

# BINNENVAART ACTIES APRIL 2013

SCHUTTEVAERT 19/4/2013

## Water staat binnenvaartschippers tot boven de lippen

Alleen lege schepen waarvan de verladers aantonen dat zij die niet onder de kostprijs hebben betaald mogen doorvaren. De rest van de lege schepen wordt vastgehouden. Dat heeft Laurent De Bijl van het ms Lauwens op 17 april in het Straatsburgdok in Antwerpen verteld. De Bijl, bestuurslid van Ons Recht, is de lokale actieleider van de blokkade in het Straatsburgdok. Hij en zijn collega's voeren actie, omdat het water veel binnenvaartschippers tot boven de lippen staat.

### Nederlandse schippers nemen advocaat in de arm

Om aan te tonen dat schepen niet onder de kostprijs zijn betaald is het noodzakelijk dat de verlader met bewijs naar de blokkade reist. Daar zal de actiegroep over de gegevens beslissen. 'Het mailen van een charter is niet voldoende', bevestigt De Bijl.

Geladen schepen mogen tot nu toe wel doorvaren. Dat heeft als reden dat een geladen schip een afleverplicht heeft en dat de ondernemer aansprakelijk gesteld kan worden voor het niet afleveren van de lading. Ook de containerterminals WTC en LTC beschikken 17 april over een vrije doorvaart, vertelde hij.

### Standpunten

John Janssen (Metanoia), Eric van Dam (Sympathie) en Gerard Kreuze (Elly) reisden in hoedanigheid van BBU-bestuurslid naar Antwerpen en voeren overleg in de stuurhut van de Lauwens. 'We zijn met de actievoerders om tafel gegaan, zodat helder is hoe de standpunten zijn.'

Aan het eind van de middag weten de BBU'ers te vertellen dat er schot zit in de aanmelding van de crisis bij de EU. Dat ze tevreden zijn over de sfeer bij de gehouden acties en ze leggen uit dat een verlader bij de actievoerders aan moet tonen, dat er over meerdere jaren goede tarieven zijn betaald en dat dat geld bij de schipper terecht is gekomen. 'Deze actie is voor veel schippers de laatste strohalm. Mensen moeten niet vergeten dat doorvaren een gemakkelijkere beslissing is als stilliggen', benadrukken ze.

### Scheepsbreedte

Gelegen aan de Straatsburgdok Zuidkaai, onder de Straatsburgbrug houden de actievoerders een scheepsbreedte open. Op het roefdek van het buitenste schip vertellen zeven actievoerders dat zijn bezig zijn met stiptheidsacties. Ze zijn nog wel schipper/eigenaar, maar als het zo doorgaat duurt het niet lang meer voordat ze schipper/eigenaar af zijn. 'We vinden het belangrijk dat er wat ondernomen wordt. Overal blijft er geld hangen, maar niet bij de schipper. Er is nog geen bevrachtingskantoor failliet gegaan. Als er niks wijzigt, ziet de situatie er hopeloos uit voor de toekomst.'

Het doel van de actie is contact met de EU-regering, en verladers en de bonden op een lijn. Het valt ze op dat de staking effect heeft op de vrachtprijzen. 'Sinds wij staken is er 50% bij de vrachtprijs gekomen.'

Contact met de EU-regering is noodzakelijk, vanwege de verschillen in regelgeving, maar ook omdat het belangrijk is dat de regelgeving van de banken op een lijn komt. 'In Nederland hanteren de banken andere regels. Er is een wet die verbiedt om onder de kostprijs te vervoeren, maar die wordt niet nageleefd.'

Volgens de informatie van dit zevental liggen er inmiddels een honderdtal schepen stil. Ze schatten dat er 250.000 ton aan de markt is onttrokken. Ook op de Moezel zijn er schepen die stilliggen en geen werk meer aannemen, vertellen ze.

### Bankrekening

Verderop ligt een rij met kleinere schepen. 'Waarom wij meedoen met de actie? Wil je mijn bankrekening zien?' Ook bij deze groep zijn de verschillen in de EU-landen met betrekking tot de financiering een doorn in het oog. 'Een tijdje geleden was er 135x16m. Die werd een reis aangeboden waarvoor een 500-tonner kon varen. Dat weigerde hij. De bevrachter belde naar de bank en de ondernemer kreeg te horen dat hij de reis maar moest gaan doen. Terwijl wij in crisistijd aan alle verplichtingen moeten voldoen. Dit is oneerlijke concurrentie.'

Aan de Noordkaai van het Straatsburgdok liggen de lege schepen die vast zijn gehouden. 'Ik ga een keer deze kant uit en dan word ik vastgehouden. De actie lijkt me weinig zinvol als op de Rijn iedereen doorvaart', vertelt een schipper van een koppelverband. Ook aan die kant van het dok is er overwegend begrip voor de actie. 'Ik lag eens ergens en toen kwam de directeur vragen hoeveel ik betaald kreeg. Hij was verbaasd over hoe weinig dat was. Ik geef de actievoerders groot gelijk. Voor mij is de lol er ook wel af in deze sector.' (HDJ)

### 'Ze geven ons de schuld'

Een aantal Nederlandse schippers die tegen worden gehouden in Antwerpen heeft een Belgische advocaat in de arm genomen. 'In het begin werden sommige schepen erdoor gelaten, anderen niet', zegt een Nederlandse schippersvrouw waarvan het schip sinds het begin van de acties van Belgische schippers Antwerpen niet mag passeren. Ze wil anoniem blijven. 'Wij zijn Nederlander. Ze vragen ons om solidair te zijn, maar tegelijkertijd geven ze ons, en dan vooral de grote Nederlandse schepen, de schuld van de crisis.'

'Als je actie wilt voeren moet je dat zelf weten, maar val ons er niet mee lastig. De acties waren niet aangekondigd, we kunnen er niets aan doen dat we erin liggen. Nu we worden bedreigd, de sfeer is heel erg grimmig. Ze schieten met paintballen en vuurpijlen. Als we zouden wagen de touwen los te maken, zouden we 20 man aan boord krijgen en zou onze stuurman de rest van het jaar niet meer kunnen varen, dat kregen we te horen.'

'We hebben contact gezocht met de Belgische politie en met de havenautoriteiten. We hebben gevraagd ons eruit te halen, maar ze doen het niet. Ze zijn wel op onze hand, maar ondernemen geen actie. Nu hebben we met een aantal schippers een advocaat in de arm genomen. We hopen dat het helpt. We verliezen 3000 euro per dag. Prikacties zijn tot daar aan toe, maar ons opsluiten, dat kan niet.' (MdV)

## Crisisdruk op 'Brussel' opgevoerd

De Europese Commissie wordt van steeds meer kanten onder druk gezet om te erkennen dat er in de binnenvaart sprake is van een structurele crisis. België gaat na overleg met binnenvaartorganisaties de 'structurele marktverstoring' aanmelden, in Nederland dringen Binnenvaart Branche Unie (BBU) en Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) er bij minister Schultz (Infrastructuur) op aan datzelfde te doen. Europarlementariër Peter van Dalen (ChristenUnie) heeft de Europese Commissie gevraagd met spoed opnieuw de crisis te laten onderzoeken.

De acties van boze Belgische schippers breiden zich uit. In Antwerpen lagen donderdag rond de 150 schepen van actievoerders en tegengehouden schippers. Ook in Monsin, Doornik en Evergem liggen steeds meer schepen en worden acties gehouden die zich de komende dagen verder gaan verscherpen. Tot nu toe mag zeevaart doorvaren, evenals de tankvaart en de passagiersvaart. Geladen droge ladingschepen mogen in de meeste gevallen doorvaren, maar lege schepen worden tegengehouden.

Naar verwachting gaat Antwerpen in het weekend helemaal dicht en die plannen zijn er ook bij de andere sluisen. Vrijdagmiddag werd de sluis van Zemst in het Zeekanaal Brussel-Schelde ook geblokkeerd. Bij de Volkeraksluisen in Nederland verzamelen zich steeds meer schepen maar vrijdagmiddag was van acties nog geen sprake.

Donderdagmiddag reden schippers in konvooi met hun auto's naar de MSC-terminal aan het Delwaidedok om daar hun ongenoegen te uiten. Op de brug over de Oosterweelsesteenweg was er een aanrijding tussen een vrachtwagen en een van de auto's in het konvooi. Er waren geen gewonden.

### Eigen leven

Hoewel de Belgische binnenvaartorganisatie Ons Recht/Notre Droit probeert de actie zoveel mogelijk te sturen, gaat die toch een eigen leven leiden. 'Er is een groep Belgische schippers die al veel langer actie wil voeren', zegt een woordvoerder van Ons Recht. 'Wij proberen al drie jaar de lont uit het kruitvat te houden en zij vinden dat wij met praten niets tot stand brengen.'

'Nu ze actievoeren, proberen we alles zoveel mogelijk te begeleiden en ervoor te zorgen dat het niet uit de hand loopt. Wij staan met onze rug tegen de muur. Als we zeggen: jullie doen maar, dan is er geen Ons Recht meer. Daarom zijn we erbij en proberen ondertussen met onderhandelen zoveel mogelijk tot stand te brengen.'

### Belgische staatssecretaris

De Federatie van Belgische Binnenvaart, koepel van organisaties als Ons Recht en VBR, heeft donderdag in een overleg met federaal staatssecretaris Melchior Wathelet (Mobiliteit) en vertegenwoordigers van de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië en Brussel) een eerste succes geboekt. Wathelet start volgende week de procedure 'structurele marktverstoring' bij de Europese Commissie.

Tegelijk komt hij met een ontwerp van koninklijk besluit dat, volgens een communiqué van de staatssecretaris 'de strijd wenst aan te gaan tegen de dumping die de sector schaadt. Deze tekst zal de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de tussenpersonen in het vervoer invoeren in het geval dat er prijzen toegepast worden die de kosten niet dekken'.

Een werkgroep van de drie gewesten, het federale niveau en de binnenvaartsector, gaat vanaf vrijdag 19 april aan de slag met het evalueren van de concurrentiepositie van de Belgische vloot ten opzichte van de vloten van de buurlanden (met name de Nederlandse staatsgarantie). 'De staatssecretaris voor Mobiliteit engageert zich dat hij zonder verwijl de eventuele situaties van oneerlijke concurrentie zal melden aan de Europese Commissie.'

De werkgroep begint een 'denkoefening' om bijzonderheden van de sector te behandelen. Daarbij komen onder meer de technische eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het sociaal statuut aan de orde. Wathelet en de bevoegde ministers van de gewesten zullen hun Europese collega's 'sensibiliseren met betrekking tot de noodzakelijke harmonisering van de regels van de werking van de Europese binnenvaartmarkt'.

VBR-voorzitter Jo Van duynslaeger, die zelf deel uitmaakt van de nieuwe werkgroep, is optimistisch over het bereikte resultaat: 'Gezien de korte tijdspanne van onderhandelen mag dit al een klein succesje en een begin genoemd worden voor constructieve gesprekken en daden.'

### Bereidheid

De Nederlandse BinnenvaartBrancheUnie reageert verheugd op de toezeggingen van de Belgische staatssecretaris. 'Het feit, dat België bereidheid toont om een "ernstige marktverstoring" aan te melden is exact in lijn met wat de BBU met klem aan de Nederlandse minister vraagt', zegt voorzitter Roland Kortenhorst. 'Na de aanmelding kan de Europese Commissie "passende maatregelen" treffen, die de sector weer perspectief moeten bieden. Voorwaarde is dat de belangrijkste lidstaten met binnenvaart zo'n aanmelding ondersteunen.'

De aanmelding door België is in lijn met vragen in de Nederlandse Tweede Kamer en het handelen van het Nederlandse ministerie in 2009. Dat meldde toen al dat de crisis in de binnenvaart structureel van karakter zou zijn. Toen volgde België de crisis aanmelding niet en werden er geen maatregelen genomen.

### Spoed achter onderzoek

Peter van Dalen (ChristenUnie), vice-voorzitter van de Transportcommissie in het Europees Parlement, wil dat de Europese Commissie met spoed onderzoekt of de binnenvaart momenteel in een structurele crisis verkeert. Sinds het vorige onderzoek in 2009 is de situatie duidelijk verslechterd, zegt Van Dalen: 'Het gaat al jarenlang niet goed met de binnenvaart. Maar de vooruitzichten zijn onlangs flink verslechterd. Zo is het Seine-Scheldeproject uitgesteld, worden vaarwegbudgetten afgeknepen en zijn de vrachtprijzen niet of nauwelijks kostendekkend.'

Europarlementariër Van Dalen kijkt al lange tijd met grote zorgen naar de binnenvaartsector. De overcapaciteit door nieuwe grote schepen met hoge hypotheek in combinatie met de lage vrachtprijzen brengt schippers in het nauw. 'Je ziet de spanning oplopen', zegt Van Dalen. 'Ik wil niet dat het tot massale uitval komt in de binnenvaart. Dus nú moeten alle betrokkenen, bedrijfsleven en Europese Commissie voorop, actief werken aan oplossingen.'

### Rechtmatigheid

Een wetenschappelijk bureau werkt in opdracht van de BBU inmiddels hard aan een onderbouwing van de rechtmatigheid van de crisisaanmelding. Voorzitter Kortenhorst belooft dat rapport zo spoedig mogelijk na oplevering ter beschikking stellen van de minister,

'zodat zij een effectief instrument heeft om ook de overige binnenvaart lidstaten te overtuigen dat de crisis in de binnenvaart, die begonnen is als een conjuncturele aangelegenheid, inmiddels keihard een structureel karakter heeft. Zonder die onderbouwing bestaat het gevaar dat andere lidstaten de aanmelding niet steunen.'

Als de crisis is aangemeld, komt er een hoorzitting bij de Europese Commissie. De binnenvaart lidstaten moeten elkaar daar overtuigen dat de crisis in de binnenvaart niet conjunctureel maar structureel is. Het bedrijfsleven (EBU en ESO) moet tijdens de hoorzitting met een advies komen over te nemen maatregelen. Die beginnen volgens de Richtlijn EU 96/75 met activering van de oud-voor nieuw regeling, aangevuld met capaciteitsmaatregelen.

### Europese oplossing

Ook de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) klom in de pen en schreef 18 april een brief aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu. ASV vraagt de Nederlandse regering de crisis aan te melden en benadrukt dat de problemen Europa breed zijn en dat er dus ook een Europese oplossing moet komen, waarbij vervoer onder kostprijstarieven en onmogelijke regelgeving zo snel mogelijk tot het verleden gaan behoren. De bond zegt de noodzaak om tot een oplossing te komen te onderschrijven.

'Er moet iets gebeuren, daar zijn we het in de gehele binnenvaart wel over eens. Er wordt nu daadwerkelijk druk opgebouwd en dit lijkt de enige weg te zijn om dit probleem aan de orde te stellen. Daarom roept de ASV iedereen op begrip te tonen voor deze actie, die niet onze keus was maar door de ontstane situatie toch onze steun verdient.' De ASV roept iedereen op geen geweld te gebruiken en zegt vertrouwen te hebben in Ons Recht dat die de acties niet uit de hand laat lopen, voor zover dat in hun macht ligt.

SCHUTTEVAER 17/4/2013

Door Hans Heynen

## Blokkades in België

**De actievoerende binnenvaartschippers in het Straatsburgdok in Antwerpen laten alleen nog schepen passeren waarvan is aangetoond dat ze niet onder de kostprijs vervoeren. Ontvangers moeten zich daarvoor wenden tot het actiecomité aan boord van de Lauwen van actieleider Laurent De Bijl. Volgens de actievoerders volstaat het niet het charter door te mailen. Intussen hebben verschillende verladers vrije doorvaart gekregen, zoals de containerterminals WCT in Meerhout en LCT in Luik.**

Actievoerende Belgische schippers blokkeren sinds dinsdag op drie belangrijke vaarroutes om de twee uur de vaarweg. In de tussentijd is een versmalde doorvaart beschikbaar. De acties hebben plaats in het Straatsburgdok in Antwerpen, de Ringvaart bij Evergem en op de Maas beneden sluis Monsin. Er werden ook acties bij de Volkeraksluizen in Nederland aangekondigd, maar daar was woensdag nog geen sprake van. De schippers vragen aandacht voor de economische problemen in de binnenvaart. Ze willen een wettelijk verbod op varen onder kostprijs.

### Grimmig

De Nederlandse schipper Ad Munters van het geladen ms Inspe IV liep dinsdagochtend vast in de blokkade bij Evergem. 'Om 7.45 uur werd de doorvaart geblokkeerd. Er lag er een dwars voor de kop', vertelt Munters. 'Maar twee uur later mocht ik weer verder. De situatie was nogal grimmig. Zolang deze acties duren kom ik hier niet meer.'

Volgens secretaris Laurent de Bijl van de Belgische schippersbond Ons Recht/Notre Droit, die de acties in Antwerpen leidt, is het niet de bedoeling de sluisen of het Albertkanaal volledig af te sluiten. De Bijl kon dinsdag niet precies zeggen hoeveel schepen aan de acties meedoen. 'In Antwerpen ligt nu zo'n 70.000 ton en bij elkaar gaat het om een aanzienlijk groter tonnage. De komende dagen sluiten zich nog schippers aan bij de actie. Zij hebben nog lading in of liggen nu te lossen. Wanneer ze leeg zijn sluiten zij zich bij ons aan.'

Volgens Ons Recht-voorzitter Robert Michon, die de acties in Luik leidt, storen de Waalse schippers zich zeer aan doorvarende Nederlandse schepen. 'We willen geen oorlog en manen de mensen tot kalmte. Maar onze schippers zijn warmbloedig en wanneer Nederlandse schepen hier blijven varen en reizen aannemen wordt het heel moeilijk dat te voorkomen.'

'Ik heb zelf een 110-meter en naar Charleroi werd altijd tenminste 9 euro per ton op en 4 euro per ton af betaald. Nu laadt een schipper daar voor 2,25 euro per ton. Waar ben je dan mee bezig? We moeten snel een oplossing vinden.'

Ook De Bijl signaleert toenemende boosheid bij actievoerende schippers. De Bijl gaat woensdag met de Europese Binnenvaart Unie (EBU) praten en hoopt op solidariteit.

### Volkeraksluizen

Bij sluiting van de krant op dinsdag, was het de bedoeling de acties vanaf woensdag uit te breiden naar de Volkeraksluizen. 'We gaan die niet stremmen maar willen met een aantal schepen de hele dag langzaam op- en afschutten, van noord naar zuid en daarna weer terug', aldus De Bijl. 'We willen onze collega's zo sensibiliseren dat het zo echt niet langer kan doorgaan.'

Naast Belgen steunen een aantal Duitse, Nederlandse en Franse schepen de actie. Franse schippers zouden intussen acties voorbereiden in Frankrijk en Nederlandse schippers in Maasbracht.

De acties vloeien voort uit de door de Ons Recht, het Franse La Glissoire en de Algemene Schippers Vereniging (ASV) uit Nederland georganiseerde demonstratie bij het Europese Parlement in Brussel op 11 april. Die trok circa 500 demonstranten. Met vlaggen, pamfletten, rookbommen en donderslagen vroegen zij die dag aandacht voor de crisis in de binnenvaart.

SCHUTTEVAERT 16/4/2013

## Belgische Federatie rechtvaardigt schippersactie

De Federatie van de Belgische Binnenvaart (FBB), koepelorganisatie van de verschillende binnenvaartorganisaties, heeft alle begrip voor de schippersactie die in Brussel op touw werd gezet mede door één van haar leden, Ons Recht/Notre Droit. 'De situatie van de binnenvaartondernemers is immers desastreuus.'

De oorzaken van de malaise in de binnenvaart, die volgens de FBB de huidige economische crisis ver overtreft, zijn velerlei:

- Een enorme overcapaciteit aan binnenschepen gebouwd in de voorbije hoogconjunctuur. 'Dit was slechts mogelijk dankzij de zeer royale kredietpolitiek van voornamelijk Nederlandse banken, die met steun van de Nederlandse overheid onder de vorm van terugbetaling garanties schepen financierden voor meer dan 100%. Resultaat is een aanbod van schepen dat zelfs zonder economische crisis de vraag zou overtreffen.'
- Het verdwijnen of afbouwen van bedrijven die traditioneel met de binnenvaart werkten.
- De oplegging van zeer stringente, kapitaalintensieve, technische en administratieve voorschriften.
- De nog steeds toegepaste subsidiëringen van het spoorvervoer.
- De hoge loonkosten en de ongelijke arbeidsvoorwaarden ('bijvoorbeeld beperking van het zelfstandig ondernemerschap door een vermoeden van werknemerschap en een, niettegenstaande de liberalisering van de uitzendmarkt, nog steeds gehandhaafd verbod op interim arbeid') voor de Belgische binnenvaartbedrijven in vergelijking met andere omringende Europese landen.
- De moordende concurrentie met het wegtransport, wegens de nog steeds dalende wegtransportprijzen waardoor de wegsector weer marktaandeel op de binnenvaart veroverd. 'Blijkbaar is dit mogelijk omdat de Oost-Europese wegtransporteurs massaal goedkoop transporteren binnen West-Europa dankzij hun loonkostenvoordeel.'
- De nog steeds niet doorgevoerde internalisering van de externe kosten van het wegtransport teneinde tot een 'greening' te komen van het vervoer, met bevordering van meer milieuvriendelijke transportmodi, zoals de binnenvaart, hoewel die internalisering al lang door de Europese Commissie is voorgesteld en in het Witboek 2011 – 'Time to decide' – uitdrukkelijk werd benadrukt.
- De vrijstelling van rente en zelfs van terugbetaling van kapitaalaflossingen die Nederlandse schepen bekomen op basis van de Nederlandse overheids garanties, waardoor zij al jaren aan niet kostendekkende vrachttarieven rondvaren.

### **Niet eindigende daling**

'Deze verschillende oorzaken zijn de rechtstreekse aanleiding voor een niet eindigende daling van de vrachtprijzen van de binnenvaart. Deze neerwaartse spiraal leidt ertoe dat vele binnenvaartondernemers, ook zij die jaren succesvol actief zijn, hun afbetalingen aan de banken al geruime tijd niet meer kunnen voldoen', schrijft de Belgische Federatie.

'Tot een jaar geleden waren banken zeer terughoudend om schepen te veilen. Echter gezien ook zij financieel moeilijke tijden meemaken en bovendien aan steeds strengere normen moeten voldoen voor wat betreft hun eigen vermogen (Basel III norm), lijkt er een kentering op te treden in deze behoudsgezinde politiek. Meer en meer schepen worden verkocht aan steeds lagere prijzen. Deze vloot komt dan opnieuw in de markt aan een belangrijk lagere kostprijs en kunnen opnieuw nog goedkoper varen. De neerwaartse spiraal van de vrachttarieven wordt opnieuw aangezwengeld.'

Vele Belgische familiale binnenvaartondernemers (ruim 90% van de vloot) staat volgens de FBB het water aan de lippen en zij hebben geen enkel vooruitzicht op verbetering. 'Integendeel, hun situatie wordt steeds nijpender nu banken schepen beginnen te verkopen aan uiterst lage prijzen. Daardoor worden vooral de ondernemers die niet veel krediet meer hebben getroffen (meestal de voorzichtige ondernemer, die niet heeft bijgedragen aan deze overcapaciteit).

'Hun schip kan aan een lage prijs verkocht worden, die wel het bankkrediet dekt maar niet hun eigen vermogen. Daardoor eindigen zij na vele jaren noeste arbeid als goed ondernemer letterlijk op straat. In deze situatie wordt actievoeren nog het enige middel dat hen rest om de gemeenschap duidelijk te maken dat er een oplossing moet komen.'

### **Regeringen geïnformeerd**

Zowel de federale regering als de gewestregeringen werden door de Federatie van de Belgische Binnenvaart herhaaldelijk omtrent deze desastreuze ontwikkelingen geïnformeerd. 'De banken werden binnen de schoot van de CCR op 19 maart 2013 uitgenodigd voor een gesprek, de Nederlandse banken zijn echter afwezig gebleven. Ter sprake is gekomen de Europese regelgeving toe te passen en de crisis aan te melden, waardoor al minimaal het geld betaald door de sector zelf in het sloofoonds vrij zou komen om de sector te helpen. Ook andere maatregelen zoals loonkostverlaging en minder stringente arbeidsvoorwaarden, gelijke concurrentievoorwaarden met doorberekening van alle kosten in de vrachttarieven en overleg met de banksector enz. werden al voorgesteld zonder resultaat.'

De Federatie roept de Belgische regering op tot 'dringend resultaatgericht overleg om onze binnenvaartsector nog een kans op overleven te bieden.' Daarbij worden nog een aantal indringende vragen gesteld: 'Is het niet de binnenvaart die de problematiek van de files moest oplossen? Is het niet de binnenvaart die het evenwicht op de buitenlandse betalingsbalans ondersteund? Is het niet de binnenvaart die nog geschoold personeel zoekt? Is de binnenvaart niet de milieuvriendelijke transportmodus die ons CO2-probleem helpt oplossen?'

Behalve Ons Recht / Notre Droit zijn ook de volgende organisaties aangesloten bij de Federatie van de Belgische Binnenvaart: Bond van Eigenschippers vzw, Vereniging van Belgische reders der Binnen- en Rijnvaart vzw, Association des Maîtres Bateliers de Liège, Limbourg, Namur et Charleroi asbl.