

VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

13 JUNI 1996

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van de heer Robert Voorhamme c.s. —

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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening,
Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Michel Doomst**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandebussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Steve Stevaert, René Swinnen, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

mevrouw Lydia Maximus, de heren Bruno Tobback, André Van Nieuwkerke ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

238 (1995-1996)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nr. 2 : Amendementen

DAMES EN HEREN,

de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer besprak op 10 juni 1996 het voorstel van resolutie van de heer Robert Voorhamme c.s. betreffende de liberalisering van de binnenvaart en de nood aan begeleidende maatregelen.

I. TOELICHTING

In zijn inleidende toelichting wijst de heer Robert Voorhamme vooreerst op het belang van de binnenvaart in Vlaanderen. Dat blijkt alleen al uit het feit dat er in België jaarlijks een kleine 100 miljoen ton goederen wordt vervoerd via de waterweg, waarvan ongeveer 75% in Vlaanderen. Vooral in het vervoer van en naar de havens speelt de binnenvaart een belangrijke rol. Dit is een goede zaak omdat de binnenvaart bij uitstek een veilig en een milieuvriendelijk vervoermiddel is. Ook daarom is het belangrijk dat de binnenvaart zijn marktaandeel kan consolideren en op termijn zelfs kan doen toenemen op de expanderende vervoersmarkt. Die groeikansen zijn reëel op het vlak van bijvoorbeeld het containervervoer, het vervoer van gevaarlijke producten en het afvalvervoer.

De spreker maakt vervolgens melding van de Richtlijn 95/0121, waarmee de Europese Commissie tot een volledige liberalisering van de binnenvaart wil komen. Na het van kracht worden van de richtlijn is de toerbeurt alleen nog op het stukgoedvervoer van toepassing, en tegen 1 januari 2000 gelden de principes van vrije overeenkomsten en vrije prijsvorming voor de gehele binnenvaart. Het is de bedoeling van de Commissie om op die manier een dynamiek op gang te brengen die nodig is om het aandeel van de binnenvaart op de vervoersmarkt op te trekken.

Alhoewel de spreker niet gekant is tegen deze liberalisering waarschuwt hij ervoor dat zij de binnenvaartmarkt dreigt te destabiliseren als er niet tegelijkertijd begeleidende maatregelen worden getroffen. Als gevolg van de structurele overcapaciteit, die door de Europese Commissie op 15% wordt geschat, zal er bij een vrije prijsvorming onvermijdelijk een neerwaartse druk op de tarieven ontstaan. In Duitsland leidde een soortgelijke maatregel zelfs tot een daling van de prijzen met gemiddeld 40%. Daarom wil de Commissie de overcapaciteit afbouwen door middel van een communautaire slooptactie. De spreker pleit ervoor dat dit op een voldoende selectieve wijze zou gebeuren, gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek naar de optimale grootte en samenstelling van de binnenvaartvloot. Voor de uittredende schippers zullen er sociale begeleidingsmaatregelen moeten getroffen worden. De spreker suggereert in dit verband dat de overheid voor vervangende tewerkstelling kan zorgen door de betrokkenen in te zetten als brug- en sluiswachters in dienst van het Gewest. Momenteel is er immers een tekort aan brug- en sluiswachters.

Anderzijds, aldus de spreker, zullen de niet-uittredende schippers zich moeten ontwikkelen tot moderne ondernemers die zelfstandig trafieken moeten kunnen verwerven in een concurrentiële omgeving. De overheid kan hiertoe haar steentje bijdragen via een meersporenbeleid gericht op : (1) een betere opleiding van de schippers, aangepast aan de nieuwe omstandigheden, (2) de modernisering van de binnenvaartvloot en (3) het stimuleren van samenwerkingsverbanden tussen de schippers. Enkel door een dergelijk beleid zal het huidige concurrentienadeel van onze Vlaamse schippers ten opzichte van de Nederlandse kunnen weggewerkt wor-

den, vindt de spreker. Een recente studie in opdracht van de v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen toont aan dat dit concurrentienadeel reëel is. Dat blijkt overigens ook uit het feit dat er bij Vlaamse schippers een tendens bestaat om onder een Nederlandse vlag te gaan varen. De hierboven aangehaalde maatregelen moeten volgens de spreker worden ingepast in een algemeen beleid dat de binnenvaart stimuleert als een milieuvriendelijk en veilig transportmiddel. Essentieel daarbij is dat het Vlaamse Gewest watergebonden bedrijventerreinen vastlegt en ontwikkelt, het waterwegennet selectief uitbouwt en de investeringssteun voor de aanleg van kaaimuren, laad- en losinstallaties, terminals en dies meer opdrijft.

De indiener van het voorstel maakt er de commissieleden ook op attent dat de Europese Commissie de lidstaten de mogelijkheid wil geven om, in afwachting van een volledige liberalisering van de binnenvaart, de nodige begeleidende maatregelen te nemen. De commissie voorziet om te beginnen een financiële ondersteuning van de sloopactie die is gepland voor de periode 1996-1999. Daarnaast biedt ze de lidstaten de mogelijkheid om diverse investeringen in de binnenvaartvloot en -infrastructuur te ondersteunen tot een maximum van 50% en om begeleidende maatregelen te nemen die de binnenvaartsector moeten toelaten zich aan te passen aan de nieuwe concurrentiële omgeving. Inmiddels is gebleken dat zowel Nederland als Duitsland belangrijke financiële inspanningen doen voor de begeleide liberalisering en dynamisering van de binnenvaart. In Vlaanderen werd door de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen een voorstel uitgewerkt tot herordening van de binnenvaartmarkt, dat door de regering werd goedgekeurd op 20 juli 1994. Dit voorstel werd echter tot op heden nog niet vertaald in een concreet actieprogramma en een budgettair engagement.

Dit voorstel tot resolutie, zo stelt de indiener tot besluit, wil aan de regering een signaal geven dat het opstellen en uitvoeren van een actieprogramma voor de binnenvaart bijzonder dringend wordt, gelet op het feit dat de volledige liberalisering van de binnenvaart tegen 2000 hoogstwaarschijnlijk een feit zal zijn. Daarom moet de Vlaamse overheid dringend maatregelen nemen om de liberalisering sociaal aanvaardbaar te maken en via de nodige investeringen een meerwaarde te creëren in de sector.

II. BESPREKING

De heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, stelt dat het voorstel van resolutie in belangrijke mate door hemzelf en door de Vlaamse regering kan onderschreven worden. Hij bevestigt dat de Europese Unie op 11 en 12 maart 1996 de beslissing heeft genomen om met ingang van 1 januari 2000 het vervoer op de waterwegen volledig vrij te laten gebeuren. In het kader van het communautaire sloopprogramma wordt door de Europese Unie voor 1996 20 miljoen ECU vastgelegd. Verdere bedragen zijn niet voorzien. In de verschillende lidstaten werden al begeleidende maatregelen uitgewerkt.

De Vlaamse regering heeft op 5 maart 1996 haar principiële goedkeuring gehecht aan een aantal maatregelen ter stimulering van het transport via de waterweg en ter begeleiding van de binnenvaartsector. Tegelijkertijd werd een werkgroep belast met de concrete uitwerking van deze principes en met de afbakening van de bevoegdheden van de verschillende ministers.

Dit plan is bijna klaar en zal eerstdaags voor definitieve goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. In het plan worden verschillende maatregelen voorgesteld om de concurrentiepositie van de Vlaamse binnenvaartvloot te versterken door middel van steunmaatregelen voor de modernisering van de vloot, het verminderen van de vlootcapaciteit, het organiseren van opleidingen in bedrijfsvoering, de ondersteuning van samenwerkingsverbanden, promotie, enzovoort. Daarnaast wordt ook voorgesteld om de knelpunten op de belangrijkste Vlaamse vaarwegen zo spoedig mogelijk weg te werken. Dit geldt in het bijzonder voor de afwerking van het Albertkanaal en de doortocht van Kortrijk. Verder worden maatregelen en kredieten voorzien om de bestaande infrastructuur voor overslag maximaal te benutten en op de meest geschikte plaatsen nieuwe infrastructuur aan te leggen.

Maar uiteraard, zo besluit de minister, zal met name het versneld afwerken van de belangrijkste binnenvaartwegen maar mogelijk zijn wanneer daarvoor de nodige bijkomende middelen ter beschikking worden gesteld. Daarom drukt hij zijn tevredenheid uit over het laatste punt van de resolutie, waarin de nodige middelen worden gevraagd.

Een aantal leden hebben opmerkingen over de door de Europese Unie in het vooruitzicht gestelde communautaire sloopactie. De cijfers tonen aan, aldus een lid, dat er in de binnenvaartsector de jongste jaren een inhaalbeweging bezig is, zodat het niet onredelijk is om te veronderstellen dat de structurele overcapaciteit op termijn automatisch zal verdwijnen. Dit lid vermoedt dat het probleem van de overcapaciteit zich wel zal blijven stellen voor wat betreft de kleinere vaartuigen. Een ander lid sluit zich hierbij aan en stelt zich de vraag of het wel opportuun is om nu in deze resolutie de noodzaak te beklemtonen van een nieuwe sloopactie, ook gelet op het feit dat die overcapaciteit in de toekomst wellicht niet zo groot zal blijken. De indiener van het voorstel antwoordt daarop dat hij die bekommernis deelt en juist daarom pleit voor een zeer selectieve aanpak van de sloopactie, gebaseerd op grondig onderzoek. De indiener vindt dat men er bij de vorige sloopactie te veel met de botte bijl tegen aan gegaan is. De financiële steunmaatregelen, waarmee de vorige sloopactie gepaard ging, hebben er bovendien toe geleid dat de schippers onvoldoende alert gereageerd hebben op de marktontwikkelingen. Daarom moeten we nu meer het Nederlandse voorbeeld volgen en een beleid voeren dat erop gericht is om de vloot te moderniseren en de schippers voldoende te wapenen om zich te kunnen handhaven in de nieuwe concurrentiële omgeving. De minister bevestigt dat de overcapaciteit reëel is en in stand wordt gehouden door het toerbeurtsysteem, waardoor de markt te ondoorzichtig is. Hij voegt eraan toe dat de sloopactie verplicht wordt opgelegd door de Europese Unie en voor de lidstaten een voorwaarde is om aanspraak te kunnen maken op Europese middelen ter ondersteuning van de binnenvaart.

Een lid onderschrijft het pleidooi in punt 4 van de resolutie voor een verdere ontwikkeling van de binnenvaartinfrastructuur. Hij wil daarbij echter ook benadrukken dat er dient gestreefd naar een combinatie tussen de binnenvaart en andere milieuvriendelijke transportmiddelen zoals de trein of het transport via pijpleidingen. Bovendien wil hij via de resolutie ook de aandacht vestigen op het feit dat een aantal resterende knelpunten op het grensoverschrijdende binnenvaartnet dringend weggewerkt moeten worden ten einde de reeds gebeurde investeringen optimaal te rentabiliseren. Een lid voegt daaraan toe dat dit niet enkel geldt voor het grensoverschrijdende binnenvaartnet, maar voor de vervoersinfrastructuur in het algemeen. Een ander lid verwijst naar het uitblijven van het nodige onderhoud aan de ringvaart van Gent als

een weg te werken knelpunt, hetgeen door de minister wordt beaamd. Aansluitend bij deze discussie wordt door de heren Carl Decaluwé, Ward Beysen en Etienne Van Vaerenbergh een amendement ingediend dat in de laatste streep punt 4 vervangt door : "De versnelde ontwikkeling van de natte en droge binnenvaartinfrastructuur (waterwegen, kaaimuren, laad- en losinstallaties, watergebonden bedrijventerreinen) versneld voort te zetten, met bijzondere aandacht voor gecombineerd transport (via spoor, waterwegen en pijpleidingen) en voor het prioritair wegwerken van de resterende knelpunten op onder meer het huidige grensoverschrijdende binnenvaartnet."

Een lid vraagt een verdere verduidelijking bij het laatste punt van de resolutie waarin, voor de uitvoering van de in de resolutie bepleite maatregelen, de nodige middelen worden gevraagd "die zo nodig de bestaande departementale middelen kunnen overschrijden.". Bedoelt de indiener hiermee dat de regering meer mag uitgeven dan voorzien op de begroting, of dient de zin zo geïnterpreteerd dat de verschillende departementen hun steentje moeten bijdragen tot een actieprogramma voor de binnenvaart ? De indiener antwoordt dat hij pleit voor bijkomende middelen op de toekomstige begrotingen en dus zeker niet aanstuurt op een overschrijding van de middelen die op de huidige begroting zijn voorzien. De minister leest in punt 5 van de resolutie een pleidooi om de verschillende departementale begrotingen te doen bijdragen tot het actieplan. Ter verduidelijking van punt 5 dienen de indiener van het voorstel en de heren Carl Decaluwé, Ward Beysen en Etienne Van Vaerenbergh een amendement in ertoe strekkende dat het punt als volgt wordt geherformuleerd : "Voor de uitvoering van het geheel van maatregelen in de nodige middelen, zo nodig vanuit verschillende bestaande departementale budgetten, te voorzien."

III. STEMMING

Zowel het amendement van de heren Carl Decaluwé, Ward Beysen en Etienne Van Vaerenbergh op punt 4, als het amendement van de indiener en de heren Carl Decaluwé, Ward Beysen en Etienne Van Vaerenbergh op punt 5 worden unaniem aangenomen. Het aldus geamendeerde voorstel van resolutie wordt door de 12 aanwezige leden unaniem aangenomen.

De verslaggever,

MICHEL DOOMST

De voorzitter,

JAAK GABRIELS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

– gehoord hebbende de diverse toelichtingen tijdens het werkbezoek van de Commissie aan de v.z.w. 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 v.z.w. 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 aanvaardbaar 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 versnelde ontwikkeling van de natte en droge binnenvaartinfrastructuur (waterwegen, kaaimuren, laad- en losinstallaties, watergebonden bedrijventerreinen) versneld voort te zetten, met bijzondere aandacht voor gecombineerd

transport (via spoor, waterwegen en pijpleidingen) en voor het prioritair wegwerken van de resterende knelpunten op onder meer het huidige grensoverschrijdende binnenvaartnet ;

5. voor de uitvoering van het geheel van maatregelen in de nodige middelen, zo nodig vanuit verschillende bestaande departementale budgetten, te voorzien.
