



Vlaams
Parlement

vergadering **C96 – OPE8**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 januari 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking tussen de Vlaamse havens - 500 (2012-2013)	3
--	---

■

Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking tussen de Vlaamse havens - 500 (2012-2013)**

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, mijn vraag om uitleg is er gekomen naar aanleiding van een zeer interessant artikel uit De Tijd van begin december over de problematiek van het gebrek aan samenwerking tussen de Vlaamse havens. Ik heb enkele citaten uit dat artikel bij omdat het toch een zekere teneur weergeeft: “Als we niet samenwerken, verliezen we allemaal, we bieden ons aan in verspreide slagorde, de havens pikken trafiek van elkaar af.” Dat was de weinig positieve teneur van het bewuste artikel.

Ook federaal minister van Economie en Noordzee Vande Lanotte verwoordde het nog scherper in dat artikel: “Als we de krachten niet bundelen, verliezen we samen. Wij kunnen niet alle klanten bedienen in één haven. Antwerpen wordt moeilijk bereikbaar voor grote schepen, Zeebrugge is slecht ontsloten naar het achterland. Ons bod is niet sterk genoeg. Reders laten ons links liggen en kiezen voor Rotterdam, waar ze snel supergrote en kleine schepen kunnen afhandelen.”

De oplossing volgens hem is de integratie van de havens onder één koepel. Als je één boekhouding hebt, maakt het niet uit waar een schip aanmeert, zegt hij.

Minister, we hebben de discussie of toch de bespreking van dit thema al vaak gevoerd in deze commissie en in de plenaire vergadering. Het debat concentreert zich steeds rond de vraag of we moeten gaan naar een eengemaakte havenstructuur, waar federaal minister Vande Lanotte duidelijk voor pleit, of meer naar een duidelijk in het buitenland verkoopbare commerciële merknaam.

Minister, in het verleden was de roepnaam voor de havens ‘Area Port of Flanders’, u spreekt liever over ‘Flanders, Area of Ports’. U gaf aan te willen onderzoeken wat de meerwaarde kan zijn van economische samenwerking en te willen zoeken naar synergieën die de havens sterker kunnen maken.

In de plenaire vergadering van midden vorig jaar gaf u aan dat die oefening wordt gemaakt, en dat er duidelijkheid moet komen in de komende weken en maanden. U zou met de verschillende CEO’s praten, maar ook met de havenbedrijven en tot een oplossing proberen te komen.

Ik denk dat het tijd is om met een duidelijke visie naar buiten te komen. Een visie die een aantal principes in zich draagt: een duidelijke positionering naar buitenlandse investeerders, een visie die de individuele sterkte van elke haven ten volle uitspeelt en zo een complementair beleid mogelijk maakt. Ook het efficiënt beheer van middelen is belangrijk.

Minister, in het licht van dit artikel uit De Tijd wil ik enkele vragen stellen. Hebt u reeds vooruitgang geboekt in uw gesprekken met de havens? U beloofde op korte termijn met een document naar buiten te komen. Wat is de stand van zaken hiervan? Er is nog steeds sprake van een zekere concurrentielogica tussen de Vlaamse havens. Dat kwam ook in dat artikel aan bod. Hoe wilt u die in de toekomst vermijden?

Federaal minister Vande Lanotte pleit luidop voor een fusie onder één boekhouding. Steeds meer stemmen gaan op om in die richting te evolueren. Havenbaas Coens zei in dat artikel dat hij het concept van Zeebrugge als Antwerps Zeeplatform genegen is. Hoe kijkt u hier tegenaan? Zijn er bepaalde kenteringen in de havenwereld die meer in die richting wijzen? Wat is het standpunt van de havenbedrijven in deze discussie?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Rond deze tijd van het jaar krijgen we dit debat telkens weer, gewoonlijk naar aanleiding van een of andere uitspraak op een havenreceptie. Deze keer werd mevrouw Jans geïnspireerd door een iets ouder artikel uit De Tijd, maar het verhaal blijft hetzelfde.

Ik ga niet herhalen hoe wij daarop riposteren, mevrouw Jans. We leven in Vlaanderen en Vlaanderen heeft een hanzeatische traditie. Dat wil zeggen dat de steden zich sterk maken om te doen wat ze als stad goed kunnen. De havensteden ontwikkelen hun eigen havens. We hebben geen Jacobijnse traditie, zoals federaal minister Vande Lanotte die blijkbaar wil invoeren, integendeel.

Onze havens, en zeker mijn eigen haven – afijn, de haven van Antwerpen –, heeft zelf al heel veel geïnvesteerd in haveninfrastructuur en heeft ook de ambitie om dat te blijven doen. Uw verhaal van gedwongen of gesuggereerde samenwerking zou een paar jaar geleden misschien nog zin hebben gehad, omdat we toen nog veel Vlaamse overheidsmiddelen in de havens stopten, maar op dit moment zijn het de havens zelf, en zeker de grootste haven, die hun eigen verantwoordelijkheid nemen, ook financieel.

Er is natuurlijk ook altijd de klant die kiest naar welke haven hij het liefste gaat. Dat is de marktwerking. Tijdens het debat van een jaar geleden heb ik dat proberen aan te tonen met het verhaal van het kopen van voedingsmiddelen in een of andere keten. Ik heb toen gezegd dat mijn vrouw graag naar de Delhaize en de Colruyt gaat omdat ze daar gemakkelijk en goedkoop kan kopen wat ze moet kopen. Ik ga liever naar de markt of de buurtwinkel omdat ik daar mijn babbeltje kan doen met de mensen en omdat ik ook niet prijsbewust koop.

Ik wil nu nog een andere vergelijking maken die de dames deze keer misschien wel zullen begrijpen, zodat ze die vraag volgend jaar niet meer moeten herhalen. Als u kleren koopt, gaat u toch niet naar een Uniewinkel. Neen, u gaat graag – en ik word geassisteerd door mevrouw Van den Eynde om de ketens op te sommen – naar P&C, Steps, Zara, H&M, C&A, MS Mode, L&L en Vero Moda, en terecht, omdat u in die verschillende winkelketens net vindt wat u op dat moment met die bedoelingen nodig hebt. Laat het ook zo zijn in het havenmilieu en laat ons elke haven zijn eigenheid, karakteristieken en klanten behouden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Ik wil me aansluiten bij de vraag, vooral in het licht van de discussie die we vorige keer hebben gehad over de havenboetes. Minister, we hebben daar toen zeer omstandig over gepraat. Het bleek dat een van de bedrijven die geïnviseerd werden, zijn trafiek begon te verdelen over verschillende van onze havens. We hebben daar zeer lang bij stilgestaan en er waren ook zeer uitstekende uiteenzettingen van collega's die dat dossier veel beter beheersen dan ik. Er waren ook een aantal uiteenzettingen in het kader van wat binnen het Havendecreet kan en wat niet, wat autonomie van het Gemeentelijk Havenbedrijf is en wat niet. Ik vraag me in het kader van deze vraag af in hoeverre artikel 25 van het Havendecreet kan spelen of niet.

Het is natuurlijk onmiskenbaar dat een aantal van die bedrijven waar we het over hebben gehad – en vermoedelijk gaat het veel breder dan dat – zeer gericht hun trafiek beginnen te spreiden over een aantal van onze Vlaamse havens. In dat licht is het misschien niet oninteressant – er worden al eerste stappen gezet tussen de haven van Antwerpen en de haven van Zeebrugge – om vanuit Vlaams standpunt, vanuit de Vlaamse Regering daar meer in te sturen. Collega Penris vergelijkt met een aantal kledingwinkels, maar hier zien we dat de bedrijven die in de havens actief zijn, zeer bewust een aantal van hun trafieken beginnen te sturen en op die manier de Vlaamse havens, waar we toch wat geld in steken, tegen elkaar gaan uitspelen. Dat lijkt me toch niet echt de bedoeling te zijn.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Mijnheer Penris, ik zou u graag blij willen maken. Er zijn wel degelijk vrouwelijke collega's die willen opkomen voor de eigenheid van de verschillende havens. Op dat vlak zult u in mij zeker een bondgenoot vinden.

Dat brengt ons bij het hart van deze discussie. Wat is die eigenheid van elke haven? Is concurrentie een fout woord, een fout idee of een foute manier om zoveel mogelijk trafiek naar onze Vlaamse havens te kunnen aantrekken? Ik denk dat op zich niet, maar concurrentie om de concurrentie, dat zou wel fout zijn.

Ondertussen heb ik tijdens de kerstvakantie een aantal artikels gelezen waarin staat dat de CEO van de haven van Zeebrugge en die van Antwerpen hebben aangegeven dat ze wel samen willen nadenken over een strategie over hoe ze zich samen kunnen profileren, vooral naar het Verre Oosten, om zoveel mogelijk trafiek en dus ook toegevoegde waarde in Vlaanderen te kunnen creëren. Minister, misschien weet u daar meer over en kunnen we op die weg voortgaan.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik wil me aansluiten, zeker bij de laatste spreker – hoe zou het ook anders kunnen, we behoren tot dezelfde fractie. Zoals het een strategie moet zijn ten aanzien van het Verre Oosten, is het ook van belang dat er een samenwerking tussen de havens zou moeten zijn in verband met de hinterlandstrategie, zoals u in het verleden al hebt gezegd. Daar moeten we verder op ontwikkelen, ook op het gebied van het goederenvervoer, dat ontzettend belangrijk is voor de diverse havens. De goederen moeten niet alleen tot hier geraken, met een gemeenschappelijke promotie, maar we moeten ook zorgen dat die verder geraken en kunnen aansluiten op een hinterland met distributiecentra om op die manier toegevoegde waarde te creëren voor Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, mocht u het raar vinden dat de heer van Rouveroy hier niet is, wel, hij is aan het meeluisteren. Hij laat me nu al zijn persoonlijke beschouwingen kennen. Het is wel gemakkelijk dat je de vergaderingen kunt volgen. We kunnen misschien eens zwaaien. (*Gelach*)

Collega's, bedankt voor de vragen. Het is een thema dat hier de komende maanden ongetwijfeld nog aan bod zal komen. Ik zal eerst duidelijkheid scheppen voor jullie. Collega Jans, u zegt dat het tijd is om met mijn nota naar buiten te komen. U mag me dat gerust vragen, maar het zal niet mijn nota zijn waar ik mee naar buiten kom. Jullie hebben me een voorzet gegeven. Iemand zei dat ik misschien meer met de havens moest spreken. Ik weet niet of er organisaties of besturen zijn waar ik op dit ogenblik meer mee spreek dan de havens. We komen heel vaak samen.

Joachim Coens laat weten dat hij ook aan het volgen is. De sms-berichten van wie er allemaal aan het volgen is, zullen nu wel binnenkomen. (*Gelach*)

Ik heb naar aanleiding van uiteenzettingen, vragen en opmerkingen gezegd: laat ons nu eens samenkomen. Ik vraag een representatieve vertegenwoordiging van de havenbedrijven. Ik heb de havenbedrijfsorganisaties aangeschreven en gevraagd: wie zijn jullie vertegenwoordigers, met wie willen jullie dat ik in overleg treed? Ik kan immers moeilijk met tweehonderd mensen in overleg gaan. Ze hebben me gezegd wie ze allemaal als hun vertegenwoordigers beschouwen, zowel het havenbedrijf van Gent, Antwerpen als Zeebrugge. Er is mij een voorstel van representatieve vertegenwoordiging gedaan.

Ik heb een paar academici geraadpleegd en gevraagd hoe we met dat thema moeten omgaan. Ik heb met de havenbesturen overlegd. We doen dat nu op maandelijks basis. We moeten een moeilijk snijpunt vinden. We werken aan een nota. Mevrouw Jans, ze is nog niet klaar.

We proberen te werken op basis van de volgende stelling. Ten eerste is de geest van het Havendecreet zeer duidelijk. Ik ga daar straks nog wat dieper op in. Dat betekent dat we vier havens hebben met elk hun eigenheid, die in de volste vrijheid handel kunnen drijven. Dat

heeft ons heel ver gebracht, kijk welke welvaart die havens in Vlaanderen hebben gebracht, tot op vandaag.

Twee, we moeten wel zoeken naar manieren van samenwerking om het globale aandeel van de havens in de welvaart en de economie groter te maken. Als dat mogelijk is, hoe ziet die ideale samenwerking er dan uit? Over één mogelijkheid zijn zowel de havenbedrijven, de havens zelf als de academici het eens: één grote structuur met één directie en vier afdelingen zal niet werken. Een fusie tot één grote haven wordt mij niet geadviseerd, door geen enkele betrokkene. Daar wil ik liever niet verder over discussiëren. Ik geloof daar niet in. We moeten wel alle kansen grijpen om ons aandeel in de wereldeconomie en de toegevoegde waarde voor Vlaanderen uit te breiden.

Die discussie moeten we durven te voeren. Het is een discussie in alle vrijheid met de havenbesturen, de havenbedrijven en de academici. We kunnen het eens worden of niet, maar we moeten de discussie voeren. Op dat punt neem ik mijn verantwoordelijkheid als minister.

Dit is gevoelige materie. Het klopt niet dat de havenbedrijven maar tegen elkaar op concurreren. Er bestaat een 'code of conduct' en die wordt toegepast. Ik heb aan mijn havencommissaris een verslag gevraagd van zijn beoordeling van die code of conduct. Daarmee wil ik u overtuigen. Ik heb hem gevraagd om de havenbesturen te consulteren en te vragen wat zij vinden van de toepassing van de code, of ze punten van verbetering hebben. Dat wordt opgenomen in de nota die nu wordt voorbereid.

De Noord-West-Europese havens behoren tot de meest performante ter wereld. Dat heeft wat mij betreft in niet-onbelangrijke mate te maken met de lokale bestuursvorm waarvoor gekozen is. In die traditie waar de heer Penris naar verwees, wordt door een directe, lokale dialoog tussen havenbesturen en havengebruikers vorm gegeven aan de ontwikkeling van de haven. Hierbij wordt aandacht besteed aan de onmiddellijke noden, de infrastructuur en de behoeften in functie van de commerciële marktopportunities. In het regeerakkoord staat niet dat wij het decreet wat dat betreft, moeten herzien. Ik ben dat ook niet van plan. De bestuursvorm is goed. Voor mij is het cruciaal – en daar moeten we open en onbevangen in zijn – dat we de discussie over de samenwerking durven te voeren.

Ik maak graag de vergelijking met een taart. Wie meer taart wil, moet geen stuk afpakken van een ander. Dat is niet ideaal, dat bewijst dat de concurrentiologica niet goed is voor Vlaanderen. We moeten er samen voor zorgen dat de taart groter wordt. Samenwerking kan daar een goed middel toe zijn. We hebben over twee weken weer overleg. Ik zal u dus binnenkort een nota kunnen voorleggen.

Er is binnen Flanders Port Area eensgezindheid over het feit dat de samenwerkingsverbanden bottom-up moeten groeien. Ik ben daar ook voorstander van, maar dat is geen alibi om daar niet over te spreken. De discussies vinden wel degelijk plaats, ze zijn zelfs eerder scherp. Ze zijn noodzakelijk. De resultaten zijn voor mij van groot belang, vandaar dat ik het debat toejuich.

De troeven van onze verschillende havens zijn u allemaal bekend, zowel wat de voordeur als wat de achterdeur betreft. Ik heb de pleidooien gehoord, onder andere van federaal minister van Economie Vande Lanotte. Hij heeft interessante zaken gezegd die me ook boeien. Hij had het over de goede verbindingen tussen de havens Zeebrugge en Antwerpen en wat daarvoor nodig is. Ik volg hem gedeeltelijk in zijn pleidooi. Wat de ene structuur betreft, daarin vinden we elkaar momenteel niet. Dat staat ook niet in ons decreet en ik wil het decreet op dat vlak niet wijzigen. Er is nog veel voer voor debat.

Over het standpunt van de havenbedrijven kan ik niets meer zeggen, mevrouw Jans. Ze zijn betrokken bij de dialoog. Ze hebben een representatieve vertegenwoordiging. Ze geven geen enkel signaal dat we er één groot geheel van moeten maken, integendeel.

Er is wel een luide roep naar administratieve afhankelijkheid, naar het gebruik van dezelfde toegankelijkheidsplatformen. Ze vragen om dezelfde systemen te gebruiken zodat ze niet telkens hun hele werking moeten omgooien. De vragen zijn legio op zeer veel fronten. Ik ben ervan overtuigd dat we op zeer veel fronten interessante doorbraken hebben en in de komende weken en maanden nog zullen krijgen.

Het is een beetje een open antwoord, ik weet het. Ik kan me inbeelden dat u nog veel vragen hebt. Laat me nog wat verder werken op het ingeslagen pad.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb de indruk dat de heer Penris wat twijfels heeft bij het feit dat ik u deze vraag hier stel. Hij zei dat het een jaarlijks terugkerende vraag is na de nieuwjaarsrecepties. Ik meen dat het belangrijk is dat we deze vraag elk jaar opnieuw stellen, niet zozeer omdat wij willen dat er één structuur komt, absoluut niet, maar wel omdat het nodig is om tot een goede samenwerking te komen om effectief een economische meerwaarde te creëren. Als ik in het artikel lees dat de baas van de haven van Zeebrugge de ene week in Zuid-Korea zit en de baas van de haven van Antwerpen de andere week, dan creëren we geen meerwaarde, maar enkel concurrentie onder elkaar, en dat is absoluut niet de bedoeling.

Ik ben inderdaad een beetje teleurgesteld, minister, dat het een open antwoord is. Positief is dat u zegt dat er heel intens overleg wordt gepleegd. Het is een traject dat een aantal jaren loopt, ik hoop dat er de komende weken en maanden een concrete nota op tafel zal liggen en dat we effectief met de vier havens samen een duidelijke toekomststrategie kunnen bepalen. We weten allemaal dat de economische toestand er nu toe leidt dat onze havens het niet beter zullen doen en dat havens in Frankrijk en in Nederland wel samenwerken om zo te proberen 'de kaas van onze boterham te halen'. Dat mogen we niet laten gebeuren, en dus is er dringend nood aan een effectieve toekomststrategie.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw Jans, u hebt me misschien verkeerd begrepen. Ik heb er geen enkel probleem mee dat u deze vraag stelt en dat die volgend jaar misschien nog eens wordt gesteld, integendeel. Ik heb er ook geen probleem mee dat de minister een open antwoord blijft formuleren.

Ik leg uit waarom. In de fysica is er ook zo'n probleem: is de aard van het licht corpusculair dan wel ondulair? Ik weet niet of de fysici er ondertussen al uit zijn. In de maritieme wetenschappen is er een gelijkaardig probleem: volgt de lading de reder of volgt de reder de lading? Daar zijn we nog niet uit. Ik weet wel dat er tussen de lading en de reder een haven staat. Die haven moet zowel interessant zijn voor de lading als voor de reder. En die haven kan maar interessant zijn voor de lading en voor de reder als ze flexibel mag en kan optreden, dat wil zeggen in volle autonomie. Daarom blijf ik een voorstander van de hanzeatische vrijheid die we eeuwenlang hebben bevochten en die ons geen windeieren heeft gelegd.

Telkens wanneer een denkoefening over al dan niet verplichte of vrijwillige samenwerking wordt gesuggereerd, zeg ik dus: "Nee, ik heb daar mijn twijfels bij. Laat ons doen wat we goed kunnen doen. Laat ons in volle vrijheid de havens uitbaten zoals we dat met veel succes in het verleden hebben gedaan en in de toekomst zullen blijven doen."

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik heb nog niet geantwoord op de vraag over artikel 25, het promotiebeleid, dat was me even ontgaan omdat het niet in de vraag stond. Er bestaan promotioneel een aantal initiatieven. Als de minister-president buitenlandse missies doet, gaan er in heel veel gevallen ook vertegenwoordigers van de vier havens mee.

Voor mij is het van belang dat Vlaanderen in het buitenland wordt voorgesteld als een regio van havens en dat is natuurlijk iets anders dan één grote haven. We kunnen perfect de troeven

uitspelen die er in Vlaanderen zijn op het vlak van logistiek, van toegangspoorten tot de havens en van hinterlandinfrastructuur. Vlaanderen voorstellen is voor elke haven belangrijk.

Het is misschien mogelijk om tot een sterkere promotie van Vlaanderen als havenregio te komen, daar wordt op dit ogenblik aan gewerkt. We kunnen de havens niet verplichten om eenzelfde commercieel beleid te voeren, want dat zou compleet in strijd zijn met het decreet, maar op het vlak van de promotie liggen er nog wat kansen voor het grijpen, en daar zijn we nu mee bezig.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■