



Vlaams
Parlement

ingediend op **1421** (2017-2018) – Nr. 1
19 december 2017 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke

over de fusieovereenkomst
tussen Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, 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;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Toelichting door Daan Schalck	4
1.1. Situering en proces	4
1.2. Waarom een fusie?	4
1.3. Voordelen van de fusie	5
1.4. Evenwicht in governance	7
1.5. Verdere procedure	7
1.6. Strategische doelen en randvoorwaarden	8
2. Vragen en opmerkingen van de leden	9
3. Antwoorden van Daan Schalck	10
Gebuurkte afkortingen	12
Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 16 november 2017 een gedachtewisseling over de fusieovereenkomst tussen Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports. Daan Schalck, CEO van het Havenbedrijf Gent, maakte hierbij gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door Daan Schalck

1.1. Situering en proces

Daan Schalck, CEO van het Havenbedrijf Gent, geeft een stand van zaken met betrekking tot de fusie. Momenteel zijn een fusieovereenkomst, een aandeelhoudersovereenkomst en de statuten voor de nieuw op te richten vennootschap ingediend bij de aandeelhouders. Het besluitvormingstraject loopt. Er zouden acht aandeelhouders zijn, met name vier Nederlandse en vier Vlaamse. De Vlaamse zijn de stad Gent, de gemeenten Zelzate en Evergem en de provincie Oost-Vlaanderen. Bij die vier is er in drie gevallen unanimititeit. In één geval heeft één politieke groep zich volledig onthouden. Het volledige traject is daar doorlopen. In Zeeland hebben al twee gemeenten beslist, Borsele en Terneuzen, en op 30 november 2017 zou de beslissing van de gemeente Vlissingen binnen zijn en op 1 december 2018 die van de provincie Zeeland. Dan is alles beslist.

Het hele proces is een evenwichtsoefening, stelt de spreker, waarbij nog tijdens de topontmoeting tussen de minister-presidenten Marc Rutten en Geert Bourgeois is aangegeven dat het een 'merger of equals' zou zijn of dat er anders geen overeenkomst zou zijn. Dat is te allen tijde en in alle aspecten aangehouden. Ook de moeilijke dossiers kregen een oplossing.

Bij de start in 2016 is een grondig strategisch onderzoek gebeurd. Op 7 november 2016 is tijdens de topontmoeting van de Vlaamse en Nederlandse Regering in Gent het dossier naar voren geschoven als een van de speerpunt dossiers van de Vlaams-Nederlandse samenwerking. Er is een soort van LOI getekend, waardoor de fusieverkenning officieel van start kon gaan. Er zijn sindsdien heel wat detailstudies gedaan. De due diligence-rapporten zijn opgemaakt, financieel, juridisch en fiscaal, om na te gaan of de intentie ook realiseerbaar zou zijn. Op 9 juni 2017 is een fusieprotocol aan de aandeelhouders bezorgd en op 31 augustus 2017 kregen ze alle detailteksten.

Er was tien keer overleg met een delegatie van de aandeelhouders. Aan Nederlandse kant was er ook een medezeggingstraject te volgen met de ondernemingsraad van Zeeland Seaports. Aan Vlaamse kant ging het veeleer om informeren aangezien er geen punten waren die het personeelsstatuut of de aantallen medewerkers wijzigden. Het traject verliep met ondersteuning van enkele zeer gerenommeerde kantoren zoals dat gebeurt bij fusies of overnames in de privésector. Zolang de fusie geen feit werd, ging het erom na te gaan of de belangen van de eigen aandeelhouders niet geschaad werden. Ook juridisch is alles uitgepluisd, bijvoorbeeld of alles verenigbaar is met het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (Havendecreet).

1.2. Waarom een fusie?

De strategische uitgangspunten staan voorop. Het geheel is een juridisch-technisch complexe operatie en een meerwaarde voor aandeelhouders, regio, bedrijven en andere facetten van de havenpolitiek. Uit het strategisch onderzoek is gebleken dat de economische regio, die breder is dan Gent en Zeeland, absoluut versterkt wordt. De fusiecombinatie wordt qua toegevoegde waarde en werkgelegenheid de derde haven in Europa, na Antwerpen en Rotterdam. Op het vlak van tonnage neemt ze de tiende plaats in. De grotere naambekendheid en

positionering resulteren in meer aantrekkingskracht ten aanzien van nieuwe buitenlandse investeerders. De potentiële groei als gefusioneerd geheel zou 15 percent hoger liggen dan als aparte entiteiten. Dat impliceert dat men samen 115 banen moet kunnen creëren als dat er 100 zouden zijn apart. Het houdt niet in dat men plots samen op enkele jaren de werkgelegenheid met 15 percent ziet stijgen, stelt Daan Schalck ter verduidelijking.

Voor beide bedrijven was vooral de afhankelijkheid een groot aandachtspunt. Die blijkt voor beide sterk af te nemen. Dat is goed voor havenbedrijven en aandeelhouders, maar ook voor de regio. Havenbedrijf Gent haalt 24 percent van de inkomsten uit één klant, de grootste. Dat maakt kwetsbaar omdat een groot deel van de kosten aan infrastructuur, onderhoud en andere niet zonder meer samendrukbaar zijn. Het is derhalve niet zo dat men zomaar 24 percent uitgaven kan schrappen mocht men die 24 percent van de inkomsten derven. Ook het breder benutten van investeringen die gebeuren door het gewest in sluizen en kanaal en andere infrastructuur, is een voordeel.

Ook de lobbykracht in het Europese kader neemt toe. De fusieaankondiging getuigt daar al van, stelt de spreker: er is een gezamenlijke spoorstrategie ontwikkeld. Bij de laatste oproep heeft Europa 650.000 euro aan middelen toegestaan omdat het om een grensoverschrijdend verhaal gaat waarmee de spoorinfrastructuur in de kanaalzone verbeterd zou worden. Ook financieel en organisatorisch wordt het bedrijf sterker.

Daan Schalck haalt nog een aantal kerncijfers aan (zie slides). Mocht de fusie al een feit zijn, dan zouden er bijna 96.000 banen zijn, rechtstreeks en onrechtstreeks. Soms scoort de ene beter, dan weer de andere. Als men de belangen samen afweegt, is de gelijkwaardigheid zeer verdedigbaar, zo blijkt. Inzake werkgelegenheid is de haven van Gent belangrijker. Wat toegevoegde waarde en tonnage betreft, is dat Zeeland Seaports. In de powerpointpresentatie is ook het ambitieniveau opgenomen van het gezamenlijk strategisch plan dat groei beoogt en vermeldt hoe men dat denkt te bereiken. Op het vlak van binnenvaart is het verschil nog meer uitgesproken. Zeeland Seaports is ook daar veel groter. Het aantal zeeschepen en binnenvaartschepen is hoger: in totaal goed voor ongeveer 45.000 schepen, waarvan meer dan 8000 zeeschepen en meer dan 36.000 binnenvaartschepen.

De financiële kracht van beide bedrijven krijgt een boost met de fusie. Qua netto-omzet is Zeeland Seaports sterker dan Gent. Naar EBITDA (de inkomsten vóór interesten, belastingen, afschrijvingen op activa en afschrijvingen op leningen en goodwill – in de praktijk gelijkgesteld met het bruto bedrijfsoverschot –) is het ook ruim sterker. Zeeland Seaports brengt wel een veel grotere schuld mee in het fusieverhaal. Mocht er geen schuld zijn bij Zeeland Seaports, zou het op basis van de zuivere financiële parameters niet verdedigbaar zijn dat de Vlaamse aandeelhouders over de helft van de aandelen beschikken. In het maatschappelijk debat is men daar geregeld op aangesproken. Zonder die schuld heeft de Nederlandse partner een veel sterkere financiële positie. De schuld compenseert dat.

1.3. Voordelen van de fusie

Welke voordelen zijn er voor de ruimere regio na fusie? De economische activiteit zou toenemen. Dat wordt gerealiseerd, niet strikt op havenactiviteit, maar ook elders. Dat heeft onder meer te maken met een vergroting van de mobiliteit van de arbeidsmarkt. Andere partners zoals VDAB en de gemeentebesturen nemen al initiatieven in dat verband. Ter illustratie stelt Daan Schalck dat in Zeeland de werkloosheid 2,5 percent bedraagt, met een krapte op de arbeidsmarkt en 7000 vacatures die niet ingevuld raken, en dat voor een kleine provincie. In Gent ligt

de werkloosheid nog altijd op 9 percent. Als in die zin initiatieven mogelijk worden met de fusie als effectgenerator, dan is dat meegenomen, oppert de spreker. Er doen zich ook meer kansen voor op het gebied van grensoverschrijdende infrastructuur, zoals voor het spoor. Men speelt ook met het idee om spoorlijn 204 tussen Gent en Terneuzen voor personenvervoer in te zetten. Daarvoor staan basisstudies op stapel. De naambekendheid wordt groter en het toepassen van de 'best practices' voor milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen moet toelaten die sneller te halen. Er is een goed plan voor de Gentse kanaalzone, meer specifiek over hoe men met buffergebieden omgaat. Zeeland sloot een convenant af met de Zeeuwse Milieufederatie en de bedrijven om met betrekking tot klimaatdoelstellingen en andere gebiedsbreed afspraken te maken. Het is de bedoeling om alle best practices toe te passen over de grenzen heen. De gesprekken met BBL, Zeeuwse Milieufederatie en beide havenbedrijven zijn al opgestart om gezamenlijk de doelen te halen.

Voor de klanten/bedrijven kunnen de synergieën scherpere tarieven mogelijk maken. Dat betekent lagere tarieven of het onder inflatie blijven bij aanpassing van tarieven. Voorts moeten een aantal symbioses veel gemakkelijker realiseerbaar worden. Sprekend voorbeeld is dat er gesprekken lopen tussen ArcelorMittal en DOW-Chemicals over het aanwenden van een groot deel van de door ArcelorMittal geproduceerde CO₂ als grondstof voor DOW-Chemicals. Het is eenvoudiger om lange pijpleidingen aan te leggen als er slechts één gebiedsbeheerder is en niet twee grensoverschrijdend. Andere voorbeelden zijn de reststromenatlas, warmte-uitwisseling via netten enzovoort. Databeheer en gezamenlijk aanleggen van infrastructures wordt gemakkelijker. De schaalgrootte van de havenbedrijven leidt tevens tot betere dienstverlening. Bovendien koesteren de fusiepartners de ambitie om een duurzame bundeling van ladingstromen te realiseren. Hoe groter en robuuster een entiteit is, des te meer kunnen er trein- en binnenvaartproducten op de markt gebracht worden. Dat kan alleen al omdat men over commerciële gegevens beschikt die zonder fusie niet gedeeld mogen worden.

Ook voor het fusiebedrijf zelf gelden een aantal pluspunten. Zo wordt het als werkgever veel aantrekkelijker. Ook al is de fusie nog niet gerealiseerd, toch is het aantal spontane sollicitaties al een veelvoud van voorgaande jaren. Een aantal overlappende activiteiten kan men gemakkelijker uitvoeren. Aan medewerkers aan beide kanten van de grens is jobgarantie gegeven. Het natuurlijk verloop en de leeftijdspiramide maakt een aantal dingen mogelijk op relatief korte termijn. Investerings kunnen efficiënter gebeuren, zowel in investering zelf als voor wat de operationele kost betreft. Uit studies blijkt tegen 2030 een besparing van 150 tot 225 miljoen euro mogelijk op investeringsvlak, dat door uitstellen of niet-uitvoeren. Voor een bedrijf met een gezamenlijke omzet van 85 miljoen euro is dat investeringsvolume kunnen uitstellen op twaalf jaar een enorm bedrag. In de operationele kosten zou men na verloop van jaren ongeveer 10 miljoen euro kunnen uitsparen door anders aan- en uitbesteden, door werken anders in de markt te zetten en dergelijke.

De aandeelhouders hebben net zo goed voordeel bij de fusie. De financiële positie is sterker en de kwetsbaarheid daalt, waardoor de risico's voor de aandeelhouders beperkt worden. Tegelijk zijn er besparingen op kapitaalsuitgaven die aandeelhouders mogelijk moeten doen, of de Vlaamse overheid, in veiligheid en andere zaken. De financiering die loopt, voornamelijk aan Nederlandse kant, kan sneller afgebouwd worden. Het risico van de sluisbijdrage aan Gentse kant wordt in een groter geheel opgenomen. Kasstromen worden derhalve beter.

1.4. Evenwicht in governance

Wat met de toekomstige governance? Die impliceert nog een decreetswijziging, waarover de spreker meer uitleg verschaft. Alle aandeelhouders zouden na de decreetswijziging aandeelhouder worden in een op te richten holding, een vennootschap naar Europees recht. Dat maakt het mogelijk om meer hybride dingen uit respectievelijk Belgisch en Nederlands vennootschapsrecht naar eigen hand te zetten. Het aandeelhouderschap wordt fifty-fifty ingevuld aan Vlaamse en Nederlandse kant. De toekomstige verhoudingen worden geduid door de spreker (zie slide). De algemene vergadering heeft een meerderheid nodig van 76 percent voor belangrijke beslissingen, om te vermijden dat alleen Vlaamse aandeelhouders of alleen de kanaalzone voortdurend zaken zouden doen tegen Vlissingen of tegen de noordkant. Of omgekeerd: dat alleen de twee grote aandeelhouders Gent en Zeeland beslissingen zouden nemen zonder met de kleinere rekening te houden. Daaronder komt een beslissingsorgaan van acht leden. Vier daarvan zijn aan te duiden door de Vlaamse aandeelhouders en vier door de Nederlandse. Binnen elke groep van vier, moeten er minimaal twee onafhankelijk zijn. Afgezet tegen de bestaande situatie betekent dat, dat waar in Gent nu achttien leden de raad van bestuur bemannen, zestien politici, één niet-mandataris en Daan Schalck zelf, er dan twee mandatarissen en twee onafhankelijke leden zijn. Aan Nederlandse kant zijn er drie onafhankelijken en geen enkele mandataris meer. Voor hen wordt het voor het eerst in jaren dat politieke verkozenen opnieuw een zitje krijgen in het toezichtsorgaan. Dat is bepaald in het compromis. De havencommissaris kan zo zijn decretale rol blijven spelen, zowel in de holding als in de dochter, mochten er zaken beslist worden die in het Havendecreet vervat zitten. Zijn schorsingsbevoegdheid zal enkel gelden voor wat decretaal is en zich op Vlaams grondgebied situeert, en nooit voor iets dat ook Nederlands grondgebied betreft.

Vanuit de holdingstructuur beschouwd, blijven beide bedrijven bestaan als dochters van de holding. Medewerkers blijven ook in de dochterbedrijven waar ze een arbeidscontract hebben. Het is niet de bedoeling dat al die contracten noch de assets naar de holding worden overgeheveld. De binding met de aandeelhouders is anders. Veel ervan zijn met subsidies tot stand gekomen aan Vlaamse kant en die mogen niet vervreemd worden. De dochters zullen evenwel niet langer rechtstreeks door de aandeelhouders bestuurd worden vanuit het toezichtsorgaan, maar wel vanuit het management en dat op gecoördineerde wijze. Daan Schalck en zijn Nederlandse evenknie zullen de eerste jaren samen instaan voor dat bestuur. Dat moet voorkomen dat het profitcentra worden die tegen elkaar ageren. De strategie moet vrij eenduidig in de holding zitten en de aandeelhouders daar streven naar een gemeenschappelijk belang. De twee onderliggende structuren moeten meer werkmaatschappijen zijn.

1.5. Verdere procedure

Wat is nodig om het doel te bereiken? Men wil nog voor 1 januari 2018 de holding oprichten. De inkanteling realiseren waarbij de aandeelhouders rechtstreeks in de holding zitten, kan pas in een tweede fase, na decreetswijziging. In een eerste fase zal de holding derhalve veeleer een managementvennootschap zijn, met de aandeelhouders die nog in de dochters zitten. De Vlaamse decreetswijziging moet het mogelijk maken dat de Vlaamse aandeelhouders rechtstreeks aandeelhouder worden in de holding. Dat laat toe dat bepaalde havenbestuurlijke bevoegdheden – mits een visum verkregen wordt – overgeheveld worden naar de holding. Ook de rol van de havencommissaris in de nieuwe structuur moet decretaal geregeld worden. Bovendien wordt bepaald hoe met genderdiversiteit wordt omgesprongen. Met een aansturend geheel van twee mensen voor Havenbedrijf Gent moet de genderdiversiteit gegarandeerd worden in het toezichtsorgaan. Dat is statutair voorzien en ingeschreven. Het wordt niet

langer automatisch in het bestuur onderaan voorzien, omdat daar de directie beide gehelen aanstuurt. Een eerste goedkeuring van het voorontwerp van decreet door de Vlaamse Regering is een feit, met daarop een advies van de Inspectie van Financiën en een taaladvies. Op 15 november 2017 werd tevens het advies van de MORA en de Vlaamse Havencommissie overgemaakt aan de Vlaamse Regering. Vervolgens is er het advies van de Raad van State en een tweede goedkeuring van de Vlaamse Regering, waarna het ontwerp zijn verdere parlementaire traject zal doorlopen.

Twee dossiers kregen speciale aandacht. In Nederland ging het om sanering van een terrein na faillissement waar een fosforfabriek op stond (Thermphos). De gronden zijn eigendom van Zeeland Seaports. De ramingen voor sanering liepen op zeker ogenblik op tot 170 miljoen euro. Uit het faillissement zijn al heel wat middelen uitgegeven. De curatoren stelden al 35 miljoen euro ter beschikking en de provincie Zeeland deed al uitgaven. In de waardering is voor 60 miljoen euro aan uitgaven meegenomen: 20 miljoen euro voor de sloop en 40 miljoen euro om het terrein uitgifterijp te maken. Na de fusieovereenkomst kwam een rapport van Diederik Samsom in opdracht van de Nederlandse regering. Dat wees uit dat nog een bedrag van 83 miljoen euro nodig is om de sanering te volbrengen. Er lag een voorstel voor om die kosten voor een derde door de provincie Zeeland te laten dragen, een derde door het Nederlandse Rijk en een laatste derde deel door de fusieonderneming. Daarmee heeft men zich akkoord verklaard waarop een compensatiemechanisme is uitgewerkt voor de Vlaamse aandeelhouders die een preferentieel dividend zullen krijgen.

Tweede heikel dossier is de sluisbijdrage: men gaat 15 percent van het Vlaamse aandeel in de nieuwe sluis van Terneuzen betalen. Pas in 2022, als alles klaar is, zal het finale bedrag bekend zijn. Ook daar is eenzelfde regeling getroffen. Mochten er ettelijke miljoenen meerwerken zijn, dit ten laste van Havenbedrijf Gent, dan treedt ook een compensatiemechanisme in werking.

De aandeelhouders zitten in een eindfase en er is nog een vergadering met de vertegenwoordigers van de werknemers om te bekijken hoe het sociaal overleg op Europees niveau gestructureerd wordt. De wetgeving is heel anders: enerzijds overheidsvakbonden als representatieve vertegenwoordiging en anderzijds verkozen leden van een ondernemingsraad. Er moet bepaald worden wat er op gemeenschappelijk, dus holdingniveau, en wat op dochterniveau wordt genegotieerd en hoe. Met betrekking tot het advies van Diederik Samsom en de detailuitwerking volgen nog een aantal technische vergaderingen. Vervolgens is de decreetswijziging nodig. De holding kan al worden opgericht, en de statuten goedgekeurd, maar de overheveling van aandelen, bevoegdheden en andere hoopt men na het eerste kwartaal te kunnen realiseren, na decreetswijziging. Op 8 december 2017 wil men de nieuwe naam en logo, samen met de definitieve goedkeuring van de aandeelhouders, bekendmaken.

1.6. Strategische doelen en randvoorwaarden

Er is intussen ook een financieel meerjarenplan, een plan voor schuldafbouw, een regeling van de borgstelling van de Zeeuwse aandeelhouders en de vrijwaring van de Vlaamse aandeelhouders, en een strategisch plan dat is opgebouwd rond drie pijlers. Ten eerste richt men zich op economische groei in passende segmenten. Dat houdt in dat men een haven wil blijven die aanvullend is op de grote spelers en dus de niches invult waar beide bedrijven al sterk in zijn. Men zal zich dus niet op de zeecontainers gooien. Wel binnen het plaatje past het realiseren van binnenvaartverbindingen voor die grote havens. Ten tweede wil men gaan voor verbeterde ontplooiingskansen voor bestaande en nieuwe klanten in de ruimtelijke ontwikkeling. Dat impliceert zoeken naar synergieën en goede ruimtelijke invulling, de beschikbare ruimte beter gebruiken en niet zozeer

nieuwe ruimte aansnijden. Ten derde wil men de duurzaamheidsdoelstellingen versneld halen. Vervolgens wil men dat de integratie goed verloopt: er is nog werk aan de winkel rond cultuurverschillen, het op een lijn brengen van aandeelhouders qua werkwijze enzovoort. Ten slotte moet de financiële draagkracht van de toekomstige onderneming solide zijn.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Björn Rzoska looft de manier waarop het hele dossier is aangepakt. Dat getuigt van een bijzonder sterke strategie inzake het inschatten van opportuniteiten op het vlak van tewerkstelling, economische groei en versnelde doorzetting van duurzaamheidsdoelstellingen. Het lid ziet de logica van de samenwerking. Groen steunt volmondig wat voorligt en stelt haar werk te zullen doen wanneer het ontwerp van decreet in het Vlaams Parlement is ingediend. Grote vraag die rest, is de naam die men onwaarschijnlijk goed geheim wist te houden, besluit het lid met een kwinkslag.

Joris Vandenbroucke is bijzonder blij met de openheid die steeds over het dossier is gehanteerd. Dat doelstellingen en inhoud nogmaals zijn toegelicht, is goed in het licht van het decreetgevende werk dat nog wacht, meent hij. Ook Joris Vandenbroucke ziet een positief verhaal vol opportuniteiten voor beide kanten. Dat ook de risico's niet verhuld blijven, vindt hij mooi, en er wordt ook duidelijkheid verschaft over hoe die worden afgedekt. Meer dan de rechtstreekse impact, speelt voor het lid de symboliek van de samenwerking over landsgrenzen heen, op een ogenblik dat daaromtrent binnen Europa al eens twijfel heerst. Hij vertelt over de buitenlandse zending van het Bureau van het Vlaams Parlement aan Wales, dat sterk afhankelijk is van havengerelateerde activiteiten. Twee havens staan er in voor doorvoer van goederen van en naar Ierland. Men betreurt er ten stelligste dat – in het licht van de brexit en dergelijke – men nog uit samenwerkingsverbanden stapt. Hij stelt trots te zijn op het voorliggende resultaat en wenst de samenwerking alle succes.

Annick De Ridder vindt het goed dat plannen die zo omvangrijk en belangrijk zijn als dit concept, groeien in de markt. Er wordt over geschreven en gepraat op allerhande fora. De toelichting voor het parlement wordt zeer gewaardeerd. Het lid is gerustgesteld en hoopt alles verder van nabij te kunnen blijven opvolgen. Ook zij wenst de nieuwe holding veel succes.

Matthias De Clercq noemt het project een voorbeeld inzake proactieve aanpak, betrokkenheid en dialoog met heel veel stakeholders. In de gemeenteraad van de stad Gent, als grootste aandeelhouder, is het toekomstgerichte verhaal van jobs en samenwerking in tijden van terugplooiing, unaniem goedgekeurd, over de grenzen van oppositie en meerderheid heen. Het lid hoopt dat die positieve weg kan worden doorgezet in het Vlaams Parlement om nog wat technische belemmeringen weg te werken. Het verhaal wordt gedreven door jobcreatie, verdere professionalisering en krachtenbundeling, ook binnen een Europese context. Men haalt samen de top tien inzake tonnage en top drie qua toegevoegde waarde, wat het lid uitzonderlijk noemt. Hij is blij met de brede steun aan de vooravond van een historisch momentum waarop heel Vlaanderen trots mag zijn. De naambekendheid krijgt een boost en het lid verzekert alvast dat de nieuwe naamgeving de ambitie en het toekomstgerichte verhaal zal benadrukken.

Renaat Landuyt beaamt dat ook hij het een fantastisch verhaal vindt, maar formuleert nog twee randbemerkingen. Het lid hoopt dat 8 december 2017 nog voor de goedkeuring van het ontwerp van decreet valt, vanwege de spreuk 'nomen est omen'. Als de naamkeuze in de positieve lijn ligt van het tot nog toe gevolgde traject, zal die een belangrijke boodschap inhouden, meent het lid. Voorts wordt het parlement geconfronteerd met een CEO die komt vertellen wat

er in een decreet zal staan. Dat wekt enige bezorgdheid bij Renaat Landuyt, omdat hij ervan uitgaat dat men juist met zogenaamde technische wijzigingen dubbel moet opletten. Hij hoopt dat het traject niet uitmondt in een decreet op maat van één feit of bedrijf. Om een goede beslissing te kunnen nemen, moet het parlement weten welke boodschap de naam inhoudt, besluit Renaat Landuyt. Een decreetswijziging zoals die voorligt, is nooit zonder meer technisch, oppert hij. Hoezeer men ook internationale samenwerking toejuicht, het blijft uitkijken voor effecten in de nationale politiek en in de Vlaamse havenpolitiek, stelt het lid nog.

Dirk de Kort acht het vooral van belang dat het debat vanuit het Vlaams Parlement fundamenteel verder mee kan gevoerd worden. Eerder gebeurde heel wat denkwerk intern in de Vlaamse Havencommissie. Die zou opgaan in de SERV. Het lid heeft achter de schermen meegewerkt aan de totstandkoming van het Havendecreet. Er waren verhitte debatten in de Havencommissie over een kader van beheer en financiering. De belangrijke stappen die nu worden gezet, vergen volgens het lid nog verder denkwerk. Hij wil zeker zien dat de uitwisseling van gedachten wordt voortgezet. Waar men bewust ervoor koos om de aansturing aan de lokale besturen te geven, was er een sterk geloof dat men zo de internationale concurrentie zou aankunnen, met de kracht van onderuit. Het bleek een goede keuze, maar in een wijzigende omgeving, moet ook het kader volgen, stelt Dirk de Kort. Het kader van het Havendecreet zal aldus verder geëvalueerd worden en bijgestuurd. Hij kijkt alvast uit naar een verdere positieve samenwerking in die zin met de Vlaamse havens. Hij herinnert wel aan het wantrouwen vanuit Europa dat de kop opstak toen de Vlaamse havens wilden gaan samenwerken. Dat ging toen over prijsafspraken en andere punten. Hij gaat ervan uit dat dergelijke vragen ook aan de betrokkenen zijn gesteld. Worden er nog andere stappen voorbereid, al dan niet in overleg met de andere Vlaamse havens? Krijgt men nog de gelegenheid om daarover dan verder van gedachten te wisselen?

3. Antwoorden van Daan Schalck

Daan Schalck stelt dat het niet om de eerste ad-hocwetgeving gaat. Bij de omschakeling naar nv van publiek recht voor de havens van Gent en Antwerpen is dat ook zo gebeurd. Voorts is ook de wet-Chabert nog steeds van toepassing die een ad-hocwetgeving is om de verhoudingen tussen linker- en rechteroever in Antwerpen te regelen. De havens ressorteren dus niet alleen onder het Havendecreet. Er gelden nog andere regels voor havens apart.

Qua samenwerking meent men vanuit een fusiecombinatie als sterkere partner uit de bus te kunnen komen, ook om met andere havens samen iets te kunnen doen. De spreker denkt dan onder meer aan de interconnectiviteit per trein of binnenvaart. Hoe meer volume gebundeld kan worden, hoe meer er mogelijk is. Daan Schalck stelt dat men zo probeert zijn eigen weg te gaan en zo partner te zijn voor andere havens, zij het projectmatig. Hij wil zo een uitgestoken hand bieden. Bijvoorbeeld met Antwerpen lijken zaken al in een stroomversnelling te komen: zowat 30.000 vrachtwagens zijn al van de weg omdat er een binnenvaartshuttle is ingelegd die niet alleen het traject Antwerpen–Gent doet, maar ook Vlissingen–Terneuzen. Het kan omdat men vanuit één combinatie de gesprekken al anders aanknoopt. Dezelfde ambitie geldt ten aanzien van anderen, maar zeker niet met de grens als fetisj. Het zou volgens Daan Schalck dom zijn om zo'n shuttle niet naar Rotterdam in te leggen en die 30.000 vrachtwagens dan over de Antwerpse ring te leiden naar Rijsel. Daar moeten duurzaamheid en bedrijfseconomische realiteit de bovenhand hebben over politieke grenzen, meent hij.

Binnen het 50-50-aandeelhouderschap is al in de mogelijkheid voorzien in fusieovereenkomst en statuten, dat andere publiekrechtelijke personen toetreden of een participatie nemen binnen het nieuwe havenbedrijf. De deur staat open, besluit Daan Schalck. Het moet gaan om publiekrechtelijke personen en de 50-50-verhouding mag niet in het gedrang komen, tenzij op lange termijn alle aandeelhouders daarover anders beslissen.

Dirk de Kort verzekert dat zijn vragen louter door positieve bezorgdheid zijn ingegeven. Maar hij stelt vast dat waar er enerzijds samenwerking groeit, er anderzijds bedrijven op zichzelf terugplooiën. Hij vreest dat zo twee totaal verschillende havens ontstaan, met name linker- en rechteroever. Vandaar de oproep om een debat ten gronde en over de rol van de politiek. *Annick De Ridder* stelt Dirk de Kort graag gerust: er wordt over nagedacht en aan gewerkt. *Dirk de Kort* verbaast zich er toch over welke mensen er aan de zijde van de Waaslandhaven worden aangeworven en welke promotie er wordt gevoerd.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BBL	Bond Beter Leefmilieu
CEO	chief executive officer
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization
LOI	letter of intent
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding