



Vlaams
Parlement

ingediend op **718** (2015-2016) – Nr. 1
1 april 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mathias De Clercq en Björn Anseeuw

ter kennismaking
met de nieuwe Vlaamse havencommissaris

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, N.;
Ingrid Pira.

INHOUD

1. Uiteenzetting door Jan Blomme, Vlaams havencommissaris	4
1.1. Het Vlaamse havenlandschap	4
1.2. De rol van de havencommissaris.....	4
1.3. De missie van de gewestelijke havencommissaris	5
1.4. Potentiële meerwaarde van de inbreng van een havencommissaris	5
1.5. De bredere havencontext.....	5
1.6. Samenwerking tussen de havens: projecten	7
1.7. Andere opdrachten.....	9
2. Bespreking	10
2.1. Vragen en opmerkingen van leden	10
2.2. Antwoorden van de Vlaamse havencommissaris.....	12
Gebruikte afkortingen.....	20

Bijlage: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 3 maart 2016 van gedachten met Jan Blomme, Vlaams havencommissaris. Het was de eerste kennismaking van de commissie met de nieuwe havencommissaris (door de Vlaamse Regering benoemd op 19 juni 2015 in opvolging van Toon Colpaert).

De presentatie van Jan Blomme is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Jan Blomme, Vlaams havencommissaris

Jan Blomme licht de rol van de gewestelijke havencommissaris toe en vertelt hoe hij die wil vormgeven. Hij vindt het zinvol ideeën ter zake samen te bespreken. Zelf is hij van opleiding historicus, doctor in de moderne geschiedenis en meer specifiek de economische geschiedenis. Hij was 20 jaar hoofd van de studiedienst van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en twee jaar CEO van de Port of Antwerp International, een dochter van het Antwerpse havenbedrijf. Sinds eind augustus 2015 is hij gewestelijk havencommissaris.

1.1. Het Vlaamse havenlandschap

Kort schetst de spreker een beeld van het Vlaamse havenlandschap. Het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering met de bevoegde minister tekenen het havenbeleid uit, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en enkele andere departementen. Ook federale en Europese beleidsinstanties zijn betrokken.

Daarnaast zijn er ook de advies- en overleginstanties. De Vlaamse Havencommissie speelde daarin tot recent een vooraanstaande rol, maar door ontwikkelingen inzake subsidiëringsbeleid, beheersovereenkomsten met het Vlaamse Gewest en het Havendecreet is die afgezwakt.

Vervolgens is er toezicht en controle. Daarin schuilt de initiële essentie van de rol van de havencommissaris, stelt de spreker, naast de Vlaamse Regering en enkele andere controle-instanties zoals de Inspectie van Financiën, gemeenteraden enzovoort.

En de havens worden beheerd door de diverse havenbedrijven – vier in totaal voor Vlaanderen: Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge – die ook de contacten met de havengebruikers opvolgen. Het havenbeleid wordt dus niet alleen door de gewestelijke en federale haveninstanties gemaakt, en dat levert een spanningsveld op: de havenbedrijven geven in belangrijke mate mee gestalte aan het havenbeleid. Dat is volgens Jan Blomme een goede zaak.

1.2. De rol van de havencommissaris

De rol van de havencommissaris is wettelijk beperkt, maar in de praktijk breder dan de wettelijke opdracht.

De decretale taken van de havencommissaris zijn vervat in het Havendecreet en omvatten in essentie de toetsing aan het Havendecreet van alle beslissingen van raden van bestuur en algemene vergaderingen van de havenbedrijven en ermee verbonden uitvoeringsbesluiten of overeenkomsten tussen de havenbedrijven en de Vlaamse administratie.

De havencommissaris heeft twee instrumenten ter beschikking. Ten eerste de mogelijkheid tot schorsing en ten tweede het geven van een visum bij participaties. Zijn voorganger, Toon Colpaert, meldde dat dit zelden gebeurde.

Er zijn ook niet-decretale taken, die zijn vastgelegd in de functieomschrijving en vacature. De belangrijkste opdracht behelst in eerste instantie het capteren en signaleren van trends en intenties van de havenbedrijven of van private spelers, die een weerslag kunnen hebben op het gewestelijk havenbeleid of die andere havens kunnen aanbelangen.

Een heel expliciete opdracht uit de vacature, is trekker en coördinator te zijn bij havensamenwerking, inclusief procesondersteuning voor een gemeenschappelijke havenstrategie.

Wat betreft de regelgeving moet de havencommissaris voeling krijgen met de grijze zones. Die worden doorgaans door de havenbedrijven zelf gesignaleerd. De havencommissaris moet dan voorstellen formuleren in samenwerking en overleg met de havenbedrijven, de Vlaamse administratie en het kabinet. Soms krijgt hij ook rechtstreeks opdrachten toegewezen, onder meer in de context van het initiatief Flanders Port Day.

1.3. De missie van de gewestelijke havencommissaris

De missie van het havencommissariaat is al sinds de voorgaande havencommissaris: actief bij te dragen tot duurzame ontwikkeling. Jan Blomme heeft daaraan toegevoegd dat hij ook mee de competitiviteit van de Vlaamse havens wil helpen versterken.

In eerste instantie gebeurt dat door toepassing van het Havendecreet en dus door het bewaken van de gelijke werkingsvoorwaarden tussen de Vlaamse havens onderling. De havencommissaris capteert en signaleert mogelijke thema's van gemeenschappelijk havenoverschrijdend belang. Een havencommissaris is geen bestuurder en mengt zich dan ook niet in zaken van intern havenbestuur, tenzij hij daartoe een expliciet mandaat krijgt van het havenbestuur. In overleg en met voorstellen zoekt hij mee naar concrete oplossings- en eventuele implementatietrajecten.

1.4. Potentiële meerwaarde van de inbreng van een havencommissaris

Wat is de potentiële meerwaarde van de functie, naast het toezicht dat wettelijk bepaald en vrij beperkt is?

Volgens Jan Blomme schuilt dat potentieel in het feit dat hij aanwezig kan zijn op diverse fora waar normaal niet alle betrokken partijen aanwezig kunnen zijn. Het gaat dan voornamelijk om de vier havenbesturen, maar er is ook nog de Overlegraad van de havens en de Vlaamse administratie, het intern havenoverleg van Openbare Werken en diverse andere fora en er zijn veel rechtstreekse contacten met havengebruikers, veelal op uitnodiging.

De havencommissaris kan luisteren zonder bij het debat betrokken te zijn en krijgt inzichten mee vanuit diverse invalshoeken. De functie vereist neutraliteit en het belang van confidentialiteit is groot. Dat reikt mogelijkheden aan om bepaalde thema's naar bepaalde partijen door te schuiven.

1.5. De bredere havencontext

De bredere havencontext bespreekt Jan Blomme niet, maar zijn 25 jaar ervaring in de Vlaamse haven economie leert dat er zich een echte structuurverandering heeft doorgezet sinds 2009-2010. Er is meer onzekerheid en volatiliteit. Er zijn nieuwe stromen die opkomen en er is een beduidend vertraagde groei. Thema's die eerder amper aan bod kwamen, vinden nu wel ingang in de ondernemings-

plannen en de visienota's van de havenbedrijven. Het gaat daarbij niet enkel om milieuaspecten.

In eerste instantie moeten de havenbesturen ermee omgaan. Hoe doen ze dat? Er is meer aandacht voor kostenbewaking. De flexibiliteit is toegenomen, bijvoorbeeld door versoepeling van de eerder strakke concessiecontracten. Meer en meer staat men ervoor open om naast volume en massa, en de trafiekcijfers, ook andere aspecten van toegevoegde waarde aandacht te geven. Aspecten zoals openheid, diversificatie, innovatie enzovoort worden belangrijker.

De betrouwbaarheid van de keten is cruciaal en wordt steeds meer meegenomen in de uitbouw van de kwaliteit van elke haven. De havencommissaris verwijst in dat verband naar de actuele problematiek van de havenloodsen.

Ook krachtenbundeling is een belangrijke factor: connectiviteit met het achterland. Dat maakt deel uit van de competitiestrijd tussen de havens.

De havencommissaris laat een aantal grafieken zien (zie bijlage p. 7). Een grafiek laat zien hoe de groei en de multiplicatorfactor die er was in tijden van economische groei, en de toename van containers, enorm is afgenomen.

Het marktaandeel van Antwerpen is niet slecht, zo blijkt. Gent en Zeebrugge blijven vrij stabiel. In de periode 2009-2011 nam Zeebrugge een klein sprongetje. Ook de heftige concurrentiestrijd tussen Antwerpen en Rotterdam in de containersector komt in beeld. Het is een wereld in beweging, stelt de spreker.

De Vlaamse havens hebben uitstekende resultaten geboekt in de afgelopen 10 tot zelfs 25 jaar. Het Havendecreet versterkte de autonomie en maakte een efficiënt en dynamisch lokaal bestuur mogelijk. Het verschil met de leiding van havens 15 tot 20 jaar eerder, is markant, verzekert Jan Blomme. De havens konden ook op alle fronten hun marktaandeel behouden en slaagden er meestal in het te versterken.

Voor de haven van Antwerpen, de grootste, noemt de havencommissaris de meest historische prestatie het feit dat de allergrootste containerschepen een haven 100 kilometer landinwaarts kunnen aanlopen. Onder normale omstandigheden verloopt dat zo goed als probleemloos. Geen enkele andere haven kan dat claimen. Ooit beweerde een captain of industry in 1995 dat er nooit een schip van meer dan 4000 TEU de haven zou aanlopen. Intussen doen schepen van bijna 20.000 TEU dat wel. Ook het havenbestuur heeft daar hard aan gewerkt, stipt de havencommissaris aan. Er is in Antwerpen tevens een dramatische omslag gemaakt van een haven die zich zo goed als integraal op de rechteroever bevond, naar een zwaartepunt van de haven op de linkeroever. Dat zet ook institutioneel wel een en ander in beweging.

De haven van Antwerpen is bijzonder succesvol gebleken in containers, en ook in natte bulk. Dat is recent. Op het vlak van conventioneel stukgoed, breakbulk, gaat het er echter al zowat 15 tot 20 jaar in neerwaartse richting.

De haven van Gent blijkt heel succesvol in het behouden en versterken van haar positie als een van de grootste Europese havenindustrieclusters. Dat is een hele prestatie, aangezien bijvoorbeeld de autoassemblage op andere plaatsen verdwenen is. Gent en in het bijzonder het havenbestuur heeft de havenindustrie altijd meer aandacht gegeven, en er zijn een aantal innovatieve clusters.

De haven van Zeebrugge is geconfronteerd met enkele serieuze tegenvallers in de containertrafiek. Toch ziet de havencommissaris Zeebrugge als een succesvolle haven. Het is de grootste rorohaven voor nieuwe wagens in de

wereld. Ook dat is een hele prestatie, stelt hij. In andere niches, uitgezonderd de diepzeecontainers, behoudt de haven eveneens haar positie.

De Oostendse haven is wat trafiek betreft, grotendeels van de kaart geveegd. Dat duurt al enkele jaren, na het vertrek van de laatste ferryrederij. Toch vindt Jan Blomme de haven wel heel inventief in het aanboren van nieuwe niches en de uitbouw van offshore-activiteiten is vrij succesvol.

De uitdagingen voor havens zijn intussen veel groter geworden. Tot 2009 was the sky the limit. Havenbesturen hadden toen maar één dwingende opdracht en dat was ervoor zorgen dat de behandelingscapaciteit en -infrastructuur de spectaculaire groei kon volgen. Na die jaren is dat scenario drastisch veranderd. Wat infrastructuur betreft, vestigt de havencommissaris de aandacht op het nakende en op korte termijn zeer nijpende capaciteitstekort voor containerbehandeling in Antwerpen. Hij noemt het bijna dramatisch.

Hetzelfde geldt voor de nieuwe sluis in Zeebrugge. Die is een absolute prioriteit, niet alleen voor Zeebrugge, maar ook voor het Vlaamse Gewest en de nv Vlaamse havens, stelt de spreker, zonder zich te willen uitspreken over waar de sluis moet gebouwd worden.

Voor Gent is de politieke beslissing al gevallen; ook daar is de nieuwe sluis de sleutel naar de toekomst.

In die context kan worden opgemerkt dat de concurrentiekracht van de Nederlandse havens sterk is toegenomen, waarschuwt Jan Blomme. De wegcongestie in Rotterdam is nagenoeg opgelost en die rond Antwerpen is drastisch toegenomen en vraagt om oplossingen op korte termijn. Waar Antwerpen op zeer korte termijn met een capaciteitstekort kampt, is er in Rotterdam een overschot van capaciteit. Dat wordt kortelings op de markt aangeboden en dus wordt het aanzuigefect van Rotterdam vervoevoudigd. Zuid-Nederland is bovendien bijzonder succesvol gebleken in het aantrekken van logistiek gebonden investeringen. Dat heeft ook veel te maken met fiscaliteit en tewerkstellingsvoorwaarden.

1.6. Samenwerking tussen de havens: projecten

Kan de havensamenwerking de competitiviteit van de Vlaamse havens verbeteren? Die havensamenwerking kent een lange voorgeschiedenis: van Flandria Ports in 1995, waar voor het eerst van een versmelting van de Vlaamse havens sprake was, over Flanders Port Area (2008) tot alle Vlaamse ministers die het thema hebben opgepikt sindsdien. Er is intussen veel samenwerking tussen de Vlaamse havens maar niet op commercieel vlak.

Waarom is dat nooit van de grond gekomen? Volgens de havencommissaris is er vaak over gesproken, maar werd de inhoudelijke kant niet of onvoldoende ingevuld. Hij beschouwt het als één van zijn opdrachten om dat samen met de havenbesturen wel grondig inhoudelijk uit te werken.

Een ander heikel punt inzake samenwerking is de doorgedreven autonomie: 'vier koninkrijken in het graafschap Vlaanderen', zo beschreef iemand het ooit. Ze zijn in essentie concurrenten van elkaar. Winst voor de ene haven, is doorgaans verlies voor een andere. Zolang dat schema niet doorbroken wordt, is er een probleem.

De havens hebben ook een heel verschillende ondernemingscultuur, zowel in de raden van bestuur als in de ondernemingen die er gevestigd zijn. Dat maakt samenwerking niet gemakkelijker. Ze zijn ook concurrenten inzake investerings-

dossiers van de Vlaamse overheid. Zo waren er al vaker pittige discussies over sluisprojecten, rederijen en trafiekstromen. Ook investeringen in logistiek en industrie komen wel vaker op tafel.

De specifieke plaats van Antwerpen in het samenwerkingsdebat valt op. Daar rijst geregeld de vraag om wat meer reliëf in het Vlaamse havenlandschap te brengen, en men voelt zich enigszins geïrriteerd omdat de rol, het belang en de omvang van Antwerpen niet altijd even sterk worden uitgespeeld in het Vlaamse beleidsdebat. Anderzijds blijkt dat Antwerpen juist door zijn schaal, omvang en financiële middelen niet altijd vragende partij is om samen te werken.

Wat kan er wel? De niet-commerciële projecten lopen vrij vlot: maatschappelijk draagvlak (havendagen), arbeidsmarkt, IT, douane, gemeenschappelijke standpunten rond Europees beleid.

De havencommissaris is echter volop aan de slag met het dossier waarin de samenwerking quasi vanzelfsprekend de grootste meerwaarde levert, met name de connectiviteit met het achterland. Dat, en vooral de frequentie en dus de kwaliteit van achterlandverbindingen, wordt vooral gegarandeerd door kritische massa en evenwicht in de stromen. Het doel is dan om zo de rol van Vlaanderen en de Vlaamse havens als logistieke draaischijf binnen Europa te versterken.

Contacten met grote verladers, ook buiten Vlaanderen, wijzen uit dat ze wel de Vlaamse havens willen aandoen, als daar de correcte randvoorwaarden aanwezig zijn. Cruciaal is daarbij het openbreken van het achterland in Duitsland en Centraal-Europa. De Vlaamse havens zijn er vooralsnog nooit in geslaagd om behalve in hun 'captive' achterland – ruwweg het oude Lotharingen, met Zuid-Nederland, Vlaanderen, Noord-Frankrijk en het Rijngebied naar Zwitserland – belanghebbende partij te worden. Typisch is daar het achterland van Bremen en Hamburg.

Ook het terugdringen van de congestie is van belang, net als externaliteiten verminderen en nog veel meer gebruik maken van extended gateways en intermodaliteit.

Wat is het plan ter zake? Er moet een visie ontwikkeld worden op gebruik van binnenvaart en spoor. Binnenvaart is de weg voorwaarts in Vlaanderen, stelt de havencommissaris, gezien de afstanden, de beschikbare infrastructuur en de terminals. Wil men ook op halflange en lange afstand werken, dan is het spoor de beste modus. Dat kon echter nooit benut worden zoals het hoort, omwille van een aantal kwaliteitsgebreken in het verleden.

Er is tevens nood aan meer bundeling van lading tussen de havens onderling. Heel wat achterlandprojecten van havens zijn door de havens zelf afzonderlijk opgezet. Er zijn tegelijk ook nogal wat combinaties tussen de havens en continentale stromen mogelijk die vandaag niet noodzakelijk over die havens gaan. Zo zijn er fabrieken in Noord-Frankrijk die alles per vrachtwagen over de Vlaamse wegen naar Duitsland, Polen en Tsjechië brengen. Het lijkt logischer dat die vrachtwagens hun lading afzetten in de Vlaamse havens en ze van daar proberen te bundelen met de maritieme cargo.

Shortseastromen vindt de havencommissaris een interessant en inhoudelijk sterk gegeven als basis voor ladingbundeling. De vrachtwagens met laadkisten die over Zeebrugge richting Groot-Brittannië gaan, en omgekeerd ook heel diep in Europa gaan, zouden gebundeld kunnen worden met de maritieme diepzeelading. Samen neemt de kritische massa toe en kan mogelijk een beter evenwicht ontstaan tussen de inbound- en outboundstromen.

Vanzelfsprekend is dat niet, erkent Jan Blomme. Er moet operationeel-technisch en financieel een goed businessmodel voor ontwikkeld worden. Er moet ook worden nagedacht hoe de contacten tussen de betrokken bedrijven tot stand kunnen komen.

Echte nauwe samenwerking tussen havens ligt nog wat moeilijk. Een eerste case is de as Antwerpen-Zeebrugge, waarop al jaren een bitse concurrentiestrijd heerst over een bepaald onderdeel van de trafieken van beide havens, met name containers en meer specifiek de diepzeecontainers. Tijdens de ministeriële havenmissie in november 2015 is een voorzichtige overeenkomst gesloten tussen Antwerpen en Zeebrugge om samen te werken met betrekking tot concepten om een aantal nieuwe trafieken aan te trekken. Tegelijk wordt Antwerpen wel erkend als internationale gateway voor containers. Beide partijen onderschrijven tevens het belang van het vrijwaren van Zeebrugge als volwaardig containerplatform. Hoewel voorzichtig is het voor het eerst dat de havens op commercieel vlak zullen samenwerken. Men houdt rekening met de specificiteit van de havens, wat eveneens nieuw is.

Jan Blomme wil als doelstelling vooropstellen dat de business development en monitoring van de containersector op een of andere manier in één hand terechtkomen. Dat zou dan allicht bij de grootste partij komen, Antwerpen, mits garanties voor de andere partijen. Alleen een gemeenschappelijk belang kan de basis zijn voor een project waarin bitsigheid en competitie uitblijven.

Wat de as Zeebrugge-Oostende betreft, stonden beide havenbesturen luttele jaren geleden nog op het punt te fuseren. Dat is uiteindelijk niet gebeurd, maar er is wel een degelijke samenwerking ontstaan inzake cruises. De bedrijfsculturen zijn volgens de havencommissaris gewoon te verschillend in de diverse havens.

De as Gent-Zeeland Seaport ligt wat moeilijk omdat de grenzen van de as buiten het eigen gewest liggen. Voorlopig is de samenwerking operationeel van aard, bijvoorbeeld integratie van scheepvaartbegeleiding en IT-systemen. Meer samenwerking zou een logische volgende stap kunnen zijn. De as is echter zinvol en kan alvast op het vlak van connectiviteit naar het achterland veel betekenen. Zo heeft Terneuzen geen spoorverbinding naar het noorden en dus moet het over Zeeuws-Vlaanderen en dan door Vlaanderen naar het zuiden. Dan is het evident dat er een bundeling is met de haven van Gent, en eventueel Zeebrugge en Antwerpen. Dat moet alle havens sterker maken. Veel heeft ook te maken met de beschikbaarheid van ruimte. Antwerpen moest ook uitwijken naar de linkeroever omdat ze bij de uitbouw opwaarts van de rivier op de grens met Nederland zijn gestoten in de jaren 70.

1.7. Andere opdrachten

Een andere uitdrukkelijke vraag bij de werving van de havencommissaris was een gemeenschappelijke visie en strategie uit te werken. Elke haven heeft zijn eigen strategie en dat lijkt Jan Blomme ook logisch. De eigen havenbesturen en -gemeenschappen zijn er het best voor geplaatst. Er zijn wel havenoverschrijdende elementen. In mei 2016 wordt er een gemeenschappelijk intern havenseminarie gehouden waarbij de visies worden vergeleken en men nadenkt over de mate waarin bepaalde elementen elkaar kunnen versterken.

Op vraag van de havenbesturen is Jan Blomme bezig met het actualiseren van de Havenkapiteinswet van 1936. Daarmee zou hij rond zijn binnen één tot twee maanden. Binnenkort krijgt hij ook een inbreng in het toezicht op de kostenra-

ming van het loodswezen en de vaststelling van de loodsgeldtarieven, conform de recente samenwerkingsovereenkomst met het Nederlandse loodswezen¹.

Er wordt gesuggereerd om ook over het samenwerkingsmodel havens Vlaamse overheid, dat vastligt in het Havendecreet, zelfs op het vlak van subsidiëring, een intensieve brainstorming te houden. Het zou de moeite kunnen lonen om daaraan aanpassingen te doen, omdat tot op zekere hoogte de ondersteuningsmodaliteiten in de praktijk al niet meer worden toegepast.

Het gaat dan onder meer om de nautische toegang en de sluizen. Volgens het Havendecreet was dat laatste voor 100 percent een Vlaamse verantwoordelijkheid, maar in de praktijk betalen de havens via de nv Vlaamse Havens een groot deel. Ondertussen biedt het Havendecreet een uitzonderling voor sluizen via nv Vlaamse Havens. Het houdt tevens de mogelijkheid open hiervoor subsidies te geven, rekening houdend met draagkracht en gelijkwaardig speelveld.

Havendecreetskosten kunnen om budgettaire redenen ook niet langer voor de volle pot worden uitbetaald. Er is druk vanuit de Europese Commissie om de havenbesturen vennootschapsbelastingen te laten betalen. Dat doet vragen rijzen over het mogelijk bijsturen van de roeping van de besturen: in welke mate is er nog sprake van een publiek bedrijf? Of volgt men meer de werking van een bedrijf, gestuurd vanuit privaatrechtelijke bedrijfsfilosofie?

Het havencommissariaat kan nog andere specifieke opdrachten krijgen gelet op zijn neutraliteit en zijn toegang tot de havenbesturen. Dan denkt Jan Blomme bijvoorbeeld aan de gemeenschappelijke positie van de havens ten aanzien van Infrabel. Er zijn een aantal gemeenschappelijke klachten met betrekking tot de werking daarvan in de havens.

2. Bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van leden

Björn Anseeuw stelt dat er nogal wat diversiteit is tussen de Vlaamse havens. Zijn bekommernis gaat uit naar de Oostendse haven en de regio. Andere dan de bedrijfsbelangen lijken soms de overhand te krijgen en dat wordt volgens het lid vaak ingegeven door de bestuursvorm. Hoe staat de havencommissaris tegenover de recente omvorming van enkele havens naar nv's van publiek recht?

Mathias De Clercq vindt Jan Blomme een waardig opvolger voor Toon Colpaert en ziet bij hem dezelfde constructieve en toegewijde houding om de belangen van de havens op te nemen.

Het verheugt het lid dat Jan Blomme verwijst naar een potentieel interessante samenwerking tussen de havens en dat dat ook geldt voor de samenwerking tussen Gent en Zeeland Seaport. Er zit zeker logica in, stelt hij, want het gaat om één kanaal van 32 kilometer lang. Men doet al een aantal beurzen gezamenlijk aan. De competitiviteit en de groei van de havens garanderen, vraagt om meer samenwerking. De beide CEO's schrijven intussen samen een complementaire visie neer voor een verregaande samenwerking. Dat is een positieve stap, in het belang van investeringen en bedrijven. Het lid verwacht dat ook Jan Blomme daarover zijn zegen geeft, net als de minister ook doet. De samenwerking Gent-Zeeland Seaports is complementair met de Flanders Port Area en de afstemming met de andere havens.

¹ Zie het verslag van de gedachtewisseling over de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en het Nederlands Loodswezen BV en de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 684/1).

Wat betreft de specialisatiestrategie, ziet het lid interessante insteken vanwege de havencommissaris. Hij stelde in interviews onder meer dat havens goed moeten selecteren waarin ze willen excelleren. Eenmaal ze daaruit zijn, kan naar complementariteit gezocht worden. Het doel is de sterktes van de havens te kunnen bundelen en dat ziet het lid graag. Internationaal is het gebied een zakdoek groot, maar dan een sterke zakdoek.

De jaarlijkse en zeer gereputeerde studie van de Nationale Bank zou niet langer uitgevoerd worden. Dat betreurt het lid ten zeerste, vanwege de neutraliteit en de uitgebreidheid van informatie, die daarmee niet langer beschikbaar zal zijn. Aan de minister en de havencommissaris vraagt hij graag om er alsnog op aan te dringen dat de Nationale Bank de studie toch zou voortzetten, of dat een andere instantie die rol zou overnemen.

Voor de sluis in Terneuzen zit alles keurig op schema. Ook de Nederlandse minister heeft net nog het tracé goedgekeurd en dat is een megastap vooruit. In 2017 zou de eerste spadesteek gegeven worden, en in 2021 zou eindelijk na die van 1968 de nieuwe bredere en diepere zeesluis kunnen opengaan. Dat de havencommissaris de competitiviteit effectief naar voren schuift en benadrukt in zijn mission statement, vindt het lid bijzonder sterk. Het gaat om verstandige groei en geen blinde groei om competitiever te worden.

Björn Rzoska is blij met de historische inzichten van de nieuwe havencommissaris. Wat betreft de bestuursvorm, roept die soms goede voorbeelden op, zoals de manier waarop men daarmee in Gent omspringt. De manier waarop dat in Antwerpen is verlopen, roept dan weer vragen op. In hoeverre kan een nv van publiek recht ervoor zorgen dat er meer draagvlak komt, zeker in de directe omgeving van de haven? Het lid denkt dan vooral aan wat als mogelijke expansie wordt beschouwd. Hij meent dat de ene haven er al beter mee omspringt dan de andere. Hoe ziet Jan Blomme dat?

Wat betreft de internationale samenwerking, stipt de havencommissaris aan dat de Vlaamse havens alvast beter samenwerken en dat er een gemeenschappelijk belang is als einddoel. Dat hoort het lid graag. Zijn partij meent dat juist daardoor onder meer ecologische voordelen gegenereerd worden, in plaats van concurrentieel te blijven met elkaar. De haven van Gent trekt een internationale kaart. Hoe kijkt Jan Blomme naar Rotterdam? Is er potentieel en opportuniteit om meer samen te werken? Vooralsnog is er alleen de vaststelling dat er concurrentieel een probleem is.

Neutraliteit en confidentialiteit zijn van belang voor de havencommissaris. Hoe staat hij tegenover de geregeld opduikende discussie over de wet-Major?

Annick De Ridder gaat in op de positie ten aanzien van de Nederlandse havens en met name Rotterdam. De wegcongestie is van uitzonderlijk belang. Antwerpen en Vlaanderen werken eraan. Bij Rotterdam is dat opgelost en er zijn capaciteitsoverschotten met de tweede Maasvlakte, en men trekt ook nieuwe investeringen aan. Is tevens het statuut van de havenarbeider geen heikel punt? Zit daarin geen bedreiging voor Antwerpen vooral? De wet-Major is bij uitgebreide lezing op heel wat arbeid van toepassing die niet langer strikt het laden en lossen van zeeschepen omvat. Kan de havencommissaris daarover meer kwijt?

Zuid-Nederland trekt logistiek havengebonden investeringen aan. Daarbij wordt de fiscaliteit vermeld als factor. Waar gaat het om?

De wegcongestie rond Antwerpen vraagt op korte termijn een alternatieve aanpak, zo luidt het. De langetermijndoelen zijn gekend. Men hoopt in 2017 de

spade eindelijk in de grond te steken. Welke kortetermijnmaatregelen ziet Jan Blomme dan nog?

Inzake samenwerking wordt de havencommissaris gevraagd om het samenwerkingsmodel havens-Vlaamse overheid te bekijken naar aanleiding van de discussie over de vennootschapsbelasting en de actualisatie van het Havendecreet. De investering in de sluizen komt daarbij ter sprake. De havengebieden gingen er volgens het lid altijd van uit dat de bijdrage die werd gevraagd eenmalig was en ook een uitzonderingssituatie. Men veronderstelde dat de Vlaamse overheid de basisinfrastructuur bouwt en financiert. Meent de havencommissaris dat die situatie stilaan wijzigt? Wordt de uitzondering de regel? Alle havens leveren nu wel aanzienlijke inspanningen voor hun basisinfrastructuur, maar staan de facto in voor exploitatie en rekenen op het feit dat het om een uitzonderingsscenario zou gaan.

Caroline Bastiaens looft Jan Blomme voor de vooropstelling dat hij het even goed wil doen als zijn voorganger inzake toezicht en controle.

Ook zij is geïnteresseerd in de opmerkingen over kortetermijnoplossingen voor de congestie rond Antwerpen.

Wat betreft shortsea en de mogelijke opportuniteiten, verneemt ze graag meer. De mensen die lobbyen voor shortsea, voelen zich vaak benadeeld. Ze geloven in de opportuniteiten die het biedt en de havencommissaris lijkt ze daar nu in te volgen.

De connectiviteit met het achterland en de mogelijkheden die dat biedt voor alle havens kwam ruim aan bod. Welke rol ziet de havencommissaris ter zake voor zichzelf?

2.2. Antwoorden van de Vlaamse havencommissaris

Jan Blomme stelt dat voor bepaalde aspecten van de vragen de confidentialiteit speelt, maar hij probeert zo volledig mogelijk te antwoorden.

In welke mate spelen andere dan bedrijfsbelangen bij de bestuursvorm van de havens? De raad van bestuur van de haven van Antwerpen kende hij goed en hij zag een grote evolutie naar een echt onafhankelijke raad die controleert en mee lijnen uitzet. Recent is met de omvorming naar een nv van publiek recht en door de komst van captains of industry die niet politiek gebonden zijn – dat is 50 percent van de bestuurders van het havenbestuur – ook de teneur van het intern debat binnen het havenbestuur veranderd.

Voor elke haven moeten keuzes gemaakt worden ter zake, stelt de havencommissaris. Sommige hebben nog altijd een heel sterk politieke inbreng in een gemeentelijk autonoom havenbedrijf klassieke stijl. Daar zijn geen of slechts enkele van de bestuurders extra muros haven of stad en dat zijn dan nog veelal mensen die op een of andere manier aan de haven verbonden zijn. Jan Blomme ziet er de voor- en vooral nadelen van. Zo moest in een raad van bestuur vaak vaag gebleven worden over gevoelige dossiers omwille van voortijdige perslekken of partijpolitieke belangen, wat het debat niet altijd ten goede komt.

Omgekeerd is de inbreng van mensen met een politiek mandaat ook van belang. Dat haalt de rechtstreekse band met het maatschappelijk draagvlak en dus de burger aan. De havencommissaris merkt inderdaad dat ook het model met inbreng van externe bedrijfsvoerders voor- en nadelen heeft. De kunst bestaat er voor hem in om de beste mix te vinden, waarbij men de knowhow van de bedrijfsvoerders heeft en toch kan rekenen op de politieke feeling met wat kan

en mogelijk is in de haven en regio en waarbij de link met de politieke beslissingsmechanismen in Brussel verzekerd is. De mix blijkt heel verschillend in elke haven en hoort toe aan de autonome beslissingsmacht van elke haven.

Er zijn cultuurverschillen in de raden van bestuur. Sommige worden zeer uitgebreid geïnformeerd en zoeken meteen naar een gemeenschappelijk draagvlak. Bij anderen is dat minder zo. De havencommissaris kan dat alleen maar vaststellen.

Het is een fundamentele vraag of een havenbestuur wil opschuiven naar een bedrijfsvorm waarbij het privaat-economische belang van het havenbedrijf meer begint door te wegen of dat het liever de publieke roeping sterker wil benadrukken. Misschien wil men ook naargelang het dossier de evenwichten enigszins kunnen aanpassen. De havencommissaris herhaalt dat een goede mix cruciaal is, met betrokkenheid van beide elementen.

De opmerkingen over Zeeland Seaport en Gent en de mogelijkheden voor meer integratie en samenwerking volgt de havencommissaris. Hij vindt de evolutie zinvol, al roept ze enige nervositeit op bij andere spelers in het Vlaamse havenlandschap. Er wordt gespeculeerd over investeringen en het aantrekken van interessante bedrijven en waar ze zich dan zullen vestigen: in Vlaanderen of in Zeeland? Die integratieoefening is echter deel van de autonomie van elk havenbedrijf op zich, oppert Jan Blomme. Hij is bekend met het type bedrijven en stelt dat er een zeker evenwicht moet zijn tussen de omvang van de bedrijven en de grootte van het havenbestuur. Het moet vooral ook op het ondernemingsniveau klikken.

De meerwaarde van de as Gent-Zeeland Seaport kan volgens de havencommissaris groter zijn dan de competitiebedreigingen. Bepaalde fundamentele trends kan men ook bijzonder moeilijk tegengaan. De havencommissaris geeft het voorbeeld van conventioneel stukgoed. Pulp en forrest products van Antwerpen zag hij ooit bijna integraal naar Zeeland Seaport vertrekken. Omgekeerd kan hetzelfde gelden: er kunnen voor Gent en Zeebrugge ook stromen gegenereerd worden die voordien naar Moerdijk of Vlissingen vloeiden. Dat kan commerciële kansen scheppen.

In specialiteiten gelooft de havencommissaris rotsvast. Elke haven heeft zijn specificiteit en opportuniteiten die een andere haven niet heeft. Een kusthaven heeft andere voordelen dan een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen, en Gent heeft als kanaalhaven een heel eigen profiel.

Jan Blomme bewondert dan ook dat havenbesturen durven beslissen dingen niet te doen. Ooit meende hij dat Antwerpen als main port alles kon, maar het is niet de ideale feederhaven vanwege zijn inlandse ligging, tenzij de nodige kritische massa aanwezig is. Het blijft niet vanzelfsprekend om met kleine feederscheepen de opvaart van de Schelde te doen, terwijl dat voor een kusthaven geen punt is. Met zeer grote gasscheepen de Schelde opvaren, is ook niet verstandig. Zeebrugge heeft de ideale ligging voor een roeping als connectie naar Groot-Brittannië. Er zijn vandaag vaak ook duidelijke keuzes gemaakt in de ondernemingsplannen en de visie van de CEO's.

Alles verandert snel en het is nodig de oefening telkens opnieuw te maken en bij de zaak te blijven. Grotere havens zetten meer in op schaal en massa. Waar schaal zo belangrijk is, zoals in Antwerpen, groeien container en natte bulk enorm. Antwerpen en Gent, maar allicht niet Vlissingen of Zeebrugge, zouden perfect afgeleide diensten kunnen leveren rond de maritieme en havenindustriële sector. De Vlaamse havens kennen veel laad- en losactiviteit en opslag van goederen en productie in de industrie. Alles daarrond – IT, headquarters, R&D,

technical centers enzovoort – zijn voldoende aanwezig om de stromen te ondersteunen, maar er zou veel meer kunnen uitgebouwd worden, verzekert de havencommissaris. Dat krijgt vooralsnog te weinig aandacht volgens hem en hij zal dan ook geregeld suggesties in die zin doen.

Wat betreft de havenstatistieken van de Nationale Bank, zou het probleem naar verluidt deels opgevangen worden door Voka en mogelijk ook de havenbesturen en de VHC. Die reeks begint eind jaren 80 en ook Jan Blomme zou het een verlies vinden mocht dat niet worden voortgezet. Het is een uniek en waardevol instrument, vooral met het oog op kleinere deelstudies die er vaak rond gebeurden. Met de NBB-studies kwam er ook een ander debat dan over tonnen op gang. De toegevoegde waarde is de indicatorfunctie. Zo wees een kleine studie uit dat de tewerkstelling in de havens niet echt achteruit ging, maar wel anders ingevuld werd en zelfs nog enigszins groeide door de outsourcing in plaats van klassieke tewerkstelling.

Ook Rotterdam heeft mainportstudies en bleek plots 30.000 arbeidsplaatsen meer te hebben dan de 60.000 in Antwerpen. Wat bleek bij nader inzien? Men had al het achterlandvervoer en dus alle vrachtwagenchauffeurs, zowat 25.000, bij de directe tewerkstelling in de haven geteld. Dergelijke studies maken vergelijking mogelijk en geven informatie om te lobbyen en te sturen. De havencommissaris neemt de suggestie om het ter sprake te brengen, ter harte. Hij denkt ook aan een link met de evolutie van de Vlaamse Havencommissie naar een studiecentrum met goede statistieken en indicatoren. Misschien kan daar het werk in samenwerking met de NBB opgenomen worden.

Goede bestuursvormen heeft Jan Blomme al toegelicht, maar hij kan en zal niet aangeven welke rangorde hij de havens toebedeelt. Elke haven doet het goed op zijn eigen manier, herhaalt hij.

Ecologie komt ter sprake. De havencommissaris stipt aan dat amper 20 jaar eerder havens in belangrijke mate mee aangestuurd werden door de ingenieurs van het havenbedrijf. Ze deden dat doorgaans goed, maar met sterke focus op infrastructuur. Voor ecologie als thema is in Antwerpen het Deurganckdok een katalysator gebleken. Het project botste met de natuurbewegingen in verband met het Vogelrichtlijngebied. Nadien kwam het besef dat samenwerken rond milieu een betere oplossing bood en werd milieu dan ook een volwaardig thema. Er kwam een technische milieudienst die vooral rond milieuhygiëne en veiligheid werkte en later evolueerde naar een proactieve aanpak in samenspraak met natuurbewegingen. De mentaliteitswijziging bracht een toename teweeg van een afdeling met vijf of zes mensen naar 35 mensen. In de Gentse kanaalzone gaat men ook op een zeer doordachte en positieve manier met de uitbreiding om.

Andere significante thema's zijn volgens de havencommissaris onder meer het esthetische aspect, en het toerisme in de haven, wat het draagvlak kan vergroten. De havens beschikken over grote oppervlakken en dat biedt mogelijkheden voor natuurgebied en recreatie. Geleidelijk aan zijn die thema's erbij gekomen. Bovendien gelooft Jan Blomme sterk in de diversificatie en het aantrekken van diensten rond de kerntaken die ook in de stad kunnen worden uitgevoerd.

Ook de levenscyclus van havens speelt mee. Sommige werken al 200 jaar en groeiden op een speciale manier en andere zijn relatief jong, zoals Zeebrugge, en werden op een bepaalde manier ingeplant en uitgebouwd. Er zijn mogelijkheden en er is vrij extensief ruimtegebruik. In de jaren 50, 60, 70 zijn in Antwerpen en Gent zeer grote stukken grond uitgegeven vanwege een soort van vrees voor de lege ruimte. De havens breidden met duizenden hectare uit en daar moeten dan liefst zo snel als mogelijk investeerders voor komen. Het bleek achteraf niet eens

zo'n slechte strategie, stelt Jan Blomme. De terreinen werden achteraf geleidelijk ingevuld en er zijn ook groene en ecologische stroken ingebed.

De noordhavens hebben een captive achterland, en ook de westhavens hebben dat met Rotterdam als grote concurrent voor de Vlaamse havens. De Vlaamse havens kennen een grote complementariteit, behalve tussen Antwerpen en Zeebrugge voor de diepzeecontainers. Er zijn eigen specialisaties in elke haven. Rotterdam beschouwt de havencommissaris wel als de grote concurrent. Men sluit niet uit dat samenwerking zou kunnen rond bepaalde achterlandverbindingen, al is het nooit echt gelukt. Wat er wel kan met Rotterdam, en al gebeurt tussen de Vlaamse havens, is samenwerking om te lobbyen op Europees niveau. Uitwisseling van zaken die het competitieve speelveld niet beroeren of een gezamenlijke aanpak van een milieu-index voor schepen die aanlopen: dat kan wel.

De regio die de stromen weet aan te trekken en er bovendien iets mee weet te doen door meerwaarde toe te voegen, biedt mogelijkheden. Er kunnen ook bedrijven aangetrokken worden voor assemblage of distributie. Vlaanderen is er heel succesvol in geweest en kan bogen op het hoogste aantal EDC's per hoofd van de bevolking. Die bedrijvigheid is evenwel ruimtelijk vaak versnipperd en vervoersstromen zijn bijgevolg niet altijd eenvoudig te bundelen. Alleen bij het Albertkanaal is dat op een degelijke manier gebeurd. Bij Sint-Niklaas en Bornem ligt bijvoorbeeld een zone met zowel productie- als distributiebedrijven. Het is niet eenvoudig om ze samen te brengen voor het ontplooiën van initiatieven inzake mobiliteit van en naar de havens. Rotterdam en Nederland zijn daar soms succesvoller in, stelt Jan Blomme.

Zo is Venlo uitgegroeid van kleine vlek naar belangrijkste logistieke poort en droge haven van Europa. De laatste 1500 hectare wordt momenteel ontwikkeld. Op 20 jaar zijn er 25.000 arbeidsplaatsen gecreëerd, is er grote toegevoegde waarde ontstaan en wat betreft mobiliteit is alles onder controle, trimodaal, nabij de Brabantroute. Onze havens zouden die functie perfect kunnen opnemen, onder andere met het Albertkanaal, maar er is bitter weinig afstemming. Als men erin slaagt de stromen over Vlaamse havens te brengen in plaats van over Rotterdam, dan is de kans wel groter dat in Vlaanderen mee mini-Venlo's worden ontwikkeld.

Over de wet-Major kan en mag de havencommissaris niets zeggen. Dat ligt bij een ander bestuursniveau. In Nederland speelt de wetgeving rond havenarbeid minder en ook in de Vlaamse havens zijn de codices rond havenarbeid niet allemaal even strikt. Als men intermodaliteit een kans wil geven, speelt het havenarbeidersstatuut ook een rol. Een reden daarvoor is de enorme kost voor de handling van een binnenvaartschip in de haven zelf. Er moet verplicht met een lichterploeg gewerkt worden en een aantal relatief dure dokwerkers. Dat ligt vast in de wet-Major. In Gent is er een akkoord bereikt om voor de behandeling van binnenvaartcontainerschepen met één klassieke dokwerker te werken, zodat de prijs sterk kan gedrukt worden.

De factor bij uitstek die de concurrentie met wegtransport mogelijk maakt, is de overslagkost aan beide kanten zo laag mogelijk houden op korte afstand. De wet-Major zou voor Jan Blomme versoepeld moeten worden, maar als havencommissaris kan hij dat alleen signaleren en geen opinie uiten. De geleidelijke teloorgang van het conventioneel stukgoed, waarin Antwerpen wel nog altijd koploper is in Noordwest-Europa, is onder meer toe te schrijven aan het gebrek aan flexibiliteit bij de inzet van arbeid, besluit hij. De gesprekken lopen.

Rotterdam, de Zeeuwse havens en Moerdijk, in Nederland dus, hebben geen specifieke statuten voor dokwerkers. Ze mogen aanwerven wie ze maar willen.

Ze bieden al dan niet als iemand dat wenst een opleiding aan. Voor een aantal intensieve goederencategorieën zijn ze dan ook moeilijk te verslaan. De natuurlijke reflex van de Antwerpse bedrijven is dan te reageren met schaal en massa en te proberen met lagere kosten te werken voor de verbindingen naar het achterland. In Antwerpen probeert men op die manier opdrachten aan te trekken. Voor sommige producten lukt dat, voor andere niet.

Moerdijk is bijzonder succesrijk aan het worden voor shortsea door hun zeer soepele regeling voor arbeid en ook voor fluvio-maritieme vaart. Daarvoor is specifieke reglementering ontwikkeld. Dat is ook voor Vlaanderen een optie voor Gent, Antwerpen en Zeebrugge, meent Jan Blomme.

In Rotterdam zelf zijn er ook problemen met havenarbeiders, zij het van een andere orde. Er is een havenvakbond met bijzonder militante dokwerkers, die geregeld ook wel het werk durven neerleggen. Er was recent ook een sociaal conflict, tussen terminalwerknemers en terminaldirectie, omdat men geen cao wilde ondertekenen. Er zijn derhalve meer geïsoleerde conflicten tussen arbeid en management in Nederland.

Wat Zuid-Nederland en de fiscaliteit betreft, kent Jan Blomme een aantal bedrijven die beslisten naar Bergen-op-Zoom en Zuid-Nederland te verhuizen omwille van de gunstiger fiscale ruling die ze in Nederland krijgen. De loonkost ligt er ook gevoelig lager dan in België, door lagere patronale bijdragen. Het wordt dan bijvoorbeeld voor Antwerpen zeer moeilijk om Benelux-hoofdkwartieren van rederijen in eigen haven te houden. De havencommissaris kan die verschillen signaleren maar het Vlaamse niveau kan ze ook enkel doorspelen federaal. Om dienstclusters uit te bouwen, iets wat arbeidsintensief is, vormt het in elk geval een probleem.

De discussie over het Saeftinghedok maakt duidelijk dat men zich in het Waasland zorgen maakt over de hangebonden mobiliteit. De wegcongestie rond Antwerpen wordt niet zozeer veroorzaakt door het havenverkeer, maar wel door doorgaand (vracht)verkeer vanuit Nederland. Bijna 50 percent van de vrachtwagens op de Antwerpse ring is uit Nederland afkomstig. Rekeningrijden kan een alternatief zijn om te sturen, al is het niet eenvoudig een regeling te treffen die de eigen bedrijven niet schaadt, stelt Jan Blomme. Hij gelooft wel in het hanteren van die methode zoals Zwitserland doet, om te sturen naar andere modi, spoor en binnenvaart. Daarin speelt pure economie: de wet van vraag en aanbod en prijszetting. Het is niet eenvoudig maar dat is een kwestie van aanpakken.

De investering in sluizen zit in debat. Eerst was er een bitsig debat tussen de Vlaamse havens. Het Deurganckdok was relatief goedkoop, lag midden in de haven en er was weinig maatschappelijke weerstand. De sluis van Terneuzen lag al veel gevoeliger, zeker gezien de internationale context. Dat is allicht weer binnen budget 'getrokken'. De sluis van het SHIP-project kent complicaties inzake kostprijs en maatschappelijke inbreng. Begrotingstechnisch blijkt het voor het Vlaamse Gewest steeds moeilijker om vroeger aangegane engagementen te blijven vervullen.

Het belang van het garanderen van de nautische toegang is sterk toegenomen. Dat geldt voor zowel Zeebrugge, Antwerpen en Gent als voor de sluizenproblematiek. Voor zowat 20 jaar was het aandeel nautische toegang in de begroting voor havens minder dan de helft, terwijl dat intussen tot 60 à 70 percent van het budget is toegenomen. Ook vanuit Europa en de havens zelf rijzen vragen daarbij en dat brengt alles terug tot het fundament: het Havendecreet. Men wil dat onder de loep nemen en daar eventueel een debat over aanvatten.

Terzijde merkt Jan Blomme nog op dat in de oude bestuursvorm van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ook stakeholders zaten. Vandaag worden geen stakeholders meer opgenomen in de raden van bestuur. Er wordt een specifiek stakeholdersoverleg georganiseerd, omdat er anders in de raad van bestuur belangenconflicten kunnen ontstaan. Er moet een neutraal havenbestuur zijn.

De basisinfrastructuur moet op het niveau van het Vlaamse Gewest blijven, stelt de havencommissaris, zeker voor wat betreft de nautische toegang. Binnen de havens evolueert men naar volledige autofinanciering. De oprichting van nv Vlaamse Havens voor het financieren van de sluizen was volgens de havencommissaris al een signaal dat het voor het Vlaamse Gewest problematisch werd om dat nog te doen. Het was een vorm van debudgettering, de enige manier om ze met alternatieve financiering alsnog op redelijke termijn te realiseren.

Een alternatieve aanpak van de mobiliteit bestaat er voor Jan Blomme in dat er een nieuw intensief programma wordt uitgetekend van modal shift. Niet met verplichtingen ten aanzien van de terminaloperators, zoals in Rotterdam. Die weten niet waar de containers heen gaan want ze zijn geen eigenaar van de cargo, dus kunnen ze meestal niet zelf beslissen om ze op een schip of trein te zetten in plaats van op vrachtwagens.

Men moet een vlotte doorstroming naar het achterland garanderen om de Vlaamse havens aantrekkelijk te houden, ook voor diepzeeederijen. Er worden ongeveer 600.000 TEU aan Vlaamse kanalen overgeslagen, onder meer in Meerhout, Willebroek, Genk en Gent. Ook Zeebrugge is een extended gateway voor Antwerpen en vice versa, die onder meer wordt mogelijk gemaakt door een vlotte verbinding met estuaire schepen. Incentives vanwege havenbestuur, overheid, of van terminaloperators, zouden al iets in beweging kunnen zetten om die enorme hoeveelheden TEU's te verdubbelen op enkele jaren. Een deel zal altijd per vrachtwagen moeten blijven verlopen en voorts kan het spoor op langere afstanden intensiever gebruikt worden.

Er is wel een actiebereidheid nodig, concrete plannen van aanpak en niet alleen vage visievorming. De havencommissaris merkt dat elke haven daar werk van maakt. Wat meer actie vanuit het Vlaamse niveau zou mogelijk moeten zijn. In 1999 ging nog 75 percent van alle containers richting Vlaamse havens over de weg. Op acht jaar is dat omgebogen tot zowat 55 percent. Voor de binnenvaart over het Albertkanaal wordt momenteel 65 percent van de containertrafik door de binnenvaart vervoerd. Het kan dus, onderstreept Jan Blomme. Dat is op een zeker ogenblik gesatureerd, maar het Albertkanaal is een van de belangrijkste corridors voor productie en distributie. Ongeveer 400.000 van de 600.000 TEU in de regio wordt over dat kanaal gelost en geladen.

De meeste havenbesturen hebben een actieve rol in het verbeteren van de connectiviteit. In Antwerpen is er een goed functionerende intermodale cel. Zeebrugge is heel actief betrokken bij PortConnect nv, een bedrijf waarin ze een meerderheid hebben en dat zich bezighoudt met de estuaire vaart tussen Zeebrugge en het achterland, vooral Antwerpen, maar vroeger ook het Albertkanaal en nog altijd het Rijngebied. Samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge kan daar mogelijk iets betekenen, stelt de spreker. Gent boekte heel wat succes met de uitbouw van een inland containerterminal die dienst doet als extended gateway voor Antwerpen en ook voor Zeebrugge.

Moet connectiviteit in het Vlaamse beleid samengaan met een visie op logistiek? Daarop antwoordt de havencommissaris volmondig ja. In Limburg is ooit het idee geopperd om samen met de haven van Antwerpen een soort Logistiek Limburg op te zetten, te vergelijken met Venlo. Om redenen van ruimtelijke ordening was

het daar echter niet meer haalbaar. Er liggen nog wel een aantal grote clusters die uit te bouwen zijn, en de vraag is dan hoe men die als een gemeenschappelijk platform kan aanreiken. Opstappunten, extended gateways, tot in Luik, en Genk voor het Ruhrgebied, Meerhout-Grobbendonk voor de Kempen, zijn een fundament voor een rationele visie ter zake, meent de spreker.

Logistiek is volgens hem nog een van de weinige zaken die Vlaanderen kan aantrekken die behoren tot de niet-kapitaalintensieve maakindustrie, met de haventroeven en de geografie die in het voordeel speelt. Vlaanderen heeft een unieke ligging in Europa zo dicht bij alle belangrijke centra. Zeebrugge is dan nog complementair met Antwerpen voor de trafiek richting Britse eilanden.

Een visie is nodig en er zijn nog mogelijkheden. Tegelijk moet er dan een oplossing zijn voor de connectiviteit en mobiliteit. Ook Luik moet daarin een rol spelen. Luik behoort logischerwijs tot de Vlaamse logistieke ruimte, oppert de havencommissaris voorzichtig. De band is sterk.

Met betrekking tot de belangrijkste grijze zones is de havencommissaris aan de slag. Hij kreeg van zijn voorganger een overdrachtdossier. Vooral de juridische aspecten zijn nog wat blijven liggen. De sleutel is volgens Jan Blomme opnieuw een debat ten gronde te starten over onder meer de verhouding tussen subsidiëeringsmechanismen, de rollen van het Vlaamse Gewest en de havenbesturen, de conformiteit met wat Europa vooropstelt, de relatie tussen het Waasland en Antwerpen en ook over kleinere zaken zoals de actualisering van het statuut van de havenkapiteins. Moet de overheid rekening houden met strategisch belang en dan een bijdrage leveren op basis daarvan? Het gaat erom in dat verband uit te maken welke evenwichten in de afweging worden meegenomen.

De opmerking over het toezicht van het Vlaams Parlement treedt de spreker bij.

De binnenhaven van Luik kreeg wat klappen met de sluiting van de warme hoogovens, maar herpakt zich bijzonder goed. Markant vindt Jan Blomme dat de binnenhaven van Renory een management heeft uit de Antwerpse haven en in Trilogiport, de grote havenontwikkeling in Luik, gaat DPWorld, met vestiging in Antwerpen, de containerterminal exploiteren. Ook dat gebeurt vanuit een visie waarbij men een achterlandknooppunt direct over het water wil verbinden met Antwerpen.

De havencommissaris ziet heel wat mogelijkheden in Luik als opstappunt voor het achterland, en met name voor de regio Aken, Keulen, het zuiden van Noordrijn-Westfalen. Genk kan hetzelfde doen voor het Ruhrgebied, en Grobbendonk-Meerhout voor grote stukken van Zuid-Nederland en de Kempen. Gent staat dan in voor Gent, als belangrijkste cargogenererende gemeente voor de haven van Antwerpen. Luik heeft ook altijd een zeer positieve attitude gehad ten aanzien van de Vlaamse havens en Vlaanderen. Men ziet de logistieke troef.

Het Albertkanaal is van wezenlijk belang en aan de synergie met Antwerpen is gewerkt, maar dat is om diverse redenen een tijd stopgezet.

Als havencommissaris gelooft Jan Blomme in zijn rol. Het voordeel van een havencommissaris is dat hij, zonder een belang te hebben als partij, allicht wel één van de best geïnformeerde partijen is binnen het havenlandschap. Daarom lijkt het nuttig om jaarlijks of op geregelde tijdstippen een neutrale stand van zaken te geven over bevindingen en trends. Jan Blomme is daar zeker toe bereid.

Jan Peumans merkt nog op dat Luik een heel grote sluis in Ternaaien heeft. Er was ooit de idee om zich meer op Rotterdam dan op Antwerpen te richten. Het lid vindt het vreemd dat een haven als Luik een investering kan krijgen voor een

sluis van ongeveer 100 miljoen euro waarin verscheidene investeerders een inbreng hadden – Europa, Nederland, Waalse Gewest – gezien het belang ten opzichte van de haven van Antwerpen. Het lijkt hem een vreemde investering van het Waalse Gewest, aangezien het toch heel wat verder varen is naar Rotterdam dan naar Antwerpen en gezien de goede connectie met Antwerpen.

Jan Blomme vindt dat een correcte vaststelling. Ook hij stelde zich de vraag waarom men plots de contacten met Nederland en Rotterdam zo sterk aanhaalde. Alles wat er bijkomt is meegenomen, zal de redenering geweest zijn, vermoedt hij. De sluis van Ternaaien zat ook nog binnen de scope van de aan- en afvoer van massagoederen voor de hoogovens. Dat is weggevallen. Het Albertkanaal is naar binnenvaartnormen een hoogwaardige autosnelweg en moeilijk te kloppen. De meerwaarde van de investering van het Waalse Gewest en Nederland roept derhalve vragen op.

De Waalse ambtenaar die zich bezighield met het aantrekken van buitenlandse investeringen en handel en de banden met Nederland intensief aanhaalde, zei plots in een debat dat Vlaanderen voor hem 'buitenland' was, vermeldt Jan Blomme nog. Dat vond hij jammer, maar uiteindelijk blijkt het gewicht van de Vlaamse havens veel groter. Rotterdam slaagt er niet in met containertrafiek Luik te bedienen. Luik is dan ook nog altijd voor 90 percent gericht op Antwerpen.

De logistieke stromen zoeken de meest efficiënte bedding en daar is geen politieke intentie tegen opgewassen. Daarom is de havencommissaris er rotsvast van overtuigd dat het bij het ontwikkelen van een gemeenschappelijke havenvisie belangrijk is de roeping, opgebouwd vanuit historiek, geografie en infrastructuur, aanwezige bedrijven enzovoort, mee te nemen. De specificiteit van een haven is het fundament voor de uitbouw van een haven.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Mathias DE CLERCQ
Björn ANSEEuw,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

cao	collectieve arbeidsovereenkomst
CEO	chief executive officer
DPWorld	Dubai Ports World
EDC	Economic Development Corporation
IT	informatietechnologie
NBB	Nationale Bank van België
nv	naamloze vennootschap
R&D	research and development
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
VHC	Vlaams Havencommissie
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen