



Vlaams
Parlement

vergadering **C155 – OPE12**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 februari 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vraag naar meer samenwerking in de containersector - 1210 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van zware terreinwagens - 1220 (2010-2011)	9
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bijkomende clustering en bundeling van goederen - 1280 (2010-2011)	13

■

Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vraag naar meer samenwerking in de containersector - 1210 (2010-2011)**

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Minister, ik geef eerst even, ter herinnering, de context waarbinnen ik mijn vraag stel.

Er is eerst en vooral het regeerakkoord van de huidige Vlaamse Regering. Zij vraagt bijzondere aandacht voor de optimalisatie van de totale logistieke keten. Zij wil het onderzoek begunstigen naar innovatieve concepten in de logistiek. Zij wil streven naar multimodale knooppunten die de stromen kunnen clusteren en op die manier een rendabele inzet mogelijk maken voor spoor- en binnenvaartshuttles naar het hinterland. Het woord 'container' valt hier niet maar bij dat derde punt heb je die verpakkingsmodus in beeld – want uiteindelijk is een container een verpakkingsmodus. Deze aandachtspunten worden ook door Open Vld ondersteund.

– *De heer Jan Peumans, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is er ook een top drie. Logistieke ketens moeten worden geoptimaliseerd, onder meer via clustering en bundeling op locaties die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn – ook hier lees je het woord 'haven' niet maar je komt zeker al onder meer in een zeehavencontext terecht. Dit leidt tot een betere benutting van de bestaande capaciteit van de verschillende transportmodi alvorens het transportnet verder uit te breiden. Er moet aandacht zijn voor multimodale knooppunten en het 'extended gateways'-concept waarbij het beleidsdomein MOW zal instaan voor de verdere realisatie van missing links en ondersteuning biedt bij de implementatie van hot spots.

Dit is de bestuurlijke en beleidsmatige context waarbinnen zich niet alleen een samenwerking in de containersector opdringt maar waarbinnen het ook tot een uitvoering komt van wat hier naar voren wordt geschoven.

Minister, in uw laatste beleidsbrief, het laagste echelon van de politieke statements die daarover zijn gemaakt, herhaalt u deze thema's nog eens en u voegt er nog een laatste aspect aan toe: u benadrukt een goed werkende Flanders Port Area. Zo zit je helemaal in het thema van de havens.

In mijn vraag benadruk ik dat al onze havens, in het bijzonder de havens van Antwerpen en Zeebrugge, in een bikkelharte concurrentiestrijd zijn verwickeld met de haven van Rotterdam. Dat gaat in het bijzonder over de concurrentie op het vlak van containers. In bulk is de concurrentie van een totaal andere orde. Die concurrentie wordt mede gevoerd door de haven van Gent. Maar als het gaat over containers, spreken we over Rotterdam, Zeebrugge en Antwerpen. In Vlaanderen zijn er volgens mij twee mainports voor containers: Zeebrugge en Antwerpen, elk met hun eigen karakteristieken.

Ik las onlangs in een gespecialiseerd tijdschrift dat de haven van Rotterdam een intense samenwerking tot stand heeft gebracht met een containerterminal in Moerdijk. Moerdijk is ook een zeehaven, op 65 kilometer van de alom bekende Maasvlakte. Door die Maasvlakte, Maasvlakte 2, zal de concurrentie van morgen nog harder worden. Er is een directe shuttledienst tussen Moerdijk en Rotterdam om de containerterminals in Rotterdam zo snel mogelijk te ontlasten.

Zo kom ik op het thema van de samenwerking. Toch wil ik eerst nog teruggrijpen naar de opdracht van Flanders Port Area. Vroeger was die opdracht tienvoudig. Minister, u hebt dat teruggebracht tot drie punten. Ten eerste, de versteviging van het maatschappelijke draagvlak

voor onze Vlaamse havens. Dat is geen interne opdracht van de drie havens maar een opdracht naar buiten toe, ten aanzien van burgers, derden, eventueel bedrijven. Ten tweede, de verankering van de Vlaamse havens als duurzame knooppunten in logistieke netwerken. Dat zijn opdrachten voor elke haven afzonderlijk, weze het dat je dat onder de koepel van Flanders Port Area kunt doen. Ten derde, de versterking van de concurrentiepositie van de havens ten overstaan van, in de allereerste plaats, de Nederlandse havens en meer in het bijzonder Rotterdam. Ook in dat laatste punt wordt de relatie met de buitenwereld, met derden, beoogd.

Mijn vraag gaat over Flanders Port Area, naar binnen gekeerd. Er is de samenwerking ten aanzien van burgers, bedrijven, concurrenten, maar er is ook de samenwerking tussen de havens. Dat is zeer goed, daar moeten we voor gaan. U weet dat ik al langer een pleitbezorger ben van Flanders Port Area. Ik geloof in de samenwerking tussen de drie havens. Het zijn concurrenten maar ook collega's. Ik denk dat er een mogelijkheid is om in de containersector de samenwerking tot stand te brengen zonder die gezonde concurrentie die er tussen de drie zeehavens moet zijn, aan te moedigen of te verstoren.

De voorzitter van het Zeebrugse Havenbestuur heeft onlangs nog eens gezegd dat er bij de ontwikkeling van de Vlaamse maritieme en hinterlandstrategie inzake containers wel degelijk meer samenwerking tot stand zou moeten komen. Zijn vraag tot samenwerking is van een andere orde dan de vraag tot samenwerking van de haven van Gent. De haven van Gent wil zich profileren als een decongestiehub voor de mainports inzake containers, met name Zeebrugge en Antwerpen.

Wat is hier de bedoeling? De grote uitdaging van beide zeehavens, Zeebrugge en Antwerpen, is dat ze de allergrootste carriers aan hun kade willen zien verschijnen: de Ultra Large Crude Carriers (ULCC's) en de Very Large Crude Carriers (VLCC's) van 10.000 ton en meer. Voor Zeebrugge zal dat zeker kunnen, want het is een kusthaven. Antwerpen heeft daar een aantal kritische succesfactoren te respecteren, maar beoogt dat ook. Met de kwaliteit van deze mainport zal dat ook wel lukken.

Aan de maritieme kant zie ik nog geen nood, ze zijn weerbaar. Maar aan de hinterlandkant rijst er een probleem. Zodra die containers van het zeeschip op de kaai staan, in de terminal, moeten die containers – het gaat hier niet over honderd, vijfhonderd, maar duizenden per keer – zo snel mogelijk naar het hinterland. De snelheid daarvan bepaalt ook wel een beetje de concurrentiepositie die Antwerpen en Zeebrugge zullen hebben ten aanzien van Rotterdam. Want die round-the-world schepen, dat is 'hit and run', afzetten en wegwezen. Zij kunnen zich geen tijdverlies veroorloven.

Er is een voorstel dat door de haven van Gent werd geformuleerd, zowel richting Zeebrugge als Antwerpen, maar het kan ook gelden voor Rotterdam, waarbij de haven van Gent zich als een decongestiehub presenteert. Daarbij is het niet onze vraag om containerschepen te ontvangen, dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling. Maar het is wel ons aanbod om waar terminals met een probleem van congestie zitten, de containers ongesorteerd op een binnenschip of estuair schip – in het geval van Zeebrugge – te zetten en ze af te voeren naar bestaande terminals in de haven van Gent, waar de containers worden opgesplitst in functie van het hinterland.

Minister, is dit geen win-winsituatie? Ten eerste krijgen de grote terminals van Zeebrugge en Antwerpen de mogelijkheid tot snelle evacuatie van containers, terwijl hun terminals nu snel moeten worden vrijgemaakt – en enkel als die voorwaarde vervuld is. Ten tweede winnen ook de beschikbare terminals die er momenteel in Gent zijn en die op dit ogenblik op lage capaciteit draaien. Er zijn drie containerterminals, maar die draaien op jaarbasis op een capaciteit van 100.000 TEU en kunnen 500.000 aan. Er zijn daar dus 400.000 TEU die we zouden kunnen benutten, niet onder de vorm van een poging van de zeehaven van Gent om op onze beurt goederenstromen in containers aan te trekken en die misschien af te snoepen van Zeebrugge en Antwerpen, voor zover dat al zou kunnen. Dat zou geen goede handeling

zijn, want het zou een concurrentiële handeling zijn, terwijl die niet concurrentieel zou mogen zijn. We zouden deze bijkomende capaciteit van de haven van Gent kunnen inzetten om de twee main ports te ontlasten inzake containers.

Ziet u zo'n samenwerking tot stand komen? Bent u bereid om dit te begunstigen? Flanders Port Area lijkt mij een heel goed forum om zulke onderwerpen te bespreken of bespreekbaar te stellen naar de andere havens toe.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord. Ik hoef zelfs niet te kijken, ik weet dat u het woord zult vragen.

De heer Jan Penris: Wij kunnen elkaars gedachten al lezen, dat wordt gevaarlijk. (*Gelach*)

De voorzitter: We heten allebei 'Jan'. Maar niet al uw gedachten zijn de mijne.

De heer Jan Penris: Gelukkig maar. (*Gelach. Opmerkingen*)

Ik voel wel wat voor het verhaal van een decongestiehub. Dat verhaal is niet nieuw en zou een zeer nuttig element kunnen zijn in het transportdossier van Vlaanderen.

Ik begrijp dat de heer van Rouveroj Gent de prominente plaats wil geven die die haven verdient. Ik ken de ambities van het Gentse havenbedrijf ter zake en ik waardeer dat ook. Maar we moeten eerlijk zijn. Er zijn nog andere decongestiehub's in optie. Zo zijn er de Kempische los- en laadplaatsen langs het hele Albertkanaal. Zo is er ook Brussel. Gisteren werd er gezegd dat de gewestgrens een betonnen grens is, maar voor mij is het dat niet. Brussel is voor mij een Vlaamse stad en ik vind ook dat zij in dat Vlaams economische verhaal een rol te spelen heeft. Brussel heeft, als decongestiehub, ook heel veel potentieel.

En dan heeft Antwerpen – en dat zal de heer van Rouveroj misschien verbazen – ter zake nog wel wat ambities. Het is niet zo dat al onze terminals overladen zijn. We hebben gelukkig nog wel wat inbreidingsruimte en we hebben soms de ambitie om decongestiehub te worden van Zeebrugge, omdat we met dat verhaal van die vaste lijndiensten, van de Amberes en zijn zusterschepen toch wel bepaalde ambities willen waarmaken.

Dus, ja: ik geloof in het verhaal van een decongestiehub, maar neen: dat mag geen eenzijdig Gents verhaal worden. Ik noem de Kempische laadplaatsen, ik noem Antwerpen en Brussel. Ik denk dat we die allemaal ter zake kunnen betrekken. Maar als dat kan onder de koepel van Flanders Port Area, ben ik daar voorstander van. Want dan zou die instelling tenminste nuttig werk beginnen te leveren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik had gisterenavond het genoegen op een infoavond van het regionaal sociaal-economische overlegcomité (RESOC) aanwezig te zijn. Daar was het thema de haven van Antwerpen. Men heeft daar ook de cijfers naar voren gebracht in verband met de goederenoverslag van de jaren negentig. We zien dan dat de containertrafiek in de Antwerpse haven meer dan 50 procent vormt van de goederenoverslag. Ook als we kijken naar de range Hamburg-Le Havre, zien we dat het marktaandeel van de Antwerpse haven enorm is en dat Zeebrugge op dat vlak ook belangrijke sprongen voorwaarts maakt.

Ik wil vermijden dat de oefeningen in verband met samenwerking erin uitmonden dat we zeggen dat die havens eigenlijk allemaal complementair zijn en dat we een taakverdeling kunnen doen. Ik wil vermijden dat we zeggen dat de grote diepzeeschepen naar Zeebrugge kunnen komen, niet verder naar Antwerpen moeten varen en dat we zo de werken van de verdieping van de Schelde kunnen uitstellen.

Ik hoop niet dat we in dat debat verzeilen. Mijn betoog vraagt hiervoor eerder aandacht dan dat het een bijkomende vraag is. Samenwerking: ja, als het realistisch bekeken wordt, liefst zonder theoretische beschouwingen op dat vlak.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, er is uiteraard niets tegen complementaire ontwikkeling van havens, maar we moeten oppassen om het niet kunstmatig te gaan opleggen en de trafieken bij wijze van spreken toe te wijzen. Het is aan de overheid om een goed flankerend beleid te voeren. Ze moet ervoor zorgen dat er niet te veel van die hubs komen want dan wordt de trafiek ook versnipperd. Dat betekent dat je geen rendabele spoor- en binnenvaartshuttles vanaf die extended gateways naar het hinterland kunt inleggen. Je moet dus selectief zijn. Je moet er ook voor zorgen dat die hub's worden uitgerust met spoor- en binnenvaartmogelijkheden. Er zijn bijvoorbeeld plannen om een spoorweg te leggen naar de terminal in Meerhout-Laakdal. Het kan cruciaal worden om het spoor ook meer te gaan gebruiken naar het verdere hinterland. Vandaag worden Europese distributiecentra zoals Nike volledig via de terminal bevoorrad. De meeste van die goederen komen dus over het water aan, maar worden dan nagenoeg volledig per vrachtwagen verder vervoerd. Als we een modal shift willen realiseren, moet je die volumes kunnen clusteren en een goed spoor- en binnenvaartaanbod kunnen realiseren, ook voor knooppunten in het hinterland.

Mijn kernboodschap is dus dat je zoiets niet kunstmatig kunt opleggen. Je moet met randvoorwaarden op het vlak van ruimtelijke ordening, van multimodale ontsluiting zorgen voor een goede afstemming tussen enerzijds de havens als belangrijke poorten en anderzijds de extended gateways, waarnaar je trafiek kunt uitsplitsen om die verder naar het achterland te vervoeren.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Voorzitter, minister, collega's, ik kan volledig onderschrijven dat alle zeehavens in Vlaanderen een perfecte spoor- en binnenvaartontsluiting moeten hebben. Ik ben zeer tevreden met zulke stellingen. Dat opent voor bepaalde zeehavens een aangenaam perspectief.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, u vraagt of dat thema op de agenda van Flanders Port Area staat. Het antwoord is 'ja'. Er zijn wel wat kanttekeningen te maken. Ik denk dat het een boeiend debat is dat door sommigen hier wat breder is gemaakt. Ik ga proberen om opnieuw op het thema van de vraag te focussen, namelijk de samenwerking in de containersector.

Sommigen hebben het al aangehaald: aan de ene kant zijn de Vlaamse havens concurrenten van elkaar, maar aan de andere kant kan een goede samenwerking op een aantal punten cruciaal zijn voor de positie die ze innemen in de concurrentieslag die er wereldwijd heerst. Het uitgangspunt is of we op een of andere manier onze hinterlandstrategie op een aantal fronten gemeenschappelijk kunnen maken. Zowel voor een gemeenschappelijke maritieme als een hinterlandstrategie zijn de belangen gelijk. Wat binnenkomt, moet buiten geraken en dat moet zo efficiënt mogelijk gebeuren.

De kern van een hinterlandstrategie, en dus ook van de beoogde gemeenschappelijke hinterlandstrategie, is het aantrekken van nieuwe of het verankeren van goederenstromen van en naar import- en exportgebieden in het achterland van een haven. Het is moeilijk om meer vat te krijgen op deze goederenstromen, die wat men noemt een 'footloose' karakter hebben – ze kunnen zich gemakkelijk verplaatsen en zijn ook gemakkelijk verplaatsbaar. Je moet zoeken hoe je ze duurzamer kunt verankeren op een bepaalde plaats.

Er zijn een aantal acties mogelijk. Vandaar dat men vaak spreekt over de rol van 'ketenregisseur' die de havens kunnen en moeten vervullen. Door het bundelen van ladingspakketten afkomstig uit diverse Vlaamse havens, kan immers een hoger volume bijeen worden gebracht om op een maatschappelijk betere, bijvoorbeeld via het spoor of de binnenvaart en goedkopere manier – want er is een kritische massa – naar het verdere achterland te vervoeren. Het marktaandeel kan worden verhoogd en dus kan de concurrentiepositie van de Vlaamse havens globaal worden versterkt. Ik denk dat er al een

goed voorbeeld bestaat in Vlaanderen. Het bundelen van containers uit Zeebrugge met containers van Antwerpen met bestemming Duitsland wordt ten volle gesteund door beide zeehavens.

In 2008 heeft het departement in dit kader een studie op de markt gezet binnen het thema ‘Gemeenschappelijke achterlandstrategie’ van Flanders Port Area. Men heeft een omgevingsanalyse opgemaakt en men is nagegaan op welke manier men een aanzet kan geven om de rol uit te tekenen die elke haven in de ontwikkeling van de achterlandstrategie kan spelen. Er zijn de marktpartijen, de havenautoriteiten en de Vlaamse overheid. Ik weet niet of u het onderzoek kent, ik kan het eventueel aan u overmaken. Het heeft geleid tot negen conclusies, negen gemeenschappelijke bouwstenen die optimaal zouden moeten worden ingezet om tot zo’n strategie te komen. Ik som ze even op. De eerste bouwsteen is de systeembenadering, infrastructureel en ICT-matig. Deze bouwsteen is voor mij heel belangrijk, ik kom er nog op terug. Een tweede bouwsteen is het maken van intermediaire knooppunten in Vlaanderen en in het hinterland. De derde is de co- en multimodaliteit. De vierde is het beleid dat bundelingsbevorderend moet zijn. De vijfde bouwsteen is flexibiliteit en maatwerk. De zesde bouwsteen is businessanalyse en visievorming. De zevende is de strategische hinterlandpartnering. De achtste is de culturele verscheidenheid bij prospectie, promotie, marketing en implementatie. De negende bouwsteen is het groene management.

Belangrijk om te onderstrepen is dat tijdens de uitvoering van deze studie en ook in de eindrapportage werd vastgesteld dat de verdere uitwerking van de bouwstenen in de eerste plaats een opdracht is voor de commerciële spelers in onze havens, met name de havenbesturen en de havenondernemingen. De overheid kan met andere woorden niet zomaar wild ingrijpen. Dat verklaart enerzijds waarom een aantal bouwstenen al werden uitgewerkt in sectorale thema’s van het totaalplan voor een meer concurrentiële haven Antwerpen of in het nieuw strategisch plan voor de haven van Gent. Anderzijds heb ik als minister ook een belangrijke taak om faciliterend op te treden.

Ik geef u graag twee voorbeelden. Vanuit de sector leeft de vraag enorm naar een gemeenschappelijk informaticaplatform voor uitwisseling van allerhande informatie over goederenstromen. Het is voor mij dan ook erg belangrijk dat het er eindelijk komt. Het is de basis voor het Cargo Community System (CCS) op Vlaams niveau of een Port Community System (PCS), zoals het in Antwerpen wordt genoemd, op havenniveau. Het is van cruciaal belang om er de komende maanden concreet en projectgewijs mee kunnen starten. De grote spelers vinden het belangrijk dat er één systeem is dat alles mooi met elkaar verbindt en waardoor het ene systeem ook communicabel is met het andere. Ondertussen hebben we daar al meermaals over vergaderd met de havenbesturen en het zou de komende maanden in ontwikkeling moeten zijn.

Dat wil zeggen dat er zal worden getracht om andere informaticasystemen, die bijvoorbeeld in de afzetgebieden in het buitenland worden gehanteerd, maximaal en op een zo eenvoudig mogelijke wijze aan te sluiten op of te laten communiceren met onze eigen systemen CCS of PCS. Ik heb me laten onderrichten en ik heb geleerd dat het puur goed op elkaar afgestemd zijn van informaticasystemen tussen twee havens, enorme voordelen kan bieden en bijna automatiseren kan laten ontstaan om bepaalde trafieken te realiseren. We moeten de komende maanden spijkers met koppen slaan.

Een tweede voorbeeld is het participatiebeleid dat Vlaanderen kan voeren vanuit havens in logistieke knooppunten of terminals in het hinterland. Daarmee wil men meer vat krijgen op het aantrekken en verankeren van goederenstromen om ze als het ware dikker te maken. Op die manier kan er kwalitatief en prijseconomisch gewerkt worden. Ik heb u de voordelen geschetst.

De sleutel om het debat de komende maanden nog meer aan te zwengelen, is volgens mij dat de voorwaarden van het Havendecreet moeten worden gerespecteerd door havenbedrijven die dergelijke participaties wensen aan te gaan. Dat is perfect mogelijk. De invulling van de

voorwaarden moeten voor visum voorgelegd worden aan de gewestelijke havencommissaris. Ik heb met hem gesproken over de praktijk van die voorwaarden. Het is inderdaad belangrijk dat we, los van het feit dat elke haven op zich commercieel zelf initiatieven kan nemen, in een open dialoog met de vier havenbesturen over de participatiemogelijkheden in het kader van gemeenschappelijke achterlandstrategieën discussiëren.

Als de voorwaarden afgebakend zijn, kan meteen ook worden bekeken op welke manier er kan worden gewerkt. Ik ken het project van Gent ondertussen. Er is nog geen antwoord omdat er nog een aantal openstaande vragen zijn. Het is zeker de bedoeling om in onderling debat met de havens te bekijken op welke manier we de dikke bundeling kunnen versterken. Het is dus zeker een 'ja', maar binnen de geschetste contouren en binnen de vrije, commerciële taken die ze dienen te vervullen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Voorzitter, minister, ik wil even reageren op de terechte opmerking van de heer Roegiers over de ontsluiting en de hinterlandverbinding. Als we het over de haven van Gent hebben, gaat het niet over de oostontsluiting, want dat is een ontsluiting van Antwerpen en van de Alberthaven, de langgerekte haven die zich aan het ontwikkelen is op basis van een aantal terminals. Over de westontsluiting is er evenmin discussie, want dat is Zeebrugge en dat is een ontsluiting van een andere aard, want die is altijd zeevaartgericht en is een perfecte hub naar Engeland. Het gaat nog over zuid en noord. Noord kunnen we met zijn drieën doen, voor zuid is het logisch dat Gent de meest nadere positie heeft, vooralsnog alleen naar het zuiden van Vlaanderen en de departementen Lille en Arras-Amiens. Als de Seine-Scheldeverbinding dan eindelijk een feit zal zijn na 2015-2016, dan komen daar de departementen Oise, Somme, Ile-de-France en Aisne bij. Het gaat inderdaad over dat mooie hinterlandgebied.

Ik kom tot wat de heer Decaluwe zei. Mijnheer Decaluwe, ja, de ontsluiting van Zeebrugge ook voor binnenvaart. Dat heet dan estuaire vaart. Daar spreken we beide een andere taal.

Wat u stelt, mijnheer Martens, is waar. De minister heeft dat ook terecht gesteld. De overheid is enkel faciliterend. Dat is het woord dat u gebruikt. Dat wil ik hier ook gebruiken. En dat is ook mijn doelstelling. De havens en de bedrijven moeten het invullen.

Minister, ik vind uw antwoord wel hoopvol. U gaat de discussie aan. Dat is al belangrijk. Het wordt op de agenda geplaatst. Er is interesse. De context die u schetst, is ook de mijne.

Minister Hilde Crevits: Er is ook onderzoek gebeurd.

De heer Sas van Rouveroij: Dat was me nog niet bekend. U bood aan om het ons te bezorgen.

Minister Hilde Crevits: Absoluut.

De heer Sas van Rouveroij: Graag.

Minister, helemaal in het begin zei u dat die stromen 'footloose' zijn. Dat is niet helemaal juist. Ze zijn het zeker niet voor de bestemmingen. De bestemmingen liggen vast. In die zin zijn Antwerpen, Zeebrugge en Gent toch goed gepositioneerd om, als we dan ook nog performant zijn, al die goederenstromen bij ons te houden. Die performantie moeten we betrachten. In de concurrentiële omgeving tussen de drie havens moet toch samenwerking worden betracht.

De heer Jan Penris: Ik ben blij dat ik nog op dezelfde golflengte als de heer van Rouveroij zit. Dat betekent we als maritimisten hier op dezelfde manier denken en dat doet plezier – op één uitzondering na. We hebben nu een mooi project in de Kempen. Laat ons dat alstublieft niet Alberthaven noemen. Noem dat voor mijn part Peumansdok. (*Gelach*)

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D’Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van zware terreinwagens - 1220 (2010-2011)

De voorzitter: De heer D’Hulster heeft het woord.

De heer Steve D’Hulster: Minister, naar aanleiding van enkele ernstige ongevallen laaide de afgelopen weken het debat over de impact van zware terreinwagens weer op. Zo blijkt dat zware terreinwagens of pick-uptrucks meer bij verkeersongevallen betrokken zijn dan gewone personenwagens. In 2006 werd al in een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid vastgesteld dat het aantal ongevallen door terreinwagens of pick-uptrucks een stuk hoger ligt dan door gewone personenwagens. Ook de impact van die ongevallen is meestal zwaarder. Dat lijkt me logisch, door de hoedanigheid van dat soort voertuigen. Cijfers van de Beroepsvereniging der Verzekeringsondernemingen bevestigen dat.

De oorzaak zou liggen bij het valse veiligheidsgevoel dat de bestuurder in een zware terreinwagen krijgt. De bestuurder van een SUV heeft misschien wat meer overzicht, maar dat zegt niets over de rijstijl, integendeel. We stellen ook vast dat de verkoop van zware terreinwagens in de lift zit. Het aantal SUV’s is in 2010 ten opzichte van 2009 gestegen met de helft. Nu is ongeveer één op de negen wagens op onze wegen een SUV.

Minister, hebt u plannen om specifieke maatregelen te nemen ingevolge de grote betrokkenheid van zware terreinvoertuigen in het aantal verkeersongevallen? Welke acties kan de Vlaamse overheid nemen rond bewust aankoopgedrag betreffende zware terreinwagens? Zal de Vlaamse overheid specifieke sensibilisatie ontwikkelen gericht op het rijgedrag en de attitude van bestuurders van zware terreinwagens en pick-uptrucks? Plant u nog bijkomend onderzoek over de impact van zware terreinwagens op het vlak van verkeersveiligheid?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De vraag van de heer D’Hulster is blijkbaar ingegeven door het traumatische ongeval in Drogen waarbij een meisje van vijf jaar werd aangereden door een pick-uptruck. Met deze vraag wil sp.a het debat aangaan over de betrokkenheid van SUV’s of zware terreinwagens bij ongevallen. Ik betreur de manier waarop sp.a dit doet. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft sp.a gepleit voor een verbod op de pick-uptrucks.

Mijnheer D’Hulster, opnieuw laat u uitschijnen dat alle eigenaars van SUV’s een superieur gevoel hebben en zich niet bewust zijn van het gevaar op een mogelijke aanrijding. Dit vind ik erg pijnlijk. U laat uitschijnen dat al die eigenaars met een soort moordwagen rondrijden.

Het antwoord van staatssecretaris Schoupe was heel duidelijk. Vlaanderen noch België heeft inspraak voor een eventueel verbod op terreinwagens of SUV’s. Als een motorvoertuig voldoet aan de Europese homologatienormen en werd goedgekeurd in een lidstaat van de EU, kunnen wij de inschrijving van dat voertuig in ons land niet meer weigeren. Dat wou ik toch even duidelijk stellen.

Minister, het gaat niet enkel om het soort voertuigen, maar ook om andere factoren: de inrichting van het wegdek, de verkeersinfrastructuur en inderdaad ook wel het rijgedrag van de chauffeur. Mijnheer D’Hulster, ik zou u bijvoorbeeld willen wijzen op het andere ongeval met het meisje dat deze week begraven is. Dat ongeval werd niet veroorzaakt door een pick-up maar door een chauffeur in een Renault Laguna, een gewone personenwagen. Het heeft dus niet zomaar altijd iets te maken met het type wagen. Een zware aanrijding heeft altijd heel zware gevolgen en zal waarschijnlijk elke keer tot een dodelijk ongeval leiden.

Minister, ik wil vooral aangeven dat er nog heel veel werk moet worden gemaakt van meer verkeersveiligheid. Het Verkeersveiligheidsplan is intussen vier jaar oud. Het is echt noodzakelijk om dat te optimaliseren. Ik kan ook aankondigen dat het Vlaams Belang een voorstel van decreet heeft ingediend om een degelijk ongevallenregistratiesysteem uit te werken en om lessen te trekken uit de ongevallen met zwaargewonden en doden, door een echte ongevallenanalyse uit te werken, waardoor u concreet maatregelen kunt uitwerken.

Ik geef toe dat heel veel chauffeurs beter op hun rijgedrag zouden kunnen worden gewezen, maar ik vind het een beetje te kort door de bocht om eigenaars van bepaalde wagens te viseren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, ik schrik vooral van de cijfers die de politie in Brasschaat mij heeft overhandigd van het stijgende aantal vluchtmisdrijven. Dat is een aspect dat we als politici even goed naar voren moeten brengen. Blijkbaar is er in onze maatschappij een ander normbesef. Men vindt het evident om maar gewoon door te rijden als er iets gebeurt, soms met zware gevolgen. Dat is bijzonder betreurenswaardig.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, collega's, de vraag van de heer D'Hulster is terecht. We moeten er echter meteen bij zeggen dat onze bevoegdheid ter zake wellicht beperkt zal zijn. Maar we kunnen er niet omheen dat de aard van de ongevallen en de letsels als gevolg ervan bij SUV's en zware terreinwagens veel ernstiger is dan bij kleinere personenwagens.

Ik kom even terug op het voorstel dat we hier al vaker besproken hebben, om naar Nederlands voorbeeld over te gaan tot de organisatie van zogenaamde milieuzones in stedelijke omgevingen. Daar dienen we mijns inziens een dubbel doel mee. Enerzijds komen we tegemoet aan de problematiek van fijn stof door vervuilende wagens en zwaar transport uit die zones te weren. En anderzijds, als we die categorie van wagens daar kunnen weren, bewijzen we ook het aspect verkeersveiligheid een dienst. Wij zullen ook een initiatief in die zin nemen, om die milieuzones, gecombineerd met volksgezondheid, verkeersveiligheid enzovoort, ook hier meer aan bod te laten komen. Dan kan deze problematiek daarin worden meegenomen, denken wij.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: We moeten inderdaad inzetten op sensibilisering, maar niet specifiek voor eigenaars van een SUV, een 4x4 of een pick-uptruck. Dat is mijns inziens te nauw en te eng naar verkeersveiligheid kijken. Verkeersveiligheid is veel meer dan dat.

Ik steun de vraag om meer in te zetten op sensibilisering, maar zeker niet specifiek ten aanzien van die categorie. We weten dat dat inderdaad tot ernstige letsels kan leiden, maar ook ongevallen met kleine bestelwagens en dergelijke kunnen tot ernstige letsels leiden. Ik vind het een beetje bizar om nu alleen maar op die categorie in te zetten. Het probleem is veel groter en veel ernstiger dan dat.

De heer de Kort verwees naar de vluchtmisdrijven. Het lijkt mij inderdaad eerder een prioriteit om daar met onze campagnes op in te zetten dan op die kleine categorie van 4x4's.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik wil eerst een algemene bedenking maken. Een ongeval is vaak multicausaal. De oorzaak van een ongeval ligt vaak in een aantal factoren: mens, omgeving en voertuig. Uit onderzoek blijkt dat het overgrote deel van de ongevallen in de eerste plaats te wijten is aan een menselijk falen, al dan niet in combinatie met de factoren omgeving en voertuig.

Uit de talrijke opmerkingen die hier gemaakt zijn, blijkt dat het ook jullie overtuiging is dat we in eerste instantie al onze energie moeten focussen op het aanleren van veilig verkeersgedrag en de juiste attitudevorming, eerder dan één bepaald type voertuig te viseren.

Er is hier vorige week een discussie geweest over het rijbewijs. Daar zijn een aantal nuttige aanzetten gegeven. Een rijopleiding wordt eigenlijk idealiter uitgewerkt volgens de Goals for Driver Education Matrix. Dat gaat over vier bouwstenen: operationeel, tactisch, strategisch en generiek. Daar moet in de eerste plaats op gefocust worden.

Ondanks de verantwoordelijkheid die men heeft als men rijdt, blijft het de consument die zelf beslist welk voertuig hij aankoopt. Zoets gaan verbieden, kan gewoon niet. Het is onmogelijk om nu een verbodsbeleid te voeren. Ik wil dat ook niet doen.

Als je een goed verkeersveiligheidsbeleid wilt voeren, moet je de drie E's respecteren. De eerste E is infrastructuur. Je moet maken dat je infrastructuur aangepast is aan de snelheid. We hebben daar nog heel wat werk voor de boeg, maar er wordt ook al effectief aan gewerkt. Ten tweede moet je handhaven. Een regel waar niets van handhaving tegenover staat, is een zinloze regel. Je moet dus absoluut werk maken van handhaving. Ten derde is educatie of sensibilisering ook cruciaal. Ik meen inderdaad dat het veel belangrijker is om een algemene sensibiliseringscampagne inzake verkeersveilig gedrag op te zetten – er loopt er nu trouwens een – dan om één bepaald type weggebruiker specifiek negatief in het vizier te brengen.

Wat specifiek de terreinwagens betreft, is het niet onbelangrijk dat we al een onderzoek hebben gevoerd binnen Vlaanderen naar de impact van zware terreinwagens op het vlak van verkeersveiligheid. De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) heeft in het kader van het Steunpunt Verkeersveiligheid een studie uitgevoerd in 2006. Ik heb ze bij. Ik denk dat ze ook te vinden is op het internet. Een van de conclusies van die studie was dat die zware terreinwagens een grotere schade berokkenen als ze in een ongeval verzeild raken. Men stelde voor om bijkomend onderzoek uit te voeren om te kijken wat de effecten zijn in de specifieke Belgische situatie, op onze wegen. Daarvoor heb je specifiek voor elk verkeersongeval het type wagen nodig. Als je een verkeersongeval wilt verbinden aan het type wagen, moet dat in de automatische dataregistratie zitten, en dat is tot op vandaag nog niet het geval. Het steunpunt is wel bezig met het opmaken van een algemeen referentiebestand en met het bekijken hoe die dingen aan elkaar kunnen worden gekoppeld. Je kunt maar een verdere analyse van ons eigen wegennet maken, als die bestanden aan elkaar zijn gekoppeld. Het zou interessant zijn om dat eens te bekijken.

Wat de regelgeving betreft, is het van belang om auto's die op de markt komen, zo veilig mogelijk te maken. Die veiligheid moet op twee fronten worden geboden: voor de inzittenden en voor degenen waarmee ze mogelijk in botsing komen. Deze typegoedkeuring wordt Europees geregeld. Als men daarop wil ingrijpen, moet dat in Europees verband gebeuren.

Ik stamp een open deur in als ik u zeg dat dat onderzoek heeft aangetoond dat het verband tussen zware terreinwagens en grotere ongevallenernst bevestigd wordt. Dat is zeker het geval bij ongevallen met een zware terreinwagen versus een lichte personenwagen. Dan lopen de inzittenden van de kleine personenwagen een beduidend hoger risico. Dat geldt niet alleen voor zware terreinwagens, maar voor alle zwaardere wagens en a fortiori bij een botsing met een zwakke weggebruiker, een fietser of een wandelaar. Daar moet in ieder geval veel aandacht voor zijn. Het is nuttig, zeker voor onze eigen intelligentie, om te gaan kijken op het eigen wegennet in Vlaanderen wat de impact is. Dan moet je dus een koppeling maken tussen de ongevallen die gebeuren en de autotypes.

Wat het aankoopbedrag in zijn geheel betreft, mijnheer Peeters en mijnheer D'Hulster, weet u dat wij de komende maanden de hervorming van de belasting op inverkeerstelling (BIV) praktisch geregeld willen hebben. Die zal uit twee componenten bestaan: een vaste infrastructuurcomponent en een component die rekening houdt met de milieuprestaties van het voertuig. Dat betekent sowieso dat een milieuvriendelijke wagen een gunstiger regime zal

hebben dan een milieuvriendelijke wagen. Dat kan sensibiliserend werken op het aankoopgedrag van mensen.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik dank u voor het antwoord.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb in mijn vraag zeker niet veralgemeend: niet alle mensen die met een zware terreinwagen rondrijden, zorgen voor onveiligheid. Het oplossen van onveiligheid in verband met terreinwagens zal er ook niet voor zorgen dat al onze verkeersonveiligheidsproblemen worden opgelost. Daar ben ik het uiteraard mee eens. Ik heb dat ook helemaal niet gezegd. Je kunt er echter moeilijk onderuit dat de aanwezigheid van SUV's in het straatbeeld toeneemt. Dat is een gegeven. Ik ben er dan ook van overtuigd dat we onze verkeersveiligheidsstrategie daaraan moeten aanpassen.

Ik ben het uiteraard eens met de collega's dat we daarbij moeten inzetten op algemene sensibilisatie voor een algemeen veilig rijgedrag. Ik vind dat we daarnaast, zoals bepleit wordt in de beleidsnota, meer moeten inzetten op een doelgroepgerichte sensibilisatie. Ik vind de doelgroep van de mensen die een zware terreinwagen bezitten, een heel duidelijk afgebakende doelgroep, waar er minstens een verkeersveiligheidsrisico aan verbonden kan zijn. Net zoals je iets doet voor fietsers of voor jonge bestuurders, zie ik niet in waarom je niet tegelijk met een algemene sensibilisatie ten aanzien van het rijgedrag, niets specifieks zou kunnen doen voor die doelgroep waarbij er toch een verhoogd risico is op ongevallen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik weet niet of ik de minister juist heb begrepen, maar zal er bij de hervorming van de belasting op inverkeerstelling ook rekening worden gehouden met de onveiligheid van wagens? We weten dat u op milieukarakteristieken gaat sturen om de milieu-impact op het aankoopgedrag van de mensen te vergroenen. Kan er ook gestuurd worden op een wijziging van het aankoopgedrag richting meer veilige wagens die een veel kleinere impact hebben als ze ongevallen veroorzaken? Of bestaat er niet zoiets als een veiligheidscore, zoals we de ecoscore hebben, de CO₂-classificatie en de euroclassificatie? Bestaat er een vergelijkbare classificatie die de onveiligheid of de impact bij ongevallen perfect registreert?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik ben tevreden met uw antwoord. U viseert geen bepaalde groep van wageneigenaars. U wilt blijven inzetten op verkeersveiligheid.

De bijgevoegde vraag van de heer Martens kan ik niet ondersteunen. Het is heel moeilijk om uit te maken welke wagen veilig is en welke niet. Wat zullen de criteria zijn? De ene wagen is veiliger voor de inzittende en de andere is onveilig voor de zwakke weggebruiker. Voor de zwakke weggebruiker is elke wagen onveilig. Dat is heel moeilijk. De verkeersbelasting is al ingewikkeld genoeg.

Minister, ik zie dat u gewonnen bent voor een degelijke ongevallenregistratie en ook een duidelijk ongevallenanalysesysteem. Daaruit kunnen wij in de toekomst lessen trekken. Om het rijgedrag op een juiste manier te beïnvloeden, zijn er andere middelen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, over het fiscale luik zijn er afspraken gemaakt. In eerste instantie vind ik die wel zinvol. Dat heb ik vroeger al gezegd. Maar op mijn vraag naar de milieuzones hebt u niet geantwoord. Kan dat een aspect van bijkomend onderzoek zijn? Hoe staat de Vlaamse overheid daartegenover? Dat kan een aanzet zijn tot de oplossing van het probleem in een meer verstedelijkt en bewoond gebied.

Minister Hilde Crevits: Wat de veiligheid van de voertuigen betreft: als een voertuig ten gevolge van de Europese regelgeving gehomologeerd is, mag het op de weg komen. Wij zijn

van plan om in de belasting op de inverkeerstelling milieucomponenten in te brengen. Mijnheer Martens, u zult in de komende maanden het voorstel dat de Vlaamse Regering zal uitwerken, uitgebreid kunnen becommentariëren. Maar een quotering van veiligheid die moet bepalen hoeveel je moet betalen, dat kan niet. Er bestaan inzake veiligheid regels die moeten worden gerespecteerd vooraleer een voertuig op de markt mag komen. De milieu-impact van een voertuig is iets totaal anders. Daar willen wij wel een score aan geven.

Mevrouw Van den Eynde, u pleit voor ongevalanalyse. Dat staat in mijn beleidsnota en beleidsbrief. Op dit ogenblik ben ik er, samen met de parketten, keihard voor aan het ijveren dat ik de data krijg. We mogen hier instituten oprichten zoveel we willen, als we niet snel en accuraat de data krijgen over hoe de ongevallen zijn ontstaan, zal het niet helpen. Die gegevens kunnen nuttig zijn voor onze analyse. Maar wij hebben hier altijd drie of vier jaar achterstand. Dan heeft het geen zin. Met deze taak houd ik mij nu prioritair bezig: een systeem ontwikkelen om ervoor te zorgen dat we in Vlaanderen snel die ongevaldata hebben, zodat we snel kunnen analyseren en kort op de bal spelen. Met mijn zwarte punten is het trouwens hetzelfde. Ik vind het verschrikkelijk frustrerend dat ik nu van de heraangelegde punten de effecten nog niet ken. Zijn er meer of minder ongevallen? Ik wil sneller aan die data geraken, om dan inderdaad werk te kunnen maken van de ongevalanalyse en de registratie.

Mijnheer Peeters, wij hebben met betrekking tot de milieuzones op dit ogenblik geen beslissing genomen. Als u zegt dat het probleem van de SUV's moet worden gekoppeld aan het invoeren van milieuzones, dan moet je een keuze maken. Is dat iets dat hier interessant kan zijn? We zitten nu op het spoor van het grondig hervormen van onze autofiscaliteit. De bedoeling is dat de uitstoot wordt verminderd en dat de mensen gaan nadenken over het aankoopgedrag. Ik weet dat er een onderzoek loopt naar de manier waarop je in Vlaanderen milieuzones zou kunnen invoeren. Er zijn nog geen resultaten, maar ik betwijfel of dat de oplossing is om meer verkeersveiligheid te brengen. We moeten vooral focussen op educatie, op duurzame sensibilisering, om het verkeersveiligheidsbesef bij iedereen te versterken.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Minister en collega's, dank u voor het boeiende weerwerk en het debat. Ik denk dat het belangrijk is dat wij de komende jaren blijven inzetten op attitudevorming op de weg. Dat mag, wat mij betreft, het liefst zo doelgroepgericht mogelijk zijn. Mijnheer Martens, het lijkt mij persoonlijk comfortabel om te worden aangereken door een Fiat Panda dan door een Hummer. *(Opmerkingen)*

Ik heb gelukkig nog geen ervaring. Wij moeten daarover ook durven na te denken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bijkomende clustering en bundeling van goederen - 1280 (2010-2011)

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Deze vraag sluit naadloos aan bij mijn eerste vraag. Toch is het thema anders. De vraag blijft gesitueerd binnen de context van de havens. Laat het een tweede couplet zijn van eenzelfde lied, het 'Vlaamse havenlied'. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Ik was dat lied bijna aan het zingen. Maar, minister, laten wij hier vooral niet vals zingen want het thema is bijzonder gevoelig. Het is niet mijn bedoeling om vandaag de oorzaak te zijn van de stakingen van morgen in de havenkringen. Ik omschrijf het wat omfloerst, maar

we weten met zijn allen waarover het concreet gaat. Ik zal het zo dadelijk iets nadrukkelijker moeten stellen.

Ik refereer eerst even aan het Vlaams regeerakkoord: “Opdat de verdere uitsplitsing van goederenstromen naar het achterland meer per spoor en binnenvaart kan verlopen, worden distributiecentra prioritair geclusterd langs multimodale knooppunten. De clustering en de bundeling van goederen laten een rendabele inzet toe van spoor- en binnenvaartshuttles naar het achterland.” Open Vld vindt dit een nobele en terechte doelstelling en wij steunen die dan ook ten volle. Hoewel het woord niet valt, gaat het hier andermaal over zeehavengebieden.

Waar komen die goederen vooral toe? In de zeehavens, onze poorten tot de wereld. In totaal gaat dat over meer dan 250 miljoen ton. Bij sommige cijfers kun je niets meer voorstellen, 250 miljoen ton is zo’n cijfer. Dat is gewoon gigantisch. Dat is het volume aan goederen dat binnenkomt via die zeehavens en dat vanuit die zeehavens richting hinterland moet vertrekken.

Dan zegt het regeerakkoord terecht: “Laten we dit doen via multimodale knooppunten want we willen comodaliteit, modal split”. We willen zo weinig mogelijk richting wegverkeer en zo veel mogelijk richting spoor en binnenvaart. De doelstelling is dus duidelijk. Maar, als het in de zeehavengebieden fout loopt met het verknopen van goederenstromen en het verknopen van modi, dat zal deze doelstelling ook falen.

Zo kom ik tot een van de grote hinderpalen inzake de zeehavens, namelijk de regeling van de havenarbeid. We weten dat dit een federale regeling is, dus ik ga het niet hebben over de wet-Major. Maar dan toch weer wel, omdat de wet-Major natuurlijk wel de basis is van de organisatie van de havenarbeid.

Wat stellen we vast in die zeehavens? Vertrekkend vanuit de doelstelling die Vlaanderen terecht stelt, de clustering en modal shift, komen we tot een aantal vaststellingen. Ten eerste stellen we in onze drie zeehavens – maar het meest in die van Antwerpen – vast, dat de ploegen zijn samengesteld met als doel zeeschepen, en geen binnenschepen, te laden en te lossen. Ten tweede zijn daardoor de shifts die de havenarbeiders lopen meestal te lang voor de binnenvaart. Ten slotte, aangezien het hier over veel geringere tonnages gaat, wat logisch is, weegt de arbeidskost procentueel ook veel zwaarder door in de totale verladingskost, de kostprijs voor laad- en losactiviteiten. Het is dus een kritische succesvoorwaarde om zeevracht vlot en soepel te laten overgaan op de binnenvaart.

Iedereen uit het havenmilieu weet dat dat het probleem is, maar het wordt zelden benoemd. Als iemand het dan al eens durft te benoemen, krijg je al vaak de havens zelf, de havenbesturen zelf, in de contramine. Zij vrezen namelijk dat, als we het in openbaar over deze thematiek hebben, de havenarbeiders ofwel het werk neerleggen ofwel de vlotte werkzaamheden op de kaaien verstoren. Dat zal uiteraard de oplossing niet dichterbij brengen.

Dat is waar en dus pleit ook ik in die zin voor grote behoedzaamheid. Het is niet de bedoeling om de havenarbeid op zich in vraag te stellen, want die is zinnig en zinvol. Ook die wet-Major heeft vele kwaliteiten. Laten we het kind niet weggooien met het badwater, maar laten we vooral naar oplossingen zoeken, vertrekkend vanuit de probleemstelling. De probleemstelling as such is niet de havenarbeid, maar wel de wijze waarop we zeevracht of binnenvaart moeten kunnen overslaan zonder dat de definities die gelden voor de zeevaart, ook worden losgelaten op de binnenvaart via de systemen waar de havenarbeid aan onderworpen is.

Kunt u het thema bespreekbaar maken? Zo ja, zou ik u graag een suggestie doen. Waar kan je dat thema bespreekbaar maken? Ik denk dat je dat enkel kan wanneer ook de vakorganisaties mee aan tafel zitten. Ik denk niet dat het verstandig zou zijn om dit alleen maar te bespreken met de havenbesturen in een één-op-één, één-op-drie, één-op-vier of enkel in Flanders Port Area. Ik denk ook niet dat het verstandig is om dat eenzijdig als Vlaamse Regering te doen.

Dat kan trouwens ook niet. Ik denk dat het bijvoorbeeld in de havencommissie zou kunnen omdat de werknemersorganisaties daar ook aanwezig zijn. Maar wel niet met de bedoeling de wet als zodanig in vraag te stellen, daarover gaat het niet. Maar wel met de bedoeling het Vlaams regeerakkoord uit te voeren, namelijk die modal split richting binnenvaart begunstigen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik volg de heer van Rouveroij voor een groot stuk. Ik begrijp zijn bekommernis en vind dat hij het tere onderwerp voorzichtig genoeg heeft gebracht.

Maar je kunt in dezen niet voorzichtig genoeg blijven. De wet-Major is – ik zeg dat eerlijk – een van de troeven van ons havenbeleid. Waarom hebben wij goede en gedreven havenarbeiders, met een grote beroepseer en een goede scholing? Net omdat zij onder de bescherming van die wet-Major vallen.

Wij zijn trouwens in die Hamburg-Le Havre-range op het sociale vlak een van de meest stabiele gebieden. Wij hebben sinds het einde van de jaren zestig een traditie van sociale vrede gekend, op twee uitzonderingen na: in 1973 toen de ‘Amadezen’ een wilde staking hebben ontlokt en een paar jaar geleden, toen de sp.a vond dat men een aantal dingen moest veranderen.

Ik vind dat we dat moeten blijven koesteren. Die wet-Major is voor mij dus onbespreekbaar. Dat blijft de basis van de traditie van sociale vrede die we in Vlaanderen hebben. Waar je wel over kunt spreken – en in die suggestie wil ik u volgen – is de codex. In uitvoering van de wet-Major, wordt er een reeks van collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten die gecodificeerd worden in wat ze de codex noemen. Gent, Antwerpen en Zeebrugge hebben elk zo’n codex.

Daarin staat onder meer het ploegensysteem beschreven: welke trafieken in welke havens vallen onder welk ploegenstelsel. Daarover kan worden onderhandeld. Maar dat is een onderhandeling die paritair moet gebeuren. Jammer genoeg vallen de paritaire onderhandelingen nog niet onder onze bevoegdheden. Ik wil ze graag naar Vlaanderen halen, maar voorlopig blijft dat nog een federale aangelegenheid. Mogen we dan ter zake geen ambities hebben? Toch wel. Is uw suggestie goed om op Vlaams niveau met de havens, het patronaat, maar ook met de vakorganisaties ter zake in het licht van de transportdoelstellingen die wij hebben, te praten? Ja. Alleen moet die bereidheid er ook vanuit de vakorganisaties zijn. Ik ken er één die dat wel zou willen, maar ik ken er ook minstens twee die het daar moeilijk mee zullen hebben.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, het is heel terecht dat de heer van Rouveroij deze problematiek hier naar voren brengt en aanduidt als een knelpunt voor de verdere ontwikkeling van de havens. Als de havens ook in de toekomst een toegevoegde waarde willen realiseren en niet enkel containerboxen willen verschuiven, dan is het ook van belang dat er in de codex wijzingen op dat vlak gebeuren.

Ik merk alleen, ook gisteravond op het infomoment van het RESOC, dat het uitnodigen om er nog maar gewoon over van gedachten te wisselen, door de vakbonden vakkundig wordt afgewezen. Ze zeggen telkens dat de besprekingen dienen te gebeuren in het paritair comité en dat ze van niemand aansporingen moeten hebben. Ik betreur dat, maar minister, ik vrees dat u er ook weinig aan zult kunnen doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega’s, ik heb aan uw vraag een andere interpretatie gegeven. U focust op de havenarbeiders en de wet-Major, terwijl ik ervan uitga dat er een aantal hefboomen zijn waar we weinig greep op hebben, maar dat we daarnaast misschien wel iets kunnen doen. Ik weet dat Gent van plan is om in de toekomst een rol te spelen rond de

clustering en de bundeling. Ik heb mijn antwoord in die richting voorbereid. De discussie is vrij moeilijk, maar dat mag ons niet beletten om na te gaan wat we in de toekomst kunnen doen of proberen te doen.

Mijnheer van Rouveroi, u verwijst zeer terecht naar de beleidsnota. Ook het regeerakkoord zegt dat we distributiecentra prioritair gaan clusteren langs multimodale knooppunten. U hebt een stuk uit de beleidsnota gelezen. Het stuk was wat langer, maar ik bespaar u de integrale voorlezing. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat het bundelen van goederenstromen de doelstelling is bij de aanpak van de logistiek in Vlaanderen.

Twee pijlers binnen Flanders Logistics werken er actief aan. Zo heeft Flanders Land Logistics het bundelen en clusteren als specifieke doelstelling opgenomen. Het Steunpunt Goederenstromen heeft een enquêtering gedaan over de bundeling van goederenstromen en een analyse van de beladingsgraad opgemaakt. Bedoeling hiervan is inzicht te krijgen in de logistieke organisatie in Vlaanderen en na te gaan welke spelers welke specifieke noden hebben. Dit moet een goede onderbouwing vormen voor verdere concrete acties die in Vlaanderen worden uitgewerkt.

Naast Flanders Land Logistics is er de binnenvaart. Ik verwijs naar een kleine maar niet onbelangrijke wijziging die is doorgevoerd in het kaaimurenprogramma. We krijgen vier jaar extra om na te gaan waar we de kaaimuren zullen bouwen. Er is geopteerd om de criteria voor de behandeling van containers op gelijke hoogte te brengen met die voor andere goederen. Voordien werden de containerstromen bevoordeeld, nu is dat niet meer zo. Dit maakt dat we nog verder een voldoende aantal kaaimuren kunnen bouwen, maar versnippering wordt tegengegaan doordat meer bundeling van containers aangewezen wordt.

Er zijn ook de transportdeskundigen en ik hoop ook om binnenkort de logistieke consultants op pad te kunnen sturen om bedrijfsintern na te gaan hoe men de logistieke organisatie kan verbeteren en hoe er kan worden gebundeld.

Er is ook een belangrijk aandachtspunt bij bundeling van goederenstromen. Goederen-transport is bij uitstek een economisch gebeuren waarbij de totale kostprijs om een goed van bron naar eindbestemming te brengen de meest bepalende, vaak zelfs de enige factor is. In die totale kostprijs zit niet enkel het transport, maar ook de handling-kost. Een extra handling levert ook een kostprijstoename, die ofwel moet worden gecupereerd ofwel moet worden vermeden. Om deze extra handling te vermijden kunnen we bijvoorbeeld zorgen dat we watergebonden bedrijventerreinen ontwikkelen. Vorige week is dit ook bij de toelichting van de beheersovereenkomsten van de waterwegbeheerders als doelstelling besproken. Het is ook elementair – en het staat ook in het regeerakkoord – om de juiste bedrijven samen te brengen op geschikte locaties.

Een andere complementaire actie is het uitbouwen van consolidatiepunten in het achterland, die als doel hebben goederenstromen te bundelen om van daaruit de relatie naar de zeehavens te verzorgen. Het consolideren van goederenstromen betekent een bijkomende handling en dus kost, die moet worden afgewogen tegenover het kostenvoordeel dat ter zake bij de afwikkeling van de goederen in de zeehavens kan ontstaan.

We werken ondermeer samen met de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM) het ‘extended gateway’-concept verder uit waarin met de ontwikkeling van strategisch gekozen locaties met een goede ontsluiting, bundeling en clustering kan gebeuren.

Ook in de havens worden initiatieven uitgewerkt, binnen het kader van Flanders Port Area. In dat kader heb ik het initiatief van Gent geplaatst. Gent en de Gentse haven liggen natuurlijk op een belangrijk knooppunt van waterwegen in combinatie met de E17, E40 en de E34. Het voorstel van concept is om van de haven van Gent een decongestiehub te maken.

Het is evident dat ik dat een goed concept vind, maar er zijn nog heel wat vragen en ook nog obstakels. Ik heb er al op gewezen dat er een extra handling is. De kost daarvan is in

havengebieden – en zo kom ik langzaam maar zeker bij wat u aanhaalde – uiteraard een beetje hoger dan op andere locaties vanwege de wet-Major. Ik weet dat dit een gevoelig punt is. Het betekent dat als we nog iets uitvoerbaar willen maken, we heel goed moeten nadenken over hoe we dat kunnen doen. Het is nuttig om daarover de komende weken grondig te discussiëren met de haven. We moeten bekijken hoe, als er een ondersteuning voor wordt gevraagd, ervoor kan worden gezorgd dat het op termijn zelfbedruipend is. Ondersteuning is sowieso altijd tijdelijk.

Het zou heel erg gevaarlijk dat ik als minister vandaag zou inbeuken op de wet-Major, dat wordt ook niet gevraagd. We moeten rekening houden met de bestaande plussen en minnen. Ik weet wel dat de havenarbeid en het statuut binnen FPA door de vier havenbedrijven zelf besproken zal worden. Er wordt bekeken op welke manier er in de toekomst aan kan worden gesleuteld. Het is natuurlijk geen kwestie die door de havens moet worden opgelost, het moet een plaats vinden binnen een heel ruim sociaal overleg.

Ik weet dat hiervoor een vrij grote interesse bestaat en ik meen dat we moeten proberen om de juiste sleutels te vinden om de clustering en de bundeling kansen te geven in de toekomst. We moeten ervoor zorgen dat we er wat meer vat op krijgen, in het hinterland zowel voor wat de clustering op de weg betreft, maar vooral voor wat die op de waterwegen en het spoor betreft.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Ik heb me in deze vraag wat meer gericht op de havenarbeid en wat minder op het dossier waar u naar verwijst in verband met de decongestiehub Gent, omdat uw antwoord op mijn eerste vraag om uitleg vandaag al verhelderend genoeg was. Ik was daar al tevreden mee. U hebt het nu nog verder geëxpliciteerd en mijn tevredenheid is niet afgenomen. Dat is dus prima.

Ik wou het vandaag in het bijzonder hebben over de havenarbeid. Wat de heren Penris en de Kort zeggen, klopt. We zijn het erover eens dat het niet over de wet-Major gaat, die staat niet ter discussie, het gaat over de codices en over de vraag hoe we de Vlaamse doelstellingen kunnen realiseren. Laat daarbij duidelijk zijn dat het afschaffen van de havenarbeid geen doelstelling is. Om de Vlaamse doelstellingen te realiseren hebben we dit thema nodig, en daarom moeten we het bespreekbaar maken.

De collega's verwezen naar CPA in Antwerpen en CPG in Gent – het letterwoord voor Zeebrugge ken ik niet. Daarbij wordt verwezen naar het paritair overleg tussen werkgevers en werknemers, maar laten we eerlijk zijn, het thema wordt de laatste jaren telkenmale weer begraven. Het wordt wel bespreekbaar gesteld, maar de output is beperkt en minstens dient het onvoldoende de Vlaamse doelstellingen.

Ik heb vandaag het gevoel dat de Vlaamse Regering, door niet aan dat debat te kunnen participeren, de werkgevers en misschien ook deels de werknemers, die – ten onrechte – hun eigen belang daar niet voldoende in herkennen, een beetje in de steek laat. Het is misschien een te zwaar werkwoord, want dat willen we niet. We willen vooral geen ruzie en geen sociale onrust.

Maar we willen toch ook het regeerakkoord op dat onderdeel kunnen uitvoeren. Daarom vraag ik, minister, of er een ander platform is waar we ook de werkgevers en de werknemers ontmoeten, maar waar we als Vlaamse overheid kunnen modereren en onze inbreng doen. U hebt daar niet neen op gezegd. Mijn suggestie was de havencommissie of een ad-hocoverleg met alle partners. Ik zou mij als minister niet langer neerleggen, als u dit deel van de Vlaamse beleidsverklaring wilt uitvoeren, bij de herhaalde mededeling dat het thuishoort in het paritair overleg. Dat kan best waar zijn, maar dan zeg ik u dat dit onderdeel van het regeerakkoord in 2014 een slecht resultaat zal halen.

Minister Hilde Crevits: Ik heb daarnet ook gezegd dat binnen Flanders Port Area de wet op de havenarbeid vervat zit. Het is een punt dat te bespreken is. Het kan samen met de havenbedrijven aanleiding geven tot een gemeenschappelijke strategie. Maar ik heb van hen nog niet de vraag gekregen om een alternatief overlegplatform op te zetten met werknemers en werkgevers. Ik denk dat ze ook wel hun redenen hebben om dat niet te vragen. Ik wil bij het eerstkomende overleg nog eens polsen of ze het nodig vinden dat er zaken gebeuren. Maar ik vind het onverstandig om via parallelle circuits misschien het overleg dat moet gebeuren, op een of andere manier te verstoren.

U zegt dat ik hen niet in de steek mag laten. Dat lijkt me logisch. Het moet ook een bespreekbaar thema zijn binnen Flanders Port Area. Het staat mee op de agenda. Maar je moet goed kijken hoe het overleg evolueert en wie op welk moment initiatieven moet nemen. U stelt voor om nog eens met de haven-CEO's te spreken. Dat is voor mij geen punt. Maar mij vandaag engageren om het op de agenda te zetten van de havencommissie? Dan lijkt het me nuttiger om het eerst nog eens met de haven-CEO's op te nemen en op een goede, rationele manier de volgende stappen te zetten.

De heer Sas van Rouveroij: U mag niet te veel dekking verwachten van uw havenbesturen. Het is op eieren lopen. Angst is een groot woord. Misschien is er geen angst. Maar toch, angst is altijd een slechte raadgever. Het zit in die context. U en wij, als verkozenen van het volk, moeten daar een beetje boven kunnen staan. U mag het niet doen zonder het goed te overleggen. Maar het zal ook niet het gevolg zijn van hun goedkeuring. Het kan niet achter hun rug gebeuren, maar ze gaan u daar, naar mijn aanvoelen, niet zomaar toe aanzetten, net omdat ze bang zijn dat dit in een context komt van sociale spanning die zij niet willen veroorzaken. U wilt dat ook niet. Maar willen we erover praten, dan zullen we moeten samen zitten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■