

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



Zitting 1996-1997

5 november 1996

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Johan Malcorps en Jos Stassen –

**betreffende de bevordering van de samenwerking
tussen de zeehavens van de Hamburg-Le Havre-Range**

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

- 1° de concurrentiestrijd tussen de verschillende havens van de "Nord Range" om de havenkosten zo veel mogelijk te drukken, hetgeen ten koste gaat van het ruimtelijk beleid, de arbeidsvoorwaarden, de veiligheid en de milieubescherming ;
- 2° de afnemende betekenis van de traditionele havenfuncties als pijlers van het scheppen van meerwaarde voor de regio's ;
- 3° de noodzaak om de toenemende werkloosheid in de verschillende havensteden te bestrijden ;
- 4° het feit dat de groeiratio van het containervervoer een stuk boven de economische groeiratio op wereldschaal ligt ;
- 5° de voordelen inzake energieverbruik van conventioneel zeevervoer vergeleken met vervoer over land ;
- 6° het belang van de havens bij de bevordering van de ecologische vervoersmodus bij uitstek, de binnenvaart ;
- 7° het feit dat havens netwerken zijn van internationale communicatie ;
- 8° de ecologische kosten die met alle vervoerswijzen gepaard gaan ;
- 9° de toenemende concurrentie tussen sterkere en zwakkere economische regio's, mede door de externalisering van maatschappelijke kosten die gepaard gaan met het transport over lange afstanden ;
- 10° het feit dat in alle landen de ruimte voor openbare investeringen bijzonder krap geworden is ;
- 11° het toenemend ecologisch belang van havens voor de noodzakelijke ombouw van ons transportsysteem ;

– vraagt de Vlaamse regering gestalte te geven aan een havenbeleid dat uitgaat van de volgende principes :

- 1° door een gemeenschappelijke open politiek van de verschillende havensteden moet

ruimte geschapen worden om het eens te worden over gelijke concurrentievoorwaarden ;

- 2° er moet overeenstemming bereikt worden over die toelagen die in de toekomst nog aanvaard worden in het kader van het algemeen belang van de verschillende havens samen, bijvoorbeeld het stimuleren van projecten "from road to sea", onderzoek, en dergelijke. Daarbij kan een stuk verder gedacht worden dan de Europese regelgeving. De Europese Commissie kan een scheidsrechterrol spelen bij de beoordeling van betwiste subsidiëeringsmechanismen ;
- 3° door gezamenlijke afspraken moeten de havens in staat zijn om zonder dat een van de havens benadeeld wordt, schikkingen te treffen op sociaal en ecologisch gebied, inzake veiligheid en inzake de afbouw van de miljardenverslindende investeringen ten koste van de open ruimte om de eigen concurrentiepositie te vrijwaren. Organen van de Europese Commissie zoeken wegen om een dergelijke overeenkomst te veralgemenen wat de andere Europese havens betreft ;
- 4° in onderling overleg moeten de kansen en mogelijkheden onderzocht worden om tot een ecologische heroriëntering van vervoersstromen te komen én tot een verdeling van de vervoersstromen tussen de havens, onder meer door verordenende en stimulerende maatregelen en door een aangepast beleid van prijszetting ;
- 5° door alle pogingen te ondersteunen om het vrachtwagenverkeer over de weg terug te dringen wordt gestreefd naar een optimale, ecologisch en sociaal verantwoorde "modal split" (combinatie van vervoersvormen, met name kustvaart, binnenvaart, spoorwegen en wegverkeer). Daarbij moet in de regel het verkeer over de dichtsbijgelegen haven verlopen ;
- 6° de vervuiling door schepen in de havens wordt teruggedrongen, enerzijds door het instellen van vergelijkbare zogenaamde MARPOL-heffingen in verhouding tot de tonnenmaat van de schepen ter bekostiging van de afvalolieverwerking, anderzijds door het aanpassen van de havenrechten aan de hand van een indeling van schepen naar milieu- en veiligheidscategorieën overeen-

komstig het bestaande systeem van de "GREEN AWARD" in Rotterdam, zowel voor olietankers als voor andere schepen ;

- en vraagt de Vlaamse regering om in het kader van een sociale en ecologische havencampagne de volgende maatregelen te nemen :

- 1° door samenwerking tussen de havens wordt er gewerkt aan het tot stand komen van een parallel lopende regelgeving en wordt er ingegaan tegen verwijzingen naar de concurrerende havens om sociaal en ecologisch verantwoorde eisen en eisen inzake goed beheer en veiligheid te negeren ;
- 2° door het indienen, behandelen en goedkeuren van gezamenlijke voorstellen wordt de samenwerkingsidee bevorderd ;
- 3° door het betrekken van de vakbonden bij die samenwerking wordt het streefdoel tot behoud en uitbreiding van de werkgelegenheid in de eigen havenregio opengetrokken naar de werkgelegenheid in alle havensteden en -regio's ;
- 4° door het betrekken van rederijen, scheepsbouwers en havenautoriteiten bij die samenwerking moet duidelijk worden welk gezamenlijk belang ze hebben bij samenwerking veeleer dan bij concurrentie ;
- 5° door het betrekken van milieuverenigingen bij die samenwerking moet duidelijk worden in welke mate onderlinge afspraken een grens kunnen stellen aan ongebreidelde havenexpansie en het niet naleven van veiligheids- en milieuvoorschriften ;
- 6° door het uitbouwen van levendige contacten tussen de havens en de havensteden, op velerlei terrein, kan een beter begrip groeien van elkaars specifieke belangen en van gelijklopende gemeenschappelijke belangen ;
- 7° door afwisselend havenconferenties in de verschillende havens te beleggen, kan de kennis van de situatie op het terrein in elk van de havens en steden aanzienlijk toenemen ;

- 8° de verantwoordelijkheid voor de gemeenschappelijke havencampagne ligt afwisselend bij één van de havensteden.

Johan MALCORPS

Jos STASSEN
