



ALGEMEEN AKTIECOMITÉ DER BELGISCHE
BINNENVAARTORGANISATIES V.Z.W.

COMITÉ GÉNÉRAL DES ORGANISATIONS BELGES
DE NAVIGATION INTÉRIEURE A.S.B.L.

DONKSEINDE 14

-

B-2930

BRASSCHAAT

AANGESLOTEN VERENIGINGEN

-

ALGEMENE SCHIPPERSBOND
ANTWERPEN (A.S.B.)

-

BEROEPSVERENIGING VOOR
BINNEN- EN RIJNVAART
BRASSCHAAT (B.B.R.)

-

ASSOCIATIONS AFFILIEES

-

ASSOCIATION DES MAITRES
BATELIER DE LIEGE - LIMBOURG -
NAMUR - CHARLEROI (A.M.B.)

-

GROUPEMENT DES MAITRES
BATELIERS ET ARTISANS DES
PROVINCES LIEGE - NAMUR ET
HAINAUT

“De binnenvaart in beweging”

23/03/2007

De evolutie van de binnenvaart

Lic. Marc Parmentier

Dames en heren,

Karakteristieke cijfers voor de Belgische Binnenvaartvloot* : leeftijd casco +- 40 jaar, gemiddelde leeftijd eigenaar +- 46 jaar, gemiddeld laadvermogen: 1186 ton, 75% van de schepen wordt bemand door man en vrouw en de vloot is op te delen in 75% voor Vlaanderen en voor 25% Wallonië.

We merken in deze sector determinerende trends op.

Een vergadering als deze is zéér nuttig.

Afgelopen jaren stellen we een vergroting vast van het laadvermogen van de schepen. Deze schaalvergroting brengt aanpassingen en veranderingen mee op alle gebied. Bij de schepen die nu op stapel staan, bedraagt het vermogen 3000 tot 4000 ton. Het casco wordt meestal in het buitenland gebouwd omwille van lage lonen en lage sociale wetten ten aanzien van ons eigen land. Deze nieuwe, grotere schepen geven België internationaal aanzien.

Het vervoer naar het interland krijgt meer aandacht: ontvangers van goederen zoeken meer en meer plaatsen waar grote schepen kunnen

* Cijfers vrijgegeven door P.B.V. : maart 2007



laden en lossen. Een groot schip kan in één keer geladen en gelost worden, terwijl er bij kleinere schepen met dezelfde tonnenmaat meer tijd nodig is. Het oponthoud bij het verhalen speelt hierbij ook een grote rol.

Dat de schaalvergroting van het laadvermogen ingrijpende veranderingen met zich meebrengt is vanzelfsprekend, ook op gebied van het milieu. Daar waar geen voldoende diepgang en verbreding is, gaat veel vervoer verloren. Een schip moet tonnen goederen achterlaten wat een verlies van inkomen is. Er wordt gebaggerd, noodzakelijk als men de evolutie wil volgen. Schepen van 4 à 5000 ton hebben een diepgang van 4 à 5 meter. De lengte van dergelijke schepen speelt evenzeer een belangrijke rol bij de doorgang van de sluizen.

De schipperij dankt de overheidsdiensten voor hun inspanningen gedurende de laatste jaren en voor de projecten voor de komende jaren op het vlak van logistieke steun: de sluizen, de verbreding van de rivieren en kanalen, verhoging van de bruggen, uitbaggeren, inspanningen voor het publiek- private samenwerking voor de aanleg van kaaimuren, enzovoort

Dit zijn zware investeringen, doch noodzakelijk om de evolutie van de schaalvergroting van het laadvermogen niet te blokkeren. Dit betekent evenwel niet dat de logistieke steun voor de kleinere kanalen en rivieren uit het oog verloren mag worden.

De nieuwe schepen hebben een verregaande automatisatie. Het vergt van de schipper niet enkel een zeer zware investering: voor een vrachtschip spreekt men snel van een 4 miljoen euro en voor een motortankschip al snel van 8,5 miljoen euro. Het vraagt ook een verregaande kennis van de schipper over de automatisatie voor de



veiligheid van het schip en het personeel. Een commissie samengesteld uit varende schippers, afgevaardigden van de overheidsdiensten en bekwame technici zou advies moeten verstrekken aan de overheid. De wet is onvoldoende aangepast.

Ontvangers en industriëlen steunen deze schaalvergroting. Zij sluiten met deze schippers contracten af, zelfs voor een duurtijd van 10 jaar. Het geeft aan de schipper de zekerheid van werk en de verhouding laden – lossen verloopt vlot. Bovendien zijn dit goede troeven om een lening bij de bank af te sluiten. Contracten op lange termijn met bedrijven geven de bank betere garanties.

We verwachten op het vlak van de bemanning tevens veranderingen. Men zegt ons dat er in 2006 nog ongeveer 75% kleine schepen zijn, bemand door man en vrouw. Dit zal denkkelijk ook veranderen:

- De woonst en keuken, hoe mooi en gerieflijk ook, zullen worden ingedeeld in kleine kamers voor de werknemers die elk hun keukentje en toebehoren zullen hebben.
- De vooronder zal nog enkel een ruimte hebben voor motoren die noodzakelijk alles op het voordek kunnen bedienen.

Dames en heren, de Europese markt is een realiteit. Het is onze speelplaats geworden. Indien de Belgische Binnenvaart een sterke concurrentiepositie wenst ten aanzien van andere Europese lidstaten zullen er aanpassingen moeten gebeuren. Ik wens als vertegenwoordiger van het Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenvaartondernemingen een woord te zeggen over deze concurrentiepositie en de deloyale concurrentie die de sector verziekt en verzwakt.



De deloyaliteit herkent men op 3 niveaus: betreft de interne markt, de andere Europese lidstaten en een andere vervoersmodus.

- Ten aanzien van de Belgische markt: we hebben een spijtige periode gekend inzake het vervangen van ontbrekend personeel. Sommige schippers namen vreemdelingen aan boord om minder te betalen dan het normale loon of zonder RMZ of gewoon niet aangegeven. Het was deloyaal tegenover de schippers die volledig in regel varen en die moeten vaststellen dat er tegen zeer lage vrachten niet te varen was. Ze moesten geld toeleggen terwijl anderen, met niets in regel, met het werk gingen lopen en geld in hun zak staken. Het arbeidstekort heeft aanleiding gegeven tot een reeks initiatieven waaraan wij hebben meegewerkt: promotie van het beroep, screenen van mogelijke kandidaten, uitbouw van de verkorte opleiding, overleg met opleidingscentra enzovoort. Toegegeven, de deloyaliteit van de interne markt zou de sector volledig ondermijnen.
- Er is ook deloyaliteit ten aanzien van de overige Europese lidstaten. Indien men de concurrentiepositie van de Belgische vloot wenst te verstevigen zal men de moed moeten opbrengen om een vergelijking te maken van de totale loonkosten. Men zal vaststellen dat men niet competitief is en maatregelen dringen zich op opdat onze Belgische ondernemers weerbaar zouden zijn tegen hun directe concurrenten op de Europese markt.
- Een derde speler die de deloyaliteit in de hand werkt en een gezonde markt verstoort is de NMBS. Meer dan 50% van de overheidstoelage naar bedrijven gaat naar de NMBS. Gesubsidieerd goederenvervoer via de ijzeren weg mag van Europa niet meer. Moet men de ijzeren weg afschaffen? Uiteraard niet, maar wil zij de markt niet verstoren en



concurrentieel zijn ten aanzien van het weg- en watervervoer dan zal het moeten geprivatiseerd worden, anders gemanaged en anders gecoacht. Wij kunnen het licht in de ogen van dit vervoer goed verdragen van dit vervoer op voorwaarde dat er eerlijk spel gespeeld wordt.

Dames en heren, het goederenvervoer langs het water zit in de lift, ook voor kleinere schepen. De spitsen (+- 350 ton) naar Frankrijk en terug hebben in het afgelopen jaar zeer goed gepresteerd. Er zijn evenwel overheidsrichtlijnen in de Franse reglementeringen die afgeschaft of tenminste afgezwakt dienen te worden voor de Belgische schippers. Het is wenselijk dat we over Belgische Afgevaardigden beschikken. De stijging van het goederen- en binnenvaartvervoer is hoofdzakelijk te danken aan de containervaart die het goed doet. Een interne concurrentiestrijd tussen diverse categorieën van het watertransport is alleszins te mijden. Complementariteit van diverse categorieën van schepen is hier wel op zijn plaats.

Een sector die in de lift zit moet nieuwe investeerders aantrekken. Dit veronderstelt een goed investeringsklimaat. De beroepsorganisaties dienen samen met de overheid te lobbyen voor de maximale mogelijkheden van het Europese project “Marco Polo 2”. Ik denk aan de mogelijkheden van de Federale overheid voor de inspanningen inzake milieu. We denken tevens aan een Overheidsgarantiefonds zodat Belgische banken sneller ingaan op de initiatieven van nieuwe investeerders. Ik denk ook aan de Vlaamse regering die in juli 2005, 6,2 miljoen euro uittrok, verspreid over 3 jaar, voor de binnen- en estuaire vaart.



ALGEMEEN AKTIECOMITÉ DER BELGISCHE
BINNENVAARTORGANISATIES V.Z.W.

~~~~~  
COMITÉ GÉNÉRAL DES ORGANISATIONS BELGES  
DE NAVIGATION INTÉRIEURE A.S.B.L.

---

DONKSEINDE 14 - B-2930 BRASSCHAAT

---

De aantrekking van nieuwe investeerders zal versterkt worden door een gunstig exploitatieklimaat. De diverse kostenposten van de exploitatie moeten doorgelicht worden en noodzakelijke maatregelen moeten genomen worden: vergelijkende loonkost met de concurrent, havenrechten, fiscaliteit, enzovoort ... . Indien maatregelen voor de concurrentie van de Belgische bedrijven zich opdringt, moeten ze genomen worden.

Geen overlevingsstrategieën van bedrijven naar het buitenland maar wel duurzame oplossingen voor een sterke concurrentiepositie van de Belgische vloot op de Europese markt.

Dank u voor uw aandacht.