



**TOESPRAAK DOOR KRIS PEETERS
VLAAMS MINISTER-PRESIDENT EN
VLAAMS MINISTER VAN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN, HAVENS,
LANDBOUW, ZEEVISSERIJ EN PLATTELANDSBELEID**

10 jaar Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

22 APRIL 2008

Dames en heren,
Geachte aanwezigen,

Ik heb het genoeg om vandaag samen met u de kroon te zetten op 10 jaar Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen. Het promotiebureau heeft als belangrijke taak om de modal shift van wegvervoer naar een watergebonden transport te stimuleren.

Voordien was deze opdracht toegewezen aan Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Maar aangezien ook de grensoverschrijdende trafiek gestaag toenam, wakkerde dit het mobiliteitsprobleem alleen nog maar aan.

Als gevolg werd een concreet voorstel aan de Administratie Waterwegen en Zeewezen voorgelegd voor implementatie. In april 1998 werd Promotie Binnenvaart Vlaanderen dan belast met het opstarten van het voorlichtings- of promotiebureau SSS.

Vandaag zijn we 10 vruchtbare jaren verder. Ik wil van deze gelegenheid dan ook gebruik maken om Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen van harte te feliciteren. Het bureau heeft immers hard gewerkt om haar missie met succes waar te maken.

Intussen werkt Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen binnen een netwerk van SSS-promotiediensten in twintig Europese landen (Europees Shortsea Netwerk) en heeft ze de tijding mee. Zo is het tonnage shortsea shipping in de Vlaamse zeehavens van de 88.521.676 ton in 1999 naar 129.253.762 in 2007 gestegen. Dat is bijna een stijging van 50 % op nog geen tien jaar tijd en natuurlijk goed nieuws voor onze havens.

De Vlaamse zeehavens zijn immers de economische poorten van Vlaanderen. Samen met de gevestigde bedrijven vormen zij een directe bron van inkomen en creëren zij heel wat werkgelegenheid. Het is dus van groot belang dat de positie van de Vlaamse havens nu en in de toekomst sterk moet blijven om tegemoet te komen aan de scherpe internationale concurrentie. Grote rederijen, internationale transporteurs en logistieke dienstverleners stellen hoge eisen aan de kwaliteit van de zeehaven en hechten veel belang aan efficiëntie en flexibiliteit.

Daarnaast vraagt het bedrijfsleven ook **goede logistieke voorzieningen en uitstekende vestigingscondities** (inclusief transparantie en efficiënte regelgeving). Deze eisen staan in een bredere context van externe ontwikkelingen, zoals de internationale markt van het goederenvervoer, de concurrentie van buitenlandse havens, de schaalvergroting in het containervervoer en de vorming van internationale logistieke netwerken.

Het relatief belang van shortsea shipping verschilt van haven tot haven. In Antwerpen bestaat 44,51 procent van alle overslag uit SSS-trafiek. In Gent is die verhouding 49,33 procent, en in Zeebrugge 65,39 procent. Met 99,58 procent is nagenoeg alle havenactiviteit in Oostende shortsea shipping.

Maritieme Snelwegen

Het is duidelijk dat de Vlaamse overheid veel waarde hecht aan een goed onderbouwd Shortsea Shipping-beleid. Zo heeft Vlaanderen bvb de ontwikkeling van maritieme snelwegen opgenomen als één van de prioritaire doelstellingen in het socio-economische actieplan 'Vlaanderen in Actie'.

Vlaanderen wil samen met Nederland een trekkersrol vervullen in de totstandkoming van "**Maritieme Snelwegen**", een concept dat voor het eerst werd vermeld in het Europees Witboek Transport uit 2001.

Met deze "Maritieme Snelwegen" wil men goederenstromen concentreren op enkele prioritaire zeeroutes vanuit een beperkt aantal havens. Deze havens worden dan vitale knooppunten in een netwerk van geconcentreerde stromen van goederen en personen. Voor de toekomstige concurrentiepositie van onze Vlaamse zeehavens is het belangrijk om een onderdeel te kunnen vormen van deze knooppunten in één of meerdere Maritieme Snelwegen.

In 2006 heeft Vlaanderen samen met Nederland het voortouw genomen in de ontwikkeling van maritieme snelwegen in het Noordzeegebied door het oprichten van de "North Sea Motorways of the Sea Task Force". De werkzaamheden van deze Task Force worden zeer geapprecieerd door de betrokken lidstaten en de Europese Commissie.

Een eerste gezamenlijke MoS projectoproep van de Noordzeelanden, waarvan Vlaanderen trouwens de voornaamste penhouders was, resulteerde in vier projectvoorstellen. De haven van Zeebrugge is bij twee van deze projectvoorstellen betrokken.

In mei zal ik beide projectvoorstellen voordragen bij de Europese Commissie voor cofinanciering. Het eerste project betreft de verbinding tussen Zeebrugge en Esbjerg in Denemarken en het tweede project gaat over de verbinding tussen Zeebrugge en Bilbao in Spanje. Ik ben dan ook zeer tevreden dat de haven van Zeebrugge deze kans op Europese cofinanciering met beide handen heeft gegrepen. De uitvoering van beide projecten verloopt trouwens in nauwe samenwerking met private partners. De haven van Zeebrugge kan zich op deze manier positioneren als een belangrijke maritieme hub in de Europese Noord-Zuid verbindingen.

Op 28 maart jl. hebben we met de Noordzeelanden een tweede gezamenlijke MoS projectoproep gepubliceerd. Deze staat nog open tot 30 september. Hopelijk worden er door deze oproep nog kwaliteitsvolle projecten met Vlaamse partners uitgewerkt en ingediend.

Loodsgeldtariefstructuur

We moeten er immers alles aan doen om de trafieken van en naar onze havens te maximaliseren. Een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is en blijft nog altijd onze belangrijkste beleidsprioriteit. Voor de nautische dienstverlening betekent dit dat zij kwalitatief hoogstaande service aan aantrekkelijke prijzen moet kunnen koppelen. Naar Shortsea Shipping toe, is het dan ook belangrijk om te werken met op maat gemaakte loodsgeldtarieven.

Om die reden besliste de Vlaamse regering eind vorige maand om een nieuwe, meer competitieve loodsgeldtariefstructuur in te voeren. Zonder in detail te gaan, wil ik in het kort de uitgangspunten van ons beleid aanstippen: namelijk een transparanter, billijker en eenvoudiger tarifieringsstelsel dat rekening moet houden met de belangrijkste verzuchtingen uit de sector.

Zo zal de nieuwe structuur niet langer gebaseerd zijn op een ééndimensionale reisdiepgang die niet altijd voldoende op voorhand gekend is, maar wel op een driedimensionale blokmaat van het schip die beter inspeelt op de schaalvergroting in de moderne scheepvaart. Dit laat toe een eenvoudiger en een op voorhand gekend tarief te bepalen.

In de nieuwe loodsgeldtariefstructuur is er ook beleidsruimte voorbehouden voor een aantal specifieke maatregelen ten voordele van de sector. Voor een evenwichtig havenbeleid is het wenselijk dat er een zekere **differentiatie** van de tarieven mogelijk is. Er werd daarbij speciale aandacht besteed aan de belangen van Short Sea Shipping.

Grotere schepen hebben nu eenmaal een grotere economische draagkracht en kunnen dus ook een wat groter deel van de kosten dragen. Zo werd er voorzien om de loodsgelden wat te drukken voor kleine schepen en de grote schepen een fractie meer te laten betalen zodat, en dit is belangrijk, op het einde van de rit het ganse tariefsysteem toch kostendekkend blijft.

De meeste Short Sea trafieken zullen daar dan ook baat bij hebben. Bij het tarief voor blokmaatklasse 1 tot 5, (zeg maar de Shortseaschepen) wordt een korting tussen de 10% en 30 % voorzien!

In de loop van dit jaar verwacht ik dat we, in samenspraak met Nederland, deze nieuwe loodsgeldtariefstructuur voor de Vlaamse havens zullen invoeren.

Flanders Port Area

Zoals ik daarnet aangegeven heb, functioneren onze havens meer en meer in een internationaal uitdagende en uiterst competitieve omgeving. Rekening houdend de kracht en eigenheid van elke haven, moeten onze Vlaamse zeehavens waar mogelijk ook gezamenlijk naar buiten treden. Met Flanders Port Area wil ik onze havens dan ook structurele ondersteuning bieden zodat ze hun eigen dynamiek maximaal kunnen ontplooiën.

Dit gebeurt uiteraard *in samenwerking met deze havens zelf en de hele sector en dit door de gemeenschappelijke aspecten en de onderlinge samenwerking tussen de havenbesturen, de overheid en de privésector te bevorderen en te versterken*. We werken daarbij aan de hand van tien actiepunten. Het promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen behoort hierbij ook tot de betrokken partijen en heeft altijd al, zowel in haar filosofie als in haar werking een pioniersrol als een soort Flanders Port Area avant la lettre vervuld.

Van bij de start werd het promotiebureau gestuurd door een representatieve werkgroep waarin de 4 Vlaamse havens en de 2 waterwegbeheerders zijn vertegenwoordigd. De input van deze partners weerspiegelt zich in de businessplannen van het promotiebureau. Van bij het begin heeft het promotiebureau zich als neutraal tussenpersoon geprofileerd en de Short Sea Shipping-troeven van de 4 havens gepromoot. Op conferenties en workshops in binnen- en buitenland werden deze troeven in 1 globale presentatie gegoten, waarbij de complementariteit de sterkte was.

De verschillende publicaties (nieuwsbrieven, e-news, landenspecials, transitbrochure...) brachten en brengen nog steeds de vele regelmatige shortseaverbindingen onder de aandacht van de marktspelers, vooral de verladers en de logistieke spelers. Het is belangrijk te vermelden dat het promotiebureau hierbij loyale medewerking krijgt van de 4 havens, evenals van de waterwegbeheerders. Dit laat o.a. toe met zeer actuele shortsea trafiekcijfers uit te pakken. Heel wat andere promotiebureaus benijden ons daarom. Waar mogelijk gaat het promotiebureau ook mee met de havenmissies naar shortsea bestemmingen. Het concept 'Europa is uw hinterland door shortsea via de 4 Vlaamse havens', ontwikkeld door het promotiebureau, wordt opgepikt door de marktspelers!

Dames en heren,

Elk jaar investeert de Vlaamse overheid¹ 335.000 € in de activiteiten van het Promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen. En ik wil toch nog even benadrukken dat ons promotiebureau, binnen het Europese SSS netwerk 1 van de enige is, door de Europese Commissie als 'best practice' gezien wordt op vlak van financiering. De 100% overheidssteun voor het werk van het promotiebureau garandeert ook een stabiele werking. Het is een goede investering die elke eurocent meer dan waard is. Uit al het voorgaande mag wel blijken dat Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen en Shortsea Shipping tout court de volle vaart vooruit kiezen. Wij als Vlaamse overheid zullen daarom graag ons steentje blijven bijdragen in dit succesverhaal. Ik dank u voor uw aandacht.