activiteiten bezighoudt.

Mevrouw Hilde De Lobel: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitleg en de vele details die u gegeven hebt.

U zegt dat het om subsidiëring gaat en niet om een pps-constructie. Ik wil u op uw woord geloven, maar in de hoorzitting in de commissie voor Openbare Werken heb ik de mensen van Waterwegen en Zeekanaal nv en de Administratie Water- en Zeewezen voortdurend horen spreken over pps-constructies. Ik ging er van uit dat die mensen wisten waarover ze het hadden, maar ik denk dat het in de problematiek weinig belang heeft.

De steunmaatregelen voor de binnenvaart zijn allemaal heel mooi, maar u was weinig gedetailleerd over de specifieke problematiek waarover ik het had. De vraag naar nieuwe, kleine schepen – aken, spitsen of nieuwe modellen – is geen kwestie van nostalgie. Ik heb aan de mensen van de sector gevraagd of het nog zin had om kleinere schepen te bouwen en zij hebben volmondig ja gezegd.

Het is geen kwestie van nostalgie maar een kwestie van bittere noodzaak om de kaaien die met overheidssubsidies zijn gebouwd, te kunnen gebruiken. Er liggen een hoop mooie, nieuwe investeringen die kosten op het sterfhuus zijn, als we geen kleinere schepen willen. Het economische rendement moet goed worden afgewogen. Ook ik ben er geen voorstander van om geld te pompen in systemen of boten die hoogstens nog een paar jaar mee kunnen.

Maar de trafiek is er en die zal niet onmiddellijk verdwijnen. Het is een vrij kleine trafiek maar stevig en renderend. We moeten ons afvragen wat we met die nieuwe kaaien willen. Ze zijn aangelegd aan te smalle kanalen. Het uitdiepen van kanalen is zeker belangrijk maar hier gaat het over de breedte van een kanaal. Een kanaal verbreden doe je niet zomaar, daar zijn onteigeningen voor nodig.

De vraag van de sector van de binnenschepen is om die trafiek niet verloren te laten gaan. De sector vraagt vaartuigen om de kaaien te kunnen bereiken. Het kan gaan om spitsen of kempenaars, maar evengoed om nieuwe systemen van kleinere boten in een soort duwbak-systeem, geschikt voor smallere kanalen.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, geachte collega's, in 2002 is er op vraag van de Vlaamse waterwegbeheerders een studie uitgevoerd door Resource Analysis. Uit die studie is gebleken dat de onderhoudskosten voor kleine waterwegen in Vlaanderen zowat 33 miljoen euro bedragen, waarvan 19 miljoen specifiek voor de scheepvaart. Tegelijk zou de bestaande goederenscheepvaart jaarlijks 42 miljoen euro besparen aan transportkosten en aan milieuschade. Dan heb ik het nog niet over het mobiliteitsprobleem.

Ik denk dat Vlaanderen er alle belang bij heeft om na te denken over de toekomst van de kleinere waterwegen en over de toekomst van de kleinere binnenschepen.

De heer Koen Van den Heuvel: Voor alle duidelijkheid, ik ben mijn tussenkomst begonnen met te zeggen dat we op de binnenvaart moeten inzetten omdat het een volwaardig alternatief is. Mijn gemeente ligt aan het Zeekanaal. Er is een zware investering gebeurd om er schepen tot 10.000 ton te laten varen. Die trafiek is heel interessant voor de bedrijven die langs het Zeekanaal liggen.

Toen we met deze commissie op bedrijfsbezoek waren bij Nike Laakdal, was de grote vraag van de heer Hooybergs, CEO bij Nike, om investeringen te doen in het Albertkanaal, de bruggen te verhogen, te zorgen dat er op de bedrijfsterreinen kan worden geclusterd zodat de binnenschepen vol toekomen maar ook vol kunnen wegvaren.

Nike wil concurrentieel zijn, dat mogen we niet uit het oog verliezen. We leven niet in een 'nostalgisch' kader maar in de 21^e eeuw, waar de concurrentie speelt, heel belangrijk is, maar waar ook de budgettaire middelen beperkt zijn. We kunnen alle vragen van alle sectoren niet zomaar blindelings volgen want dan moet het budget van de minister worden verhoudend.

Het plaatje is dus complexer dan wordt voorgesteld. De minister volgt helemaal de lijn van de Vlaamse Regering. Zoals dat onder een christendemocratische minister-president en een christendemocratische minister van Mobiliteit en Openbare Werken past, is dat goed bestuur.

Minister Patricia Ceysens: Ik heb er niet veel aan toe te voegen. Iedere keer opnieuw steunmaatregelen invoeren voor iedereen die een behoefte voelt, is niet mogelijk. We hebben ingezet op heel wat generieke instrumenten die er zijn en mensen kunnen daarvan gebruik maken.

Als mevrouw De Lobel zegt dat er vraag naar is en dat het rendabel is, dan zal er in worden geïnvesteerd. De

instrumenten zijn er, mensen kunnen er gebruik van maken.

Mevrouw Hilde De Lobel: Al wat hier gezegd is over de binnenvaart, is correct. Maar ik wil er op wijzen dat ik zelfs in de titel van mijn vraag gezet heb dat ik het zou hebben over trafieken over kleinere waterwegen, over waterwegen waar kaaien gebouwd zijn maar die te smal zijn voor al die nieuwe, grote dingen waarin we gaan investeren.

Al wat hier gezegd is, is waar, maar helpt deze problematiek niets vooruit.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
