

VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

28 FEBRUARI 1996

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van de heer Robert Voorhamme c.s. —

**betreffende de liberalisering van de binnenvaart
en de nood aan begeleidende maatregelen**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In België wordt jaarlijks een kleine 100 miljoen ton goederen vervoerd via de waterweg, waarvan ongeveer 75% in Vlaanderen. De binnenvaart heeft daarmee een marktaandeel van 16% in het totale goederenvervoer. Vooral in het vervoer van en naar de havens speelt de binnenvaart een belangrijke rol. Zo staat de binnenvaart in voor ongeveer de helft van de aan- en afvoer van goederen naar en uit de Antwerpse haven.

De binnenvaart is een bij uitstek veilig en milieuvriendelijk transportmiddel. Per ton veroorzaakt het wegvervoer liefst twintig keer meer collectieve kosten dan de binnenvaart. In dit opzicht is het belangrijk dat de binnenvaart zijn marktaandeel minstens kan consolideren en bij voorkeur uitbreiden op een expanderende vervoersmarkt. De binnenvaart heeft alleszins groeikansen op toekomstgerichte marktniches als het containervervoer, het vervoer van gevaarlijke goederen en het afvalvervoer.

Momenteel wordt nog ongeveer 25% van de Belgische binnenvaartmarkt geregeld door het systeem van de toerbeurt en de vaste tarifiering. Met het Voorstel van Richtlijn 95/0121 wil de Europese Commissie tot een volledige liberalisering van

de binnenvaart komen¹. Na het van kracht worden van de richtlijn is de toerbeurt alleen nog voor het stukgoedvervoer van toepassing. Tegen 1 januari gelden de principes van vrije overeenkomsten en vrije prijsvorming voor de gehele binnenvaart.

Richtlijn 95/0121 werd recent in eerste lezing besproken door het Europees Parlement. Op hun bijeenkomst van 11 en 12 maart aanstaande komt het voorstel een eerste keer ter tafel op de Europese Raad van Ministers van Transport. Naar verwachting zal Richtlijn 95/0121 nog dit jaar van kracht worden.

De verdere liberalisering moet de dynamiek op gang brengen, die nodig is om het aandeel van de binnenvaart in de vervoersprestatie op te trekken. Het toerbeurtstelsel geeft aan de schippers onvoldoende stimuli om aan klantenwinning te doen en remt investeringen in de vernieuwing en de modernisering van de vloot af.

Zonder begeleidende maatregelen dreigt de liberalisering evenwel de binnenvaartmarkt te destabiliseren, met negatieve sociale gevolgen voor de betrokken schippers. De structurele overcapaciteit, door de Europese Commissie geschat op 15% van de communautaire vloot, zal bij een vrije prijsvorming leiden tot een neerwaartse druk op de tarieven. In Duitsland stelde men na de afschaffing van de Festfrachte vast dat de prijzen met gemiddeld 40% daalden. Een nieuwe communautaire sloopactie is dan ook noodzakelijk. Die moet echter voldoende selectief zijn en gebaseerd zijn op wetenschappelijk onderzoek naar de optimale grootte en samenstelling van de binnenvaartvloot. Naast het uitkeren van een eenmalige slooppremie kan de overheid ook vervangende tewerkstelling aanbieden voor uittredende schippers, bijvoorbeeld door hen in te zetten als brug- en sluiswachters in dienst van het Gewest.

Anderzijds zullen de schippers die in het beroep blijven, zich moeten ontwikkelen tot moderne ondernemers die zelfstandig trafieken verwerven in een concurrentiële omgeving. Een recente studie in opdracht van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen wijst op het huidige concurrentienadeel van de Vlaamse binnenvaartondernemers tegenover de Nederlandse schippers. Om de Vlaamse binnenvaart concurrentieel te maken is een meersporenbeleid nodig, gericht op :

- de opleiding van de schippers (boekhouding, ondernemerschap, ...) ;
- de modernisering van de binnenvaartvloot (investeringssteun voor laad- en losinstallatie op het schip, voor informatisering van de schepen, voor de ombouw van de schepen, gericht op toekomstgerichte marktniches, ...) ;
- de zelforganisatie van de schippers in samenwerkingsverbanden.

¹ Voorstel voor een Richtlijn van de Raad houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap (EU 95/0121). Dat maakt samen met twee Ontwerpen van Verordening deel uit van de "Mededeling over een gemeenschappelijk beleid inzake de ordening van de markt voor de binnenvaart en begeleidende maatregelen" (COM 199, 23 mei 1995).

Deze maatregelen moeten passen in een totaal beleid dat de binnenvaart stimuleert als milieuvriendelijke en veilige transportmodus. Het Vlaamse Gewest kan hiertoe bijdragen door het vastleggen en ontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen, door de selectieve uitbouw van het waterwegennet, door het opdrijven van de investeringssteun voor de aanleg van kaaimuren, laad- en losinstallaties en terminals, enzovoort.

De Europese Commissie wil de lidstaten de mogelijkheid geven om in afwachting van de volledige liberalisering van de binnenvaart de nodige begeleidende maatregelen te nemen :

- het Voorstel van Verordening 95/122² plant een derde communautaire sloopactie in de periode 1996-1999. Die moet leiden tot een reductie van de Europese binnenvaartvloot met 15%. De Commissie raamt de totale kostprijs van de sloopactie op 192 miljoen ECU, waarvan 30 miljoen ECU opgebracht kan worden door de sector zelf. De Europese Unie zou zelf 40 miljoen ECU vrijmaken op haar begroting. De resterende 122 miljoen ECU zouden de lidstaten moeten opbrengen, volgens het aandeel van hun binnenvaartvloot in de communautaire vloot. Voor het Vlaamse Gewest zou dat neerkomen op een inspanning van 18 miljoen ECU of bijna 700 miljoen frank in een periode van drie jaar ;

- het Voorstel van Verordening 95/123³ bepaalt de mogelijkheid voor de lidstaten om diverse investeringen in de binnenvaartvloot en -infrastructuur tot een maximum van 50% te ondersteunen ;

- daarnaast kunnen de lidstaten binnen de perken van de Europese concurrentiewetgeving zelf de begeleidende maatregelen nemen, die zij wenselijk achten om de sector te wapenen tegen de vrije concurrentie.

Nederland en Duitsland tonen zich alvast bereid om belangrijke financiële inspanningen te doen voor de begeleidende liberalisering en de dynamisering van de binnenvaart. Duitsland heeft reeds in 1995 160 miljoen DM uitgetrokken, waarvan 60 miljoen DM voor de sloopregeling en 100 miljoen DM voor begeleidende en stimulerende maatregelen. Nederland is bereid om voor een volgende sloopactie 90 miljoen NLG uit te trekken. Daarnaast zouden ook aanzienlijke bedragen worden uitgetrokken voor de begeleiding van uittredende binnenschippers, voor het stimuleren van samenwerkingsverbanden tussen schippers en voor het subsidiëren van de verladers.

De Vlaamse regering hechtte op 20 juli 1994 haar goedkeuring aan een voorstel tot herordening van de binnenvaartmarkt, opgesteld door de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen. Het evenwichtige pakket van maatregelen dat de administratie voorstelde, werd echter niet vertaald in een concreet actieprogramma én een budgettair engagement.

² Voorstel voor een Verordening van de Raad tot wijziging van Verordening nr. 1101/89 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (EU 95/0122).

³ Voorstel voor een Verordening van de Raad tot wijziging van Verordening nr. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (EU 95/0123).

Gelet op de reeds nadelige concurrentiepositie van de Vlaamse binnenvaart, de nakende liberalisering van de sector en het beleid van onze buurlanden, is het noodzakelijk en dringend dat de Vlaamse regering maatregelen neemt om de liberalisering sociaal aanvaardbaar te maken en de sector op het goede spoor te zetten voor de toekomst.

Robert VOORHAMME

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gehoord hebbende de diverse toelichtingen tijdens het werkbezoek van de Commissie aan de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen ;

– gelet op de nadelige concurrentiepositie van de Vlaamse binnenvaartondernemers tegenover de Nederlandse schippers, zoals blijkt uit het vergelijkend onderzoek in opdracht van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen ;

– gelet op het voorstel van de Europese Commissie om het principe van de vrije overeenkomsten en de vrije prijsvorming tegen 1 januari 2000 op te leggen voor de gehele binnenvaartmarkt ;

– gelet op het standpunt van de Vlaamse regering over de herordening van de binnenvaart van 20 juli 1994 ;

– overwegende het belang van de binnenvaart als onderdeel van het economische draagvlak in Vlaanderen ;

– overwegende de noodzaak om het aandeel van de binnenvaart in het totale goederenvervoer te vergroten wegens het veilige en milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart ;

– overwegende dat een liberalisering van de binnenvaartmarkt nodig is om de sector een nieuwe dynamiek te geven en de trend van een dalend marktaandeel te kenteren ;

– overwegende dat de sector kampt met een structurele overcapaciteit, zonder dat deze vaststelling gebaseerd is op een grondig onderzoek naar de optimale grootte en samenstelling van de binnenvaartvloot ;

– overwegende dat begeleidende maatregelen nodig zijn om de uittreding uit het beroep sociaal en financieel aantrekkelijk te maken ;

– overwegende dat stimulerende maatregelen nodig zijn om de concurrentiepositie van de individuele schippers en van de sector in zijn geheel te verbeteren ;

– overwegende dat de andere binnenvaartlanden een aanzienlijke financiële inspanning willen doen om de concurrentiepositie van de nationale binnenvaartondernemers te versterken ;

– vraagt de Vlaamse regering

1. dringend een geheel van maatregelen te nemen om de liberalisering van de binnenvaart sociaal te begeleiden en de concurrentiepositie van de Vlaamse binnenvaart te versterken ;

2. de Vlaamse deelname aan een communautaire sloopactie te koppelen aan een studie naar de optimale grootte en samenstelling van de binnenvaartvloot in het perspectief van een beleid dat een groei van het marktaandeel van de binnenvaart wil realiseren ;

3. de concurrentiepositie van de Vlaamse binnenvaartondernemers te versterken door een meersporenbeleid, gericht op de opleiding en de organisatie van de binnenschippers en de modernisering van de vloot ;

4. de verdere ontwikkeling van de natte en droge binnenvaartinfrastructuur (waterwegen, kaaimuren, laad- en losinstallaties, watergebonden bedrijventerreinen) versneld voort te zetten ;

5. voor de uitvoering van het geheel van maatregelen de nodige middelen te voorzien die zo nodig de bestaande departementale budgetten kunnen overschrijden.

Robert VOORHAMME

Paul DUMEZ
