

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 1998-1999

10 februari 1999

# HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

DECREET BELEID EN BEHEER ZEEHAVENS

RESOLUTIE BEVORDERING SAMENWERKING TUSSEN ZEEHAVENS HAMBURG-LE HAVRE-  
RANGE

# Inhoud

---

Nr. 33

Woensdag 10 februari 1999  
Morgenvergadering

<b>Berichten van verhindering</b>	1
<b>Voorstel van decreet</b> van de heren Paul Dumez, Robert Voorhamme, Joachim Coens, André Van Nieuwkerke, Johan De Roo en Freddy De Vilder houdende het beleid en het beheer van de zeehavens – 1144 (1998-1999) – Nrs. 1 tot 8	
<b>Voorstel van resolutie</b> van de heren Johan Malcorps en Jos Stassen betreffende de bevordering van de samenwerking tussen de zeehavens van de Hamburg-Le Havre-range – 471 (1996-1997) - Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	1
Sprekers : de heren Carl Decaluwé, verslaggever, Jan Penris, Paul Dumez, Ward Beysen, André Denys, Freddy De Vilder, Johan Malcorps, Herman Lauwers, Joachim Coens, André Van Nieuwkerke, Frans Wymeersch, Jos Stassen, Johan De Roo, Robert Voorhamme en minister Steve Stevaert	
Artikelsgewijze bespreking	23
<b>Regeling van de werkzaamheden</b>	38

**VOORZITTER : De heer Marc Olivier, eerste ondervoorzitter**

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.02 uur.*

**De voorzitter :** Dames en heren, de vergadering is geopend.

**BERICHTEN VAN VERHINDERING**

Gilbert Bossuyt, Jan Caubergs, Gracienne Van Nieuwenborgh : gezondheidsredenen ;

Luk Van Nieuwenhuysen : ambtsverplichtingen.

**VOORSTEL VAN DECREET van de heren Paul Dumez, Robert Voorhamme, Joachim Coens, André Van Nieuwerkerke, Johan De Roo en Freddy De Vilder houdende het beleid en het beheer van de zeehavens**

– 1144 (1998-1999) – Nrs. 1 tot 8

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Johan Malcorps en Jos Stassen betreffende de bevordering van de samenwerking tussen de zeehavens van de Hamburg-Le Havre-range**

– 471 (1996-1997) – Nrs. 1 en 2

**Algemene bespreking**

**De voorzitter :** Dames en heren, aan de orde zijn het voorstel van decreet van de heren Dumez, Voorhamme, Coens, Van Nieuwerkerke, De Roo en De Vilder houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, en het voorstel van resolutie van de heren Malcorps en Stassen betreffende de bevordering van de samenwerking tussen de zeehavens van de Hamburg-Le Havre-range, die door de commissie in samenhang werden behandeld met dien verstande dat het voorstel van decreet als basis voor de bespreking werd genomen. We volgen hier dezelfde werkwijze.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Decaluwé, verslaggever, heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé,** verslaggever (*Op de tribune*) : Het was de bedoeling dit verslag samen met de heer Lachaert te doen, maar ik heb net vernomen dat hij in de sneeuwfiles vastzit. Gelieve hem dus te verontschuldigen.

Ik wens in de eerste plaats te benadrukken dat het Vlaams Gewest weliswaar al tien jaar bevoegd is voor het zeehavenbeleid, maar dat dit voorstel van decreet toch een historische primeur is. Voor het eerst kan de Vlaamse decreetgever de havenproblematiek voor een groot deel zelf regelen.

De geschiedenis van het Vlaamse voorstel van decreet over de havennetwerken is nooit een proces van Echternach geweest, maar veeleer een stop-and-go-proces. Het is gestart met een resolutie in het Vlaams Parlement, een resolutie die nadien door de CVP-fractie werd vertaald in een voorstel van decreet. Dit voorstel werd vervolgens samen met de SP-coalitiepartner herwerkt tot een meerderheidsvoorstel.

Als verschilpunten tussen beide decreten wordt de beheersvorm aangestipt die in het CVP-voorstel voor elk havenbestuur een naamloze vennootschap van publiek recht is, terwijl in het voorliggende voorstel de juridische vorm door de havenbesturen vrij wordt gekozen. Een tweede verschilpunt is dat het voorliggende voorstel van decreet al een financieringsregeling bevat die in overeenstemming is met de Europese trends, waar dit in het CVP-voorstel nog niet het geval was.

In de loop van deze zittingsperiode hebben we verschillende hoorzittingen georganiseerd met de vertegenwoordigers van de Vlaamse havens.

Bij de uiteindelijke bespreking in de commissie heeft de heer Dumez een aantal krachtlijnen van het voorstel naar voor gebracht. Ten eerste werkt het voorstel structurele verschillen weg, en streeft het zo de gelijkwaardigheid van de havens na. Ten tweede biedt het voorstel verschillende instrumenten voor een havenbeleid en een samenwerking tussen de havens, in het kader waarvan de opdracht van de Vlaamse Havencommissie wordt bevestigd. Ten derde houdt het voorstel van decreet een duidelijke rolverdeling in tussen het Vlaams Gewest, de havenbedrijven en de privé-sector.

Tot slot verschaft het voorstel een decretale basis om deze bedrijven participaties in privaat- of publiekrechtelijke rechtspersonen te laten nemen. Havenbedrijven kunnen dus ook ondernemingen

## Decaluwé

oprichten. Op deze wijze zullen de havenbedrijven meer bedrijfseconomisch te werk kunnen gaan. Het voorstel behelst ook nog een eenvormige en objectieve regeling voor de investeringen en de financiering, in overeenstemming met de Europese tendensen, aangevuld met een regeling inzake evaluatie en sanctionering.

In het kader van dit voorstel van decreet werd er ook een voorstel van resolutie ingediend door de heren Malcorps en Stassen namens Agalev. Dit voorstel had betrekking op de bevordering van de samenwerking tussen de zeehavens van de Hamburg-Le Havre-range, en werd toegelicht door de heer Malcorps, die duidelijk zei dat het voorstel van decreet te zeer neerkomt op het beheren van de bestaande situatie. Agalev pleit veeleer voor het uitwerken van een beleid met het oog op samenwerking en complementariteit op Europese schaal, uitgaande van het Europese Groenboek voor havens en maritieme infrastructuur.

Tijdens de algemene bespreking vroeg de VLD dat de regering de grotere financiële ruimte voor de haven van Antwerpen in het licht van de historische lasten in de begroting zou honoreren. De VLD stelde eveneens dat het behoud van de historisch gegroeide band tussen het stadsbestuur en het havenbedrijf onvoldoende tot uiting kwam. Tot slot uitte de VLD haar bezorgdheid over de slechte communicatiebevoegdheden van de federale belastingdiensten en de havens, en over de personeelsbezetting bij de douane- en BTW-diensten.

Vanuit het Vlaams Blok werd gesteld dat de hoorzitting met de vertegenwoordigers van de zeehavens hun aanvoelen bevestigde dat dit voorstel van decreet in globo toch positief kan worden bekeken.

De Vlaams-Blokfractie onderkent een aantal positieve elementen in het voorstel van decreet. Dit geldt voor de eenheid in de bedrijfsstructuren, waarbij ook de MBZ zich in de hanzeatische traditie inschrijft. Ook een aantal problemen in verband met de eenvormige werkingsvoorwaarden werden aangekaart, maar daarover zullen we het wellicht tijdens de algemene bespreking hebben.

De leden van de Volksunie stelden duidelijk dat het voorstel van decreet een enorme verdienste heeft : het instellen van een vergelijkbare boekhouding, kostenstructuur en subsidiëring van de investeringen. Dit levert een bijzonder historisch accent op.

Agalev betreurt dat de duurzame havenontwikkeling onvoldoende aan bod komt in de tekst. De problematiek werd duidelijk in verband gebracht met de wet-Chabert, de problemen met de afbakening en de Waaslandhaven. Ook dit zal straks aan bod komen. De SP toonde met een aantal elementen duidelijk aan dat de duurzame havenontwikkeling wel in het decreet werd aangebracht. Het decreet voorziet zelfs in een aantal instrumenten ter bevordering van een duurzame ontwikkeling.

De VLD herhaalde dat dit voorstel van decreet het historisch passief ontoereikend regelt. Ook het Vlaams Blok maakte hier voorbehoud bij. Via amendementen wordt er bij de Vlaamse regering op aangedrongen om deze historische scheefgroei te inventariseren.

Ik ga nu over tot het verslag van de artikelsgewijze bespreking en de eindstemming. Het is niet mijn bedoeling om alle amendementen te overlopen, maar ik zal er een aantal uitpikken. Zo werd bij artikel 3 en artikel 37 enorm lang gediscussieerd over het verband tussen de wet-Chabert en het RSV. Uiteindelijk heeft een ruime meerderheid een oplossing voorgesteld waardoor de belangen van het Waasland worden gevrijwaard.

De raad van overleg kan worden opgericht. Eerst werd alleen voorzien in de mogelijkheid om de raad op te richten, maar door een amendement wordt dat verplicht. Een ander erg belangrijk amendement handelt over de concertatiecommissie en bepaalt dat ook de representatieve verenigingen van havengebruikers daarin kunnen worden vertegenwoordigd.

Artikel 37 regelt de afbakening in combinatie met het RSV en de wet-Chabert. De sprekers van de verschillende fracties zullen wellicht zelf hun invalshoek benadrukken.

Het voorstel van decreet werd goedgekeurd met 11 stemmen voor bij 3 onthoudingen. De leden van Agalev en het Vlaams Blok hebben zich onthouden. Ik wil de collega's en het secretariaat bedanken voor het nalezen van het verslag waardoor interpretatieproblemen kunnen worden uitgesloten en we over een duidelijke tekst en belangrijke memories van toelichting beschikken. We hebben een historische stap voorwaarts gezet in het Vlaams havenbeleid. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, in de eerste plaats wil ik de twee verslaggevers bedanken. De heer Decaluwé heeft op een beknopte, maar heel duidelijke wijze de inhoud van de besprekingen in de commissie weergegeven. Daardoor hoef ik niet meer in detail te treden en kan ik me beperken tot de twee hoofdlijnen van mijn betoog.

Ik zou in de eerste plaats een wetgevingstechnische evaluatie van het voorstel van decreet willen maken. Getuigt het voorstel van goed wetgevend werk ? Ten tweede zal ik een politieke evaluatie van het voorstel schetsen waarbij ik de vraag stel of het voorstel politiek interessant is.

Ik moet helaas beginnen met de opmerking dat het afgeleverde werk niet echt accuraat is. De tekst is nogal slordig in vergelijking met de twee stukken die tijdens de vorige zittingsperiode tot stand kwamen. Met name het zeer goed uitgewerkte voorstel van decreet van de heer Van Peel is het vermelden waard. We herkenden er duidelijk de hand in van een specialist, met name de heer Van Hoeidonk.

Daarnaast is er ook het ontwerp van decreet, dat echter wegens de vervroegde verkiezingen nooit ten gronde is besproken. Sinds het begin van deze regeerperiode is er een nieuw politiek feit : de oprichting van autonome havenbedrijven in Antwerpen en Oostende. Dat was in de vorige regeerperiode nog niet mogelijk.

Deze tekst heeft de toets van twee belangrijke organen moeten missen, namelijk de Raad van State en de havencommissie. Dat de Raad van State geen advies heeft gegeven, is geen bezwaar. De opstellers van de tekst zijn juridisch en haveneconomisch voldoende onderlegd. Dat de tekst de toets heeft moeten missen van de havencommissie, is bij de SERV in het verkeerde keelgat geschoten. De houding van de SERV in deze zaak heeft me een beetje teleurgesteld. Hij heeft vier jaar de tijd gehad om ons op onze verplichtingen te wijzen en de nodige suggesties aan te brengen, maar heeft dat niet gedaan. De kritiek van de SERV en de havencommissie zijn dus niet gepast. Bovendien heeft het Gentse havenbedrijf die stappen wel gezet en heeft onze commissie een aantal duidelijke suggesties voorgelegd.

Het gaat hier om slordig wetgevend werk. Dat blijkt ook uit het feit dat een aantal essentiële aanpassingen in extremis aan de tekst zijn toegevoegd. De belangrijkste is het amendement, dat vandaag nog ter stemming voorligt, over de beroepsprocedure voor de personeelsleden van de havenbedrij-

ven. Dit amendement zou uiteraard de steun van onze fractie krijgen, al was het maar omdat het de sociale vrede in de havenbedrijven dient. Dan is er nog het beruchte artikel 37, dat op het allerlaatste nippertje in de lokalen van de CVP-fractie is gewijzigd.

Men heeft wanhopig naar een compromistekst met CVP, SP en aanvankelijk ook de Volksunie en Agalev gezocht. De VLD was eerst niet op de hoogte, maar is op het allerlaatste moment opgetrommeld om alsnog een consensus te bereiken. We vinden dat geen goede manier van werken. We hadden ook inhoudelijk kritiek op het amendement op artikel 37. De heer Wymeersch zal die verwoorden.

Dit document heeft politiek een zeer grote draagwijdte. Dit voorstel van decreet bevat te veel goede elementen om het zomaar aan de kant te schuiven. Eerst en vooral wordt eindelijk de eenvormigheid van de beheersstructuur ingevoerd. We hebben daar tientallen jaren op moeten wachten. De laatste niet-hanzeatische haven Zeebrugge schrijft zich in in de hanzeatische logica van ons havenbeleid. We staan daar volledig achter. Verder wordt aan de nieuwe havenbedrijven een participatiemogelijkheid geboden. Ook op dat vlak bestond nog een lacune in de wet op de autonome gemeentelijke bedrijven. Dan is er nog de uitzonderlijke gunstige financieringsmaatregel die met dit decreet wordt uitgewerkt. Er zijn dus te veel goede elementen om het kind met het badwater weg te gooien.

De commissie heeft zich geëngageerd om de historische scheeftrekkingen recht te zetten. Daarmee geven we aan de volgende regering een opdracht. Zonder diepgaand engagement zou het havendecreet een lege doos zijn. De havenbedrijven hebben in de hoorzitting duidelijk laten verstaan dat de beheersstructuur voor hen niet de kern van de zaak uitmaakt, maar wel dat alle concurrentieverstorende maatregelen worden weggewerkt. Dit decreet wil daaraan werken.

De mogelijkheid wordt geschapen om aan moderne bedrijfsvoering te doen. Dat deed de wet op de autonome gemeentelijke bedrijven ook al, maar de moderne bedrijfsvoering wordt nu bevestigd. De band met de gemeenten wordt lossier, wat door sommigen wordt betreurd, maar dat is niet noodzakelijk negatief. De autonome havenbedrijven van Oostende en Antwerpen werken degelijk, de band met de gemeente mag dus wel worden losgemaakt. Wanneer havenaangelegenheden worden besproken op gemeentelijk niveau, komt men trouwens

**Penris**

makkelijk tot een consensus over alle partijgrenzen heen. Ook in Gent gebeurt dat momenteel.

Als we dit voorstel van decreet goedkeuren, geven we een krachtig politiek signaal aan de havenbesturen en aan de tienduizenden families die van de havenactiviteiten leven. Ons signaal zegt : wij als Vlaamse instelling laten de havens niet los. De federale overheid laat de havens links liggen. We werden geconfronteerd met het douanedossier en met de IJzeren Rijn, en telkens bleek dat de federale regering niets wil ondernemen. Ik zou appreciëren dat dit document met eenparigheid van stemmen wordt goedgekeurd. (*Applaus bij het VB*)

**De voorzitter** : De heer Dumez heeft het woord.

**De heer Paul Dumez** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, we hebben in de bevoegde commissie veel tijd besteed aan de zeehavens. Dit resulteerde in een resolutie op 25 juni 1997, met overgrote meerderheid goedgekeurd in dit parlement. We legden daarin de basisopties vast waaraan een kaderdecreet voor de zeehavens en het Vlaamse havenbeleid moet voldoen. Sinds de staatshervorming van 1988 is Vlaanderen bevoegd voor het zeehavenbeleid.

Het havendecreet heeft drie uitgangspunten.

Ten eerste. Het belang van de maritieme economie voor Vlaanderen is vrij groot : ruim een derde van de economische dynamiek vloeit eruit voort. Volgens de gegevens van de Nationale Bank staan de zeehavens in voor een directe toegevoegde waarde van ruim 380 miljard frank, en verschaffen ze rechtstreeks werk aan 100.000 gezinnen. Deze maritieme economie speelt zich uitsluitend af in Vlaanderen. We hebben het geluk over deze troef te beschikken. We moeten deze dan ook optimaliseren en maximaliseren.

Ten tweede. De internationale concurrentie tussen de zeehavens wordt, gelet op de mondialisering van de economie en de transporteconomie, alsmar groter. Dit fenomeen noopt de Vlaamse zeehavens de krachten te bundelen voor de volgende eeuw. Ongeacht de autonomie waarover ze beschikken, dient de samenwerking en de complementariteit te worden benadrukt en gestimuleerd. Alleen daarvoor kan de internationale concurrentiepositie van onze havens worden versterkt.

En ten slotte ten derde. Gelijke werkingsvoorwaarden voor elk havenbedrijf is een essentiële voor-

waarde voor het scheppen van een gezond klimaat. De Europese Unie benadrukt die gelijke exploitatievoorwaarden : ze gelden mutatis mutandis voor alle Europese zeehavens. Na het zogenaamde Groenboek worden dwingende richtlijnen in die zin voorbereid. Het is dus wenselijk dat bij de voorbereiding van een Vlaams havendecreet reeds rekening wordt gehouden met de komende Europese regelgeving.

Het doel van het voorstel van decreet is een antwoord te bieden aan de drie voorgaande uitgangspunten. We moeten ervoor zorgen dat de sterke troef en de uitstekende centrale ligging in Europa worden gevrijwaard en ondersteund. Via het voorstel willen we vooreerst een institutioneel kader creëren voor het beheer van de openbare havenbedrijven. We wensen het evenwicht te herstellen door scheefgegroeide situaties recht te trekken, de discriminerende geografische en structurele ongelijkheden van de vier zeehavens op te heffen, gelijke werkingsvoorwaarden ter beschikking te stellen en door de regels inzake financiering en subsidiëring te stroomlijnen met de Europese voorschriften.

De historisch gegroeide ongelijkheden zijn legio. Het eigendomsstatuut van de gronden verschilde, de deelname en betrokkenheid van het Vlaams Gewest was onevenwichtig door in de MBZ te participeren, en de havenbestuursvormen waren verschillend. De inbedding van het havenbedrijf in de lokale werkings sfeer, zowel op politiek terrein als op financieel terrein, gaf een totaal verschillend budgettair beeld. Daarnaast was het administratief toezicht en het personeelsstatuut verschillend. Last but not least was er geen sprake van enige eenvormigheid en objectiviteit bij de investeringen. Ingenieurs en lobbyisten dienden dossiers in waarbij de vroegere Belgische wafelijzerpolitiek werd toegepast. De ondoorzichtigheid werd bovendien vergroot door niet op elkaar afgestemde boekhoudkundige methoden.

Tegelijk werd nagedacht over de rol en de plaats van de overheid in het havenbeleid. Sommigen onderstrepden dat dit uitsluitend een ideologisch probleem is. Wij denken dat dit veeleer een louter pragmatisch probleem is, door de internationale feitelijke toestand opgedrongen. Er groeit een consensus dat de overheid niet zelf de havenactiviteiten moet voeren noch centraliseren – zoals de Franse voorbeelden ons leren – maar veeleer de levende economische krachten op het terrein moet ondersteunen en een basiskader creëren waarin de publieke, ordenende functie het algemeen belang vrijwaart.



## Dumez

Overigens is het ook de Europese tendens dat alle havenbedrijven moeten evolueren naar publiekrechtelijke overheden die op neutrale wijze alle voorwaarden scheppen om de competitie objectief en gezond te houden. Zo werd in ons voorstel gestreefd naar een dergelijke duidelijke rolverdeling tussen het Vlaams Gewest, de havenbedrijven en de havengebruikers.

Ten slotte mag hier worden vermeld dat het kaderdecreet ook de gelegenheid bood om de oude federale wetgeving aan de geregionaliseerde bevoegdheden aan te passen. Dit is concreet het geval met de zogenaamde wet-Chabert van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkeroevergebied van de Schelde. De omvangrijke ontwikkelingen in dat gebied tijdens de laatste decennia hebben het oorspronkelijk evenwicht in het medebestuur van de verschillende actoren verstoord. Een herwaardering van de Wase actoren drong zich op. Ook werd rekening gehouden met de op stapel staande nieuwe Vlaamse regelgeving over ruimtelijke ordening, en werd duidelijkheid verstrekt over de begrippen en begrenzingen van het linkerscheldeoevergebied, het Antwerpse havengebied, en de industriële en maritieme zone daarin.

Ik overloop nu even de inhoud van het voorstel van decreet. Volgens de heer Penris komt het vanuit wetgevingstechnisch oogpunt misschien wat slordig over. Ik heb begrip voor zijn mening. Maar hij zal begrijpen dat het om een erg algemene en complexe materie gaat. Dit alles moest in hetzelfde kaderdecreet worden geregeld.

“Het beheer en het beleid van de zeehavens” is de titel van het decreet. Het eerste gedeelte (“beheer”) is gewijd aan het statuut van de havenbedrijven en de bepaling van de havenbestuurlijke bevoegdheden. Het publiek karakter van het zogenaamde moederhavenbedrijf wordt onderlijnd. De rechtspersonen die in het havenbedrijf participeren moeten een publiekrechtelijk karakter bezitten, terwijl het Vlaams Gewest zelf als participant wordt uitgesloten. Zo wil men een gelijkwaardigheid bereiken.

– *De heer Norbert De Batselier, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Verder wordt aan alle havenbedrijven de juridische rechtspersoonlijkheid opgelegd. Dat is een voorwaarde om meer bedrijfseconomische efficiëntie en souplesse te realiseren, en ook om een evenwichtiger en meer vergelijkbaar juridisch statuut te

bekomen. De vorm van een naamloze vennootschap garandeert een modernere aanpak en een grotere autonomie, die het mogelijk maakt om direct op de bal te spelen. Dat staat ook toe om de werkingsvoorwaarden van het havenbedrijf af te stemmen op deze van de privé-sector. Bovendien wenst ook de EU een afscheiding van andere publiekrechtelijke entiteiten zoals stad of gewest, en de transparantie die daarvan het gevolg is.

Terloops merk ik op dat uit het voorliggend voorstel duidelijk blijkt dat de CVP is afgestapt van de idee dat elk havenbedrijf zich moet omvormen tot een bijzondere vorm van naamloze vennootschap: een naamloze vennootschap van publiek recht. De mogelijkheid om te kiezen voor een naamloze vennootschap van gemeenterecht, zoals de havens van Antwerpen en Oostende al hebben gedaan, blijft dus bestaan. Gelet op het subsidiariteitsbeginsel scharen we ons achter het principe dat de concrete vorm van de NV-structuur van elk havenbestuur de zaak is van het havenbestuur zelf. Dat moet zelf de beste operationele structuur kiezen. In die zin was het overbodig om een bijkomend advies aan de Raad van State te vragen, omdat dit cruciale punt al tijdens de twee vorige zittingsperioden het voorwerp heeft uitgemaakt van bezwaren van die raad.

In verband met de rechtspersoonlijkheid waarden we ook het standpunt van het Gentse havenbestuur dat het zich binnen drie jaren na het totstandkomen van dit decreet zal omvormen tot een afgescheiden rechtspersoon. Dit wordt trouwens onafwendbaar. Er is immers een Europese regelgeving in de maak die structurele geldstromen van andere overheden naar de havenbesturen verbiedt. Elk havenbedrijf moet een afzonderlijke rechtspersoon worden, met een eigen kostendekkende bestuurlijke vorm. Ook onze doelstelling van gelijke exploitatievoorwaarden en transparantie tussen de Vlaamse zeehavens is onmogelijk te realiseren als een van de zeehavens onder een andere vorm blijft werken.

Het havenbestuur van Gent zal trouwens niet ontkennen dat een soepeler bedrijfseconomische bedrijfsvoering en de uitbouw van participaties en/of dochterondernemingen voor specifieke taken mogelijk worden. Dit hoeft niet tot een democratisch deficit te leiden, omdat we enkel een evenwicht hebben gezocht tussen enerzijds efficiënte bedrijfsvoering, noodzakelijk om de internationale concurrentie aan te kunnen, en anderzijds georganiseerd toezicht van de democratische overheden, waarin onder meer wordt voorzien in de functie van gewestcommissaris en de aanwezigheid van

## Dumez

de lokale overheden in de bestuursorganen van de havenbedrijven.

Dankzij artikel 6 wordt het mogelijk dochterondernemingen op te richten of participaties te nemen als publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon. Overheidsinstellingen konden in het verleden geen dochterondernemingen oprichten of participaties nemen in de privé-sector buiten de strikte grenzen van de wet op de gemeentebedrijven. Dit decreet geeft daartoe de noodzakelijke wettelijke basis. In het verleden had het Rekenhof meermaals kritiek op de toch bestaande participaties en noemde deze onwettig.

Het is evident dat deze participatiemogelijkheden worden gedefinieerd en beperkt binnen dezelfde publieke doelstelling van een havenbestuur. Er mag niet worden gezondigd tegen het algemeen rechtsbeginsel van niet-discriminatie, met name de gelijkheid binnen eenzelfde groep van havengebruikers. Dit betekent niet dat elke participatie op zichzelf dergelijke discriminatie zou teweegbrengen. Het is echter wel een voorwaarde om tot een concrete en rechtsgeldige participatie te komen.

Het voordeel van de participatiemogelijkheid is tevens dat de lokale verankering van de havens in de hand wordt gewerkt. Aangezien de beslissingen van een havenbedrijf tot het oprichten van een onderneming of tot het nemen of wijzigen van een participatie verstrekkende gevolgen hebben, moeten dergelijke beslissingen door de toezichthoudende gewestcommissaris worden geïnviseerd.

Het decreet bepaalt eveneens dat elk havenbedrijf een raad van overleg moet oprichten waarin alle betrokkenen van het havengebied zijn vertegenwoordigd : de werkgevers, de gebruikers en de werknemers. Voor sommige havens is dit reeds het geval. De ervaring leert ons dat een dergelijke Raad van Overleg het maatschappelijk draagvlak ondersteunt.

In dit hoofdstuk wordt tevens de wettelijke basis gelegd van de havenbestuurlijke bevoegdheden zoals ze in de juridische literatuur terug te vinden zijn. Het omschrijft wat daarin vervat ligt en wat daarvan de grenzen zijn.

Tot slot bevat dit hoofdstuk bepalingen over het vernieuwde administratief toezicht op de havenbedrijven als publiekrechtelijke instellingen. Men heeft daarbij geopteerd voor één gewestelijke ha-

vencommissaris, die deze functie bij de vier zeehavens zal uitoefenen. Het is de bedoeling dat deze functie ligt ingebed in de terzake bevoegde administratie van de Vlaamse Gemeenschap. Het mag dus geen bijkomend instituut worden waar maritieme knowhow afzonderlijk wordt opgeslagen. Overigens wordt het ingrijpen van de havencommissaris beperkt tot het wettigheidstoezicht van dit decreet, en geenszins tot een opportuniteitstoezicht. Vanuit subsidiariteit en autonomie in de bedrijfsvoering is dit een logisch gevolg. Het overzichtelijke en comparatieve van de functie van gewestcommissaris wordt tegelijkertijd aangewend om in het volgende hoofdstuk over samenwerking een stimulans te creëren in de richting van een harmonieuze tariefstructuur binnen de Vlaamse zeehavens. Telkens wanneer abnormale tarieven worden vastgesteld die een loyale concurrentie zouden verstoren, moet de havencommissaris een verplicht overleg lanceren.

Het tweede gedeelte over het “havenbeleid” is samen met het vierde hoofdstuk over de investeringen, op wettelijk en inhoudelijk vlak volledig nieuw. In dit hoofdstuk wordt vooral betracht de meerwaarde van het Vlaamse havenpotentieel concreet vorm te geven met verschillende instrumenten. Omgekeerd evenredig met de bondigheid van deze decreetteksten, is het belang van deze bepalingen zeer groot.

Voor het eerst wordt een decretale basis gegeven aan de bestaande Vlaamse Havencommissie, ingebed in de structuur van de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen. Dit betekent een waardering en erkenning van het belang van deze havencommissie tijdens de vorige decennia. De opdracht van de commissie wordt geconcentreerd op het wetenschappelijk onderbouwen van de marktsituatie van de Vlaamse zeehavens. Ze kan niet alleen op eigen initiatief maar ook op verzoek van de regering of van het Vlaams Parlement studies en adviezen uitbrengen.

De promotie en marketing van de havens was in het verleden een onwaarschijnlijke smet op het havenblazoën in het algemeen. Nochtans is dit voor elk bedrijf een wezenlijk gegeven. In het voorstel wordt een kader gecreëerd om een gemeenschappelijke bedrijfseconomische promotie- en marketingstrategie te ontwikkelen.

Een concertatiecommissie dient daarvoor een adequate planning op te stellen met de havenbedrijven, met de Vlaamse diensten zoals Export Vlaanderen en de Dienst voor Investerings Vlaanderen, en met de gebruikers van de havens uit de privé-



## Dumez

sector. Deze concertatiecommissie wordt tevens belast met het reeds eerder genoemde verplicht overleg wanneer de gewestelijke havencommissaris abnormale tariefpraktijken vaststelt. Het huidige voorstel van decreet garandeert gelijke exploitatievoorwaarden. We hopen dat daardoor automatisch een meer harmonieuze tariefstructuur zal ontstaan.

In het verleden was het steeds een bijzonder moeilijke en delicate aangelegenheid wanneer havenbedrijven onderling of een havenbedrijf met een havengebruiker een geschil moesten beslechten. Er bestonden daarvoor geen gepaste buitengerechtelijke oplossingsstructuren. Gebruikmakend van de recente wijziging in de federale wetgeving inzake arbitrage, namelijk de wet van 19 mei 98, biedt dit voorstel van decreet daartoe de decretale mogelijkheid. Geschillen tussen volwassen partners kunnen nu op een discrete en efficiënte manier worden opgelost door bevoegde en gespecialiseerde personen.

Tevens voorziet het voorstel van decreet in de mogelijkheid om gebruik te maken van de federale wetgeving inzake economische samenwerkingsverbanden volgens de wet van 17 juni 1989. Dit kan de ruggengraat vormen van een havennetwerk. Dat idee werd ook meermaals naar voren geschoven door de privé-sector. Het element havennetwerk is nieuw, maar kan een uitstekend instrument zijn om de complementariteit en specificiteit van bepaalde sectoren in de havenactiviteit, bijvoorbeeld de containerbehandeling, te ondersteunen.

Ten slotte wordt in dit hoofdstuk voorzien in een subregionaal overlegforum voor het havenbeleid met overheden die normaal buiten de directe beslissingsstructuur vallen. Dat zijn de gemeenten op wiens grondgebied het havengebied is gevestigd, maar die niet worden betrokken bij het bestuur en de gemeenten die grenzen aan het havengebied en a fortiori waren uitgesloten van het beleid. De bedoeling is geenszins een nieuwe bureaucratische structuur te creëren, maar wel een soepel kanaal waarlangs de zwakkere partijen – als ik ze zo mag noemen – de mogelijkheid wordt geboden om meer inspraak en informatie te krijgen over de impact van de havenactiviteit op hun grondgebied inzake ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu en de leefbaarheid van woonkernen. Op die manier zullen beslissingen met vergaande implicaties een groter preventief maatschappelijk draagvlak krijgen.

Ten slotte wil ik het hebben over de financiering en investeringen. Havenbeleid is geen louter infrastructuurbeleid. Vroeger was dat te vaak het geval. Er is bovendien nood aan eenvormige regels voor alle investeringen. Ook de nieuwe regels zijn slechts toepasbaar indien de gelijke exploitatievoorwaarden die in het decreet worden voorgeschreven, zijn vervuld. Tegelijk anticipeert Vlaanderen hiermee op de Europese ontwikkelingen. Het investeringsbeleid van de Vlaamse overheid zal trouwens in de toekomst ook door Europese concurrentieregels worden bepaald.

Reeds meermaals heeft de Vlaamse Havencommissie in haar adviezen terecht de noodzaak benadrukt om het investeringsbeleid om te buigen, zodat het gewest op niet discriminatoire basis voor 100 percent instaat – het onderhoud inbegrepen – voor dat wat de hele maritieme gemeenschap ten dienste staat, namelijk de fundamentele infrastructuur en de maritieme toegankelijkheid tot de delen van de havengebieden waar de economische havenactiviteit plaatsvindt.

Omgekeerd moet de subsidiëring door de overheid worden teruggeschroefd voor de investeringen in de commerciële infrastructuur voor overslag en distributie. De concrete percentages van de gewestelijke subsidiëring worden overgelaten aan de regering, die bijgevolg adequaat kan handelen, rekening houdend met de omstandigheden. Ten slotte kan de overheid de suprastructuur – dat zijn onder meer kranen en gebouwen – helemaal niet meer subsidiëren. De havencommissie heeft vroeger reeds gesteld dat enkel de regels die nu worden opgenomen in het voorstel van decreet, kunnen leiden tot een meer doordachte infrastructurale expansie en tot het beperken van de overcapaciteit.

Het hoofdstuk van de financiering is heel belangrijk. In het algemeen hebben de Vlaamse havens het laatste decennium hun Europees marktaandeel substantieel verbeterd. Tegelijk is het niveau van de overheidsinvesteringen gedaald, zelfs tot een peil dat veel lager ligt dan in onze buurlanden.

Tot slot wil ik zeggen dat we hebben beantwoord aan de bezorgdheid die werd uitgedrukt in onze parlementaire resolutie van juni 1997. Er werd heel wat creatief werk geleverd. Het was een moeilijke evenwichtsoefening, maar we zijn erin geslaagd de lokale en de Vlaamse belangen te verzoenen. Ik hoop dat we met de stemming van vandaag na tien jaar van moeilijke onderhandelingen eindelijk een groot werk tot een goed einde kunnen brengen. In die zin mogen we spreken van een historisch moment voor het Vlaams havenlandschap, dat met dit

**Dumez**

decreet iets beter gewapend en uitgerust zal zijn om de uitdagingen van de volgende eeuw aan te gaan. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Beysen heeft het woord.

**De heer Ward Beysen** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de belangstelling in dit parlement voor dit decreet is omgekeerd evenredig met het inhoudelijke belang ervan. Na de jarenlange moeilijke besprekingen zijn vele leden misschien vergeten dat het grootste deel van de welvaart van ons gewest precies uit de havens voortvloeit. Zonder de havens kan Vlaanderen noch België een vooraanstaande rol spelen in het Europees economisch gebeuren.

Het is de verdienste van dit parlement dat de hypothek inzake het havenbeheer uiteindelijk wordt gelicht. Wat gedurende vele jaren niet kon binnen de Vlaamse regering, werd mogelijk gemaakt in de eerste zittingsperiode van ons parlement. Mijnheer de voorzitter, dit decreet mag dan ook een vooraanstaande plaats innemen in de eerste inventaris van het reeds rijk gevulde palmares van dit parlement.

Het ware nochtans beter geweest – en ik richt me nu tot de indieners – dat de oppositie vanaf het begin betrokken was geweest bij de voorbereiding van dit decreet. De bestuursvormen van onze diverse havens worden immers niet beheerd door een eenduidige meerderheid, gelukkig maar. Het zou een teken van openheid zijn geweest als men de partijen die betrokken zijn bij de havenbesturen, vanaf het begin had geraadpleegd en om hun medewerking had gevraagd. Misschien zou deze tekst er nog vlotter zijn gekomen, en had men hier en daar nog een paar klemtonen kunnen toevoegen. Maar men heeft gekozen voor een andere aanpak. We hebben daarvan akte genomen.

Mijnheer de voorzitter, ik wou een vraag stellen aan de regering, maar zie dat deze niet is vertegenwoordigd. Dat hoeft natuurlijk niet, want het gaat hier om een voorstel van decreet. Ik zal mijn vraag toch stellen zodat ze later kan worden beantwoord. Het is niet onbelangrijk dat de Vlaamse regering haar belofte dat ze de havens meer financiële armslag zal geven, ook stipt zal nakomen. Dat lijkt me trouwens een van de voorwaarden van dit decreet. Dit is niet onbelangrijk omdat het Vlaams Gewest in de toekomst niet alleen het onderhoud van de maritieme toegangswegen, maar ook de verwerking van de baggerspecie en de bediening van de

sluizen zal overnemen. Het ware goed dat men on dubbelzinnig verklaart deze verbintenis strikt te zullen naleven. Zo niet, zullen we waarschijnlijk worden geconfronteerd met een aantal problemen.

Er is nog een tweede reden waarom ik de regering die vraag wil stellen. De bijkomende financiële armslag die noodzakelijk is voor de verdere ontwikkeling van de havens, moet ons in staat stellen om vooral ten opzichte van de buitenlandse havens onze concurrentiële positie te vrijwaren. Ik hoop dat de regering in de loop van dit debat toch nog aanwezig zal zijn. Ik reken er immers op dat ze terzake een standpunt zal innemen. Reglementair gezien hoeft de regering inderdaad niet vertegenwoordigd te zijn, want het gaat om de bespreking van een voorstel van decreet. Toch stoort het me dat de regering afwezig blijft bij de bespreking van zo een ingrijpend decreet.

Ik wil een vijftal aspecten van dit onderwerp bondig behandelen.

Ten eerste hebben we veel aandacht besteed aan het probleem van het historisch passief. In de totstandkoming van dit decreet is het in grote mate onze verdienste dat de indieners akkoord zijn gegaan met het desbetreffende amendement. We hebben dus de keuze gemaakt om dat historisch passief te regelen volgens de bepaling dat de Vlaamse regering binnen drie jaar de historische lasten moet inventariseren. Uit die inventarisatie kan eventueel een compensatieregeling volgen.

In de commissie hebben we daarover een vrij lange en intense bespreking gevoerd. Die discussie ging vooral over de vraag of dit vooraf of achteraf diende te gebeuren. Om praktische redenen heeft men er dan voor gekozen dit amendement in het voorstel van decreet op te nemen. Het moment dat die inventarisatie en die invulling van dat historisch passief hebben plaatsgevonden, kan immers wel eens het ogenblik van de waarheid worden.

De uitvoering van dit decreet kan binnen een termijn van drie jaar worden herbekeken op basis van het resultaat van die inventarisatie. Het is dus een belangrijk moment, dat men zeer zorgvuldig moet voorbereiden. Anders ontstaat opnieuw hetzelfde gebekvecht dat ons vele jaren heeft belet om deze belangrijke decretale stap te zetten.

Een tweede element dat ik naar voren wil brengen, heeft te maken met het feit dat de vorm van het gemeentelijk autonoom havenbedrijf nu de bestuursvorm zal worden in de verschillende havens. Ik ben het er wel mee eens dat dit momenteel de enige

## Beysen

mogelijke vorm is, maar het is zeker niet de beste bestuursvorm.

Ik maak zelf deel uit van de raad van bestuur van het gemeentelijk autonoom havenbedrijf van Antwerpen. Dit is natuurlijk een nieuwe instelling. We zijn gelukkig dat we die stap hebben gezet. Het was immers een van onze streefdoelen om daartoe te komen. Als ik mijn eigen inbreng in de raad van bestuur nu reeds evalueer, dan lijkt het mij niet de aangewezen methode dat men politici, het weze dan in functie van gemeenteraadslid, aanduidt om deel uit te maken van een raad van bestuur. Men moet eens nagaan of men daarvoor in de toekomst geen andere formules kan bedenken. Het bestuur van een haven vergt veel knowhow, die men als politicus-bestuurder niet altijd heeft. Men kan ook niet altijd de nodige tijd vrijmaken om daaraan zijn beste krachten te wijden. In de toekomst moet daarover worden nagedacht. Momenteel is het gemeentelijk autonoom havenbedrijf echter de best mogelijke bestuursvorm. Nadat we daarvan in Antwerpen de eerste resultaten zullen hebben gemerkt, en nadat men in Gent het Antwerpse voorbeeld heeft gevolgd, moeten we deze bestuursvorm enige kansen bieden. Dit moet echter gebeuren met het oog op een aanpassing in de toekomst.

Een derde element is de rol van de gewestelijke havencommissaris, die de heer Dumez terecht heeft beklemtoond. De gewestelijke havencommissaris mag in onze ogen geen neiging tonen tot enige vorm van centralisatie. Hij mag vooral geen aanzet geven tot een greep van de Vlaamse regering op het havenbeheer. Daarover zijn we het allen eens. We weten waartoe dit kan leiden. Bovendien moet de havencommissaris zich bewust afhouden van elke vorm van kommaneuken. In andere organen zien we deze gewestelijke regeringscommissarissen soms optreden als echte voorgedenden. Dit is niet de bedoeling van deze functie.

Ten vierde heeft het decreet er goed aan gedaan om zich niet enkel bezig te houden met het beheer, maar ook met het beleid. Los van het decreet wil ik hierover nog het volgende zeggen. We zijn het er allen over eens dat we een adequaat flankerend beleid nodig hebben rond het havengebied, vooral voor ruimtelijke ordening en infrastructuur. Dit zijn de twee peilers die de toekomst van de havenactiviteiten moeten schragen. We moeten zorgen voor mobiliteit binnen de haven, die moet worden aangevuld door de optimalisatie van de mobiliteit buiten de haven. Dit is een grote uitdaging. We zullen trouwens in de loop van de volgende maand

nog een mobiliteitsdebat houden. Het is de grote voorwaarde voor de exploitatie en groeimogelijkheden van de haven. Zonder een adequaat flankerend beleid kunnen we de toekomstige ontwikkeling van onze havens niet garanderen.

Dat betekent ook dat we onze economische welvaart niet kunnen blijven verzekeren indien we niet bereid zijn om de nodig maatregelen te treffen voor een optimalisatie van de mobiliteit naar het hinterland van de verschillende havens. Dit punt ligt echter bijzonder gevoelig, alleen al omdat die havens gelegen zijn op een afstand van slechts iets meer dan honderd kilometer van elkaar. Voor het buitenland vormen ze een geheel. Voor het volgend parlement en de volgende regering, is het moment van de waarheid aangebroken. In de afgelopen jaren hebben we te weinig zien evolueren. We zullen bijgevolg een grote bijkomende inspanning moeten leveren om voor het havenbeleid een flankerend beleid vorm te geven op het vlak van ruimtelijke ordening en infrastructuur.

De VLD wil dit decreet een kans geven. De voorwaarden waarnaar ik heb verwezen, moeten evenwel nog worden vervuld. We staan er positief tegenover, maar weten ook dat de parlementsleden scherp in het oog zullen moeten houden welke besluiten de regering hieromtrent zal publiceren. Ik hoop dat ze dat op een consequente wijze zal doen. Ze zou immers moeten weten dat dit decreet door een ruime meerderheid wordt gedragen, en moet daarom het engagement aangaan om de besluiten die uit dit decreet voortvloeien, uit te vaardigen. Ze mag zich daarbij niet verschuilen achter de nakende verkiezingen.

Onze fractie zal het decreet dus goedkeuren, in de hoop dat daarmee de folkloristische kanten van het havenbeleid van de voorbije jaren tot het verleden behoren. (*Applaus bij de VLD, de CVP en de SP*)

**De voorzitter** : De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys** : De heer Beysen heeft terecht gezegd dat de afwezigheid van de regering bij de bespreking van zo een belangrijk kaderdecreet ten zeerste te betreuren is.

Ik zou de minister een specifieke vraag willen stellen, geïnspireerd door de havenschepen van Gent. Onder de vorm van een amendement heeft hij aan alle parlementsleden de juridische vraag voorgelegd wat de gevolgen zijn voor het bodemsaneringsdecreet, als we deze tekst laten zoals hij is. Kan minister Stevaert als verantwoordelijk minis-

## Denys

ter van Ruimtelijke Ordening worden opgeroepen om de bespreking bij te wonen ?

**De voorzitter** : Dit hangt van de minister zelf af. De minister is niet verplicht om bij de bespreking van een voorstel van decreet aanwezig te zijn. Ik kan aan het kabinet signaleren dat de wens bestaat om met de minister van gedachten te wisselen, maar het is mogelijk dat hij andere verplichtingen heeft.

**De heer André Denys** : Mijnheer de voorzitter, stricto sensu hebt u uiteraard gelijk, maar het gaat om een belangrijk kaderdecreet dat bepalend is voor het hele havenbeleid. Hoewel de minister daar formeel niet toe verplicht is, zou het toch bijzonder wenselijk zijn dat hij hier aanwezig is. De houding van de minister tegenover het parlementaire werk is bedroevend.

**De voorzitter** : We kunnen dit ook beschouwen als een vorm van zelfstandigheid van dit parlement. U hebt de bevoegding van de regering toch niet nodig om beslissingen te nemen ? Ik zal het kabinet laten verwittigen dat dit de wens is van de meerderheid van de aanwezige leden.

De heer De Vilder heeft het woord.

**De heer Freddy De Vilder** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte aanwezigen, dit voorstel van decreet inzake het beleid en het beheer van de zeehavens is een historisch en uniek feit in de geschiedenis van de Vlaamse zeehavens. De invoering van eenvormige – en dus gelijke – werkingsvoorwaarden voor alle Vlaamse zeehavens is steeds het belangrijkste uitgangspunt geweest van de indieners van dit voorstel van decreet.

Uit verschillende studies die in het verleden werden uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse regering was immers gebleken dat de verschillende Vlaamse havens niet op dezelfde financiële goodwill konden rekenen vanwege de Vlaamse regering. Dit voorstel van decreet dient te worden beschouwd als een eerste stap op weg naar een gelijke behandeling van alle Vlaamse havens.

Sta me toe, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, nader in te gaan op de Gentse situatie. U zult me dit als parlementair uit deze streek en mede-indiener van dit voorstel van decreet hopelijk niet al te kwalijk nemen. De haven van Gent heeft steeds gepleit, ook vanuit de Vlaamse Havencommissie, voor eenvormige werkingsmiddelen op basis van objectieve parameters. Dit staat niet ter discussie.

Ook al was Gent nooit echt vragende partij voor dit voorstel van decreet, toch is de Gentse haven-gemeenschap overwegend tevreden met het voorliggend resultaat. Het is ons uiteraard niet onbekend dat de stad Gent er nooit voor heeft geijverd om de huidige beheersvorm van de regie op te geven. Vooral het verlies van de democratische controle door de gemeenteraad, het zogenaamde democratisch deficit, valt de stad Gent zwaar. Ik verneem dit niet alleen van de stad Gent, ik verwijs ook naar recente geruchten – ik weet niet of ze waar zijn – dat de havenscheperen van Antwerpen net omwille van het ervaren van een gebrek aan een democratische controle, eraan denken om opnieuw de gemeenteraadscommissie voor de haven in te voeren. Ik geef het mee voor wat het waard is.

De Gentse haven – en hierbij wens ik in het bijzonder havenscheperen Daniël Termont te bedanken – heeft de juiste houding aangenomen door niet langer vast te houden aan haar gemeentelijke regie. Voor Gent mochten het middel en het doel niet met elkaar worden verward. Het middel om een deugdelijk beleid te voeren, hetzij via een regie, hetzij via een gemeentelijk autonoom bedrijf, was en is voor Gent ondergeschikt aan het doel van het voorstel van decreet, namelijk een hecht Vlaams havenbeleid.

Ik wens bovendien van de plenaire bespreking van het voorstel van decreet gebruik te maken om te melden dat Gent niet de stemming over en de goedkeuring van het voorstel van decreet heeft afgewacht om zich aan te passen aan de bepalingen ervan. Het Gentse havenbedrijf heeft reeds een aanvang genomen met de voorbereidingen een rechtspersoonlijkheid aan te nemen zoals bepaald in dit voorstel van decreet. Het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent heeft immers beslist het Havenbedrijf om te vormen tot een gemeentelijk autonoom bedrijf op basis van de wet-Erdman. Niettegenstaande in het voorstel van decreet wordt bepaald dat de havenbedrijven binnen een termijn van drie jaar, gerekend vanaf de goedkeuring ervan, een aparte rechtspersoonlijkheid dienen aan te nemen, heeft het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent toch beslist om de omvorming naar het gemeentelijk autonoom bedrijf nu reeds aan te vatten en zo spoedig mogelijk af te ronden. Elke vertraging in het omvormingsproces kan immers bij het personeel en de klanten en gebruikers van de haven ongerustheid teweegbrengen, en dit wil men in Gent tot elke prijs vermijden.

Aan nagenoeg alle Gentse amendementen, die vermeldenswaard werden ondersteund door alle



## De Vilder

Gentse politieke partijen, werd door de commissie voor Ruimtelijke ordening, Openbare Werken en Vervoer tegemoetgekomen. Met de aanvaarding van het amendement over een onderzoek naar de historische lasten van de vier Vlaamse havens is de commissie tegemoetgekomen aan de belangrijkste verzuchting van de Gentse haven. De Gentse havengemeenschap heeft er vanuit het oogpunt van gelijke werkingsvoorwaarden steeds voor gepleit de historische lasten van de verschillende havens te inventariseren. Indien daarbij niet objectief verklaarbare verschillen worden vastgesteld, dient een compensatieregeling te worden uitgewerkt.

Enkel de vraag van de Gentse regio – waarbij ik bijvoorbeeld aan Terneuzen denk – om grensoverschrijdende samenwerking met andere havens mogelijk te maken, werd niet in aanmerking genomen tijdens de besprekingen van het decreet. Misschien kan dit bij een toekomstige evaluatie van de werking van dit decreet opnieuw op de agenda worden geplaatst. De Gentse regio is daar uiteraard vragende partij voor.

Niettegenstaande het feit dat de stad Gent, alsook de gehele Gentse havengemeenschap, zich grotendeels akkoord kan verklaren met het voorstel, wens ik toch nog de aandacht van deze plenaire vergadering te vragen voor enkele specifieke punten die op Gent betrekking hebben.

Vooreerst dient de uitvoering van het decreet in volledige overeenstemming te zijn met de geest van het decreet. Elke Vlaamse haven dient met name op een gelijke, maar vooral objectieve basis financieel te worden ondersteund. De uitvoering mag in het bijzonder geen aanleiding geven tot een herleiding tot nihil van de investeringsmogelijkheden van een aantal havens ten voordele van een andere Vlaamse haven. Een betoelaging van de zeehavens op basis van de kapiteindiensten dient op eenzelfde basis te gebeuren voor alle havens, ongeacht de omschrijving van de kapiteindiensten in de betrokken havens.

Ten tweede vraag ik de bijzondere aandacht van de Vlaamse regering voor een mogelijke beslissing over de verkoop van de aandelen van de stad Brugge aan een andere publieke rechtspersoon, de provincie West-Vlaanderen. Antwerpen en Gent hebben steeds zelf, ondersteund door het Vlaamse Gewest, ingestaan voor de uitbouw van hun haven. Instemmen met een vraag van verkoop van aandelen zou voor de stad Brugge een enorm financieel geschenk betekenen. Niet alleen de historische las-

ten moeten dus geanalyseerd worden. Er moet ook nauwlettend worden toegezien op een gelijke behandeling van de havens en de steden.

Ten slotte moet de wijziging van de bestuursvorm van een havenbedrijf in uitvoering van het decreet, worden beschouwd als een uitzonderlijke situatie, die niet mag worden aangewend om het havenbedrijf van Gent te onderwerpen aan de bepalingen van bepaalde decreten waar andere havens niet aan onderworpen zijn, zoals de bepaling inzake het bodemsaneringsdecreet. Het Vlaams Parlement en in het bijzonder de Vlaamse regering dienen hier rekening mee te houden bij het verstrekken van de waarborgen inzake de gelijke behandeling van de havenbesturen, ongeacht het feit of de havenbesturen voor de inwerkingtreding van dit decreet al dan niet reeds georganiseerd waren als een afzonderlijke publiekrechtelijke rechtspersoon. (*Applaus bij de CVP en de SP*)

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, de vorige sprekers hebben reeds gewezen op de erg serene en constructieve manier waarop we aan het Vlaams havenbeleid hebben gewerkt. Het voorstel van decreet werd weliswaar door de meerderheidspartijen opgesteld, maar is toch ook het resultaat van het werk in de commissie. We hebben vele hoorzittingen en terreinbezoeken georganiseerd, en onze werkzaamheden resulteerden eerst in een voorstel van resolutie en nu in dit voorstel van decreet.

Ook de discussie in de commissie is in een zeer serene sfeer verlopen. De problemen werden vanuit diverse hoeken belicht. Wij hebben vooral de milieuproblemen, de problemen inzake de open ruimte en de situatie in het Waasland aangekaart. De commissie heeft er oor naar gehad. In het begin stonden we erg sceptisch tegenover het voorstel van decreet, maar na een grondige discussie binnen de fractie zijn we geneigd om het het voordeel van de twijfel te geven.

Dit neemt natuurlijk niet weg dat we nog steeds enig voorbehoud maken. Het is een heel belangrijk voorstel van decreet. Het woord 'historisch' wordt hierbij makkelijk in de mond genomen, en misschien wel terecht want het voorstel biedt een heel belangrijk instrument. Toch zijn de gevolgen ervan nog niet duidelijk. Het bevat voldoende hefboomen waardoor het ten goede kan worden gebruikt, maar het kan evenzeer ten kwade worden aangewend.



## Malcorps

Het voorstel van decreet is vooral technisch en omkaderend, wat ook de bedoeling van de indieners was. Wij dachten van in het begin veeleer in termen van een duurzame havenontwikkeling in Vlaanderen, een ruimere en ambitieuzere doelstelling. Dit voorstel van decreet kan bijdragen aan duurzame ontwikkeling, maar verplicht daar niet toe. We hebben geen enkele garantie en het wordt dus bang afwachten.

In de commissie heb ik reeds verwezen naar het groenboek van de Europese Commissie over havens en maritieme infrastructuur. Ik heb toen ook gewezen op een aantal belangrijke principes van coördinatie tussen, en onderlinge specialisatie van de afzonderlijk Europese havens. Het groenboek gaat ook dieper in op : het vermijden van overcapaciteit; de problemen met het afstemmen van de prijzen op de reële vraag; en de nood aan een modelshift in het goedertransport. De Europese Commissie vraagt ook de nodige aandacht voor de kustvaart.

Zal op Vlaams niveau een geïntegreerd havenbeleid totstandkomen in plaats van een optelsom van de afzonderlijke havenbelangen ? De heer Beysen heeft reeds aangekaart dat van op een afstand bekeken alle Vlaamse havens een geheel vormen. In het voorstel van resolutie wijzen we erop dat dit zelfs geldt voor de hele Hamburg-Le Havre-range. Ook daar is er dus nood aan meer coördinatie, samenwerking en een integraal beleid, waardoor de investeringen beter op elkaar worden afgestemd. Zo ver zijn we echter nog niet.

In het decreet vinden we wel een meer planmatige aanpak terug : per haven is er een ondernemingsplan voor vijf jaar. Dit is een positieve zaak. De Vlaamse havencommissie krijgt een meer structurerende taak en er wordt een gemeenschappelijke concertatiecommissie opgericht. In elk geval zal ook het promotie- en marketingbeleid worden gecoördineerd. Het ontbreken daarvan was een van de grootste euvels in het verleden, want de verschillende havens traden afzonderlijk op deden elkaar bijna de duvel aan in het buitenland. Door het voorstel van decreet worden ook de tarieven geharmoniseerd.

Voor de rest hebben we nog steeds het gevoel dat het veeleer om negatieve coördinatie gaat. Ik denk aan de havengeschiedencommissie en de gewestelijke havencommissaris, die erop moet toezien dat de commerciële activiteiten niet te erg zullen botsen. Een loyale concurrentie is natuurlijk een belang-

rijke stap vooruit, maar is nog iets heel anders dan echte samenwerking en coördinatie. We hebben het gevoel dat we nog een heel eind hebben af te leggen.

Vooraf aan de haveninvesteringen zal nog veel moeten worden gedaan. Het Vlaams Gewest moet er een serieuze smak geld tegenaan gooien. Er komt een sterkere mate van verantwoording aan de Vlaamse havencommissie en Vlaamse regering, en niet enkel op technisch en sociaal-economisch vlak, maar ook inzake milieu, mobiliteit en ruimtelijke effecten. Met dit laatste zijn we natuurlijk erg tevreden. We denken dat de bepalingen totstandkwamen dankzij de besprekingen in de commissie en hopen dat ze niet enkel pro memorie werden opgenomen. Bij haveninvesteringen dient een afweging te worden gemaakt inzake het milieu en de leefbaarheid van de regio's. Er zijn echter nog dikwijls conflicten omdat de zaken moeilijk met elkaar te verzoenen zijn.

Daarom moet men goed afwegen of telkens alle investeringen in alle havens noodzakelijk zijn, zeker wat betreft parallelle investeringen. De investeringen zullen altijd met andere belangen botsen, zoals het milieu en de open ruimte. Daarom blijven we nadruk op complementariteit leggen.

Er komt een subregionaal overlegorgaan per havengebied. Dit biedt uiteraard kansen, maar ook dit is geen wondermiddel. Belangrijk is uiteraard wie er in dat overlegorgaan zal zetelen. Veel hangt ook af van de mentaliteit. Is men er echt van overtuigd dat bij duurzame havenontwikkeling het verzoenen van belangen nodig is ? Of blijft men hangen in een Doelsfeer, waarbij de reële aandacht voor leefbaarheid minimaal aanwezig is ?

Over de discussie inzake de Linkeroever zal de heer Stassen het straks hebben.

Ik heb nog een specifieke vraag voor de minister. Dit voorstel van decreet geeft de regering belangrijke opdrachten. Ik wil dan ook op dat vlak garanties krijgen. We zullen het voorstel van decreet waarschijnlijk goedkeuren, maar zal de regering haar taak voldoende opnemen ? Het valt me op dat in verschillende artikelen van het decreet de verwerking van de specie uitdrukkelijk wordt toegewezen aan de regering. Dit is een zware verantwoordelijkheid. We hebben daar in de commissies voor Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening al vaak over gepraat. In welke mate zal de Vlaamse regering terzake haar verantwoordelijkheid opnemen ? Het gaat bijvoorbeeld over het uitbaggeren van bestaande dokken. Dat betekent voor de haven van

## Malcorps

Antwerpen alleen al een enorme hoeveelheid baggerspecie. Zal het Vlaams Gewest instaan voor een zo milieuvriendelijk mogelijk en ruimtelijk verantwoorde oplossing in overleg met de betrokken gemeenten en havenbedrijven ? Daar is natuurlijk een kostenplaatje aan verbonden.

Dit is een kans. We willen tot een duurzame havenontwikkeling komen, die rekening houdt met reële problemen bij de havenexpansie. Er moet nog een hele weg worden afgelegd, en we houden dan ook ons hart vast. We rekenen er echter op dat dit instrument in de toekomst goed zal worden gehanteerd. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Lauwers heeft het woord.

**De heer Herman Lauwers** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de voorgaande sprekers hebben hier uitstekend verslag uitgebracht van de besprekingen in commissie. Ik wil er enkel nog op wijzen dat dit een moeilijke oefening is geweest. Dat blijkt alleen al uit het feit dat we er tien jaar over hebben gedaan.

Mijn fractie zal dit voorstel van decreet goedkeuren, in de eerste plaats omwille van de grotere objectivering in de vergelijkbaarheid van de havens. De overheidssubsidies zullen daardoor objectiever worden verdeeld. Een tweede reden is de grotere samenwerking tussen de havens in het buitenland, zonder dat we hoeven te spreken over één Flanders Port of zoiets. Ten slotte zijn we er ook in geslaagd om – bijna unaniem – een aantal knelpunten op te lossen.

We hebben de historische contentieux, een woord dat ik van de heer Mobutu heb geleerd, aangepakt. De lat wordt gelijk gelegd voor alle havens, en vooral de haven van Gent was daarvoor vragende partij. Binnen de drie jaar zal de Vlaamse regering een uitspraak doen over de pensioenlasten, de havenkapiteindiensten, de kosten voor de baggerwerken, en daarvoor een compensatieregeling uitwerken. Dat vormt natuurlijk de grote uitdaging van dit voorstel van decreet, want de volgende regering zal de vroegere scheeftrekkingen moeten inventariseren en betalen.

We hebben zelf al één toekomstige scheeftrekking vermeden : de aandelen die het Vlaams Gewest nu ter beschikking stelt van het havenbedrijf van Zeebrugge voor 1 euro, mogen geen aanleiding geven tot een ruimere winst voor het havenbedrijf door die aandelen opnieuw te verkopen aan derden. Uit

de commissiebespreking bleek dat dit geen overbodig amendement was.

Het laatste knelpunt dat we hebben omzeild, is de definitie van het begrip havengebieden en de eventuele weerslag daarvan op Linkeroever, zowel in het voorstel van decreet als in de oude wet-Chabert. Door de amendementen is nu expliciet een verband gelegd tussen enerzijds het havendecreet en het decreet op de intercommunale voor Linkeroever en het anderzijds het RSV.

Dit voorstel van decreet is niet alleen van belang voor de toekomst en de objectivering van het havenbeleid, het is ook een staaltje van degelijk parlementair werk. De hoorzittingen waren niet overbodig, wat niet van alle hoorzittingen kan worden gezegd. Door amendering werd een substantiële bijdrage geleverd, en we moesten niet telkens aan de minister vragen of we die amendementen wel mochten indienen.

Dit is een goede manier van werken. Ik feliciteer de heren Dumez en Voorhamme met hun voorstel van decreet en met de wijze waarop het in de commissie werd behandeld. Onze fractie zal het voorstel met overtuiging steunen. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Coens heeft het woord.

**De heer Joachim Coens** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de heer Dumez heeft namens de fractie reeds uitvoerig de belangrijke elementen uit het voorstel van decreet toegelicht. Ik wens een viertal redenen aan te geven waarom Zeebrugge en omgeving ook tevreden kunnen zijn met dit voorstel. Ik besef dat we de regionale invalshoeken hier eigenlijk niet dienen te belichten. In de commissie zijn we er immers in geslaagd de steeds bestaande regionale gevoeligheden te overstijgen.

Door het creëren van een kader voor alle Vlaamse havens, staan de bedrijven sterker in de Europese context. Dit is een zeer belangrijk uitgangspunt van dit voorstel van decreet. Er zijn duidelijke afspraken, spelregels en men zorgt voor conflictbeheersing. Havens moeten hierdoor minder mekaar concurreren en kunnen hun positie in het buitenland versterken. Door de afspraken staan we sterker op de internationale markt.

Buitenlanders kijken met argusogen naar de recente evolutie en naar de afspraken die door de havens worden gemaakt. De angst die in het buitenland heerst, wijst erop dat het voorstel niet zo

**Coens**

slecht is. Als Vlaamse maritieme regio staan we sterker.

Het model dat aan de havens wordt aangeboden, is gebaseerd op het kader dat in Zeebrugge reeds wordt gehanteerd. Op die manier wordt de continuïteit verzekerd. De havenbestuurlijke vorm is die van een autonome rechtspersoon : Zeebrugge blijft een NV van publiek recht. In grote lijnen kan de werkwijze behouden blijven. Het was niet nodig een verregaande politisering van de havens door te voeren. Voor zover de gelijkheid tussen dezelfde groep van havengebruikers niet wordt doorbroken, krijgen alle havens de mogelijkheid een onderneming op te richten of deel te nemen in publiek- of privaatrechtelijke rechtspersonen. De aanpak om bepaalde havenactiviteiten te ondersteunen, wordt hiermee gestimuleerd. In Zeebrugge heeft dit reeds zijn vruchten afgeworpen. Het is belangrijk dat dit instrument, na een aanpassing, kan worden behouden en aangereikt aan de andere havens.

Ik ga ervan uit dat de continuïteit van de bestuursvorm ook voor het personeel positief is. Dankzij het amendement dat terzake werd ingediend door de heer Van Nieuwkerke en ikzelf kan het personeel een overeenkomst afsluiten.

Mijnheer de minister, ik reken erop dat het Vlaams Gewest een ruimere ondersteuning biedt voor de uitbouw van de basisinfrastructuur en de -exploitatiekosten. We moeten bovendien nagaan hoe andere complementaire zaken kunnen worden gesteund. Ik verwijs hierbij bijvoorbeeld naar de ontsluiting. Het voorstel van decreet bepaalt ruimere en specifiekere ondersteuning door het Vlaams Gewest.

Zoals de heer Malcorps reeds heeft aangegeven, krijgen de havens een ruimer draagvlak in de regio. In Brugge gebeurt dit specifiek door de overdracht van de aandelen. Zo ontstaat er een grotere betrokkenheid. Dit wordt nog versterkt door de decretale verankering en mogelijkheden van economische samenwerkingsverbanden. Aangrenzende gemeenten kunnen overleg plegen inzake de impact van de havenactiviteit op de ruimtelijke ordening, het leefmilieu en de mobiliteit. Dit betekent dus dat er een groter sociaal-economisch draagvlak wordt gecreëerd voor de havenactiviteiten.

Deze vier elementen zijn ons inziens de belangrijkste : op internationaal niveau door afspraken sterker staan; dynamisch optreden dankzij een concreet kader; een belangrijke steun van het Vlaams

Gewest; een breder draagvlak voor de havens. Dat alles stelt ons uitermate tevreden. Dit decreet is een kader. De havens zullen op het terrein moeten werken om opdrachten in de wacht te slepen. Ze zullen Vlaanderen als maritieme regio verder moeten ontwikkelen. Dat vereist hard werken. Met dit decreet willen we hen daarbij helpen. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

**De heer André Van Nieuwkerke** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het voorliggende voorstel van decreet moet de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende sterker maken. Elke haven zal onder dezelfde voorwaarden kunnen werken. Er zal minder energie worden gestoken in discussies over concurrentievervalsende concessievergoedingen, havengelden of participaties in ondernemingen die in de haven actief zijn. Mijn betoog zal vooral regionaal gekleurd zijn.

Dit voorstel van havendecreet handhaaft de mogelijkheid van havenbedrijven zoals de MBZ om ondernemingen op te richten of participaties te nemen in ondernemingen die kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van de havens. De gelijkheid tussen gelijke groepen van havengebruikers mag daardoor niet worden verstoord. Ook de heer Dumez heeft dat gezegd. Dit biedt de MBZ mogelijkheden om in de toekomst initiatieven te nemen voor het stimuleren van gecombineerd vervoer, het spoorwegvervoer en de binnenvaart.

Ik wil het ook even over de problematiek van de ontsluiting hebben. Dat is erg belangrijk voor de ontwikkeling van de havens. De heer Beysen heeft terecht opgemerkt dat de Vlaamse regering werk moet maken van die ontwikkeling. De ontsluiting via het water is maar goed voor 2 percent van het totaal. De studies in verband met het dokschip en de optimalisering van de bestaande maar nog niet functionele waterweg zijn erg relevant. De geplande grote herinrichting van de N31 Brugge-Zeebrugge is een goede zaak. Die herinrichting is terzelfder tijd een belangrijke oefening in het scheiden van het doorgaand verkeer van en naar de haven, en het Brugs stadsverkeer.

De oostelijke ontsluiting via Westkapelle en Zelzate naar Antwerpen moet dringend worden aangepakt. Dit voorstel van decreet schept ook duidelijkheid over de organisatie, structuur en werking van de MBZ. Om het openbaar karakter van de MBZ te vrijwaren is voorzien dat de aandelen van het Vlaams Gewest exclusief worden overgedragen

## Van Nieuwkerke

aan de stad Brugge. Dat zal gebeuren tegen de prijs van 1 euro.

De bestaande aandelen van Coiseau en Cousin kunnen wel behouden blijven. De oorspronkelijke aandeelhoudersstructuur van de MBZ zoals die op 26 november 1895 werd vastgelegd, zal dus worden hersteld.

Het decreet houdt een nieuw personeelsbeleid in. Aangezien de wijziging van de aandelenstructuur van de MBZ gevolgen kan hebben voor het personeelsstatuut, werd in de commissie een amendement ingediend en aangenomen. Dit amendement bepaalt dat bij overdracht van de aandelen, ook voor het personeelsbeleid een overeenkomst tussen de MBZ en de representatieve werknemersorganisaties moet worden gesloten. Om enig misverstand te vermijden wil ik er nogmaals op wijzen dat de personeelsformatie en het statuut van het personeel van het havenbedrijf op een sluitende manier zullen worden geregeld, op basis van een drietal punten.

Ten eerste zijn een aantal principes vastgelegd in het advies van de Vlaamse Havencommissie van 25 juni 1993. Zo nemen de toekomstige havenbedrijven het personeel van de bestaande bedrijven over met behoud van rechten en plichten. De raad van bestuur neemt de beslissingen inzake de personeelsformatie en de arbeidsvoorwaarden, na onderhandelingen met de representatieve werknemersorganisaties. De wet van 21 maart 1991 over de hervorming van sommige federale overheidsbedrijven moet hierbij voor de nodige inspiratie en garanties zorgen.

Ten tweede zullen, op basis van de beslissing van de raad van bestuur van de MBZ, die rechten en plichten behouden blijven. Bovendien heeft het stadsbestuur van Brugge – als toekomstig aandeelhouder – bij monde van burgemeester Patrick Moenaert op 25 januari 1999 formeel gesteld dat die rechten en plichten dezelfde blijven.

Het voorstel van decreet geeft ook een aantal nieuwe kansen aan de havengemeenschap in Zeebrugge. Met het voorstel van havendecreet worden niet alleen de werkingsmiddelen van de MBZ verruimd. In de samenwerkingsakkoorden tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge voor het containerverkeer wordt eveneens een nieuwe stap gezet om de ontwikkeling van alle Vlaamse havens te ondersteunen en deloyale concurrentie te voorkomen. Ook voor de Brugge regio en voor de

stad Brugge houdt dit nieuwe mogelijkheden in. Zonder dat de stadsfinanciën worden bezwaard, wordt Brugge medeaandeelhouder van de MBZ. Het is dan ook logisch dat de MBZ en de stad Brugge nog meer gaan samenwerken op het vlak van strategie en visie, om de werkgelegenheid en de ontwikkeling in de haven van Zeebrugge systematisch te stimuleren.

Het vijfjaarlijks ondernemingsplan en het jaarlijks activiteitenverslag van de MBZ zijn alvast een unieke gelegenheid om ook in de gemeenteraad een open en constructief debat te voeren over de uitbouw van de haven van Zeebrugge. De werkgelegenheid, de mobiliteit, de ruimtelijke ordening en het leefmilieu moeten daarbij ruim aan bod komen. Ook aan het industrieel samenwerkingsakkoord tussen de stad Brugge en de MBZ kan dit voorstel van decreet een extra stimulans geven. Vooral de voorziene samenwerking met de Dienst Investeren in Vlaanderen en het versterken van de knowhow en expertise op het vlak van de havenontwikkeling moeten worden aangegrepen om de eigen voorstellen en initiatieven een bijkomend elan te geven. De oprichting van een maritiem instituut voor vorming en opleiding zou daar mooi kunnen worden ingepast.

Als mede-indiener ben ik uiteraard zeer tevreden met dit nieuwe decreet. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer Frans Wymeersch** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zoals de heer Penris al heeft aangekondigd in zijn betoog bij het begin van dit debat, wil ik enkele opmerkingen formuleren over een aantal artikels in dit voorstel van decreet. Ik heb ze trouwens reeds verwoord tijdens de commissiebesprekingen. Ze vinden hun oorsprong in de bezorgdheid van mijn regio, het Waasland, over de verdere economische ontwikkeling van de Antwerpse haven op Linkeroever.

Niettegenstaande de inspanningen die tijdens de commissiebesprekingen werden geleverd om hier en daar tegemoet te komen aan enkele bezorgdheden, vinden we geen strikte afbakening van het Antwerpse havengebied terug in dit voorstel van decreet. In tegenstelling tot de afbakening van het gebied op Linkeroever, waar verschillende actoren meespelen, beroept men zich hier blijkbaar op maatregelen die nog moeten worden genomen door de regering en de administratie om dit havengebied al dan niet af te bakenen. Dat is juist de



## Wymeersch

bezorgdheid die in onze regio leeft. Wellicht is dat zo gegroeid en kan het ook niet anders.

De uitbreiding en de economische expansie van de Antwerpse haven en de daaraan gekoppelde economische expansie in Vlaanderen breidt zich – blijkbaar kan dat ook niet anders – steeds in wettelijke richting uit. De Antwerpenaren en de rest van Vlaanderen mogen het ons niet kwalijk nemen dat we enige bezorgdheid tonen over deze verdere uitbreiding, die volgens dit voorstel van decreet mogelijk blijft en waarvan we willen dat ze mogelijk blijft.

Het Vlaams Parlement heeft de taak de nodige controle uit te oefenen over die uitbreiding. Volgens het huidige voorstel van decreet zal echter bijna uitsluitend de Vlaamse regering en de administratie bepalen waar de uiteindelijke afbakening van het havengebied ligt. Voor een democratisch bestel is dat niet goed. De vertegenwoordigers van het volk moeten zich in dit Vlaams Parlement kunnen uitspreken over zo een materie.

Tijdens de begrotingsbesprekingen over economie heb ik reeds aangehaald dat we vandaag een beetje dansen op een slappe koord die zich beweegt tussen de raakvlakken economie enerzijds en onder meer open ruimte, ecologie en landbouw anderzijds. Zoals ik daarnet reeds heb gezegd, is het natuurlijk niet de bedoeling om alle objectief goede kansen voor de Antwerpse havenontwikkeling voor eens en altijd drastisch in te perken. Als deze materie in de toekomst aan bod komt, moeten we ons in dit parlement de vraag kunnen en durven stellen of we op dat ogenblik de welvaart of het welzijn laten primeren in een bepaald dossier.

Dat is de wrevel en de angst die bij ons in het Waasland leeft. Ik maak daar zeker geen partijpolitieke bespiegelingen over. Er wordt gevreesd dat men blijkbaar niet voldoende medezeggenschap, controle en zicht heeft op de plannen van Antwerpen en het Antwerpse Havenbedrijf voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven. Ik laat in het midden of dit al dan niet terecht is. Het is ook in die zin dat ik heb gewezen op de enigszins scheefgegroeide situatie inzake deze controle over en de mogelijke medezeggenschap van het Waasland in het Antwerps Havenbedrijf op zich, bij de controle in het algemeen en bij het nemen van beslissingen. Volgens ons is onze regio er ondervetgenwoordigd. We bevinden ons in een speciale situatie, die zo historisch is gegroeid. Alle andere havenbedrijven strekken zich uit over slechts een

enkele gemeente, terwijl het Antwerps Havenbedrijf zich uitstrekt over drie gemeenten. In de toekomst moet dit parlement overwegen in welke mate het mogelijk of wenselijk is de diverse betrokkenen op de linker- en de rechteroever op een meer gediversifieerde wijze een stem in het kapittel te geven bij het algemeen beleid van de Antwerpse haven en de mogelijke uitbreiding ervan, met alle mogelijke gevolgen.

Zoals ik reeds zei in de commissie, wil ik grif toegeven dat niet alleen de baten maar ook de lasten evenredig moeten worden verdeeld. Als men vanop beide oevers om meer inspraak vraagt, dan moet men alle gevolgen daarvan willen en kunnen dragen.

In die zin heb ik enkele amendementen ingediend. Deze willen in eerste instantie alle havengebieden expliciet decretaal vastleggen, zodat we ook terzake een duidelijk zicht hebben. Op die wijze moeten we ons niet, zoals nu blijkt uit dit voorstel van decreet, vastpinnen op voorstellen en maatregelen die nog niet zijn genomen. Dat zou immers geen goede zaak zijn. Als een afbakening kan voor het gebied van de Linkerscheldeoever, dan moet dit ook kunnen voor de havengebieden. Meteen voeg ik eraan toe dat het de taak is van het Vlaams Parlement om, als een grenswijziging zich aandient, daarna in een open debat haar verantwoordelijkheid terzake op te nemen en een decreetswijziging door te voeren.

In tweede instantie vind ik dat we dit niet mogen overlaten aan de Vlaamse regering en de administratie. Dit parlement pretendeert een ernstig parlement te zijn. Welnu, dan mogen we ook aanspraak maken op het voeren van een ernstig en degelijk debat terzake. In het recente verleden is het immers gebeurd dat maatregelen met aanzienlijke gevolgen voor de Linkerscheldeoever op een andere wijze hun beslag kregen. Een van mijn amendementen stelt trouwens voor om – als ik me niet vergis – artikel 37 ten vijftiende te schrappen, daar dit precies een van de gevolgen is van de regeringsplannen die niet als zodanig via dit parlement zijn gegaan. Wij vinden nog altijd heel wat van die maatregelen vanuit menselijk standpunt onverantwoord. Ook daarom stellen we voor om dit gedeelte van artikel 37 te schrappen.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik rond af. Het is zeker niet de bedoeling van mijn regio om de Antwerpse haven in haar economische mogelijkheden te beknotten. Ook onze regio plukt immers de vruchten van die haven. We willen enkel twee zaken naar voren brengen. Ten



## Wymeersch

eerste willen we voor deze hele situatie meer medeverantwoordelijkheid en medezeggenschap. Ten tweede is de vraag wat in de nabije toekomst moet primeren : de welvaart van de Vlaamse bevolking of het welzijn van de Vlamingen in deze regio ? (*Applaus bij het VB*)

**De voorzitter** : De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, voor Agalev is de grote vraag of met dit nieuwe decreet een groen havenbeleid kan worden gevoerd. De heer Malcorps heeft het havendecreet doorgelicht en kwam tot de conclusie dat het vanuit ecologisch oogpunt, dus op het vlak van milieu en ruimtelijke ordening, het voordeel van de twijfel krijgt.

Ik wil het havendecreet beoordelen door de bril van het Waasland. Een zeer belangrijk deel van dit decreet, namelijk het uitgebreid artikel 37, gaat over de aanpassing van de zogenaamde wet-Chabert. Deze wet van juni 1978 bezegelde het compromis tussen Antwerpen en het Waasland. In het Linkerscheldeovergebied kreeg Antwerpen de bevoegdheid en de inkomsten van de zogenaamde natte gronden. Door de constructie van de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid werd het Waasland bevoegd voor de niet-watergebonden gronden en activiteiten, en dus ook voor de daaraan verbonden inkomsten.

In het nieuwe artikel 37 van het havendecreet wordt de wet-Chabert aangepast aan de Grondwet en aan de nieuwe bevoegdheidsverdelingen. Tegen deze actualisering kan natuurlijk niets worden ingebracht. Het Vlaams Gewest heeft immers een zeer ruime bevoegdheid gekregen in verband met de Vlaamse havens. Die bestaat uit ontwikkeling, beheer en toezicht. Toch is zo een actualisering volgens ons niet waardevrij. Deze Vlaamse vertaling van de wet-Chabert komt immers tegelijk met de procedure voor de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren. Deze gewestplanwijziging legt de nieuwe grenzen vast van het haven- en industriegebied op de Linkerscheldeover. Hier wordt de nieuwe containerkaai West onder Doel ingekleurd en worden bijkomende industrieterreinen gecreëerd. Zo wordt misschien het lot van Doel bezegeld.

In de actualisering van de wet-Chabert worden de grenzen van het Linkerscheldeovergebied ter hoogte van Antwerpen vastgelegd. Merkwaardig en voor ons erg onrustwekkend is dat deze nieuwe

grenzen overeenkomen met die van de oorspronkelijke wet-Chabert. In deze wet-Chabert werd nagenoeg het volledige Linkerscheldeovergebied ingekleurd als havengebied, met natte infrastructures en industriële zones. Het werd ook ingekleurd als havenuitbreidingsgebied, met nieuwe dokken en industriegebied. Enkel het dorp Doel, de kerncentrale en een smalle strook aan de grens met Nederland kregen een andere bestemming.

Door het exact behouden van de grenzen van het Linkerscheldeovergebied in deze actualisering op het moment van de gewestplanwijziging, geeft het Vlaams Parlement bijkomend voedsel aan de uitbreidingsdrang van de havens. Heel wat belangrijke betrokkenen blijven immers dromen van een haven- en industriegebied tot aan de Nederlandse grens. Zij willen meer overslagcapaciteit voor de sluizen en een nieuwe containerterminal in Doel. Ze dromen zelfs van een tweede containerterminal in de vorm van een getijdendok op de plaats waar nu Doel ligt. Hierdoor wordt het nooit gebruikte Doeldok eindelijk gebruikt. Ze willen ook bijkomende overslagcapaciteit in de Waaslandhaven zelf en blijven ijveren voor de bouw van het volledige Verrebroekdok, ondanks een stagnatie aan overslag achter de sluizen. Ze willen ook bijkomend industriegebied als strategische reserve voor de chemische en petrochemische industrie.

Ze vergeten echter dat er op het huidige opgespoten gebied van de Waaslandhaven nog honderden hectaren industriegebied braak liggen en dat de chemische en petrochemische industrie bij de kerncentrale van Doel tot explosieve situaties kan leiden. Ik verwijs naar het bezwaarschrift dat de kerncentrale heeft ingediend in het kader van de inspraakprocedure bij de gewestplanwijziging. Het laat aan duidelijkheid niets te wensen over.

In deze wetenschap dient de afbakening van het Linkerscheldeovergebied in de nieuwe wet-Chabert goed te worden overdacht. Het decreet dat vandaag voorligt, kan daar op twee manieren tegen reageren. Ofwel kiest men nu al voor de inperking van het huidige Linkerscheldeovergebied binnen dit decreet, ofwel specificceert men de bevoegdheden binnen het Linkerscheldeovergebied.

De eerste mogelijkheid is politiek niet alleen onrealistisch, maar bezondigt zich ook aan dezelfde fout die men de havenmiddens en andere industriële belangengroepen verwijt. Het havendecreet kan immers niet interfereren met de gewestplanwijziging. Men kan dus moeilijk nu al het Linker-

## Stassen

scheldeoevergebied vastleggen of eenzijdig wijzigen.

Dit neemt niet weg dat Agalev een groene gewestplanwijziging als enige optie blijft inschatten. Voor ons is de grens van de Linkeroeverhaven het huidige opgespoten havengebied. De leefbaarheid van de polderdorpen Doel, Kallo, Verrebroek en Kielrecht dient te worden gegarandeerd in het nieuwe gewestplan. Binnen deze optie is de groene keuze voor een nieuw getijdendok voor containeroverslag perfect, mits aan de nodige voorwaarden voldaan is. Het is evenwel duidelijk dat deze optie nog niet kan worden vastgelegd in de actualisatie van de wet-Chabert. Hiervoor dient eerst het gewestplan definitief te worden gewijzigd.

De andere mogelijkheid om het havendecreet op de linkeroever groen te kleuren bestaat erin om de bevoegdheden van de haven in dit gebied in te perken. In een Agalev-amendement werd dit ook gedaan. In de nieuwe wet-Chabert staat uitdrukkelijk dat het Linkerscheldeoevergebied behalve uit havengebied ook uit landbouw-, woon- en groengebieden bestaat. Het amendement dat op ons initiatief werd ingediend en goedgekeurd, stipuleert dat de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid en het gemeentelijk havenbedrijf van Antwerpen enkel bevoegd zijn voor het havengebied. Door dit amendement verliest de haven zijn greep op het volledige Linkerscheldeoevergebied en wordt een groene inkleuring van dit gebied met landbouw-, woon- en groenzones uitdrukkelijk mogelijk gemaakt en hopelijk ook aangemoedigd. Dit benadrukt ook het belang van de huidige gewestplanwijziging, die hopelijk een groene gewestplanwijziging zal zijn.

Deze amendering betekent niet dat een groene afgrenzing van de Waaslandhaven vandaag al een feit is. Ik besef dit ten zeerste. Ze geeft de Vlaamse regering de kans om ruimtelijke rust en leefbaarheid te laten primeren op de ongebreidelde groeiwang. Wij creëerden een open kans; het is aan de Vlaamse regering om dit Doelpunt binnen te koppen. Minister Stevaert, we rekenen op uw groene reflex en Torinstinkt. Het Waasland, en zeker het groene Waasland, zal u daarvoor dankbaar zijn. (*Applaus bij AGALEV en bij de CVP*)

**De voorzitter** : De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de loop van dit debat werd het economische belang

van onze Vlaamse havens al voldoende onderstreept. Het is van enorm groot belang om deze troef verder te kunnen uitspelen in het kader van de internationale concurrentie, die ook tussen de diverse Europese havens bikkelhard is.

Zoals de heer Dumez uitvoerig heeft toegelicht, wordt met dit voorstel van havendecreet een grote stap vooruit gezet.

Het kader dat nu voor het eerst wordt gecreëerd voor de vier Vlaamse zeehavens, is de neerslag van de uitdrukkelijke wil van de Vlaamse overheid om een gecoördineerd beleid te voeren. Sedert jaren drong de vraag naar een eenvormige aanpak voor de havens zich op. Onze fractie heeft zich actief ingezet om deze vraag positief te beantwoorden. Ik wens de heer Dumez dan ook van harte te danken voor de inspanningen die vooral hij hiervoor heeft geleverd, samen met onder anderen de heer Coens en de heer Voorhamme.

De invoering van gelijke werkingsvoorwaarden vormt een van de speerpunten van het nieuwe decreet. Ze zijn immers heel belangrijk. Gedurende decennia was er altijd wel een haven die zich benadeeld voelde door het nationale, later gewestelijke, havenbeleid. Ik heb in mijn dossier over de havenproblematiek sedert 1985 kunnen vaststellen dat politici, havenkapiteins, schepenen en burgemeesters, verbonden met de havenbelangen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge of Oostende, altijd wel een of andere reden hadden om met argusogen te kijken naar een andere haven. Vaak werd de meetlat bovengehaald om na te gaan hoe eerst de federale overheid en later de Vlaamse overheid een andere haven naar hun mening bevoordeelde ten opzichte van de eigen haven.

In het verleden werd rechtstreekse en onrechtstreekse steun door de overheid inderdaad steeds argwanend gadeslagen door elke overheid, verbonden aan de individuele havenbelangen. Men was er steeds van overtuigd dat elke disparate overheidsinbreng aanleiding gaf tot onrechtmatige en deloyale concurrentie inzake infrastructuur, nuttige investeringen, kredieten voor openbare werken, enzovoort, of tot een onaanvaardbare stiefmoederlijke behandeling.

Dit voorstel van decreet moet deze bladzijde voor goed omdraaien en luidt een fundamentele verandering in voor de Belgische en Vlaamse havenpolitiek. In het bijzonder de Gentse havengemeenschap was er jarenlang om bekommerd dat de lasten die elke haven uit het verleden meeslept zouden verhinderen dat effectief werk zou kunnen

## De Roo

worden gemaakt van gelijke werkingsvoorwaarden bij de start van het nieuwe decreet. Daarom hebben we, met de steun van enkele collega's, een amendement ingediend waarin wordt bepaald dat de Vlaamse regering binnen drie jaar na de inwerkingtreding van het decreet een inventaris zal opmaken van de historische lasten van de havenbedrijven. Indien daarbij niet-objectief verklaarbare verschillen zouden worden vastgesteld, zal de Vlaamse regering een compensatieregeling uitwerken. Dit is belangrijk.

Het amendement werd in de commissie aangenomen en beantwoordt aan de vraag die de havenbedrijven tijdens de hoorzittingen formuleerden. De tekst van het amendement laat toe om bij de inventarisatie zo volledig en objectief mogelijk te werk te gaan. Er werd dus niet voor gekozen om een aantal verschillen expliciet op te sommen. Dat zou immers de inventarisatie eerder belemmeren dan vooruithelpen. Ik wens dan ook geen enkel voorbeeld te geven vanuit gelijk welke haven, dat op enig verschil zou kunnen wijzen.

Of de inventaris het best kan worden opgemaakt door de Vlaamse Havencommissie, die reeds over een bepaalde inventaris zou beschikken, laat ik hierbij in het midden. Het voornaamste is dat het gebeurt, en dat het goed gebeurt. Samen met de gelijke werkingsvoorwaarden vormt dit amendement de aanzet om met een schone lei te kunnen beginnen.

Een ander element van het voorstel van decreet is de rechtsvorm van de havenbedrijven. In het voorstel staat dat alle havenbedrijven publiekrechtelijke overheden zijn met een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid. Op dit ogenblik beschikken de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende reeds over een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid. Enkel de haven van Gent, met zijn gemeentelijke regie, beschikt daar nog niet over. Het voorstel legt ook de haven van Gent op om een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid aan te nemen. Daardoor is een meer bedrijfseconomisch gerichte aanpak mogelijk, en schrijft men zich in de door de Europese Unie gewenste afscheiding in.

Ik heb vernomen dat men ook in Gent de handshoef opneemt en er reeds heeft verklaard op vrij korte termijn te willen overgaan tot de oprichting van een gemeentelijk autonoom bedrijf op basis van de wet-Erdman. Niettegenstaande in het voorstel in een termijn van drie jaar wordt voorzien voor de omschakeling, zal Gent dit dus vlugger re-

aliseren. We moeten dit toejuichen. Het bewijst dat men bereid is zich in te schrijven in de nieuwe Europese regelgeving in de geest van dit decreet.

We hebben heel veel belang bij goede havens, die creatief kunnen worden geleid en zich dynamisch kunnen organiseren. Men moet echter ook veel aandacht hebben voor de woonomgeving in de omgeving van de havens, aangezien tal van havendorpen dichtbij de havens zijn gelegen. Deze woonomgeving moet met voldoende respect voor de bewoners worden bekeken. Dit zal in vele gevallen een grote uitdaging zijn. Vlaanderen moet dit op een ordentelijke manier kunnen aanpakken.

Afsluitend zou ik mijn geloof willen uitdrukken in de kansen van dit decreet, wel met de uitdrukkelijke voorwaarde dat de zin voor initiatief en de ondernemingsgeest van de verschillende havenbesturen niet wordt gefnuikt. Dankzij een gecoördineerd beleid waarvoor het decreet heel wat instrumenten biedt, kan de dynamiek van de zeehavens worden gestimuleerd, uitgaande van de specificiteit van elke haven met een eigen bestuur met lokale en regionale verankering. Men kan meer gecoördineerd werken, maar zonder te kiezen voor een geïntegreerde Vlaamse havengemeenschap die verlamd zou kunnen werken. Op die manier bieden we een nieuwe hefboom voor de vrijwaring en versterking van de economische welvaart van Vlaanderen.

Het is van groot belang om dit decreet alle kansen te bieden. Het doet me veel genoeg vast te stellen dat in de verschillende interventies de geest van het decreet kansen werden geboden, en dat de meeste fracties het positief bekijken. Dit is een pluspunt voor de werking in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

**De voorzitter** : De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys** : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij wat de heren De Roo en De Vilder hebben gezegd over de bedoelingen van de regio Gent. We willen de geest van gelijke behandeling, zoals die tot uiting is gekomen in het decreet, op de best mogelijke wijze tot stand brengen.

In dat verband wil ik de minister graag een vraag stellen. We weten dat er een inventaris zal worden opgemaakt van de bestaande verschillen uit het verleden. Zoals de teksten nu voorliggen, bestaat de kans dat er een nieuwe vorm van ongelijkheid tot stand kan komen louter en alleen door het feit dat Gent zich zal aanpassen aan de nieuwe bestuurlijke inrichting, zijnde het overstappen van

**Denys**

een gemeentelijke regie naar een gemeentelijk autonoom havenbedrijf. Schepen Termont van Gent heeft dit terecht meegedeeld aan alle parlementsleden. Door de juridische aanpassing van de structuur wordt men geconfronteerd met het zogenaamde saneringsmoment waarin het bodemsaneringsdecreet voorziet, zonder dat er enige wijziging komt in de exploitatie, gronden of opstallen. De toepassing daarvan zou uiteraard een nieuwe ongelijke behandeling creëren ten aanzien van de andere havens. Er zijn er die zeggen dat dit in de inventarisatie kan worden opgenomen, maar ik vraag u of we er niet beter aan zouden doen onmiddellijk een tekstaanpassing door te voeren door het amendement dat door de havenschepen werd gesuggereerd in de tekst op te nemen.

Sta mij toe ten aanzien van de minister nog een algemene bedenking te formuleren. Mijnheer de minister, we hebben u via de voorzitter naar dit parlement gevorderd omdat we van oordeel zijn dat de minister bij een bespreking van een dergelijk belang aanwezig moet zijn. We beschouwen deze regeringsaanwezigheid niet als een interferentie, wel integendeel. Wij stellen dit zelfs sterk op prijs en vragen u daar ook in de toekomst rekening mee te willen houden.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer Denys, ik stel mij ter beschikking zodra het parlement daarom verzoekt. We hebben deze discussie reeds gevoerd in verband met het petitierecht, waarbij ik heb gezegd dat het niet de minister toekomt om deze afweging te maken. Indien het parlement dit echter vraagt, ga ik met dit constructieve voorstel akkoord.

Ik dank de heer Lauwers die mij bedankt omdat ik mij niet heb ingelaten met dit voorstel van decreet. Het is trouwens niet de taak van een minister te pas en te onpas te interveniëren. Uit een en ander is dus duidelijk gebleken dat een voorstel van decreet zelfs voor een dossier met een dergelijk belang perfect en in goede samenwerking tussen alle partijen in dit parlement kan worden gerealiseerd.

Wat de punctuele vraag van de heer Denys betreft, moet ik ervoor waarschuwen met dit havendecreet niet te gaan interveniëren in alle andere decreten op het vlak van ruimtelijke ordening en van leefmilieu. Het bodemsaneringsdecreet is een totaal afzonderlijk decreet waarvoor minister Kelchter-

mans bevoegd is. Ik vraag me af of het wel verstandig zou zijn dit in het havendecreet op te nemen.

Ik begrijp en deel uw bekommernis voor een gelijke behandeling van de verschillende havens, maar we moeten er net zo goed voor opletten geen ongelijke behandeling te creëren ten aanzien van andere bedrijven of instanties vermits ook zij met deze problematiek kunnen worden geconfronteerd op het ogenblik dat zij van hoedanigheid veranderen of wanneer er overdrachten plaatsvinden. Ik pleit er dus voor dit alles met een sereen oog te bekijken. Mijns inziens zou het beter zijn, al was het maar om moeilijke juridische discussies te vermijden, dit dus niet te doen in het havendecreet dat op zich reeds zo omvangrijk is.

Tot slot wil ik nogmaals benadrukken dat u iets vraagt dat onder de bevoegdheid van leefmilieu valt. In dit decreet zult u echter met nog tal van andere zaken worden geconfronteerd, misschien wel met 12 tot 14 uitvoeringsbesluiten. Dit belooft dus een bijzonder voluntaristisch werk te worden. Ik heb het dan nog niet eens gehad over de federale aspecten die op een interministeriële conferentie moeten worden besproken.

Vraag mij dus niet ervoor te pleiten dit hierin op te nemen.

**De voorzitter** : De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme** (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, toen tien jaar geleden de bevoegdheden voor het havenbeleid naar Vlaanderen werden overgeheveld, was het Belgisch havenmodel tot op de draad versleten. De beheersstructuren waaronder onze havens functioneerden en die nog grotendeels als gemeentediensten werden bestuurd, waren duidelijk onvoldoende opgewassen tegen de uitdagingen van de revolutie in de zetrafiëken die zich aan het voltrekken was. Ik denk aan de containerisatie, grote conglomeraten van rederijen, aanpassingen aan nieuwe scheepstypen, en intensievere internationale concurrentie, vooral in de Hamburg-Le Havre-range.

Het Belgisch havenmodel was tevens versleten omdat de uitbouw van de haven van Zeebrugge tot een bijkomende belangrijke commerciële zeehaven, spanningen teweegbracht in de verhoudingen tussen de verschillende Vlaamse zeehavens. Die spanningen hebben meermaals geleid tot contra-productieve beleidsbeslissingen. Het havenbeleid werd vooral gekenmerkt door concurrentie tussen



## Voorhamme

de Vlaamse havens onderling, in plaats van door een uitbouw van een goede concurrentiepositie tegenover de buitenlandse havens.

Ook de rol van de centrale overheid was erg vertroebeld. De heer De Roo wees er reeds op dat die zich meestal beperkte tot compensatiefinancieringen, tot het sterk in vraag stellen van de gelijke behandeling van de havens, maar niet tot een optimale allocatie van de middelen. Het ging vooral om ongelijkheid en ongelijkmatige betrokkenheid. We waren er ons echter allemaal goed van bewust dat aan de uitbouw van een haven steeds meer beperkingen zouden worden opgelegd inzake omgeving, ruimtelijke ordening, mobiliteit en financiering. Ik herinner u er nog even aan dat het beleid kraakte omdat gedurende jaren de investeringskraan werd dichtgedraaid in het teken van de sanering van de openbare financiën. Die situatie werd bovendien nog verscherpt door de geringe overdracht van middelen voor investeringen via de financieringswet.

Het is duidelijk dat iedereen zich er tien jaar geleden reeds van bewust was dat Vlaanderen met het havenbeleid een belangrijke bevoegdheid, maar bovenal een zware erfenis ontving. Het voortdurend gekibbel tussen de Vlaamse zeehavens behoort sindsdien tot een van onze kwalijkste tradities. De ontbrekende of soms partijdige rol van de centrale overheid heeft jarenlang een hypotheek gelegd op het havenbeleid. Nochtans hebben alle sprekers onderlijnd dat een samenhangend havenbeleid meer dan nodig is, vermits we als centrale regio in Europa veel te winnen, maar eventueel ook veel te verliezen hebben met onze keuze op dat vlak. Ik zal de cijfers die de heer Dumez naar voren heeft gebracht, niet herhalen.

Dit bewustzijn was tien jaar geleden reeds aanwezig. Ik kan u daarvan getuigen, want ik maakte deel uit van de Vlaamse havencommissie die toen werd opgericht. Van bij de start werd de vinger steeds op dezelfde pijnpunten gelegd. Die pijnpunten blokkeerden een toekomstgericht havenbeleid. Toen reeds werd in de havencommissie gesteld dat er moest worden gestreefd naar gelijke werkingsvoorwaarden, gelijke behandeling door de centrale overheid, meer harmonisatie van het havenbeleid, meer gemeenschappelijk optreden, maar daar tegenover ook het bewaren van de eigen identiteit en het principe van eenheid van havenbestuur. Ook toen al werd vooropgesteld dat het havenbestuur steeds en altijd omwille van zijn cruciaal gemeenschapsbelang een publiekrechtelijk karakter

moest behouden. Ook werd daaraan gekoppeld dat uit een betere vormgeving van het havenbeleid ook een beter strategisch investeringsbeleid zou moeten volgen.

Meerdere pogingen vanwege Vlaamse regeringen en vanwege de toenmalige Vlaamse Raad hebben echter nooit kunnen leiden tot een decreet. Die mislukking was te wijten aan wisselvallige omstandigheden en de verziekte verhoudingen tussen de havenbesturen onderling. Bovendien bouwde er zich een stelselmatig toenemend klimaat van wantrouwen op tussen die verschillende besturen. Tien jaar is lang, en we hebben de politiek in die periode vaak van de slechtste kant gekend. Het was dus hoog tijd om tot een algemene regeling te komen.

Van bij de start van deze zittingsperiode is daar ook aan gewerkt, enerzijds binnen de regering en anderzijds vooral ook binnen de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken. Op initiatief van de voorzitter hebben we de Vlaamse havens ook bezocht, waardoor we een goed beeld hebben gekregen van de hedendaagse problemen. We hebben in de commissie zelf ook geregeld overleg kunnen plegen met de vertegenwoordigers van de havens.

Het bewustzijn is algemeen en samenwerking is nodig. De goedgekeurde resolutie gaf eigenlijk al de krachtlijnen van dit initiatief aan. Dit voorstel van decreet is het resultaat van een voorbeeldige parlementaire werking. We kunnen dit beschouwen als een van de hoogtepunten in het jonge bestaan van dit autonome Vlaams Parlement.

Dit voorstel werd ingediend door de meerderheid, maar het is daarom geen voorstel meerderheid tegen minderheid. Het was niet te nemen of te laten. Het was trouwens een ongelooflijk moeilijke oefening om met de meerderheid tot zo een werkttekst te komen, gezien de enorme spanningen tussen de verschillende havenbesturen. We dachten dat het aanbeveling verdiende om te zorgen dat er eerst een werkbare tekst in de commissie kon komen, alvorens te moeten vertrekken met alle maten samen. Daardoor zou de oefening langer hebben geduurd. De go-betweenrol die sommigen hebben gespeeld, is geschikt om neer te schrijven in de betere romans.

We hebben van bij het begin gesteld dat we een open behandeling van de tekst voorstonden. We rekenen op de volwaardige inbreng van alle fracties, waarvoor ik alle fracties trouwens dank. Alle havenbesturen stonden positief tegenover dit initiatief en we hebben hun opmerkingen in



### Voorhamme

amendementen vertaald. Het resultaat is een zeer evenwichtig voorstel van decreet. Het werd een compromis, evenwel zonder grijsheid. Grijs is deze tekst niet, hij is bijzonder duidelijk.

Wie had ooit durven denken dat we vandaag een tekst zouden bespreken met zulke ingrijpende gevolgen voor de beheersstructuur van onze zeehavens? Wie had ooit durven denken dat vandaag een tekst zou voorliggen die een absoluut eenvoudige toezicht op de havens creëert? Wie had zich kunnen voorstellen dat we vorm zouden geven aan zeer concrete instrumenten van samenwerking, concertatie en een arbitrageprocedure tussen de havens? Wie had zich kunnen voorstellen dat we zo een strikte afbakening van de rolverdeling tussen de Vlaamse overheid, de havenbesturen en de privé-sector zouden realiseren? Wie had zich durven voorstellen dat we bovendien in staat zouden zijn om een eenvormige en objectieve regeling van de financiering van investeringen en exploitatie op papier te zetten? Wie had zich durven voorstellen dat we zouden beslissen om een procedure vast te leggen om komaf te maken met de historische scheefftrekkingen? Wie had zich durven voorstellen dat we mede door dit voorstel van decreet een adequate regeling voor het Linkerscheldeoevergebied zouden uitwerken?

Met dit decreet scheppen we de omstandigheden om de Vlaamse havens een voorsprong te laten nemen in Europa. We lopen ermee voor op de Europese richtlijnen, terwijl ons meestal wordt verweten dat we achterop hinken. In dat opzicht wekken we de afgunst en bewondering van de Nederlanders. Zij staan nog ver van een oplossing en vroegen ons de tekst van dit voorstel van decreet.

Het advies van de Raad van State werd niet gevraagd omdat het voorstel van decreet volledig aansluit bij een vorig advies ervan. Een nieuw advies zou de procedure slechts nodeloos hebben vertraagd. De Vlaamse Havencommissie voelt zich enigszins gebelgd omdat ze onvoldoende werd betrokken bij de totstandkoming van deze tekst. Ik kan u verzekeren dat de tekst volledig binnen haar aanbevelingen blijft. Door dit voorstel van decreet kan de Havencommissie in de toekomst een volwaardiger rol spelen. Ze zal trouwens mee verantwoordelijkheid dragen in de totstandkoming van de uitvoeringsbesluiten. Inzake het statuut van het autonoom gemeentelijk bedrijf hebben we moeten vaststellen dat dit blijkbaar de enige, juridische, mogelijkheid is. Indien er in de toekomst, eventueel door een overheveling van bevoegdhe-

den inzake het gemeentebestuur, andere juridische constructies tot stand zouden komen, wordt dit door dit decreet niet uitgesloten.

Men heeft het ook gehad over de rol van de havencommissaris en de eventuele betutteling door de Vlaamse overheid. De commissaris is de onontbeerlijke sleutel voor een consequente toepassing van dit voorstel in alle havens. We hebben er uitdrukkelijk voor geopteerd één commissaris aan te stellen voor alle havens. Indien we dat niet hadden gedaan, zouden we verzeilen in de vroegere toestand.

De commissaris is echter ook niet meer dan dat. Hij kreeg niet de rol van havenbeheerder. Het essentiële punt van dit voorstel is dat de lokale rol wordt uitgetekend. Het is de taak van de havenbesturen om voluit een modern havenbeleid te voeren in een geest van loyale concurrentie.

Er was twijfel over de duurzame invulling van dit voorstel. Men kan dat op het eerste gezicht begrijpen. Ze staat echter haaks op de parlementaire plicht een werkbare regelgeving vast te leggen. Indien we wensen in te spelen op een aantal beperkingen en effecten van het investeringsbeleid met betrekking tot het milieu, de mobiliteit, enzovoort, dan moeten we rekening houden met het evolutief gegeven.

Inzake het bodemsaneringsdecreet deel ik de mening van minister Stevaert. We mogen twee verschillende bevoegdheden niet door mekaar haspelen. Dit zou een ongelukkig precedent creëren inzake de decreetvorming.

Mijnheer de voorzitter, deze teksten vormen een goede wettelijke oefening. Ze houden een omwenteling in voor het in Vlaanderen zo belangrijke havenbeleid. Men geeft ook een belangrijk politiek signaal. Men wil in Vlaanderen een kwaliteitsbeleid voeren inzake de economische ontwikkeling.

Sommigen twijfelen aan de kwaliteit en hebben twijfels over de verdere invulling van dit decreet, maar ze hebben ongelijk. De haven van Gent bewijst nu reeds het politieke effect van deze tekst. Er werd reeds beslist de procedure tot omschakeling naar een autonoom gemeentelijk bedrijf op te starten.

Indien we erin slagen dit voorstel eenparig goedkeuren, geven we een uitermate krachtige stimulans aan de regering om snel en op een even degelijke wijze deze tekst om te zetten in de praktijk. Terecht kan men dit werkstuk als één van de

### Voorhamme

hoogtepunten van het parlementair werk beschouwen. (*Applaus bij de SP, de CVP, de VU en de VLD*)

**De voorzitter** : De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys** : Mijnheer de voorzitter, de wijze woorden van de heer Voorhamme hebben me de gelegenheid gegeven na te denken over de suggestie van de commissie inzake het amendement over het bodemsaneringsdecreet. Terecht wordt gesteld dat men niet mag improviseren door twee decreten door elkaar te haspelen. Ik denk dat dit juist is. Er zijn weliswaar nog andere mogelijkheden. Misschien kan men via de weg van het bodemsaneringsdecreet een oplossing vinden. We zouden vandaag graag de garantie krijgen dat als er geen andere mogelijkheid uit de bus komt, de ongelijkheid die daaruit zou kunnen voortvloeien, wordt verwerkt in de inventarisatie van de historisch gegroeide scheefftrekkingen. Het gaat om een scheefftrekking die zich in de toekomst kan voordoen, dus niet om een historische scheefftrekking. De regering is verantwoordelijk voor deze inventaris.

Het antwoord op deze vraag is van belang voor onze standpuntbepaling.

**Minister Steve Stevaert** : Deze bekommernis is ook verwoord door de heer De Vilder. We zullen de mogelijkheden onderzoeken, met respect voor onze bevoegdheden inzake leefmilieu. We moeten nagaan of we via de weg van het bodemsaneringsdecreet een oplossing kunnen vinden. Het zou niet verstandig zijn om daarop vooruit te lopen. We zullen dat stap voor stap moeten aanpakken. De inventarisatie is een andere zaak. We zullen hoe dan ook een bureau een studieopdracht moeten geven alvorens we de uitvoeringsbesluiten kunnen opstellen. Het gaat om een gigantisch werk. Het zou niet getuigen van een behoorlijk bestuur om daarop vooruit te lopen.

**De heer André Denys** : Ik wil niet op de zaken vooruit lopen, mijnheer de minister. Ik ben het met u eens dat we stapsgewijze moeten tewerk gaan. En ik ga akkoord om eerst na te gaan of men via de weg van het bodemsaneringsdecreet een oplossing kan vinden. Maar als dat niet lukt, en als uit een studie blijkt dat er een ongelijke behandeling tot stand zal komen, dan moet men de garantie hebben dat dit via de inventarisatie wordt gere-

geld. Ik heb er dus geen probleem mee dat men eerst een andere oplossing zoekt.

**De voorzitter** : De heer Dumez heeft het woord.

**De heer Paul Dumez** : Straks zullen er twee soorten van amendementen ter stemming worden voorgesteld. Eén amendement is van de indieners van het voorstel zelf. Het heeft betrekking op het toezicht. Met dat amendement willen we een wettelijk geregeld toezicht instellen op die havenbesturen die de vorm bezitten van autonome gemeentebedrijven.

De heer Wymeersch beoogt dan weer taalkundige wijzigingen met zijn amendementen. Volgens mij zijn die, ook taalkundig gezien, niet nodig. De andere amendementen, zoals dat op artikel 37, moeten mijn inziens eveneens worden afgewezen. De heer Wymeersch stelt dat het linkeroevergebied van de Schelde te zeer aan de regering wordt overgelaten. Maar hij vergeet te zeggen dat de regering moet optreden volgens de wetgeving op de ruimtelijke ordening. Ze kan dus niet naar eigen goeddunken optreden. We verwerpen dus de amendementen van de heer Wymeersch.

**De voorzitter** : De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** : Met zijn amendementen probeert de heer Wymeersch het voorstel van decreet groener in te kleuren. Maar in feite schieten ze hun doel volledig voorbij. Ze zullen enkel leiden tot nog meer macht voor de regering om de grenzen van de gewestplannen aan te passen. De groene inkleuring heeft al plaatsgevonden tijdens de besprekingen in de commissie.

**De voorzitter** : Vraagt nog iemand het woord ?  
(*Neen*)

De algemene bespreking is gesloten.

### Artikelsgewijze bespreking

**De voorzitter** : Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het voorstel van decreet van de heren Dumez, Voorhamme, Coens, Van Nieuwkerke, De Roo en De Vilder houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen.

**Voorzitter**

## HOOFDSTUK I

## Algemene bepalingen

## Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

– *Aangenomen.*

## Artikel 2

Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° havenbedrijf : elke publiekrechtelijke overheid die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de in 5°, 6°, 7° en 8° van dit artikel bedoelde havengebieden en die de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van dit decreet ;
- 2° havenbestuurlijke bevoegdheden :
  - a) het beheer en de exploitatie van het openbaar en privaat havendomein ;
  - b) de vaststelling en inning van de haven-gelden ;
  - c) de verstrekking van de havengebonden diensten aan de havengebruikers evenals de regeling en de vaststelling van de gebruiksvoorwaarden ervan ;
  - d) de uitoefening van de bijzondere administratieve politie.
- 3° havengebonden diensten : alle openbare dienstverplichtingen in hoofde van het havenbedrijf die rechtstreeks of onrechtstreeks het overslag en transportgebeuren in het havengebied ondersteunen ;
- 4° havengebied : elke zeehaven en aanhorigheden in het Vlaamse Gewest die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormt ;
- 5° havengebied van Antwerpen : de havens en aanhorigheden gelegen op de rechter- en linkeroever van de Zeeschelde ter hoogte van het grondgebied van de stad Antwerpen, van de

gemeente Beveren en van de gemeente Zwijndrecht ;

- 6° havengebied van Gent : de havens en aanhorigheden gelegen aan of in de nabijheid van het Zeekanaal naar Gent ;
- 7° havengebied van Brugge-Zeebrugge : de havens en aanhorigheden gelegen aan of in de nabijheid van het Zeekanaal van Brugge naar Zeebrugge, met inbegrip van de buitenhaven van Zeebrugge ;
- 8° havengebied van Oostende : de havens en aanhorigheden gelegen in de nabijheid van de stad Oostende en aan of in de nabijheid van het kanaal Brugge-Oostende ;
- 9° haveninfrastructuur : de openbare infrastructuur, gelegen binnen een havengebied, om vattende de basisinfrastructuur, de uitrustingsinfrastructuur en de suprastructuur maar zonder de maritieme toegangswegen ;
- 10° basisinfrastructuur : zeesluizen, havendammen, staketsels, kaaimuren niet bestemd voor de overslag van goederen of het vervoer van personen, leidingstroken, zaten van spoorwegen, groenschermen, bufferzones aan de rand van het havengebied, telkens met hun aanhorigheden en de ontsluitingswegen van en naar het havengebied, met uitzondering van de haveninterne basisinfrastructuur ;
- 11° haveninterne basisinfrastructuur : de dokken, zijnde, wateroppervlakten, taluds en aanleg baggerwerken, inbegrepen het ophogen van terreinen ;
- 12° uitrustingsinfrastructuur : aanmeerinfrastructuur voor zee- en binnenschepen met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen zoals kaaimuren, steigers, landingsbruggen, roll-on/roll-off-hellingen, evenals de lichte infrastructuur zoals kaaiverhardingen, interne ontsluitingswegen binnen het havengebied telkens met hun aanhorigheden ;
- 13° suprastructuren : loodsen, opslagplaatsen en hefwerktuigen van alle aard, en alle havenstructuren die niet vallen onder maritieme toegangswegen, basis- en uitrustingsinfrastructuur en haveninterne basisinfrastructuur ;
- 14° havengebruiker : elke actor wiens economische activiteit rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met het functioneren van de lo-

**Voorzitter**

gistische keten waarvan een haven het knooppunt is ;

15° bestaande havenbesturen : het gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen, het gemeentelijk havenbedrijf Oostende, de stad Gent en de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen ;

16° maritieme toegangswegen : de vaarpassen in de Noordzee, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde, andere voor de zeescheepvaart afgebakende rivieren en geulen ; de vaarwegen in de aan getij onderworpen gedeelten van de havens met inbegrip van de toegangsheuvelen naar de zeesluizen, telkens met hun aanhorigheden ; de kanaaldokken en zwaaikommen ; de kanalen ;

17° kanaaldokken : dokken en geulen die toegang en doorvaart verlenen in of tot het havengebied ;

18° De Vlaamse Havencommissie : de Vlaamse Havencommissie zoals opgericht bij artikel 7quater van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen gewijzigd bij het decreet van 4 april 1990.

Op dit artikel is er een amendement van de heer Wymeersch dat luidt als volgt :

A. In 4°, op de derde regel het woord "of" vervangen door "en".

B. Aan 4° de volgende zinsnede toevoegen :

"bij het in voege treden van dit decreet".

De stemmingen over het amendement en het artikel worden aangehouden.

**Artikel 3**

§ 1. De Vlaamse regering stelt overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening nader de grenzen van de havengebieden, zoals bedoeld in artikel 2, vast. Voor de zeehavens gelden de in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen als zeehavengebied afgebakende terreinen.

§ 2. De Vlaamse regering kan nader de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur, zoals bedoeld in artikel 2, bepalen.

Op dit artikel is er een eerste amendement van de heer Wymeersch dat luidt als volgt :

A. Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

"§ 1. Het Vlaams Parlement kan, overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening, de grenzen van de havengebieden, wijzigen bij decreet."

Op dit artikel is er een tweede amendement van de heer Wymeersch dat luidt als volgt :

B. In § 2 de woorden "De Vlaamse regering" vervangen door de woorden "Het Vlaams Parlement".

De stemmingen over de amendementen en het artikel worden aangehouden.

**HOOFDSTUK II****Havenbeheer****AFDELING 1****Havenbestuurlijke bevoegdheden****Artikel 4**

§ 1. De havenbedrijven zijn publiekrechtelijke overheden. Alleen zij kunnen de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefenen. De havenbestuurlijke bevoegdheden zijn noch geheel noch gedeeltelijk overdraagbaar.

§ 2. Indien de havenbedrijven de havenbestuurlijke bevoegdheden niet uitoefenen overeenkomstig de bepalingen van dit decreet en van de besluiten genomen ter uitvoering ervan kan de Vlaamse regering de uitkeringen bedoeld in de artikelen 30, 31 en 32 geheel of gedeeltelijk inhouden, tenzij de havenbedrijven kunnen aantonen dat zij binnen een termijn, overeengekomen met de Vlaamse regering hieraan wel voldoen.

– Aangenomen.



**Voorzitter**

## Artikel 5

§ 1. De in het havenbedrijf participerende rechtspersonen hebben een publiekrechtelijk karakter. Onverminderd artikel 38 participeert het Vlaamse Gewest noch rechtstreeks noch onrechtstreeks in de havenbedrijven.

§ 2. De havenbedrijven zijn onderworpen aan de wetten van de handelsvennootschappen voor zover ze niet met dit decreet of met andere wettelijke bepalingen in strijd zijn. Boek III van het Wetboek van Koophandel is niet van toepassing op de havenbedrijven.

§ 3. De havenbedrijven worden bestuurd door een raad van bestuur en eventueel een directiecomité dat belast is met het dagelijks bestuur, met de vertegenwoordiging met betrekking tot dat bestuur en met de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur.

§ 4. De havenbedrijven zijn opgericht voor onbepaalde duur. De ontbinding en de vereffening worden geregeld in de statuten.

§ 5. Het doel en de taken die de havenbedrijven op zich nemen ter vervulling van hun opdracht van openbare dienst worden in de statuten omschreven, met inachtneming van de bepalingen van dit decreet. De statuten van de havenbedrijven en alle wijzigingen ervan worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

– *Aangenomen.*

## Artikel 6

Voorzover de gelijkheid tussen eenzelfde groep van havengebruikers niet wordt verstoord, oefenen de havenbedrijven alle activiteiten uit die de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden rechtstreeks of onrechtstreeks bevorderen, met inbegrip van het oprichten van ondernemingen of het deelnemen in publiek- of privaatrechtelijke rechtspersonen.

– *Aangenomen.*

## Artikel 7

In de schoot van elk havenbedrijf moet een raad van overleg worden opgericht die wordt gevormd

door een vertegenwoordiging van het havenbestuur enerzijds en een paritaire vertegenwoordiging van de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de haven anderzijds.

De samenstelling wordt nader bepaald in de statuten van het havenbedrijf of in een afzonderlijk convenant met alle betrokken partijen.

De raad van overleg heeft als opdracht om het havenbedrijf te adviseren over de algemene havenpolitiek.

– *Aangenomen.*

## Artikel 8

De havenbestuurlijke bevoegdheden kunnen in een havengebied slechts door één havenbedrijf worden uitgeoefend, met uitzondering van de activiteiten die betrekking hebben op het beheer van jacht-, visserij- en militaire havens.

– *Aangenomen.*

## Artikel 9

§ 1. De havenbedrijven beheren het binnen het havengebied gelegen openbaar domein waarvan zij het eigendomsrecht hebben of dat hen in beheer werd gegeven.

Zij beheren het binnen het havengebied gelegen privaat domein van de overheid waarop zij een zakelijk recht hebben of dat hen in concessie werd gegeven.

Zij beheren eveneens de suprastructuur waarvan zij eigenaar zijn en de uitrustingsinfrastructuur op het openbaar en privaat domein.

§ 2. Zij kunnen daartoe alle beheershandelingen stellen zoals onder meer het onderhouden, het verbeteren, het vernieuwen, het uitbreiden, het ter beschikking stellen en bedienen van de in § 1 bedoelde goederen, behoudens :

1° handelingen die de eigendomsrechten op de in beheer gegeven goederen, bedoeld in § 1, bezwaren, tenzij met toestemming van de eigenaar. Deze toestemming wordt per aangetekende brief gevraagd en wordt geacht te zijn verworven bij gebreke aan een beslissing binnen zestig dagen ;

**Voorzitter**

2° het affecteren, het desaffecteren en het wijzigen van bestemming van de goederen, be doeld in §1, tenzij met toestemming van de eigenaar. Deze toestemming wordt per aangetekende brief gevraagd en wordt geacht te zijn verworven bij gebreke aan een beslissing binnen zestig dagen.

– *Aangenomen.*

**Artikel 10**

§ 1. De havenbedrijven kunnen alle voor de uitoefening van hun bevoegdheden nodige roerende en onroerende goederen verwerven.

§ 2. Na machtiging door de Vlaamse regering, kunnen de havenbedrijven, overeenkomstig de wetgeving betreffende de onteigening ten algemene nutte, in eigen naam en voor eigen rekening onroerende goederen onteigenen die nodig zijn voor de verwezenlijking van hun maatschappelijk doel.

– *Aangenomen.*

**Artikel 11**

De havenbedrijven zijn gemachtigd om werken uit te voeren die nodig zijn voor de aanleg en exploitatie van het havengebied, op of onder of over onroerende goederen die behoren tot het openbaar en het privaat domein van, de federale overheid, het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, de provincies, de gemeenten en de instellingen die eronder ressorteren, mits toestemming van de eigenaar.

Deze toestemming wordt per aangetekende brief gevraagd en wordt geacht te zijn verworven bij gebreke aan een beslissing binnen zestig dagen.

– *Aangenomen.*

**Artikel 12**

Onverminderd artikel 9 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, gewijzigd bij ko-

ninklijk besluit nr. 523 van 31 maart 1987, wordt een recht van voorkoop gevestigd ten voordele van het havenbedrijf op private onroerende eigendommen gelegen in een havengebied.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regelen voor de uitoefening van dit recht.

– *Aangenomen.*

**Artikel 13**

§ 1. De havenbedrijven kunnen de in artikel 9 bedoelde goederen voor hernieuwbare periodes van bepaalde duur telkens ten hoogste voor 99 jaar, ter beschikking stellen van derden. Dat kan gebeuren door middel van een domeinconcessie of een concessie van bouwwerken, door het verlenen van erfpacht-, opstal- of huurrechten, onverminderd de wettelijke maximumtermijnen.

§ 2. Het havenbedrijf stelt de voorwaarden vast waaronder deze goederen ter beschikking worden gesteld.

– *Aangenomen.*

**Artikel 14**

Onder ieder havenbedrijf ressorteert een havenkapiteindienst opgericht overeenkomstig de wettelijke regeling van 15 mei 1936 op de havenkapiteindiensten, die instaat voor het nemen van alle maatregelen ter vrijwaring van de openbare orde, rust, veiligheid van de havenbedrijvigheid, zoals :

- 1° de regeling van de goederenbehandeling en -opslag en het in- en ontschepen van passagiers ;
- 2° de regeling van de toegankelijkheid van en de verkeersafwikkeling in het havengebied ;
- 3° de vrijwaring van het milieu, de integriteit en de veiligheid van het havengebied.

– *Aangenomen.*

**Artikel 15**

§ 1. De in de havengebieden gevorderde havengelden van welke aard ook worden bij uitsluiting van

**Voorzitter**

alle andere overheden geïnd door en komen ten goede aan het havenbedrijf.

§ 2. De tarieven worden door het havenbedrijf vastgesteld.

– *Aangenomen.*

## Artikel 16

§ 1. Onverminderd de aan andere overheden toegewezen bevoegdheden, kunnen de havenbedrijven aan de havengebruikers alle havengebonden diensten verstrekken die zij nodig achten.

§ 2. Het havenbedrijf kan de verstrekking van de havengebonden diensten al dan niet bij wijze van concessie van openbare dienst overlaten aan private of publieke rechtspersonen.

– *Aangenomen.*

## Artikel 17

Het havenbedrijf stelt met betrekking tot de havengebonden diensten de regeling en de gebruiksvoorwaarden vast.

– *Aangenomen.*

## Artikel 18

§ 1. Onverminderd artikel 19 behouden het Vlaamse Gewest en de andere publiekrechtelijke besturen of instellingen bij en na de oprichting van een havenbedrijf hun eigendomsrechten op de domeingoederen, inbegrepen de basis- en uitrustingsinfrastructuur gelegen of verworven in het havengebied.

§ 2. Het Vlaamse Gewest en andere publieke instellingen en overheden kunnen hun domeingoederen al naargelang hun finaliteit in concessie dan wel in beheer geven middels af te sluiten overeenkomsten.

Wat het beheersaspect betreft worden in deze overeenkomsten bepalingen opgenomen in verband met het dagelijks onderhoud en exploitatie van de in beheer gegeven domeingoederen en de

daarmee overeenstemmende kosten van het havenbedrijf.

De Vlaamse regering stelt met betrekking tot het beheer en in concessie geven van de domeingoederen van het Vlaamse Gewest eenvormige regelen vast, inzonderheid met betrekking tot het bepalen van de jaarlijkse beheers- en concessievergoedingen.

– *Aangenomen.*

## Artikel 19

In afwijking van de artikelen 546, 547 en 551 tot 564 van het Burgerlijk Wetboek en behoudens andersluidende overeenkomst met de eigenaar of gebruiker van de in artikel 9 bedoelde goederen, komt het eigendomsrecht over alles wat de bedoelde goederen voortbrengen en over alles wat er, door toedoen van wie dan ook, natuurlijk of kunstmatig als bijzaak mee verenigd wordt, voor de duur van de overeenkomst toe aan de havenbedrijven.

– *Aangenomen.*

## AFDELING 2

## Toezicht, controle en financiële bepalingen

## Artikel 20

De havenbedrijven ontvangen de inkomsten van de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden en van al de andere activiteiten die zij uitoefenen.

– *Aangenomen.*

## Artikel 21

§ 1. Het havenbedrijf stelt periodiek, minstens om de vijf jaar een ondernemingsplan op dat de doelstellingen en de strategie van het havenbedrijf op middellange termijn vastlegt, evenals een jaarlijks activiteitenverslag.

§ 2. Het activiteitenverslag en het ondernemingsplan, bedoeld in § 1, alsmede het omstandig verslag van het college van commissarissen worden meegeëld aan de Vlaamse regering.

**Voorzitter**

§ 3. De boekhouding van de havenbedrijven wordt gevoerd volgens de wetgeving op de boekhouding en de jaarrekeningen van de ondernemingen.

– *Aangenomen.*

## Artikel 22

§ 1. Aan de goedkeuring van de Vlaamse regering zijn onderworpen :

- 1° de beslissingen tot vervreemding of hypothekering van de uitrustingsinfrastructuur waar voor subsidies verleend werden door het Vlaamse Gewest, en die gelegen zijn in het havengebied ;
- 2° de beslissing tot aanvaarding van toelagen of giften van publieke overheden en publiekrechtelijke instellingen ;

§ 2. De besluiten van de Vlaamse regering houdende goedkeuring of weigering worden genomen binnen de dertig kalenderdagen na ontvangst van het per aangetekende brief gedane verzoek tot goedkeuring. Wanneer binnen deze termijn geen beslissing is genomen, wordt de goedkeuring geacht te zijn verworven.

– *Aangenomen.*

## Artikel 23

§ 1. Een voltijds gewestelijke havencommissaris, aangesteld binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, oefent binnen het kader van dit decreet controle uit op de havenbedrijven. De gewestelijke havencommissaris wordt benoemd en ontslagen door de Vlaamse regering die zijn statuut regelt. Ter ondersteuning van zijn controletaak stelt de Vlaamse regering de gewestelijke havencommissaris het nodige personeel ter beschikking.

§ 2. De gewestelijke havencommissaris wordt uitgenodigd op alle vergaderingen van de raad van bestuur van de havenbedrijven. De havenbedrijven stellen binnen twintig dagen de gewestelijke havencommissaris op de hoogte van alle beslissingen van de raad van bestuur van de havenbedrijven.

§ 3. De beslissingen van een havenbedrijf tot het oprichten van een onderneming of het aangaan van

een nieuwe deelneming of het wijzigen van een deelneming in een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke rechtspersoon moeten door de gewestelijke havencommissaris gevisueerd worden. Het visum moet binnen een termijn van vijf vrije dagen worden gegeven. Eenmaal deze termijn verstreken, wordt het visum geacht gegeven te zijn. Beslissingen houdende weigering van het visum worden omstandig gemotiveerd. Indien het visum wordt geweigerd kan het havenbedrijf binnen een termijn van tien vrije dagen vanaf de kennisgeving van de weigering het dossier voorleggen aan de Vlaamse regering. De Vlaamse regering beslist binnen een termijn van dertig vrije dagen. Bij gebreke van een beroep van het havenbedrijf binnen de gestelde termijn van tien vrije dagen wordt de weigering geacht definitief te zijn. Bij gebreke van een beslissing van de Vlaamse regering binnen de gestelde termijn van dertig vrije dagen wordt het visum geacht gegeven te zijn.

Het visum heeft betrekking op de toetsing van de beslissing aan de voorwaarden gesteld in artikelen 4, § 1, en artikel 6.

§ 4. De gewestelijke havencommissaris kan de uitvoering opschorten van alle beslissingen van de bestuursorganen die hij strijdig acht met dit decreet, met de wettelijke bepalingen inzake de financiering van haveninvesteringen, met de besluiten genomen ter uitvoering van dit decreet of de overeenkomsten bedoeld in artikel 39. Om beroep aan te tekenen beschikt de gewestelijke havencommissaris over een termijn van vier vrije dagen, ingaand op de dag waarop hij van de beslissing op de hoogte werd gesteld overeenkomstig § 2.

Het beroep is opschortend.

Heeft de Vlaamse regering, binnen een termijn van twintig vrije dagen ingaand dezelfde dag als de in het eerste lid bedoelde termijn, de nietigverklaring niet uitgesproken, dan wordt de beslissing waartegen beroep werd aangetekend definitief. De Vlaamse regering betekent de nietigverklaring aan het havenbedrijf.

Op dit artikel is er een amendement van de heren Dumez en Voorhamme dat luidt als volgt :

In § 4, eerste lid, op de zevende regel, na de woorden "overeenkomsten bedoeld in artikel 39." de volgende zin invoegen :

"De gewestelijke havencommissaris kan tevens de uitvoering opschorten van alle beslissingen van de bestuursorganen van het havenbedrijf inzake col-



**Voorzitter**

lectieve arbeidsgeschillen betreffende de overeenstemming van de personeelsstatuten van de havenbedrijven met het algemeen wettelijk kader en inzake individuele arbeidsgeschillen betreffende de toepassing van de personeelsstatuten van de havenbedrijven."

De stemmingen over het amendement en het artikel worden aangehouden.

## HOOFDSTUK III

## Havenbeleid

## AFDELING 1

## Samenwerking tussen de havenbedrijven en het Vlaamse Gewest

## Artikel 24

De Vlaamse Havencommissie adviseert de Vlaamse regering over het Vlaams Havenbeleid. De Vlaamse regering kan te allen tijde de bevoegdheid, de samenstelling en de werking ervan nader bepalen.

De Vlaamse Havencommissie brengt adviezen uit en voert studies uit, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement.

– *Aangenomen.*

## Artikel 25

§ 1. De Vlaamse regering en de havenbedrijven ontwikkelen initiatieven inzake een gemeenschappelijk promotiebeleid van het gehele Vlaamse havenpotentieel.

§ 2. De Vlaamse regering wordt gemachtigd om een gemeenschappelijke concertatiecommissie op te richten. In deze gemeenschappelijke concertatiecommissie waar zowel regering als de havenbedrijven vertegenwoordigd zijn, wordt door de Vlaamse diensten bevoegd voor havenbeleid en voor externe betrekkingen en de havenbedrijven een vijfjaarlijks, op bedrijfseconomische leest geschoeid pro-

motieplan opgesteld en uitgewerkt. Wat dit promotieplan betreft, wordt in de concertatiecommissie tevens een afgevaardigde opgenomen van de representatieve verenigingen van de havengebruikers.

§ 3. De Vlaamse regering en de havenbedrijven ontwikkelen de initiatieven om binnen het kader van de in § 2 bedoelde concertatiecommissie harmonieuze tariefstructuren in de Vlaamse zeehavens te bewerkstelligen teneinde een loyale concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te vrijwaren.

§ 4. Indien de tarieven, beslist in toepassing van artikel 15, § 2, kennelijk indruisen tegen het algemeen belang of tegen een eerlijke concurrentie tussen de havenbedrijven moet de gewestelijke havencommissaris deze beslissingen voorleggen aan de concertatiecommissie. Deze commissie beraadslaagt hierover binnen een termijn van 15 vrije dagen na het toesturen van de beslissing door de havencommissaris.

– *Aangenomen.*

## Artikel 26

§ 1. De betwistingen tussen de havenbedrijven onderling inzake de exploitatie en in het bijzonder inzake de commerciële activiteiten van de havenbedrijven alsook de betwistingen van de havenbedrijven met één of meer havengebruikers worden beslecht door een havengeschillencommissie, die werkt op de wijze van arbitrage zoals voorzien in het Gerechtelijk Wetboek.

§ 2. Eisende en verwerende partijen duiden, in voorkomend geval, elk een scheidsrechter aan. Deze beide scheidsrechters duiden op hun beurt een derde scheidsrechter aan die als voorzitter van het scheidsgerecht zal fungeren.

§ 3. De scheidsrechters functioneren als vrij verkozen rechters. Bij het uitvoeren van hun opdracht zijn zij van alle niet volstrekt bindende rechtsvormen vrijgesteld en dienen zij een uitspraak te doen uitsluitend op basis van schriftelijke bundels en uiteenzettingen der partijen. In zoverre zij het nuttig achten hebben zij het recht bijkomende schriftelijke inlichtingen te vragen of de partijen mondeling te horen, dit alles overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek terzake.

**Voorzitter**

§ 4. De beraadslagen zijn geheim en de scheidsrechters dienen het geheim tegenover iedereen te eerbiedigen. De scheidsrechter zijn, noch individueel, noch collegiaal aansprakelijk voor de gevolgen van de beslissing.

§ 5. De beslissing wordt met meerderheid van stemming genomen, uiterlijk drie maanden na indiening van de volledige dossiers, in laatste instantie, zonder hoger beroep.

– *Aangenomen.*

## Artikel 27

De havenbedrijven kunnen met publiekrechtelijke rechtspersonen economische samenwerkingsverbanden oprichten.

Het door een gemeentelijk autonoom havenbedrijf opgericht economisch samenwerkingsverband wordt niet beschouwd als een filiaal in de zin van artikel 263sexies, § 2, van de Gemeentewet.

– *Aangenomen.*

## AFDELING 2

## Subregionaal havenbeleid

## Artikel 28

Op verzoek van het havenbedrijf en één van de steden of gemeenten, bedoeld in het tweede lid, kan de Vlaamse regering per havengebied een subregionaal overlegorgaan oprichten om de impact van de havenactiviteiten op de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de mobiliteit en de leefbaarheid van de woonkernen na te gaan en daaromtrent adviezen in te winnen.

Naast het Vlaamse Gewest en het betrokken havenbedrijf hebben de steden en gemeenten op wier grondgebied het betrokken havengebied zich uitstrekt of wier grondgebied grenst aan dit havengebied steeds het recht om deel uit te maken van dit overlegorgaan.

De adviezen van dit overlegorgaan worden overgemaakt aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering bepaalt de verdere samenstelling, de concrete adviesopdracht en de werking van dit gewestelijk subregionaal overlegorgaan.

– *Aangenomen.*

## HOOFDSTUK IV

## Financiering

## Artikel 29

Onverminderd artikel 31 is het Vlaamse Gewest verantwoordelijk voor de aanleg, de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur, de haveninterne basisinfrastructuur uitgezonderd.

– *Aangenomen.*

## Artikel 30

§ 1. De Vlaamse regering wordt ertoe gemachtigd binnen de perken van de begroting subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven voor investeringen in de haveninterne basisinfrastructuur en de uitrustingsinfrastructuur met inbegrip van de vervanging van technisch en economisch achterhaalde constructies, of deze investeringen mede te financieren.

§ 2. Bij de aanvraag tot subsidiëring of medefinanciering moet het havenbedrijf een technische en sociaal-economische verantwoording voegen die minstens de afstemming op de marktontwikkeling en het Vlaams havenbeleid dient te omvatten. Tevens dienen de te verwachten gevolgen op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening en het leefmilieu te worden verantwoord. De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels met inbegrip van de termijnen, omtrent de procedure van indiening en beoordeling van de verstrekte verantwoordingsgegevens ter ondersteuning van de aanvraag tot subsidiëring of medefinanciering.

§ 3. De financiële tegemoetkomingen vermeld in § 1 dienen principieel goedgekeurd te zijn voordat de gunningsprocedure begonnen wordt. De Vlaamse regering bepaalt boven welk bedrag een verantwoordingsdossier bedoeld in § 2 een advies van de Vlaamse Havencommissie dient te bevatten.

**Voorzitter**

§ 4. De Vlaamse regering wordt gemachtigd de in § 1 vermelde financiële tegemoetkomingen geheel of gedeeltelijk terug te vorderen, volgens een door haar nader te bepalen methode indien de feitelijke ontwikkelingen van het investeringsproject wezenlijk blijken te verschillen van het daarvoor ingediende verantwoordingsdossier en voorzover dit aan het havenbedrijf kan worden toegerekend.

– *Aangenomen.*

## Artikel 31

De Vlaamse regering wordt ertoe gemachtigd binnen de perken van de begroting de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van specie, en het onderhoud voor het gedeelte van de maritieme toegangsweg waaraan aanmeerinfrastructuur voor zee- en binnenschepen met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen is gelegen mede te financieren.

– *Aangenomen.*

## Artikel 32

De Vlaamse regering wordt ertoe gemachtigd binnen de perken van de begroting subsidies toe te kennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

– *Aangenomen.*

## Artikel 33

De Vlaamse regering stelt, wat de artikelen 30 tot 32 betreft de nadere regels vast inzake de subsidie- en medefinancieringspercentages.

– *Aangenomen.*

## Artikel 34

Onverminderd artikel 33 kan het Vlaamse Gewest de in artikelen 29 tot 32 bedoelde financiële tegemoetkomingen verbinden aan voorwaarden opge-

nomen in specifieke overeenkomsten, af te sluiten met het betrokken havenbedrijf.

– *Aangenomen.*

## Artikel 35

Investeringslasten in suprastructuren komen nooit ten laste van het Vlaamse Gewest.

– *Aangenomen.*

## HOOFDSTUK V

## Wijzigings- en opheffingsbepalingen

## Artikel 36

Artikelen 38 en 39 van het decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993 worden opgeheven.

– *Aangenomen.*

## Artikel 37

In de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° artikel 2 wordt vervangen door wat volgt :

## "Artikel 2

De begrenzing van het in artikel 1 bedoelde gebied kan als volgt omschreven worden :

- ten oosten, de grens van de stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met de gewestweg N49 ;
- ten zuiden, de gewestweg N49, vanaf voormeld snijpunt tot de snijding met de provincieweg N451 ;
- ten westen, de provincieweg N451, met uitzondering van de woonzones der deelgemeenten

**Voorzitter**

Kieldrecht en Verrebroek en van de langs deze westelijke grens gelegen lokale bedrijventerreinen ;

– ten noorden, de rijksgrens met Nederland." ;

2° artikel 3 wordt vervangen door wat volgt :

## "Artikel 3

In het L.S.O.-gebied wordt naast zones voor algemene infrastructuur, agrarische gebieden, woongebieden en groengebieden een havengebied onderscheiden. De grenzen en de bestemming van deze zones worden vastgesteld door de Vlaamse regering overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening. De Maatschappij en het gemeentelijk havenbedrijf van Antwerpen zijn slechts bevoegd in het havengebied." ;

3° in artikel 4 wordt het tweede lid opgeheven ;

4° artikel 5, gewijzigd bij koninklijk besluit nr. 523 van 31 maart 1987, wordt vervangen door wat volgt :

## "Artikel 5

Het havengebied van het L.S.O.-gebied omvat :

1° een maritieme zone bestaande uit

– de natte infrastructuur, welke overeenkomstig artikel 12 van deze wet door het Vlaamse Gewest aan de havenbeheerder in beheer wordt gegeven ;

– de daarbij aansluitende terreinen die voor de havenbeheerder noodzakelijk zijn ten behoeve van de eigen exploitatie ;

– de gebieden ten zuiden van het kanaaldok, alsmede ten noorden een homogene zone omheen het kanaaldok, de insteedokken en alle andere dokken bestemd voor overslag en havengebonden opslag, alsook de stroken langsheen de Schelde, die bestemd zijn voor de aanleg van meergelegenheden van zee- en binnenschepen ;

2° een industriële zone omheen de in 1° beschreven zone die er een ruimtelijk, functioneel en economisch geheel mee vormt.

De grenzen tussen de in dit artikel genoemde zones worden vastgelegd overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening." ;

5° het opschrift van hoofdstuk II wordt vervangen door wat volgt :

## "HOOFDSTUK II

Haven-, grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever" ;

6° in artikel 6 worden in het eerste lid de woorden "grond- en industrialisatiebeleid" vervangen door de woorden "haven-, grond- en industrialisatiebeleid" ;

7° in artikel 6 wordt het tweede lid vervangen door wat volgt :

"In afwijking van artikel 11 van de wet van 22 december 1986 betreffende de intercommunales wordt de verhouding tussen de verschillende aandeelhouders in de bestuursorganen van de Maatschappij bepaald door hun inbreng in het maatschappelijk kapitaal." ;

8° aan artikel 6 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Maatschappij is onderworpen aan de bepalingen van de wet van 22 december 1986 betreffende de intercommunales in de mate waarin deze niet strijdig zijn met de bepalingen van deze wet." ;

9° in artikel 7 worden de woorden "de stad Antwerpen" vervangen door de woorden "het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen" en de woorden "de Staat" door de woorden "het Vlaamse Gewest" ;

10° Artikel 8 wordt vervangen door wat volgt :

## "Artikel 8

De Maatschappij heeft tot doel het grondbeleid voor het havengebied in het L.S.O.-gebied, het industrialisatiebeleid van de industriële zone gelegen binnen dit havengebied en het uitstippelen van het



**Voorzitter**

subregionale beleid inzake de verdere ontwikkeling en fasering van het havengebied in het L.S.O.-gebied.

Binnen de grenzen van de haar toegekende bevoegdheden, zoals bepaald in het eerste lid, heeft de Maatschappij dezelfde rechten en plichten als een havenbedrijf inzake voorkooprecht, subsidiëring van interne ontsluitingswegen met hun aanhoorigheden en ophoging van terreinen.

In het havengebied van het L.S.O.-gebied kan het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen geen bevoegdheden uitoefenen die aan de Maatschappij zijn toegekend zoals bepaald in het eerste lid van dit artikel. De Maatschappij is evenwel geen havenbedrijf in de zin van de bepalingen van artikel 2.2 van het decreet houdende het beleid en beheer van de zeehavens.

De Maatschappij stelt voor het L.S.O.-gebied samen met het havenbedrijf Antwerpen en de gemeenten binnen haar werkingsgebied een strategisch plan vast.

Binnen haar administratie richt de Maatschappij een secretariaat op dat de werkzaamheden inzake voornoemd strategisch plan en dat de beleidsovereenkomst bedoeld in artikel 15bis begeleidt en coördineert en waarvoor op voorstel van de Maatschappij de Vlaamse regering nader de samenstelling en werking kan bepalen." ;

11° artikel 9 wordt vervangen door wat volgt :

## "Artikel 9

Tot verwezenlijking van haar doel verwerft de Maatschappij de gronden van het havengebied van het L.S.O.-gebied en maakt ze bouwrijp.

De gronden die reeds aan het Vlaamse Gewest toebehoren worden aan de Maatschappij overgedragen, rekening houdend met de door derden verkregen rechten. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden van deze overdracht." ;

12° in artikel 10 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt :

"De Maatschappij kan overeenkomstig de wetgeving inzake onteigeningen ten algemene nutte de verwervingen, met inbegrip van de

strooksgewijze aankopen en onteigeningen, van de voor het bereiken van haar doel noodzakelijke onroerende goederen vervolgen, nadat ze door de Vlaamse regering van algemeen nut zijn verklaard." ;

13° artikel 11, gewijzigd bij koninklijk besluit nr. 523 van 31 maart 1987 en gewijzigd bij wet van 30 juli 1987 tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgelegd ter uitvoering van artikel 1 van de wet van 27 maart 1986 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, wordt vervangen door wat volgt :

## "Artikel 11

De terreinen ten zuiden van het kanaaldok en een homogene zone ten noorden omheen het kanaaldok, de insteekdokken en een homogene zone omheen alle andere dokken bestemd voor overslag en havengebonden opslag, de stroken langs de Schelde, bestemd voor overslag en havengebonden opslag die de Maatschappij verwerft, worden door de Maatschappij aan het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen overgedragen op haar verzoek en naargelang de behoeften van vestiging tegen dezelfde voorwaarden als ze deze zelf verworven heeft.

De Maatschappij kan de andere gronden overeenkomstig hun bestemming aan derden in concessie geven of overdragen ten behoeve van de ontwikkeling van het L.S.O.-gebied. Elke verkoop is afhankelijk van de goedkeuring door de Vlaamse regering.

De tarieven voor het benutten van gronden door derden in het havengebied op de linkerscheldeover zijn van dezelfde structuur en liggen op hetzelfde niveau als in de haven op de rechteroever." ;

14° in artikel 12 worden de woorden "de Staat" vervangen door de woorden "het Vlaamse Gewest" en de woorden "de stad Antwerpen" vervangen door de woorden "het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen." ;

15° in artikel 13, gewijzigd bij koninklijk besluit nr. 523 van 31 maart 1987 en gewijzigd bij wet van 30 juli 1987 tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgelegd ter uitvoering van artikel 1 van de wet van 27 maart 1986 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, wordt het tweede lid vervangen door wat volgt :

**Voorzitter**

"Tot en met het jaar 2003 zal in afwijking van het eerste lid het batig exploitatiesaldo, na toekenning van een normale intrestvergoeding voor de ingebrachte kapitalen maximaal voor 75% in de eerste plaats worden aangewend voor haar aandeel in de financiering van de leefgemeenschapspremie en de hervestiging van de leefgemeenschap Doel." ;

16° artikel 14 wordt vervangen door wat volgt :

## " Artikel 14

In de maritieme zone van het havengebied van het L.S.O.-gebied beheert en exploiteert het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen de haven. Het vaardigt te dien einde alle nodige verordeningen en reglementen uit met inbegrip van de concessievoorwaarden. Het treedt in de rechten en verplichtingen van de stad Antwerpen." ;

17° in artikel 15 worden de woorden "de Koning" vervangen door de woorden "de Vlaamse regering" ;

18° een hoofdstuk IIIbis, bestaande uit een artikel 15bis, wordt ingevoegd als volgt :

## "HOOFDSTUK IIIbis

## Beleidsvereenkomsten

## Artikel 15bis

§ 1. Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, de Maatschappij en het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen sluiten naar aanleiding van een aanpassing van de grenzen van de maritieme en de industriële zone van het havengebied of van een wijziging van bestemming binnen één van deze zones, een beleidsvereenkomst.

Deze beleidsvereenkomst wordt gesloten op basis van het strategisch plan, bedoeld in artikel 8, en regelt inzonderheid volgende aangelegenheden :

1° de vergoeding bij overheveling van gronden van industriële zone naar maritieme zone en omgekeerd ;

2° de ontsluitingsinfrastructuur binnen het havengebied ;

3° de investeringsprojecten ;

4° het promotiebeleid.

§ 2. Op verzoek van één van de aandeelhouders van de Maatschappij stelt de raad van bestuur bij tweederde meerderheid een ontwerp van beleidsvereenkomst vast. Dit ontwerp wordt ter ondertekening voorgelegd aan de in § 1 bedoelde partijen.

Het ontwerp van de overeenkomst wordt vastgesteld binnen zes maanden van het verzoek van één van de aandeelhouders, tenzij de raad van bestuur een andere termijn bepaalt of de termijn verlengt.

Indien geen beleidsvereenkomst is afgesloten binnen de vastgestelde termijn, beslist de Vlaamse regering, na advies van de Maatschappij, over de aangelegenheden bedoeld in het tweede lid van § 1. De Maatschappij geeft haar advies binnen een maand na het verlopen van de vastgestelde termijn, zoniet beslist de Vlaamse regering zonder dit advies. Van dit advies kan de Vlaamse regering slechts afwijken mits motivering.

§ 3. Het ontwerp van beleidsvereenkomst wordt voorbereid door een werkgroep die samengesteld is uit vertegenwoordigers van de drie contracterende partijen die beschikken over de nodige kwalificaties inzake de aangelegenheden bedoeld in het tweede lid van § 1.

Binnen de Maatschappij wordt een overlegcommissie opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van de werkgevers-havengebruikers, vertegenwoordigers van de representatieve werknemersorganisaties, vertegenwoordigers van de Maatschappij en vertegenwoordigers van het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen. Deze overlegcommissie brengt advies uit over elk ontwerp van beleidsvereenkomst. Binnen de Maatschappij kunnen eveneens andere tijdelijke of permanente overlegcommissies worden opgericht, bestaande uit de verschillende actoren van het L.S.O.-gebied." ;

19° artikel 18, gewijzigd bij koninklijk besluit nr. 523 van 31 maart 1987, wordt opgeheven ;

20° artikel 19 wordt vervangen door wat volgt :

**Voorzitter**

## "Artikel 19

De rechten, retributies en andere havengebonden inkomsten in de maritieme zone van het havengebied in het L.S.O.-gebied zijn van dezelfde structuur en liggen op hetzelfde niveau als van het havengebied gelegen op de rechterscheldeoever. Zij worden uitsluitend opgelegd en geïnd door de havenbeheerder die ook de lasten van de havenuitbating in het L.S.O.-gebied draagt." ;

21° artikel 22, gewijzigd bij wet van 30 juli 1987 tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgelegd ter uitvoering van artikel 1 van de wet van 27 maart 1986 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, wordt opgeheven ;

22° in artikel 24 worden de woorden "het havengebied" vervangen door de woorden "de maritieme zone van het havengebied" ;

23° in artikel 26 worden de woorden "de haven- en industriegebieden" vervangen door de woorden "het havengebied" ;

24° in artikel 27 worden in het eerste lid de woorden "het havengebied" vervangen door de woorden "de maritieme zone van het havengebied" ;

25° in artikel 30 wordt 1° vervangen door wat volgt :

"1° het gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen, in zoverre het bouw- en exploitatievergunningen betreft in de maritieme zone van het havengebied ;" ;

26° in artikel 30 wordt 2° vervangen door wat volgt :

"2° de Maatschappij, in zoverre het bouw- en exploitatievergunningen betreft in de industriële zone van het havengebied ;" ;

27° in artikel 32 worden in het tweede lid de woorden "Nationale Maatschappij der Waterleidingen" vervangen door de woorden "Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening".

Op dit artikel is er een eerste amendement van de heer Wymeersch dat luidt als volgt :

A. In 2°, in de voorgestelde tekst van artikel 3, op de zevende regel na de woorden "ruimtelijke ordening", de volgende zinsnede toevoegen :

", met uitzondering van de grenzen van het havengebied, die vastgelegd zijn door dit decreet, en enkel door het Vlaams Parlement kunnen gewijzigd worden."

Op dit artikel is er een tweede amendement van de heer Wymeersch dat luidt als volgt :

B. 15° schrappen.

De stemmingen over de amendementen en het artikel worden aangehouden.

## HOOFDSTUK VI

## Overgangs- en slotbepalingen

## Artikel 38

§ 1. De bestaande concessieovereenkomst tussen de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en het Vlaamse Gewest wordt vervangen door een overeenkomst volgens de bepalingen van dit decreet voor hernieuwbare periodes van telkens 99 jaar, binnen de drie jaar na inwerkingtreding van dit decreet.

§ 2. De Vlaamse regering draagt binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet al de aandelen die het Vlaamse Gewest bezit in de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen over aan de stad Brugge tegen de waarde van 1 Euro, zonder onderbreking van haar rechtspersoonlijkheid. In het havengebied Brugge-Zeebrugge oefent de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen de havenbestuurlijke bevoegdheden uit.

§ 3. Bij de overdracht van de aandelen, zoals bedoeld in § 2, zal tussen de Vlaamse regering en de Stad Brugge een overeenkomst worden gesloten die de modaliteiten van deze overdracht vastlegt. Inzonderheid inzake het personeelsbeleid zal hierbij bovendien tussen de MBZ en de representatieve werknemersorganisaties een overeenkomst worden afgesloten. De Stad Brugge mag onder geen enkel beding de aandelen, verworven van het Vlaamse Gewest, vervreemden dan met de voorafgaande goedkeuring van de Vlaamse regering.

**Voorzitter**

§ 4. In artikel 1, B, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut worden de woorden "Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen" geschrapt op de datum waarop de Vlaamse regering de aandelen overdraagt, zoals bepaald in § 2.

§ 5. In afwijking van artikel 5, § 1, kunnen de bestaande aandelen van privaatrechtelijke personen in de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen behouden blijven.

– *Aangenomen.*

**Artikel 39**

Binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet zal de Vlaamse regering een inventaris opmaken van de historische lasten van de verschillende havenbedrijven. Indien niet objectief verklaarbare verschillen zouden worden vastgesteld, zal de Vlaamse regering een compensatieregeling uitwerken.

– *Aangenomen.*

**Artikel 40**

§ 1. De Vlaamse regering zal binnen de drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet alle geldende algemene overeenkomsten, al dan niet bij wet of decreet bekrachtigd, omtrent het beheer van de domeingoederen van het Vlaamse Gewest en de exploitatie van de havengebieden in overeenstemming brengen met dit decreet.

Voorzover de overeenkomst zelf het toelaat, zal bevestiging van de goedkeuring de opzegging of de wijziging geschieden met terugwerkende kracht.

§ 2. Deze machtiging tot opzegging of wijziging geldt niet voor de bepalingen inzake de financiering van investeringen van haveninfrastructuur in uitvoering.

– *Aangenomen.*

**Artikel 41**

§ 1. Binnen drie jaar vanaf de inwerkingtreding van dit decreet wordt voor elk havengebied waarvoor

nog geen afzonderlijke rechtspersoon bestaat met als enig doel het uitoefenen van de havenbestuurlijke bevoegdheden door het betrokken havenbestuur dergelijke rechtspersoon opgericht.

§ 2. Zolang een bestaand havenbestuur binnen de termijn gesteld in § 1 niet is overgegaan tot de oprichting van een afzonderlijke rechtspersoon worden de havenbestuurlijke bevoegdheden uitgeoefend overeenkomstig de geldende regels van dit decreet.

§ 3. Zolang een bestaand havenbestuur binnen de termijn gesteld in paragraaf 1 niet is overgegaan tot de oprichting van een afzonderlijk rechtspersoon worden de controle en het toezicht, zoals bedoeld in artikelen 22 en 23 uitgeoefend ten aanzien van de bestuursorganen belast met het functioneel beheer van de betrokken haven.

– *Aangenomen.*

**Artikel 42**

De Vlaamse regering wordt gemachtigd voor een periode van drie jaar vanaf de inwerkingtreding van dit decreet binnen de perken van de begroting aan de bestaande havenbesturen uitkeringen te verstrekken overeenkomstig de voorwaarden bepaald in hoofdstuk IV van dit decreet.

– *Aangenomen.*

**Artikel 43**

Na voorafgaand advies van de betrokken havenbedrijven, kan de Vlaamse regering de bepalingen van de wetten en decreten betreffende het beleid, het beheer en de exploitatie van de zeehavens, alsook door de wet of het decreet goedgekeurde overeenkomsten die betrekking hebben op de rechten en verplichtingen van de havenbedrijven coördineren, met inachtneming van de wijzigingen die daarin uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn aangebracht tot aan het tijdstip van coördinatie.

Te dien einde kan de Vlaamse regering :

1° de volgorde en de nummering van de te coördineren bepalingen veranderen en in het algemeen de teksten naar de vorm wijzigen ;



### Voorzitter

- 2° de verwijzingen die voorkomen in de te coördineren bepalingen, met de nieuwe nummering overeenbrengen ;
- 3° zonder afbreuk te doen aan de beginselen die in de te coördineren bepalingen vervat zijn, de redactie ervan wijzigen teneinde ze onderling te doen overeenstemmen en eenheid in de terminologie te brengen ;
- 4° het opschrift van de coördinatie bepalen.

– *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het voorstel van decreet houden.

---

---

### REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**De voorzitter** : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 12.43 uur.*

---