

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1992-1993

20 OKTOBER 1992

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis –
betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen

AMENDEMENT

voorgesteld door mevrouw V. Dua, mevrouw M. Vogels
en de heer J. Ulburghs
na indiening van het verslag

De tekst van het voorstel van resolutie vervangen door wat volgt :

„De Vlaamse Raad

– vraagt aan de Vlaamse Executieve

1. onmiddellijk het nodige te doen om de Boelwerf op korte termijn te redden op basis van de huidige capaciteit en tewerkstelling ;

2. tegen 1 januari 1993 een plan voor te leggen aan de Raad dat een herstructurering uittekent voor een toekomstgerichte scheepsbouw in de mobiliteit van de toekomst en rekening houdt met de bestaande plannen voor een scheepsvaart op basis van milieuvriendelijke energiebronnen ;

Zie :

225 (BZ 1992)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nr. 2 : Amendementen

– Nr. 3 : Verslag

3. tegen 1 januari 1993 dit plan te concretiseren in een ontwerp van decreet dat vooruitzichten biedt op een duurzaam en stabiel overheidsbeleid inzake de scheepsbouw. “.

VERANTWOORDING

De toekomst van de scheepsbouw in dit land kan niet afhankelijk zijn van de touwtrekkerij tussen de overheid en de huidige privé-aandeelhouders.

Beide partners hebben in het verleden zware fouten gemaakt. Enerzijds : een fout bedrijfsmanagement, overinvestering in verlieslatende dochtermaatschappijen (bijv. NV YATZO) en ambitieuze plannen zoals de overname van CMB hebben het bedrijf BOEL financieel in moeilijkheden gebracht. Anderzijds : een gebrek aan actief industrieel herstructureringsbeleid van de Vlaamse overheid voor de scheepsbouw, politieke besluitvorming over individuele steundossiers en een beleidsinstrumentarium dat tekortschiet.

Ook het zich steeds weer wijzigende overheidsbeleid inzake de scheepsbouw en de onzekerheid over de draagwijdte van een geplande nieuwe decretale regeling schrikken steeds meer klanten af. De huidige situatie, waarbij overheid en bedrijfsleven kat en muis blijven spelen en zich verschuilen achter juridische procedures, betekent kiezen voor het langzaam laten doodbloeien van BOEL en van de totale scheepsbouw in België.

Dit is des te onverantwoord omdat de scheepsbouw een bij uitstek toekomstgerichte sector is, niet het minst vanuit ecologisch perspectief. In tijden waar steeds meer vragen worden gesteld bij de mobiliteit en haar sociale en ecologische neveneffecten, is het vervoer per schip de meest ecologische keuze.

Ook de na de oliecrisis in Japan ontwikkelde en bij ons op de tekentafel bestaande projecten voor een scheepvaart aangedreven door windenergie openen perspectieven naar de toekomst. De bestaande infrastructuur is erg gespecialiseerd en de werven werken met gespecialiseerde en hooggewaardeerde werknemers.

In zijn pas verschenen economische studie stelt de transporteconoom prof. Chris Peeters onomwonden dat de scheepsbouw in dit land rendabel kan zijn. Belangrijk hierbij is dat hoe langer de besluitvorming in de maritieme sector gebeurt op de oude manier, hoe kleiner de kans wordt dat fundamentele beleidswijzigingen zullen worden doorgevoerd.

V. DUA

M. VOGELS

J. ULBURGHS
