



SPEECH ESO-VOORZITTER CHRISTIAAN VAN LANCKER Nieuwjaarsreceptie 20 februari 2017

Dames en heren, collega's, leden, partners, vrienden, ondernemers, van harte welkom!
Het is mij een oprechte eer en waar genoeg u vandaag te mogen ontvangen op de
nieuwjaarsreceptie van de Europese Schippersorganisatie.

Wij zijn vandaag te gast bij het I.T.L.B., het Belgisch Instituut ter bevordering van het
beroepsgoederenvervoer over de weg, waarvoor oprechte dank.
Zo kunt U allen vaststellen dat de ESO geen enkele uitdaging, letterlijk noch figuurlijk, uit de weg
gaat.

Als Europese Schippersorganisatie vertegenwoordigen wij momenteel de stem van zo'n 3.000
zelfstandige binnenvaartondernemers in Europa. In de komende tien minuten zal ik u proberen te
duiden wat voor onze schippers- onze ondernemers - van cruciaal belang is.

EUROPA

2017 wordt een spannend jaar, een jaar vol uitdagingen. In verschillende Europese landen vinden dit
jaar verkiezingen plaats. Dit zal ook absoluut zijn weerslag hebben op de inter-Europese
samenwerking, mede gelet op recente gebeurtenissen, onder meer de Brexit, diverse
terreuraanslagen, de nieuwe koers van Amerika, enzovoort.

Als internationaal opererende sector heeft de binnenvaart veel belang bij een goed werkende
interne markt. Harmonisatie - of mag ik zeggen 'unificatie' - van wet- en regelgeving is daarvoor een
must.

Goede stappen worden momenteel gezet in het kader van CESNI, naar onze mening mede wegens
verhoogde betrokkenheid vanuit het bedrijfsleven.

WET- & REGELGEVING

Wel zien we nieuwe wet- en regelgeving ten allen tijde graag gepaard gaan met een tweetal
toetstypen: **fact finding** en **impact assessments**.

In de eerste toets moet duidelijk worden welk doel men voor ogen heeft en wat de argumentatie is
om te kiezen voor een bepaald middel en niet voor andere middelen. De tweede toets ziet op de
impact van de wet- en regelgeving, zowel in praktische als bedrijfseconomische zin. Deze toetsen
zijn cruciaal voor acceptatie vanuit het bedrijfsleven. Nieuwe regels komen er altijd relatief
makkelijk bij. Oudere regels verdwijnen echter niet zo makkelijk. Resultaat is een opstapeling van
regels. Natuurlijk wil de sector een goed én evenwichtig level playing field, maar de redelijkheid en
billijkheid moeten daarbij wel gewaarborgd zijn.

VERGROENING

We moeten de markteconomische realiteit niet uit het oog verliezen. Neem de ambities op het
gebied van vergroening. Door de lat heel hoog, wellicht te hoog te leggen, schiet je in eigen voet,
omdat je daarmee een duurzame modaliteit extra onder druk zet, waardoor er wellicht alsnog een
modal shift optreedt **in omgekeerde richting**. Uiteraard ligt hier ook een verantwoordelijkheid bij de
sector zelf, maar deze ligt breder dan alleen de varende ondernemers. Vergroening van het
transport is naar onze stellige mening een ketenvraagstuk. De klant moet groen als selectiecriterium
gaan hanteren.

Op dit moment leunt de vergroening te zwaar op de individuele schouders van de
binnenvaartondernemers en is in grote mate afhankelijk van diens intrinsieke motivatie. Dat hangt
weer samen met de vaak onmogelijke doorberekening van de kosten. Het verladend bedrijfsleven
gaat voor de laagste prijs. De vraagkant moet daarom dus sterker gestimuleerd worden. Daarnaast
moet er sprake zijn van voldoende funding. We kunnen de totale vloot naar stage V –praktijknorm



brengen op het moment dat we bereid zijn om hierin 750 miljoen euro te investeren. Dit lijkt een heel groot bedrag, maar als je het afzet tegen de te behalen milieuwinst dan is dit een hele interessante investering. Dit vergt een collectieve effort van nationale en regionale overheden, gesteund door de Europese overheid en zelfs wij als sector zijn bereid om daaraan bij te dragen. We denken hierbij aan een collectief vergroeningsfonds, gevuld vanuit de EC, nationale lidstaten, de regio's (provincies/gemeenten) en de sector zelf. Het kan en het levert heel veel op! Überhaupt zal extra inzet op modal shift bijdragen aan het halen van de Parijs-doelstellingen. Een verschuiving van weg naar water levert een CO₂-reductie op van tussen de 60-70%. De Europese commissie heeft zichzelf dan ook als doel gesteld om per 2050 50% van het verkeer van de weg naar het spoor of de binnenvaart te verschuiven. Deze ambitie moet echter concreter gemaakt worden. Welke acties worden Europees, nationaal en regionaal genomen om dit te realiseren? Er zijn verschillende best practices in de verschillende lidstaten, laten we hier meer van elkaar leren. Het is dé uitdaging voor de Europese Schippersorganisatie om de huidige toch wel grote kloof tussen de politieke beslissingen enerzijds en de individuele zelfstandige binnenvaartondernemers zo klein als mogelijk te maken !

MARKT

Een onderwerp waar de ESO zich altijd voor zal inzetten is een gezonde marktstructuur en dito werking. De huidige volatiliteit in het Rijnbekken (mede ingegeven door de waterstanden) in de markt is vanuit macro-economisch perspectief niet ideaal voor de sector maar een natuurlijk gegeven. De individuele ondernemer heeft daar echter weinig boodschap aan. Echter ook buiten dit Rijnstroomgebied bereiken ons ongunstige signalen van schippers met vaak kleinere vaartuigen van een toegenomen spanning tussen het zgn. primaire en secundaire marktgebeuren. Samen met de Franse collega's zullen wij daar weldra een initiatief nemen en gezamenlijk met het verladende bedrijfsleven willen we nadenken hoe we hier openheid én verbetering in aan kunnen brengen. De toekomstbestendigheid van de binnenvaart hangt ervan af. De sector is gebaat bij meer lange-termijn afspraken, meer continuïteit, minder extreme pieken en dalen. Daarmee kan ruimte ontstaan voor een lange-termijn visie/strategie, investeringen in onderhoud en vergroening, ruimte om jezelf te onderscheiden. Dit zijn moeilijke transitities die een mentaliteitsverandering vergen. Het start met dialoog en het (er)kennen van elkaars werelden. Daarin kunnen ESO en haar lidorganisaties een faciliterende stimulerende rol spelen. Uiteindelijk zijn de bedrijfsvoering en de bijbehorende keuzes echter aan de markt zelf. In dit verband volgt E.S.O. zeer intensief én op kritische wijze de ontwikkeling van het Watertruck+-project in Vlaanderen.

DE MENSEN

De competitiviteit van de sector hangt natuurlijk ook samen met haar flexibiliteit. Hierin zou ik graag uw aandacht vragen voor de benodigde flexibilisering in de bemanningsregelgeving. De binnenvaart staat bekend om haar flexibiliteit. Het gezinsbedrijf is hier grotendeels voor te danken. Maar deze flexibiliteit wordt vaak beperkt door wet- en regelgeving die 30 jaar geleden bedacht is. Inmiddels zijn de omstandigheden veranderd. We hebben tal van ondersteunende systemen. Dit heeft ook consequenties voor de benodigde kwantiteit en kwaliteit van het personeelsopbouw. We moeten durven te redeneren vanuit de huidige (en toekomstige) omstandigheden. Een aantal zaken kunnen we op korte termijn moderniseren. Een grondige herziening vergt echter een gedegen onderzoek, dat we nu samen met onze sociale partners, ETF en EBU, laten uitvoeren. Na een recente kortsluiting over de inhoud mag ik vandaag toch aankondigen dat 'de neuzen opnieuw in dezelfde richting staan'. Persoonlijk wil ik daarom nogmaals Mevr. Chaffart – Myriam – bedanken voor haar 'leidende' en vaak 'lijdende' rol in deze materie. Helaas kon zij vandaag niet aanwezig zijn.



DIGITALISERING

Digitalisering zal in 2017 nog verder doorzetten in alle vormen van de samenleving, dus ook in onze sector en dit in alle geledingen.

RIS wordt herzien. De informatiestromen tussen alle lidstaten kunnen en moeten beter. Op het moment dat ik me als schipper in een lidstaat meld, moet deze informatie beschikbaar zijn in de andere lidstaten op mijn route en moet ik niet keer op keer opnieuw hoeven melden. Je ziet ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement (efficiëntere doorstrom), maar tegelijkertijd ook toepassingen met betrekking tot het bundelen van lading en de vorming van digitale marktplaatsen.

Digitalisering gaat ongetwijfeld zijn weerslag hebben op de marktstructuur. Er zal meer transparantie in de keten komen. De uitdaging is deze transparantie te koppelen aan onderscheidend vermogen, aan concurreren op basis van kwaliteit. Voorwaarde is wel dat deze transparantie universeel is en geen éénrichtingsverkeer.

RIS en ICT zijn conditio sine qua non voor een veilige vaart, als aanvulling op de personele kwalificaties van de mensen aan boord. Training op deze systemen middels simulatoren is al onderdeel van de huidige beroepsopleidingen en zal een steeds meer prominente plaats gaan innemen.

INFRA

Op het gebied van infrastructurele ingrepen moet er veel meer vanuit de vraag geredeneerd worden. Hoe zien de logistieke stromen er uit in de toekomst en welke infrastructuur is daarvoor nodig? Voor de overheid is een rol als facilitator weggelegd. Het bij elkaar brengen van partijen, verladers, logistieke dienstverleners, rederijen, expediteurs etc. vanuit de verschillende modaliteiten.

NOODKREET

Veel concreter nog, autoafzetplaatsen en ligplaatsen langs de Rijn. De binnenvaart kan niet functioneren zonder een goede interface met de wal. Het betreft gezinnen die van en aan boord moeten kunnen gaan. Maar ook bemanningswisselingen voor schepen die volcontinue varen.

Wanneer men niet het schip af of op kan, hoe moet de binnenvaart zich dan houden aan de vaar- en rusttijden?

Er heeft een substantiële schaalvergroting in de binnenvaart plaatsgevonden, zowel in volume als logistieke bewegingen, maar de faciliteiten langs de Rijn zijn hierin niet meegenomen. Ik noem hier alleen de Rijn, want daar is de situatie het meest nijpend, maar denk hierbij ook aan de andere Europese waterwegen.

Het lastige is dat het economische belang van de binnenvaart zeer verschillend wordt gewaardeerd in Europa. Ook hier moet en kan meer samen met het verladende bedrijfsleven opgetrokken worden.

EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID

Wij pakken als ESO de handschoen ook zelf op. Samen met de EBU staan wij in de startblokken om hét Europees binnenvaartplatform op te richten. Het betreft een bundeling van krachten waarmee we maximale slagkracht organiseren. We zoeken hierin ook het partnerschap met INE, EFIP, ETF en ESC. Niet alleen richting de Europese overheden, maar ook naar onze eigen achterban toe, om hen mee te nemen en te begeleiden in de transitie naar vergroening, digitalisering en het waarborgen van een sterke positie in de keten.



TOT SLOT

Graag had ik u nog gesproken over de toekomst van de goederenstromen (wat gaat er bijvoorbeeld gebeuren met de traditionele binnenvaartstromen kolen en olie, welke kansen zijn er voor de binnenvaart in een circulaire en biogebaseerde economie), wat is het effect van 3d printing en near- en reshoring?, etc. Allemaal spannende ontwikkelingen en ik zou er nog lang over door kunnen gaan

Dat zal ik niet gaan doen, in plaats daarvan citeer ik liever een uitspraak van de Chinese filosoof Confucius : **生活是非常简单，但我们坚持使它合法**
"LIFE IS REALLY SIMPLE, BUT WE INSIST ON MAKING IT COMPLICATED"

Ik ben er zeker van dat ik u allen hier niet hoeft te overtuigen van het belang van de sector en de noodzaak om daar met zijn allen pal voor te staan.

Ook de woorden van Secretaris Generaal Bruno Georges en Directeur Daniela Rosça stellen mij op dat gebied gerust.

Daarbij moet ik wel opmerken dat wij natuurlijk altijd heel erg kritisch zullen blijven kijken wat er uit Straatsburg en Brussel komt.

Zoals een spreekwoord zegt : we drinken als vrienden, maar rekenen als vijanden

Oftewel: Vertrouwen is goed, controle is beter.

Mag ik u uitnodigen het glas te heffen op jullie (ons) aller gezondheid !