Stuk **673** (1996-1997) – Nr. 3

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 1996-1997

11 juni 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Paul Dumez, Jaak Gabriels, Robert Voorhamme, Jan Penris, Herman Lauwers en Patrick Lachaert –

betreffende het Vlaamse zeehavenbeleid

VERSLAG

namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer uitgebracht door de heer Paul Dumez

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Steve Stevaert, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van Der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, René Swinnen, Jacques Timmermans ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

673 (1996-1997)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nr. 2 : Amendementen

INHOUD

Blz.

I. Toelichting 4

II. Bespreking 4

III. Stemming 5

Tekst aangenomen door de commissie 6

Bijlage 1 : Verslag van de gedachtewisseling van 25 maart 1997 in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer over het Vlaamse zeehavenbeleid 10

Bijlage 2 : Verslag van de hoorzittingen over de havenproblematiek in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer 13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer besprak op 3 juni 1997 het voorstel van resolutie van de heren Paul Dumez, Jaak Gabriels, Robert Voorhamme, Jan Penris, Herman Lauwers en Patrick Lachaert betreffende het Vlaamse zeehavenbeleid. Het voorliggende voorstel was tot stand gekomen na een voorbereidende gedachtewisseling over de havenproblematiek in de commissie, op 25 maart 1997. Een afzonderlijk verslag over deze gedachtewisseling is als bijlage bij dit verslag gevoegd (bijlage 1). Ter voorbereiding van de bespreking over de havenproblematiek organiseerde de commissie bovendien verschillende hoorzittingen, waarop ook de leden van de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden werden uitgenodigd. Op 28 mei 1996 en op 25 juni 1996 werden vertegenwoordigers gehoord van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge, en op 4 december 1996 een vertegenwoordiging van de Vlaamse Havenvereniging. Een verslag van deze hoorzittingen is eveneens als bijlage aan dit verslag toegevoegd (bijlage 2). Nog in het kader van deze besprekingen bracht de commissie, samen met de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden, een reeks werkbezoeken aan de drie grootste Vlaamse havens : op 27 februari 1996 werd de haven van Antwerpen bezocht, op 12 maart 1996 de haven van Zeebrugge en op 10 mei 1996 de haven van Gent.

I. TOELICHTING

De indieners vatten kort de krachtlijnen van het voorstel samen en verwijzen daarbij naar de voorbereidende gedachtewisseling, waarvan in bijlage 1 verslag wordt uitgebracht.

De voorliggende resolutie vertrekt van vier overwegingen. Een *eerste overweging* betreft de noodzaak om de Vlaamse maritieme regio volwaardig deel te laten uitmaken van een toekomstig geïntegreerd Noord-West-Europees havennetwerk. *Ten tweede* wordt verwezen naar het subsidiariteitsprincipe. Dit houdt in dat ook wat de havenproblematiek betreft de historisch gegroeide lokale dynamiek ten volle kan spelen. *Ten derde* vertrekt de resolutie van het standpunt dat een Vlaams havenbeleid een dynamische ondersteuning moet betekenen, zowel voor de duurzame ontwikkeling van de verschillende Vlaamse zeehavens als voor de globale Vlaamse economische ontwikkeling. Die dynamische ondersteuning bestaat voornamelijk uit (1) de investering in de basishaveninfrastructuur ; (2) de verzekering van de maritieme toegankelijkheid ; (3) de ontsluiting van het hinterlant en de verbindingen tussen de havens onderling ; (4) de uitoefening van de bevoegdheid van politie ; (5) de levering van algemene diensten zoals beloodsing en verkeersbegeleiding, in samenwerking met alle zeehavens en (6) de inschakeling van de Vlaamse kanalen voor de promotie van de zeehavens. Een *laatste uitgangspunt* is dat een toekomstgerichte en algemene Vlaamse visie op het zeehavenbeleid noodzakelijk is. Deze visie dient te worden vastgelegd in een kader-havendecreet.

Concreet wordt aan de Vlaamse regering gevraagd om, ten eerste, een strategische visie op het globale Vlaamse havenbeleid te ontwikkelen die rekening houdt met de hogervermelde uitgangspunten. Ten tweede wordt gevraagd om, binnen de budgettaire mogelijkheden, de kredieten voor investeringen te verhogen, teneinde de achterstand tegenover buitenlandse concurrenten in te lopen. Ten derde dringt de resolutie er bij de Vlaamse regering op aan om een ontwerp van decretale regelgeving neer te leggen. Daarin dient ten eerste een uniform juridisch en bedrijfseconomisch basisstatuut en – instrumentarium te worden uitgewerkt, waarmee elke zeehaven, in eenheid van bestuur, het gewenste eigen bedrijfseconomische en sociale havenbeheer optimaal kan uitbouwen. Ten tweede dient dit ontwerp een regelgeving te bevatten inzake gelijkwaardige exploitatievoorwaarden en inzake nog goed te keuren investeringen. Die regeling moet het mogelijk maken op krachtige en duurzame wijze in de Vlaamse zeehavens te investeren, op basis van economisch en ecologisch verantwoorde en wetenschappelijk controleerbare criteria, en ondersteund door een gestructureerde evaluatie met financiële sanctionering. Ten derde dient het ontwerp een samenwerkend en coherent havennetwerk te bevorderen. Tenslotte moet het ontwerp een optimale prospectie in het buitenland en de promotie van het Vlaamse havennetwerk mogelijk maken, rekening houdend met de specificiteit van elk havencomplex.

II. BESPREKING

De heer Paul Dumez wijst erop dat het havenbedrijf Oostende een autonoom havenbedrijf is en geen gemeentelijke regie, zoals vermeld in het voorstel. Hij dient een amendement in om die materiële fout recht te zetten (amendementen A en B – zie Stuk 673 (1996-1997) – Nr.2 voor deze en de volgende amendementen). Daarnaast stelt de heer Paul Dumez bij amendement voor om bij de derde streep, 2° te specificeren dat het subsidiari-

teitsbeginsel de betrokkenheid impliceert van elke lokale overheid op wiens grondgebied de haven wordt uitgebaat (amendement C). Op die manier wil de indiener tegemoetkomen aan de bekommernissen van gemeenten zoals Zelzate en Evergem voor wat de haven van Gent betreft, of de gemeenten van de linkeroever voor wat de haven van Antwerpen betreft. Met het oog op de logische opbouw van de tekst stelt de heer Dumez tenslotte voor om aan de laatste streep, 3°, A de woorden "en dit onder gelijkwaardige exploitatievoorwaarden" toe te voegen en in B "gelijkwaardige exploitatievoorwaarden en inzake" te schrappen, zodat punt B enkel betrekking heeft op de problematiek van de investeringen (amendementen D en E).

De heer Joachim Coens vraagt zich af wat precies wordt bedoeld met de bepaling "een uniform basisstatuut" in de laatste streep, 3°, A, wanneer in dezelfde zin wordt gesteld dat elke haven een "gewenst eigen bedrijfseconomisch en sociaal havenbeheer" kan uitbouwen. Is dit geen tegenstrijdigheid ? De heer Paul Dumez verduidelijkt dat hier wordt gepleit voor een uniform statuut met het oog op een grotere vergelijkbaarheid tussen de verschillende Vlaamse havens, onder meer inzake boekhouding. Deze vergelijkbaarheid moet de principieel gelijkwaardige behandeling van de Vlaamse havens mogelijk maken. Het voorstel spreekt zich evenwel niet uit over de aard van dit gewenste uniforme statuut. De indieners verwachten dat de regering hieromtrent een voorstel formuleert, in overleg met de havens. Het is dus niet zo, vraagt de heer Joachim Coens ter verduidelijking, dat de bepaling betreffende het uniforme statuut betekent dat de haven van Zeebrugge moet worden omgevormd tot een autonoom havenbedrijf of een gemeentelijke regie. De heer Paul Dumez antwoordt dat dit inderdaad niet het geval is, aangezien het voorstel van resolutie zich niet uitspreekt over de aard van het uniforme statuut.

III. STEMMING

De amendementen ingediend door de heer Paul Dumez worden met 10 stemmen unaniem aangenomen. Het aldus geamendeerde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 1 onthouding.

De heer Johan Malcorps verklaart dat zijn fractie zich bij de stemming heeft onthouden omdat er in het voorstel wordt gepleit voor meer haveninvesteringen, zonder dat dit wordt geplaatst in het kader van een duurzame ontwikkeling. Hij erkent dat in het voorstel wel melding wordt gemaakt van het principe van de duurzame ontwikkeling, maar betreurt dat dit principe niet het uitgangspunt vormt van de tekst en er kennelijk slechts als bijgedachte aan werd toegevoegd. De spreker verwijst daarbij naar het dossier van de Containerkaai West op de Antwerpse linkeroever, die de leefbaarheid en zelfs het voortbestaan van de gemeente Doel bedreigt. Meer in het algemeen laakt de spreker de tendens in het Vlaams Parlement om over alle partijen heen, inclusief het Vlaams Blok, een consensus te bereiken, hetgeen doorgaans uitmondt in nietszeggende teksten die de bestaande politieke tegenstellingen toedekken.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Paul DUMEZ Jaak GABRIELS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

1° de bezoeken van de gezamenlijke commissies Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer en Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden aan de zeehavens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent in het voorjaar 1996 ;

2° het bezoek van de commissie Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden aan de zeehaven van Oostende op 13 mei 1996 ;

3° de hoorzittingen in de commissie Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer met de delegaties van de Vlaamse zeehavens en van de Vlaamse Havenvereniging in het najaar 1996, en op het verslag ervan ;

– rekening houdende met

1° de bestaande beheersstructuren van de Vlaamse zeehavens, zijnde het autonome havenbedrijf (Antwerpen en Oostende), de gemeentelijke regie (Gent) en de naamloze vennootschap (Zeebrugge) ;

2° de adviezen van de Vlaamse Havencommissie, onder meer met betrekking tot het te voeren investeringsbeleid in de Vlaamse zeehavens ;

3° de eerder ontwikkelde voorstellen en ontwerpen, meer bepaald het ontwerp van decreet betreffende de zeehavens (Stuk 556 (1993-1994) – Nr. 1) en het voorstel van decreet van de heren Paul Dumez en Marc Van Peel houdende oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht, Havenbedrijf Antwerpen genaamd (Stuk 488 (1990-1991) – Nr. 1) ;

– overwegende

1° dat het noodzakelijk is de Vlaamse maritieme regio, in het kader van de mundialisering van de economie, volwaardig deel te laten uitmaken van een toekomstig geïntegreerd Noord-West-Europees havennetwerk, dat een onbetwist knooppunt van de wereldhandel moet zijn ;

2° dat het subsidiariteitsbeginsel ook in het havenbeleid ten volle moet spelen om de historisch-lokale dynamiek ten volle te laten gelden. Dit impliceert de betrokkenheid van elke lokale overheid op wiens grondgebied de haven wordt uitgebaat ;

3° dat een Vlaams havenbeleid een dynamische ondersteuning dient te betekenen zowel voor de duurzame ontwikkeling van de verschillende Vlaamse zeehavens, als voor de globale Vlaams-economische ontwikkeling, dat de rol van de overheid daarom meer specifiek moet worden toegespitst op, maar ook beperkt tot voornoemde dynamische ondersteuning, dat dergelijke dynamische ondersteuning voornamelijk bestaat uit

A. de investering in de basishaveninfrastructuur ;

B. de verzekering van de maritieme toegankelijkheid, rekening houdende met een adequate oplossing voor de slibverwerking ;

C. de ontsluiting van het hinterland en verbindingen tussen de havens onderling met telkens bijzondere aandacht voor milieuvriendelijke verkeersdragers ;

D. de uitoefening van de bevoegdheid van politie, onder meer betreffende de naleving van voorschriften inzake veiligheid en milieu ;

E. de levering van algemene diensten gericht op en in samenwerking met alle zeehavens zoals beloodsing en verkeersbegeleiding ;

F. de inschakeling van de Vlaamse kanalen voor de promotie van de zeehavens, rekening houdende enerzijds met de globale Vlaamse maritieme regio en anderzijds met de specificiteit en promotiewaarde van elke haven ;

4° dat daarvoor een toekomstgerichte, strategische en algemene Vlaamse visie op het zeehavenbeleid noodzakelijk is, vastgelegd in een kaderhavendecreet ;

– vraagt aan de Vlaamse regering

1° een strategische visie op het globale Vlaamse havenbeleid te ontwikkelen die rekening houdt met bovenvermelde standpunten ;

2° binnen de budgettaire mogelijkheden de kredieten voor investeringen te verhogen, teneinde de achterstand tegenover buitenlandse concurrenten in te lopen ;

3° met bekwame spoed een ontwerp van decretale regelgeving in het Vlaams Parlement in te dienen waarin de volgende elementen worden uitgewerkt :

A. een uniform juridisch en bedrijfseconomisch basisstatuut en -instrumentarium waarmee elke zeehaven, in eenheid van bestuur, het gewenste eigen bedrijfseconomische en sociale havenbeheer optimaal kan uitbouwen en dit onder gelijkwaardige exploitatievoorwaarden ;

B. een regelgeving inzake nog goed te keuren investeringen die het mogelijk maakt op krachtige en duurzame wijze in de Vlaamse zeehavens te investeren, op basis van economisch en ecologisch verantwoorde en wetenschappelijk controleerbare criteria, en ondersteund door een gestructureerde evaluatie met financiële sanctionering ;

C. het bevorderen van een samenwerkend en coherent havennetwerk ;

D. het optimaal in het buitenland prospecteren en promoten van het Vlaamse havennetwerk, rekening houdende met de specificiteit van elk havencomplex.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Verslag van de gedachtewisseling van 25 maart 1997 in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer over het Vlaamse zeehavenbeleid

1. Tekstvoorstel van de heren Joachim Coens en Paul Dumez

De heer Paul Dumez geeft toelichting bij een eerste tekstvoorstel voor een resolutie over het Vlaamse zeehavenbeleid dat hij samen met de heer Joachim Coens heeft uitgewerkt, maar nog niet heeft neergelegd. De auteurs zijn daarbij vertrokken van de grootste gemene deler van de standpunten die door de verschillende in de commissie gehoorde haveninstanties werden naar voor gebracht (zie bijlage 2 bij dit verslag). Over een viertal punten blijkt er een aanzienlijke eensgezindheid te bestaan in de havenwereld.

Ten eerste zijn de gehoorde haveninstanties het blijkbaar eens over het feit dat het havenbeleid gebaseerd moet worden op economische criteria, en marktgericht dient te zijn. Ten tweede wijzen de verschillende havens eensgezind een centralistisch havenbeleid van de hand, zoals dat bijvoorbeeld gestalte zou kunnen krijgen in een Vlaams Havenschap. Van de overheid wordt veeleer verwacht dat zij de havenactiviteiten dynamisch ondersteunt.

Ten derde blijken de drie havens vragende partij voor een havendecreet. Van dit havendecreet wordt verwacht dat het een juridisch instrumentarium tot stand brengt dat het bestuur van de havens transparanter maakt en een grotere vergelijkbaarheid bewerkstelligt tussen de verschillende havenbesturen. Dit havendecreet zou ook een gelijkwaardige inbreng van het Vlaams Gewest in de verschillende zeehavens tot stand moeten brengen. Die uniformiteit impliceert volgens de spreker niet noodzakelijk dat het Vlaams Gewest zich uit alle havens zou moeten terugtrekken, wat wellicht niet haalbaar en ook niet praktisch zou zijn. Wel dient het Gewest in elk havenbestuur vertegenwoordigd te zijn, al kan die vertegenwoordiging uiteenlopende vormen aannemen. Dit havendecreet zou ook een kaderwetgeving inzake investeringen en investeringsbeleid dienen te omvatten, die een meer planmatige aanpak en een structurele evaluatie nadien mogelijk moet maken. Tenslotte dienen er in het decreet ook een aantal minimale bepalingen te worden opgenomen met betrekking tot de samenwerking tussen de havens. Volgens de spreker is het wenselijk dat er een structuur zou worden gecreëerd om de gemeenschappelijke belangen van de havens te behartigen en een zekere mate van overleg tot stand te brengen.

Ten vierde zijn de verschillende havens eensgezind in hun pleidooi om dringend een aantal randproblemen op te lossen. Daarbij is onder meer vraag naar betere toegangswegen en een nieuwe dynamiek op het vlak van het goederentransport via het spoor en via pijpleidingen. De havens verwachten daarbij dat de overheid impulsen geeft en coördinerend optreedt. Daarnaast wordt ook de toepassing van de wet Major, in het bijzonder de discrepantie tussen de havenarbeiders in de strikte zin en de overige arbeiders, door de verschillende havens als problematisch ervaren. Volgens de spreker dient er bij de sociale partners te worden aangedrongen op een oplossing terzake.

De heer Paul Dumez verduidelijkt verder dat de tekst die hij samen met de heer Joachim Coens opstelde vertrekt van vijf uitgangspunten. Een eerste uitgangspunt is de noodzaak om de Vlaamse maritieme regio, in het kader van de mundialisering van de economie, volwaardig deel te laten uitmaken van een toekomstig geïntegreerd Noord-West-Europees havennetwerk, dat een onbetwist knooppunt van de wereldhandel moet zijn. Ten tweede wordt ervan uitgegaan dat een Vlaams havenbeleid een dynamische ondersteuning dient te betekenen voor zowel de verscheiden ontwikkeling van de verschillende Vlaamse zeehavens als voor de globale Vlaams-economische ontwikkeling. Ten derde dient het subsidiariteitsbeginsel ook in het havenbeleid ten volle te spelen. Ten vierde dient de rol van de overheid meer specifiek te worden toegespitst op de hogervermelde dynamische ondersteuning, en daartoe te worden beperkt. Deze dynamische ondersteuning bestaat vooral uit (1) het investeren in collectieve haveninfrastructuur ; (2) de ontsluiting van het hinterland en verbindingen tussen de havens onderling ; (3) de maritieme toegankelijkheid ; (4) de uitoefening van de bevoegdheid van politie en (5) het leveren van algemene diensten gericht op alle Vlaamse zeehavens, zoals beloodsing, marketing en buitenlandse promotie. Een zesde uitgangspunt is tenslotte dat een objectieve en algemene Vlaamse visie op het zeehavenbeleid noodzakelijk is, vastgelegd in een havendecreet.

Concreet stellen de heren Paul Dumez en Joachim Coens voor om drie verzoeken te richten aan de Vlaamse regering. Ten eerste willen zij de Vlaamse regering vragen een strategische visie op het havenbeleid te ontwikkelen die rekening houdt met bovenvermelde standpunten. Ten tweede stellen zij voor de Vlaamse regering te vragen bij

hoogdringendheid een ontwerp van decreet in het Vlaams Parlement in te dienen waarin volgende elementen worden uitgewerkt : (1) een juridisch en bedrijfseconomisch basisstatuut en -instrumentarium dat aan elke zeehaven toelaat het gewenste eigen bedrijfseconomische en sociale bestuur optimaal uit te bouwen, met een coördinerende aanwezigheid van de Vlaamse overheid ; (2) een regelgeving inzake gelijkwaardige exploitatievoorwaarden en inzake nog goed te keuren investeringen die het mogelijk maakt op krachtige wijze in de Vlaamse zeehavens te investeren op basis van economisch verantwoorde en wetenschappelijk controleerbare criteria en waarbij in een gestructureerde evaluatie van deze investeringen wordt voorzien en (3) het stimuleren van een samenwerkend en coherent havennetwerk, dat optimaal in het buitenland prospecteert en wordt gepromoot, dat de specificiteit van elke haven erkent, en dat, waar nodig, evenzeer de complementariteit van elke zeehaven aanmoedigt. Ten derde wordt voorgesteld om de Vlaamse regering te vragen er bij de federale overheid en de sociale partners op aan te dringen de havengebieden aantrekkelijk te maken voor distributie-activiteiten door een aanpassing van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid, de zogenaamde wet Major.

2. Wijzigingen voorgesteld door de heer Patrick Lachaert

De heer Patrick Lachaert beschouwt de tekst van de heren Paul Dumez en Joachim Coens als een goed uitgangspunt voor de discussie. Hij stelt evenwel een aantal wijzigingen voor. Ten eerste vindt hij dat de tussenkomst van het Vlaams Gewest in het havenbeleid zich dient te beperken tot de investeringen en verkiest daarom de term 'haveninvesteringsbeleid' boven 'havenbeleid'. Om dezelfde reden is de spreker er tegen gekant dat het in het havendecreet uit te tekenen basisstatuut voor de havens zou voorzien in een coördinerende aanwezigheid van de Vlaamse overheid in de havenbesturen. In principe is de spreker gekant tegen de aanwezigheid van het Vlaams Gewest in de havenbesturen, maar omdat hij beseft dat dit niet haalbaar is zou hij kunnen akkoord gaan met een uniforme en beperkte aanwezigheid die enkel gericht is op de infrastructurele uitbouw en de verzekering van de gelijke exploitatievoorwaarden voor de Vlaamse havens. De term 'coördinerende aanwezigheid' vindt hij te algemeen en te vaag.

De heer Patrick Lachaert is bovendien van oordeel dat de overheid de diversiteit van het Vlaamse havenlandschap zoveel mogelijk dient te respecteren en het havenbeleid daarom niet van bovenuit mag sturen. Daarom zou hij in de tekst liever geen melding maken van het begrip 'complementariteit', omdat het niet de taak is van de overheid om die op een kunstmatige wijze op te leggen. Men moet hier de economische dynamiek laten spelen, vindt de spreker.

De heer Patrick Lachaert is het ermee eens dat het havendecreet een gestructureerde evaluatie van de investeringen moet opleggen, maar vreest dat die evaluatie inhoudsloos zal blijven als er in het decreet niet wordt voorzien in financiële sanctioneringsmogelijkheden.

Tenslotte vindt de heer Patrick Lachaert dat de 'dynamische ondersteuning' door de overheid ook het inzetten omvat van de Vlaamse promotiekanalen voor de promotie van de Vlaamse zeehavens met erkenning van het bestaande reliëf in het Vlaamse havenlandschap. Daarnaast vindt hij dat het leveren van algemene diensten gericht op alle Vlaamse zeehavens ook in samenwerking met die zeehavens dient te gebeuren, en dat die diensten naast de beloodsing ook andere vormen van verkeersbegeleiding kunnen omvatten.

3. Bespreking

– *De inbreng van het Vlaams Gewest in de havenbesturen*

De heer Herman Lauwers stelt vast dat er enerzijds wordt aangedrongen op een uniform havenbestuur, maar dat er anderzijds geen consensus bestaat over de beheersvorm zelf. Tegen de participatie van het Vlaams Gewest pleit dat dit gewest best geen rechter en partij tegelijkertijd is bij het nemen van investeringsbeslissingen. Daartegenover staat echter dat het gewest in zijn hoedanigheid van behoeder van het algemeen belang een zinvolle inbreng kan hebben in het havenbestuur, bijvoorbeeld op het vlak van het behoud van de ruimtelijke draagkracht. In die zin kan een minderheidsparticipatie toch verantwoord zijn.

De heer Jan Penris beschouwt de tekst van de heren Paul Dumez en Joachim Coens als een goed uitgangspunt, maar schaart zich achter de door de heer Patrick Lachaert voorgestelde wijzigingen. Wel wil hij bij de omschrijving van de beperkte inbreng van het Vlaams Gewest in de havenbesturen uitdrukkelijk melding maken van de pensioenproblematiek die vooral op de Antwerpse haven weegt.

De heer Joachim Coens ziet een fundamenteel verschil tussen het pleidooi van zijn fractie voor een coördinerende aanwezigheid van de overheid in de havens, en het pleidooi van de heer Lachaert voor

een 'coördinerende afwezigheid'. Dat de overheid in eerste instantie moet zorgen voor de uitbouw van de infrastructuur staat buiten kijf, zo stelt de heer Coens, maar over de rol die zij daarnaast dient te spelen lopen de meningen kennelijk uiteen. Bij deze discussie moet de bekommernis om de concurrentiepositie van het geheel van de Vlaamse havens centraal staan, en niet de verdediging van particuliere havenbelangen. Verder vraagt de heer Joachim Coens zich af hoe de fractie van de heer Lachaert het terugtrekken van de Vlaamse overheid uit de MBZ precies ziet : is het de bedoeling dat de overheid haar aandelen gewoonweg overdraagt of integendeel ten gelde maakt op de markt ? Dat laatste dreigt de doodsteek te betekenen voor de haven van Zeebrugge. Volgens de spreker kan het voorbeeld van Nederland hier leerzaam zijn, waar de terugtreding van het Rijk uit het havenschap van Terneuzen en Vlissingen gepaard ging met een belangrijke financiële injectie door de overheid.

Mevrouw Maria Tyberghien sluit zich hierbij aan en hoopt dat de commissie boven de particuliere havenbelangen zal kunnen uitstijgen. Daarbij dient te worden gestreefd naar een evenwicht tussen het principe van de gelijke behandeling van de havens enerzijds en een zeker respect voor historisch gegroeide situaties anderzijds. Ook mevrouw Tyberghien vindt dat de commissie zich daarbij kan laten inspireren door het Nederlandse voorbeeld.

De heer Patrick Lachaert stelt dat zijn fractie zeker niet aanstuurt op een uitverkoop van de haven van Zeebrugge. Wel moet het mogelijk zijn om de overheidsinbreng in de MBZ af te bouwen en de overheid ook in Zeebrugge een louter ondersteunende rol te laten spelen, zoals hierboven omschreven. Het komt er volgens de spreker op aan om voor de toekomst gelijke exploitatievoorwaarden tot stand te brengen in de verschillende havens en de huidige bevoorrechte positie van Zeebrugge op dit vlak ongedaan te maken.

De heer Ward Beysen stelt vast dat er een fundamenteel meningsverschil bestaat in de commissie over de inbreng van het Vlaams Gewest in het beheer van de havens. Zijn fractie stelt als principiële doelstelling voorop dat het Gewest zich op termijn uit het beheer van de havens terugtrekt, terwijl de fractie van de heer Paul Dumez blijkbaar aanstuurt op een grotere aanwezigheid.

De heer Paul Dumez beaamt dat de vraag naar de inbreng van de overheid in het beheer van de havens een fundamenteel discussiepunt blijft. Het standpunt van zijn fractie is dat een minimale inbreng van de overheid in het havenbestuur, in het bijzonder met het oog op de internationale concurrentiepositie van de havens, een meerwaarde kan betekenen en zeker geen afbreuk doet aan de eigenheid en de autonomie van de havens. Via haar participatie kan de overheid op de hoogte blijven van wat leeft in de havenbesturen en daar direct haar standpunt vertolken. De fractie van de heer Dumez stuurt daarbij zeker niet aan op een centralisering van het havenbeleid, bijvoorbeeld door de overheid een vernietigingsbevoegdheid te geven, maar wel op een constructieve inbreng van de overheid.

– *De wet Major*

Wat betreft de wet Major waarschuwt de heer Jan Penris voor overhaasting. Louter bedrijfstechnisch bekeken is de wet misschien in een aantal opzichten problematisch, maar daartegenover staat dat de wet teruggaat op een jarenlange sociale traditie. De wet Major heeft ongetwijfeld de verdienste gehad dat zij de sociale vrede in de haven heeft geconsolideerd. Het zou dan ook de sociale rust in de havens ernstig kunnen verstoren wanneer van bovenaf een nieuwe regeling wordt uitgewerkt die niet mee wordt gedragen door de sociale partners. Daarom is de heer Penris er eerder voorstander van om niet de wet zelf te wijzigen , maar wel de codexen aan te passen die in uitvoering van de wet zijn opgesteld.

De heer Patrick Lachaert is het ermee eens dat de wet Major in se een goede wet is die erop gericht is om de arbeiders te beschermen, maar dringt toch aan op een oplossing voor het probleem van verschil in loon tussen de directe havenarbeiders en de overige arbeiders.

De heer Ward Beysen noemt de wet Major een miskleun. Deze wet beantwoordt niet meer aan de realiteit, en een grondige hervorming ervan dringt zich bijgevolg op. De spreker pleit er dan ook voor dat het Vlaams Parlement zowel bij de federale overheid als bij de sociale partners krachtig zou aandringen op die hervorming.

De heer Herman Lauwers ziet twee mogelijke oplossingen voor het probleem van de wet Major : ofwel wordt het geografische toepassingsgebied van de wet gewijzigd, ofwel wordt de omschrijving van het statuut van havenarbeider aangepast, bijvoorbeeld door aanpassing van de codexen. Die tweede optie lijkt hem meer aangewezen.

BIJLAGE 2

Verslag van de hoorzittingen over de havenproblematiek in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

INHOUD

Blz.

A. Hoorzitting over de havenproblematiek met vertegenwoordigers van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge 14

– de heer Fernand Traen, voorzitter van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen ;
– de heer Leo Delwaide, havenschepen van Antwerpen ;
– de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal Havenbedrijf Antwerpen ;
– de heer Daniël Termont, havenschepen van Gent ;
– de heer Peter Van Severen, kabinetsattaché van de heer Termont.

Vergadering van 28 mei 1996

B. Hoorzitting over de havenproblematiek met vertegenwoordigersvan de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge 20

– de heer Fernand Traen, voorzitter van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen ;
– de heer Leo Delwaide, havenschepen van Antwerpen ;
– de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal Havenbedrijf Antwerpen ;
– de heer Daniël Termont, havenschepen van Gent ;
– kapitein A. De Wilde, directeur-generaal Havenbedrijf Gent.

Vergadering van 25 juni 1996

C. Hoorzitting over de havenproblematiek met een vertegenwoordiging van de Vlaamse Haven vereniging 25

– de heer Jan Pellens, voorzitter van de Vlaamse Havenvereniging
– de heer Robert Restiau, directeur van de Vlaamse Havenvereniging
– de heer André Tack, ondervoorzitter van de Gentse Havengemeenschap

Vergadering van 4 december 1996

A. Hoorzitting over de havenproblematiek met vertegenwoordigers van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge (vergadering van 28 mei 1996)

De heer Jaak Gabriels, voorzitter : Aan de orde is de hoorzitting met een afvaardiging van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge ter afronding van de werkbezoeken van de commissie aan de havens. De commissie heet de aanwezige havenautoriteiten welkom : de heer Leo Delwaide, havenschepen van Antwerpen, de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal Havenbedrijf Antwerpen, de heer Fernand Traen, voorzitter van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, de heer Daniël Termont, havenschepen van Gent en de heer Peter Van Severen, zijn kabinetsattaché.

De commissie bezocht de drie belangrijkste Vlaamse havens Antwerpen, Zeebrugge en Gent. Dit betekent geenszins dat de andere havens geen aandacht waard zijn. De commissie Economische Zaken bijvoorbeeld ging ook kijken in Oostende. Wij hebben onze ambitie beperkt. Tijdens deze werkbezoeken werden wij niet overspoeld met eenzijdige informatie, maar deden wij zeer interessante ervaringen op die ons toelieten de positie van de Vlaamse havens in de wereld naar waarde te schatten. Dit mocht niet zonder gevolg blijven. Het ontwerpdecreet inzake de havens werd in de sector niet op applaus onthaald. Men verwacht duidelijk iets anders van het beleid. De bespreking in de plenaire vergadering, die wellicht voortijdig was, werd bewust niet afgesloten met een motie of een resolutie. Het debat is dus niet gesloten.

De havenbezoeken hebben een verlengstuk nodig in de vorm van afspraken inzake efficiëntie en operationaliteit. Deze afspraken mogen de eigenheid van elke haven niet aantasten. Men wil niet horen van complementariteit omdat dit de vrije concurrentie zou belemmeren. Antwerpen maakt aanspraak op de titel mainport. Niemand zal dit betwisten, maar wat houdt dit juist in ? Dit debat moet de nodige duidelijkheid brengen.

Het belang van het onderwerp kan niet overschat worden. Tijdens haar bezoek aan de Gentse haven kreeg de commissie de volgende veelzeggende cijfers te horen : uit het jaarlijkse rapport van de Nationale Bank blijkt dat de haven van Gent 43 miljard frank doet terugvloeien naar de schatkist, en de haven van Antwerpen meer dan 80 miljard frank. Voor Zeebrugge verkrijgen wij deze cijfers wellicht vandaag. De rechtstreekse werkgelegenheid bedraagt 26.000 arbeidsplaatsen in Gent, de onrechtstreekse eveneens 26.000. In de Antwerpse haven werken meer dan honderdduizend mensen. Deze gegevens doen de vraag rijzen naar het Vlaamse investeringsbeleid ter zake, in vergelijking met de omliggende landen. Vlaanderen heeft nu immers zelf de bevoegdheid over zijn havens. Het Vlaams Parlement is aan zichzelf verplicht een debat te voeren over de noodzakelijke investeringen in de havensector en de criteria daarvoor, aangezien het een wezenlijk bestanddeel van de Vlaamse welvaart betreft. Na tien jaar ontwaken met de vaststelling dat men de trein heeft gemist is niet de aangewezen houding.

Het is belangrijk dat we vandaag bakens uitzetten voor een lange-termijnvisie op het havenbeleid. We moeten over alle partijen heen samenwerken om de welvaart van Vlaanderen veilig te stellen. Het is niet onze ambitie om een gedetailleerd decreet op te stellen. Er is een kaderdecreet nodig dat als bruikbaar werkinstrument kan worden gehanteerd. Daartoe moeten het Vlaams Parlement, Vlaamse regering en havenautoriteiten op een vruchtbare manier kunnen samenwerken. Vandaag zullen eerst de vertegenwoordigers van de drie havens het woord krijgen. Daarna is er ruimte voor discussie, zodat we in deze commissie besluiten zullen kunnen nemen.

De heer Leo Delwaide : Vandaag beleven we een historisch moment. In alle partijen heeft een evolutie plaatsgevonden waarbij de verantwoordelijken van de havens geen zitting meer hebben in het parlement. Dat het Vlaams Parlement vandaag gastheer wil zijn voor de havenverantwoordelijken, luidt het begin in van een nieuw tijdperk.

In Antwerpen zijn we voorstander van de centrale stelling uit de inleiding van de voorzitter. Het is dezelfde stelling die ik verdedigd heb in mijn beleidsnota van mei 1995. Het havenbeleid moet namelijk gebaseerd worden op zuiver economische criteria. Het wordt tijd om af te stappen van het systeem van vaste, automatische verdeelsleutels. In de discussie over investeringen in infrastructuur worden deze verdeelsleutels nog al te vaak gebruikt : ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de eis van minister Lebrun in Le Soir voor een 60/40-verdeelsleutel bij de discussie over de HST.

Om zuiver economische criteria te kunnen gebruiken moeten Vlaams Parlement en Vlaamse regering over voldoende informatie beschikken. Het onderzoek van de Nationale Bank naar de economische betekenis van de havens van Antwerpen en Gent zou dan ook moeten worden uitgebreid naar de haven van Zeebrugge. Een onafhankelijk, objec-

tief instituut moet zoveel mogelijk bruikbare informatie ter beschikking stellen.

Een goed havenbeleid moet uitgaan van marktconformiteit. In Antwerpen spelen we zoveel mogelijk in op de vraag. Dit blijkt ons ook goed te lukken. Hoewel de discussie over de uitdieping van de Schelde nog steeds aansleept, hebben acht nieuwe consortia vorig jaar gevraagd om de haven van Antwerpen in hun vaarschema op te nemen. Blijkbaar ligt de haven van Antwerpen ondanks de moeilijke maritieme bereikbaarheid, nog steeds goed in de markt. We zijn nog steeds een ladinghaven. Antwerpen heeft de meest productieve haven.

Volgens verslagen van Italiaanse en Duitse experts is Antwerpen niet alleen het snelst in de behandeling van containers, maar ook het goedkoopst. Dit zijn belangrijke argumenten wanneer reders worden bezocht die hun commerciële eisen stellen.

We moeten goed voor ogen houden dat we pleiten voor een beleid dat steunt op de vraag van de markt. Indien als gevolg van de schaalvergroting de containerschepen enkel nog zeehavens zouden aandoen, zullen we daartegen nooit bezwaar maken. In Vlaanderen kunnen we het ons niet permitteren tegen de markt in te gaan. Denk maar aan het Evergreen-experiment in Zeebrugge, waar een belangrijke Antwerpse klant een proefperiode houdt. Mocht de rederij beslissen dat het beter uitkomt in Zeebrugge verder te werken, dan moeten we die rederij volgen.

Maar deze zaken moeten clean behandeld worden. Onze nadelen worden gecompenseerd door onze betere ligging, een voordeel dat niet mag vervalst worden door artificiële subsidies. Wij vragen met aandrang beschouwd te worden als de mainport. Absoluut niet om aanspraak te kunnen maken op het leeuwendeel van de subsidies, we zien het eerder als een project dat we de wereld rond moeten kunnen uitdragen. We hebben het geluk in Vlaanderen een wereldhaven te hebben, daarom vragen we de Vlaamse Regering deze mainport-idee te steunen. We zijn ervan overtuigd dat alle havens er goed bij zullen varen.

We zijn het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering erg dankbaar voor de steun die ze verlenen aan de IJzeren Rijn, voor ons niet zomaar een holle slogan. In het Europa van morgen zullen we namelijk geconfronteerd worden met de Betuwelijn, een project waarvoor onze Nederlandse concurrenten 200 miljard veil hebben. We beschikken echter over de infrastructuur, die omwille van een typisch Belgische reden niet wordt gebruikt. Men geeft er de voorkeur aan goederen te laten omrijden via Montzen. Een heuvelachtig traject, terwijl wij over een vlak traject beschikken dat van levensbelang is om te kunnen concurreren met Rotterdam. Ook in Nord-Rheinland-Westfalen horen we vaak de roep naar de IJzeren Rijn.

Wat de binnenvaart betreft, pleiten we voor de afwerking van het laatste stukje Albertkanaal waar we nog wachten op de verbreding van een aantal bruggen. Het project Seine-Nord, dat de Parijse agglomeratie met de Vlaamse havens zal verbinden, is een buitengewoon project met een enorm potentieel. Het is bovendien een algemeen Vlaams project, dat in de eerste plaats Gent ten goede zal komen, maar ook Zeebrugge en Antwerpen. Wij vragen uw steun voor dit project dat op lange termijn gerealiseerd moet worden. Na onze ervaring met het Schelde-Rijnkanaal, waar beide kanten aanvankelijk vreesden voor concurrentie, weten we dat beide havens voordeel halen uit het project. Een verbetering van de infrastructuur zal alle havens ten goede komen. Ik heb niets gezegd over de verdieping van de Schelde, dat hier niet aan de orde is. Voor ons is dit van levensbelang omdat een aantal consortia er ook op zitten te wachten.

Tenslotte pleiten we sterk voor een Havendecreet, dat het mogelijk moet maken alle Vlaamse havens op gelijke voet te behandelen. Vooral op het financiële vlak en voor wat de arbeidsvoorwaarden betreft zijn er discrepanties.

De heer Fernand Traen : Onze visie is niet alleen die van Zeebrugge, maar van de hele privé-sector in ons land. De laatste maanden zagen we een belangrijke verschuiving. Daar waar er in het verleden heel wat misverstanden waren, kunnen we nu stellen dat voor het eerst in de geschiedenis de privé-sector dichter aanleunt bij de haven van Zeebrugge.

Waarom verwoordt onze visie die van de hele privé-sector ? Door een aantal verschuivingen heeft de containervervoer grondige mutaties ondergaan, die tot uiting komen als we de evolutie in de verhouding tussen Antwerpen en Rotterdam bekijken. In 1970 was Antwerpen de haven bij uitstek voor het stukgoederenverkeer en Rotterdam voor het massagoederenverkeer. Door de opmars van Rotterdam, was in 1995 het containervervoer er dubbel zo groot als in Antwerpen. Het stukgoederenvervoer bedroeg er 71 miljoen ton, in Antwerpen 50 miljoen ton. Ook voor andere stukgoederen zien we dat Antwerpen zijn relatieve voorsprong verliest. Op vijf jaar tijd daalde het stukgoe-

derenvervoer van 24 miljoen ton in 1985 naar 20 miljoen ton in 1990.

De vraag die we ons allemaal moeten stellen is hoe Rotterdam deze voorsprong kon uitbouwen. Het argument dat Antwerpen centraal gelegen is werd door Rotterdam totaal van de kaart geveegd. Zij besloten namelijk de behandeling van het containerverkeer van de Hometerminal te verhuizen naar de Maasvlakte, dat nu het echte centrum is. In Vlaanderen wilden we de containerbehandeling zo dicht mogelijk bij de figuurlijke kerktoren houden. We hadden Nederland moeten volgen. Met onze voorsprong hadden we nu veel verder gestaan.

Wat ons nu te doen staat, is luisteren naar de markt, naar de Vlaamse ondernemingen. We moeten de marktkrachten onderkennen en in functie daarvan investeren. Laat ons samen van de voorhaven van Zeebrugge de Vlaamse Maasvlakte maken. Antwerpen en Zeebrugge zullen perfect samenwerken. We mogen niet vergeten dat we met een grensoverschrijdend netwerk van verkeersdragers werken. Antwerpse expediteurs worden vaak vanuit Nederland gecontroleerd. De meeste rederijen zijn buitenlandse ondernemingen.

We moeten in direct overleg met de privé-sector de noodzakelijke investeringen kunnen doen om onze positie in de Benelux en vooral ten opzichte van Rotterdam te handhaven en te verbeteren. Anders gaan we de verkeerde weg op. Zeebrugge dient zo snel mogelijk te worden uitgebouwd, er dient een gunstig investeringsklimaat gecreëerd. De overheid moet in dat verband een zachte druk uitoefenen op de privé-sector. De Vlaamse havens moeten één havengemeenschap vormen en dit ook tonen. De Zeebrugse voorhaven moet zo snel mogelijk worden vervolledigd en uitgebouwd.

De vorming van grote consortia is een reden tot ongerustheid voor de Vlaamse havens. Evergreen is hiervan een recent voorbeeld, maar er vormen zich nog andere consortia. Silan Maersk is geconcentreerd in Rotterdam, daarnaast zijn er bijvoorbeeld nog Global Alliance en Grand Alliance. Dit laatste consortium heeft slechts één aanloopbeurt per week in Antwerpen. Hoe zal het global network van de toekomst zich aftekenen ?

De Vlaamse havengemeenschap moet als één mainport beschouwd worden. Zeebrugge verzet zich tegen het exclusieve gebruik van Antwerpen als mainport, waardoor het zelf tot tweederangshaven zou worden gedegradeerd.

In verband met de landverbindingen heb ik een vraag van administratief-juridische aard voor de haven van Antwerpen. De indruk wordt gecreëerd als zou Zeebrugge profiteren van de kortere afstand naar zee. Ik wil hier twee gegevens tegenover plaatsen. Toen de haven van Rotterdam de Maasvlakte heeft gecreëerd, heeft ze daar financiële deltacompensaties tegenover geplaatst. Mag Zeebrugge dit voorbeeld volgen ? Op de scheepvaartconferenties werd een zelfde bedrag afgesproken voor alle havens van de range Le Havre-Hamburg. Hier geldt het voordeel van Zeebrugge als vooruitgeschoven haven dus niet. Ten tweede is de loodskost tussen Vlissingen en Antwerpen goedkoper dan de vervoerskost van Zeebrugge via de A1 naar Vlissingen. Onlangs werd nog een extra-belasting voor schepen ingevoerd, zodat Zeebrugge voor het loodsen van de enkele honderden meters tussen de haven en de open zee even veel betaalt als de haven van Antwerpen, die op een veel grotere afstand van de open zee ligt.

Als de vervoerskosten via de spoorwegen per kilometer moeten worden betaald, moet Zeebrugge dadelijk de verbinding met de Chunnel vragen via Adinkerke – Duinkerke – Calais. Maar de spoorwegen zijn een geïntegreerd systeem. Niet zozeer de afstand dan wel de lopende investeringen, de tijdsduur en de rotaties moeten de kostprijs mee helpen bepalen. Voor alle Nederlandse havens geldt het zelfde spoorwegtarief naar Bazel. Overigens ben ik helemaal niet gekant tegen de IJzeren Rijn, voor Zeebrugge is die even interessant als voor Antwerpen.

Een ander aspect van het landverkeer is de binnenvaart. Historisch gezien behoort Zeebrugge tot de Grote Delta. Antwerpen en Gent hebben gevochten om hierin opnieuw geïntegreerd te worden, maar ons is dit niet gelukt. Hoewel ik geen bezwaar heb tegen de aanpassing van Seine-Nord, wil ik toch opmerken dat het kanaalverkeer met Frankrijk veel minder omvangrijk is dan het binnenverkeer naar Nederland en naar de Rijn. We vragen dan ook dat Zeebrugge volwaardig wordt verbonden met de Zeeuwse wateren, met Antwerpen en met de Rijn. Onze haven heeft nood aan een nieuwe Lieve.

We zijn gekant tegen privatisering van de havens. Het verwondert ons dat zelfs de sociale partners hier op aandringen. Tenslotte wil ik nog de gelijkheid tussen de havens bepleiten. Zeebrugge is op dat vlak het meest beklagenswaardig. Onze haven heeft geen meerwaarde kunnen realiseren via haar uitbreiding. Bovendien moet de haven van Zeebrugge zelf haar aandeel in de MBZ financieren.

Ze moet zelf de nodige winst realiseren om, via nieuwe investeringen, haar bestaan te verzekeren. Antwerpen zou eveneens zelf de nodige fondsen voor investeringen moeten bijeen brengen. Nu wordt daar uitgegaan van de garantie dat de stad hoe dan ook tussen komt.

De heer Daniël Termont : Het is uiterst belangrijk dat er snel een Vlaams havendecreet komt. Volgens het bestuursakkoord van het Gents stadsbestuur zou het bestuur van de haven worden toevertrouwd aan een NV van publiek recht met bijdragen van privé-kapitaal die structureel verbonden is met het havenschap Terneuzen-Vlissingen. Toen dat akkoord werd gesloten, konden we nog hopen dat het ontwerp van decreet van Kelchtermans snel zou worden goedgekeurd. Dat is echter niet gebeurd. Daardoor verkeren we in Gent in moeilijkheden : een NV van publiek recht oprichten is juridisch nog altijd niet mogelijk ; als gemeentelijke regie kunnen we geen privé-kapitaal aantrekken ; ook structurele samenwerking met Terneuzen en Vlissingen is juridisch nog niet mogelijk.

Toch hebben we al belangrijke afspraken met Terneuzen inzake veiligheid en milieu. Het gemeentebestuur vindt dat het Kanaalgebied tussen Gent en Terneuzen een eenheid vormt. Met dat oordeel staan we alleen. Maar men mag niet vergeten dat Terneuzen en Vlissingen samen ongeveer evenveel trafiek aantrekken als Gent. Met zijn drieën zouden we ongeveer 45 miljoen ton aantrekken.

In het voorbije jaar hebben Terneuzen en Vlissingen een havengemeenschap gevormd. Maar vooral belangrijk is dat in de Europese Unie het voornemen begint te rijpen om alle subsidies aan havengemeenschappen te verbieden als ze een rechtspersoon hebben en zeker als ze met privé-kapitaal werken. Dat zou betekenen dat het Vlaams gewest de havens niet meer zou kunnen subsidiëren. Dat plan wordt gesteund door Duitsland en zou dus wel eens snel kunnen worden gerealiseerd. Zo pleitte prof. Dr. Heinz Giszas, staatssecretaris voor Economische Zaken van Hamburg, ervoor om de privé-activiteiten te scheiden van de publieke opdrachten die dan wel nog zouden kunnen worden gesubsidieerd.

Het ontwerp van decreet Kelchtermans voorzag in de regeling van de statuten van de haven, van het bestuur en van de investeringen. Ik bezweer het Vlaams Parlement geen kostbare tijd te verliezen met discussies over de structuur van de havenbesturen. Creëer een algemeen kader waarbinnen de havens hun eigen bestuursvorm kunnen uitbouwen. In Gent hebben we een voorkeur voor ons actuele statuut van gemeentelijke regie, als daarin enkele kleine wijzigingen zouden worden aangebracht. Het grote voordeel is bij deze structuur dat de toezichthoudende overheden onmiddellijk aanwezig zijn. In elk geval ziet Gent geen heil in één Vlaams havenschap.

Het is wel absoluut noodzakelijk dat de Vlaamse overheid de Europese maatregel voor is. Het decreet moet uitsluitsel brengen over de manier waarop de Vlaamse overheid in de toekomst investeringen in infrastructuur zal subsidiëren. In Nederland is men zo ver : bij het oprichten van de gemeenschappelijke structuur voor Terneuzen en Vlissingen heeft de Nederlandse staat haar aandelen opgegeven en daarbovenop nog eens 7,5 miljard frank uitbetaald. Met zo een som zou Gent nooit meer bij de Vlaamse overheid moeten aankloppen.

Het Vlaams Parlement moet de lokale havenbesturen vertrouwen schenken. In Frankrijk zijn alle havens eigendom van de staat en men ziet dat de Franse havens het niet schitterend doen. Een beetje concurrentie tussen de Vlaamse havens is gunstig : het versterkt onze positie in de concurrentiestrijd op wereldvlak. Vanzelfsprekend is een gemeenschappelijk Vlaams havenbeleid nodig : zo zal de Vlaamse overheid moeten beslissen over de strijd tussen Antwerpen en Zeebrugge over de containertrafiek. In deze discussie is Gent geen betrokken partij, maar ik zou wel de volgende vraag willen opwerpen : hoe lang zal Vlaanderen bereid zijn om miljarden frank te investeren om voor Europa doorvoerhaven te kunnen spelen van goederen die ons land onmiddellijk weer verlaten.

Als reactie op die Europese maatregel, stel ik voor dat we niet langer spreken over subsidies. Maar dat we de havens opvatten als patrimonium en de toelagen opvatten als een betaling in ruil voor de exploitatie van een stuk patrimonium. In ruil voor die subsidies moet de overheid een return eisen en niet alleen in tonnage maar ook in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Voor elk infrastructuurwerk moet er na een tijd een evaluatie komen met sancties als het beloofde rendement niet wordt gehaald.

Ik ben het eens met de heer Delwaide dat het decreet de concurrentievervalsing tussen de havens onmogelijk moet maken. Maar die interne concurrentievervalsing is uiterst miniem in vergelijking met de handicaps tegenover de buitenlandse havens. Zo moeten we ervoor ijveren dat de sociale bescherming die werd gecreëerd door de wet Major, over heel Europa wordt uitgebreid. Bijzon-

dere aandacht verdient de binnenscheepvaart. De Belgische binnenscheepvaart verkeert in crisis en de Nederlanders maken zich op om onze markt in te palmen. Daarom moeten we nagaan of we niet door milieuvriendelijke maatregelen zoals het rijverbod voor vrachtwagens in Duitsland onze binnenwateren die nu te weinig gebruikt worden, kunnen optimaliseren. Ik eindig met een pleidooi pro domo : Gent heeft een grotere sluis absoluut nodig.

De heer Jaak Gabriels, voorzitter : Ik stel voor dat we in de resterende tijd de sprekers een kans geven op repliek.

De heer Leo Delwaide : Ik hoorde hier het verwijt dat de autoriteiten van de Antwerpse haven reageren vanuit een kerktorenmentaliteit. Op opmerkingen van dit niveau wil ik niet reageren. Dit is het Vlaams parlement niet waardig. Wel zou ik er willen voor pleiten het Vlaamse havenbeleid niet te baseren op slogans of op vergelijkingen zoals die van de containertrafiek van Antwerpen en Rotterdam. Het havenbeleid moet steunen op objectieve criteria.

Aan de kust is door een investering van honderd miljard frank een mooie capaciteit gecreëerd, wij noemen het zelfs een overcapaciteit. De Flanders Containerterminal, die op 11 juli 1995 werd ingewijd door de federale premier, heeft zelfs twee maal de oppervlakte van de Europaterminal in Antwerpen. We hopen dat we op het einde van het jaar, bij de opening van de Noordzeeterminal, over eenzelfde capaciteit zullen beschikken. Deze terminal is er niet gekomen op één dag. Van bij de planning in 1987 wist men welke capaciteit er voorzien was. Maersk is overgeschakeld van Antwerpen naar Zeebrugge. Na enkele maanden zijn ze echter verder naar Rotterdam getrokken. Een collega uit Brugge is onlangs, in het gezelschap van een politicus van mijn partij, die ook de exploitant is van de Flanders Containerterminal, naar de hoofdstad van de Chinese volksrepubliek gereisd, met de bedoeling de trafiek van Cosco weg te trekken uit Antwerpen en naar Zeebrugge te trekken.

Over het bedrijf Evergreen zegt men dat het van Rotterdam komt. Het is waar dat het in het najaar van 1995 even naar Rotterdam geweest is. Nu vertrekt het voor een proefperiode in Zeebrugge. Het kan toch niet de bedoeling zijn van het Vlaamse havenbeleid om met miljarden frank van de belastingbetaler te bekomen dat de trafieken van Antwerpen naar Zeebrugge trekken. Gelukkig is dit wel nog niet zo vaak gebeurd.

We mogen ons ook niet blind staren op de initiatieven van de privé sector. Wanneer Zeebrugge kredieten krijgt voor een roll-on roll-off-terminal, en die ter beschikking stelt van de Hessenatie, die een participatie heeft in de OCZ-terminal, dan is het normaal dat de beleidsverantwoordelijken van de privé-bedrijven daar een gewillig oor voor hebben.

Vorig jaar is in de Vlaamse havencommissie de vraag gesteld of er een tweede containerterminal moet komen wanneer de capaciteit van de Flanders containerterminal nog niet ingevuld is. Er is toen afgesproken daar nog even mee te wachten. Nu is er eindelijk een akkoord tussen de Hessenatie en de Sea Port katoenterminal.

Ik pleit er dus voor het beleid te steunen op economische criteria. Mijn collega uit Zeebrugge reageert niet wanneer het erop aankomt de haven economisch te laten doorlichten. De beslissingen moeten niet gebaseerd zijn op mooie pleidooien, wel op dossiers. Ik hoor dat er een Noorderkanaal nodig is. In dat verband heb ik het cijfer van 100 miljard frank gehoord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Waar haalt u dat bedrag van 100 miljard vandaan ? De officiële ramingen spreken immers over ten hoogste 10 à 15 miljard.

De heer Leo Delwaide : We mogen ons niet op het cijfer vastpinnen, maar we moeten elke investering economisch beoordelen. Wij doen dat op de linkeroever. We moeten ook rekening houden met het effect op het milieu. Wanneer een zeeschip naar Antwerpen komt, dan betekent dat een verlichting van het landtransport. Deze morgen heb ik hierover gesproken met de heer Van Miert. Blijkbaar is het niet de bedoeling de subsidies af te bouwen.

De heer Fernand Traen : Antwerpen is bang iets te verliezen. Verschuivingen zijn toch geen catastrofe ? De capaciteit van de Zeebrugse containerterminal gaat erop vooruit. In Antwerpen heeft men ook ingezien dat in de kosten-batenanalyse de tijdswinst de sleutel vormt. Daarom worden de sluizen vermeden door een overheveling van de dokken naar een locatie op de stroom. In deze context moet ook de Scheldeverdieping ter sprake worden gebracht, maar dat is blijkbaar een taboe in Vlaanderen. De Hessenatie komt niet zo maar naar Zeebrugge. De voorwaarden zijn zwaar en de investeringen naargelang. Een dergelijke beslissing is gebaseerd op markteconomische inzichten. De privésector vergist zich niet zo vaak als de publieke en is zelf verantwoordelijk voor de eventuele gevolgen. Het Noorderkanaal zal inderdaad 10 tot

11 miljard frank kosten. Een haven met een omzet van ruim 30 miljoen ton heeft recht op een degelijke binnenvaartweg. Deze moet Zeebrugge niet alleen met Vlaanderen, maar ook met de Delta en de poort van Europa verbinden. Wat het milieu betreft, dient opgemerkt te worden dat het spoor een groot aandeel heeft in Zeebrugge. Het streven naar een toename van de binnenvaart vormt evenzeer een ontlasting van de autowegen. De congestie tussen Antwerpen en Brussel is overigens veel ernstiger.

Als de stuwadoor Cosco zijn onderneming wil verplaatsen naar een andere locatie in Vlaanderen, dan is dit toch geen heiligschennis ? Er is voor meer dan één miljard frank investeringen mee gemoeid. Vlaanderen zou alles in het werk moeten stellen om dit initiatief eensgezind hier te houden, of wil men een vertrek naar Rotterdam ? Dit is ook goed voor de positie van Antwerpen als logistiek centrum in Vlaanderen en Europa, wat wij ten volle ondersteunen. Zeebrugge en Antwerpen moeten samenwerken, wat helaas moeilijk is wanneer de te verdelen kredieten beperkt zijn.

De heer Daniël Termont : De Vlaamse parlementsleden kunnen ervoor zorgen dat deze pijnlijke situatie in de toekomst wordt vermeden. Het havenbeleid zal niet gevoerd worden door de havens : daarvoor is de onderlinge concurrentie veel te groot. Het zal wel gevoerd worden door het Vlaams Parlement dat beslist over de investeringen en infrastructuurwerken die moeten worden uitgevoerd. De discussie tussen Antwerpen en Zeebrugge kan vermeden worden wanneer de politici de moed vinden om van hun lokale standpunten af te stappen. Er moet een einde komen aan de sinterklaaspolitiek, waarbij wie de meeste politici kent ook het meeste geld krijgt.

Er is zo vlug mogelijk een decreet nodig met een kosten-baten-analyse, een studie over de economische impact en een milieu-effectenrapport. Bovendien zal er behoefte zijn aan een evaluatie. We moeten vermijden dat wie vandaag de beste spreker is, meteen ook het meeste geld meekrijgt.

B. Hoorzitting over de havenproblematiek met vertegenwoordigers van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge (vergadering van 25 juni 1996)

De heer Jaak Gabriels, voorzitter : Ik verwelkom de delegaties van de drie grootste Vlaamse havens nogmaals in ons midden. Tijdens een eerste hoorzitting, op 28 mei 1996, heeft elke delegatie haar visie op de havenproblematiek kunnen toelichten. Vandaag krijgen de commissieleden de kans om de delegatieleden daarover te ondervragen.

De heer Joachim Coens : Tijdens de vorige hoorzitting is duidelijk geworden dat voorstellen om een Vlaamse havenschap op te richten niet kunnen rekenen op de steun van de havens zelf. Maar wat verwacht men dat wel van de decreetgever ?

De heer Daniël Termont : Wij willen dat er wordt vertrokken van een grondige studie over de impact van de havens op de Vlaamse economie en ecologie. De beslissingen over de haveninvesteringen moeten in de toekomst immers kunnen gebeuren op basis van objectieve normen. Wij vragen bovendien dat er bij die objectieve normering een boeteclausule wordt voorzien, in die zin dat de havenbesturen die hun beloftes, op basis waarvan de investeringen gebeurden, niet kunnen waarmaken, worden gesanctioneerd. Deze objectieve normering is voor ons belangrijker dan de vraag naar de beheersstructuur van de verschillende havens.

De heer Leo Delwaide : Ook ik denk dat het essentieel is om te streven naar objectieve economische criteria voor investeringen. Enkel op die manier kunnen we een herhaling vermijden van de vroegere Belgische wafelijzerpolitiek. Het nieuwe havendecreet moet de gelijkwaardige behandeling van de drie Vlaamse havens garanderen. Het Vlaams Gewest mag geen rechter en partij zijn, en zou zich mijns inziens dan ook moeten terugtrekken uit het beheer van de kusthaven.

De heer Fernand Traen : Wij verwachten van de overheid in de eerste plaats dat ze zorgt voor adequate infrastructuur, en de beslissingen daaromtrent neemt op basis van prognoses over de te verwachten ontwikkeling van de havens. Ten tweede wensen wij dat de overheid respect zou opbrengen voor investeringsbeslissingen van de privé-sector, rekening houdend met het feit dat er aan die beslissingen doorgaans een zeer grondige analyse voorafgaat. Ten derde vragen wij respect voor de specificiteit van elke haven en ruimte voor het lokale initiatief. Voor ons is het vanzelfsprekend dat de drie grote havens op voet van gelijkheid moeten behandeld worden door de overheid. Maar we moeten evenzeer streven naar gelijkwaardigheid tussen de Vlaamse havens en hun buitenlandse concurrenten. Dat bijvoorbeeld de haven van Vlissingen zich de jongste jaren heeft kunnen ontpoppen tot een geduchte concurrent heeft naar verluidt vooral te maken met de arbeidsvoorwaarden. Wat de betrokkenheid van het Vlaamse Gewest bij het havenbestuur betreft doe ik opmerken dat de overheid, eerst de Belgische en daarna de Vlaamse, al sinds honderd jaar aandeelhouder is in de haven van Zeebrugge. Oorspronkelijk was één derde van de aandelen in handen van de staat, één derde in handen van de stad Brugge, één derde in privé bezit. Op een bepaald moment heeft de staat het grootste deel van de privé-aandelen opgekocht, maar wij hebben die aan de Belgische staat uitbetaald. Sommigen sturen erop aan dat het Vlaamse Gewest haar aandelen op de markt zou gooien, maar vertellen er niet bij – wat ik betreur – dat dit zou neerkomen op een regelrechte privatisering en een uitverkoop van een meerwaarde die door de MBZ werd gerealiseerd. Tenslotte wil ik er nog op wijzen dat extrapolaties betreffende het intra-Europese vervoer in de toekomst duidelijk aantonen dat de term 'Mainport Flanders', wil ze zinvol zijn, ook de haven van Zeebrugge zal moet omvatten.

De heer Jan Penris : Zopas heeft de Antwerpse gemeenteraad unaniem het besluit goedgekeurd tot oprichting van een autonoom havenbedrijf. Ook de haven van Oostende is als een autonoom havenbedrijf georganiseerd. Ik zou graag van de heer Daniël Termont vernemen voor welke juridische structuur de Gentse haven zal kiezen en aan de heer Fernand Traen welk statuut hij in het vooruitzicht stelt voor zijn haven. Hoe ziet hij de relatie tussen de MBZ en het Vlaams Gewest evolueren ? Welk dividend ontvangt het Vlaams Gewest momenteel overigens van de MBZ ?

De heer Fernand Traen : Momenteel is de MBZ een naamloze vennootschap, los van de stad Brugge, die de haven in concessie heeft en in de haven investeert. De MBZ werd gesticht in 1895. Het oorspronkelijke kapitaal ervan werd in 1913 opgetrokken tot 14,5 miljoen goudfranken. Het aandeel van de Belgische staat daarin bedraagt ongeveer 9 miljoen goudfranken. Sindsdien is er geen enkel bedrag meer gestort. Wij voelen ons niet moreel verplicht om nu nog dividenden uit te betalen voor een investering van zo lang geleden. Meer in het algemeen is het trouwens beter dat een haven in volle opgang haar winsten niet uitkeert maar investeert.

De heer Daniël Termont : De Gentse haven functioneert sedert 1978 als een regie. Inmiddels is de meerderheid in de Gentse gemeenteraad gewonnen voor privé-inbreng in de haven en voor structurele samenwerking met de havens van Terneuzen en Vlissingen. Hoe kan dit nu juridisch worden gerealiseerd ? Een eerste mogelijkheid is om, net zoals in Antwerpen, een autonoom gemeentebedrijf op te richten op basis van de wet Erdman. Hier stellen er zich echter nog een aantal problemen, onder meer op het vlak van het personeelsbeleid. Vandaar dat we willen afwachten hoe een en ander in Antwerpen zal worden opgelost. Een tweede mogelijkheid is de oprichting van een intercommunale met onder andere Evergem en Zelzate. Een mogelijke oprichting van een grensoverschrijdend gemeentelijk samenwerkingsverband wordt bemoeilijkt door het feit dat de havens van Terneuzen en Vlissingen één havenschap vormen, met een beperkte inspraak van de gemeenten. Een derde optie is dat we een nieuw havendecreet afwachten, dat ons misschien de mogelijkheid zal bieden om een NV op te richten. Een laatste mogelijkheid tenslotte is dat we de huidige bestuursvorm behouden. We hebben daar goede ervaringen mee, maar de nadelen zijn dat een regie geen rechtspersoonlijkheid heeft en geen privé-inbreng kan hebben. Ik denk, samengevat, dat wij voorlopig de kat nog wat uit de boom zullen kijken.

De heer Jan Penris : Ik heb een vraag over het Noorderkanaal, dat tijdens de vorige hoorzitting ter sprake is gekomen. Wat wordt daar precies mee bedoeld ? Spreken we hier over een heus kanaal van Zeebrugge naar Antwerpen, of gewoonweg over een betere ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge ? Hoeveel zal dit Noorderkanaal kosten ?

De heer Fernand Traen : Het huidige kanaal van Brugge naar Gent loopt dwars door de Brugse agglomeratie en is dus weinig praktisch. Wij pleiten ervoor om een grote ringvaart rond Brugge aan te leggen. Dit kan door het tracé van de zogenaamde Stinker en de Blinker te verbreden tot Eeklo en een verdere doorsteek aan te leggen naar het kanaal Gent-Terneuzen. Men raamt de kost daarvan op 10 à 12 miljard frank.

De heer Leo Delwaide : Het komt niet aan mij toe om een standpunt in te nemen in het debat over het Noorderkanaal. Ik pleit er enkel voor om dit project, inbegrepen de milieu-aspecten ervan, te onderwerpen aan een zeer grondig voorafgaand onderzoek. Dat geldt trouwens voor elke grote haveninvestering, ook in Antwerpen.

De heer Daniël Termont : Mocht de overheid beslissen om het Noorderkanaal aan te leggen, dan zal het ook noodzakelijk zijn om een nieuwe sluis te bouwen in Terneuzen, want die heeft nu al zijn maximale capaciteit bereikt. In elk geval pleit ik er nogmaals voor dat de Vlaamse overheid haar prioriteiten inzake haveninvesteringen zou bepalen op basis van een grondige kosten-batenanalyse en op basis van objectieve normen.

De heer Jan Penris : Wat betreft de problematiek van de arbeidsvoorwaarden herinner ik eraan dat de wet Major, van het begin van de jaren zeventig, nog steeds van toepassing is. Die wet legt eenvormige arbeidsvoorwaarden op aan alle havens. Toch blijkt dat de arbeidskost desondanks verschilt van haven tot haven. Hoe komt dat ?

De heer Fernand Traen : De wet Major vinden wij tot nader order een goeie wet, al zal die regeling op termijn moeten aangepast worden aan de Europese regelgeving. De wet moet er in principe voor zorgen dat het basisloon in de drie havens gelijk is, maar het probleem is de wet op uiteenlopende wijze wordt toegepast.

De heer Leo Delwaide : Wij pleiten ervoor dat de wet Major in de drie Vlaamse havens op dezelfde wijze zou worden geïnterpreteerd en toegepast. Het betreft hier evenwel een federale bevoegdheid.

De heer Daniël Termont : De wet Major bepaalt enkel het kader waarbinnen de vakbonden en de patroons dienen te onderhandelen. Het hangt van hen af of de wet meer of minder soepel wordt toegepast. Een volledige gelijkschakeling van de toepassing zal dan ook zeer moeilijk zijn.

De heer Jacques Devolder : Wat betreft de kostenraming van de baggerwerken op de Westerschelde, in uitvoering van de waterverdragen met Nederland : heeft men daarbij ook rekening gehouden met de kost van het verdere onderhoud, eens de initiële uitdieping zal zijn gerealiseerd ?

De heer Eddy Bruyninckx : De kost van de onderhoudswerken nadien is ingecalculeerd en wordt op 400 miljoen frank per jaar geraamd.

Mevrouw Vera Dua : Wij vinden bij de havens weinig steun voor ons voorstel om één Vlaams havenschap tot stand te brengen, maar wat is dan het alternatief om te komen tot een grotere complementariteit tussen de Vlaamse havens ? Achten de havens onderlinge afspraken nuttig en, zo ja, hoe moeten die tot stand komen ?

De heer Leo Delwaide : Wij staan huiverig tegenover het idee van een Vlaams havenschap omdat wij ervan overtuigd zijn dat de concurrentie tussen de havens niet noodzakelijk een slechte zaak is. Het is die gezonde concurrentie die volgens mij aan de basis ligt van de groei van de haven van Zeebrugge en van de positieve ontwikkeling van de haven van Antwerpen tijdens de jongste 25 jaar. Maar die gezonde concurrentie neemt niet weg dat wij ook gemeenschappelijke belangen te verdedigen hebben, zoals de IJzeren Rijn en het Seine-Nord project. We moeten er wel voor zorgen dat die concurrentie niet vervalst wordt. Dit veronderstelt bijvoorbeeld dat de drie havens dezelfde havenrechten aanrekenen. Dit veronderstelt ook dat er geen overcapaciteit gecreëerd wordt. In dat verband wijs ik erop dat wij geen infrastructuur bouwen zonder redelijke garanties dat die ook zal worden gevuld. In Zeebrugge daarentegen heeft men de Flanders Container Terminal aan één enkele concessionaris toegewezen, zonder deze de verplichting op te leggen om de infrastructuur binnen een redelijke termijn te vullen. Dit vertekent de concurrentie tussen de Vlaamse havens. Het verwijt dat onze nieuwe investeringen in de voorhaven geen nieuwe trafiek hebben aangetrokken, maar deze enkel hebben verplaatst van de achter- naar de voorhaven klopt trouwens niet. Uit deze grafiek[1] blijkt dat er, wat de containertrafiek betreft, aanvankelijk wel een kleine terugval is geweest in de achterhaven, maar dat die onmiddellijk daarna is ingelopen. Nog in dit verband vraag ik me trouwens af hoe men het concept 'complementariteit' concreet wil invullen ? Het kan toch niet betekenen dat elke haven zijn eigen specialiteit zal krijgen en dat investeerders desnoods zullen worden doorverwezen ? In de plaats daarvan vind ik dat we meer vertrouwen moeten hebben in de markt, rekening houdend met het feit dat een rederij een haven kiest na grondige studie van een zeer groot aantal factoren.

Mevrouw Vera Dua : Maar die concurrentie leidt ertoe dat er investeringen worden gedaan die nutteloos zijn, omdat ze niet aangepast zijn aan de specificiteit van een haven.

De heer Eddy Bruyninckx : Wij streven bij onze investeringen de grootste omzichtigheid na en bouwen enkel nieuwe infrastructuur wanneer we quasi zeker zijn van het rendement ervan, zoals nu bijvoorbeeld het geval is met de eerste fase van het Verrebroekdok. Die omzichtigheid is logisch, omdat we zelf 40% van de commerciële infrastructuur moeten financieren. De vervalsing van de concurrentie, waarover de heer Leo Delwaide het zopas had, vloeit volgens mij enerzijds voort uit het creëren van overcapaciteit en anderzijds uit het feit dat er tussen de havens een te groot verschil bestaat op het vlak van de financiële exploitatievoorwaarden. Mochten wij bijvoorbeeld werken onder de exploitatievoorwaarden van Zeebrugge, met onder meer een voordeliger pensioenstelsel als parastatale, dan zouden wij één miljard per jaar opzij kunnen leggen voor de eigen bedrijfsvoering.

De heer Fernand Traen : Ook ik kant mij tegen een centralistisch havenbeleid. Ik pleit ervoor om de markt te laten spelen en voorrang te geven aan de privé-sector. De grote consortia bepalen de spreiding van de trafieken over de verschillende havens, in functie van het aanbod. Als je niet investeert in adequate infrastructuur zul je ook geen trafieken aantrekken. Ik wijs er trouwens op dat wij, in vergelijking met Antwerpen, werken met een minimum aan infrastructuur.

De heer Daniël Termont : Ik sluit me aan bij de kritiek op het idee van een Vlaamse havenschap en bij de pleidooien ten voordele van de vrije concurrentie. Wij pleiten voor een gezonde mededinging, op voorwaarde dat de lat voor iedereen gelijk wordt gelegd. De complementariteit is mooi in theorie, maar de wereldhandel zit nu eenmaal niet zo in elkaar. In toenemende mate zijn het trouwens niet meer de rederijen die bepalen waar de goederen worden gelost, maar wel de producenten zelf. Zij bepalen wat er met hun producten gebeurt, waar die verder worden verwerkt, hoe ze worden gedistribueerd, enzovoort. Daar heb je hoe dan ook weinig vat op.

De heer Paul Dumez : Tijdens de vorige hoorzitting werd er gezegd dat de publieke investeringen in de havens mogelijks zouden worden beknot door Europese richtlijnen die in de maak zijn. Maar is het niet veeleer zo dat de Europese regelgeving streeft naar een grotere transparantie van de financiering van de havens ?

De heer Patrick Lachaert : Ik meen nochtans te weten dat het juist uit schrik voor de op stapel staande Europese regelgeving is dat de gemeenten Vlissingen en Terneuzen zich uit het beheer van de haven hebben teruggetrokken.

De heer Daniël Termont : Er staan volgens onze informatie niet onmiddellijk Europese richtlijnen op stapel die de publieke financiering van de havens zouden bemoeilijken. Maar dit neemt niet

[1] De door de heer Delwaide getoonde grafiek ligt ter beschikking op het commissiesecretariaat.

weg dat we nu al moeten anticiperen op een mogelijke evolutie in die zin. Het is inderdaad zo dat men dit in Nederland reeds doet.

De heer Paul Dumez : Hoe staan de verschillende delegaties tegenover de Vlaamse Havencommissie ? Is men er voorstander van om, eventueel in het kader van de havencommissie, te komen tot een inventarisering van de gemeenschappelijke belangen van de verschillende havens ?

De heer André Denys : Beschikken de havens over een lijst van prioritaire investeringen ?

De heer Daniël Termont : Wij hopen dat de havencommissie een nieuwe adem zal kunnen vinden en zal kunnen uitgroeien tot een forum voor samenwerking tussen de havens. Wij pleiten er inderdaad voor om in dat kader een gemeenschappelijke inventaris op te maken van noodzakelijke investeringen en te zoeken naar een consensus over de prioriteiten. In antwoord op de vraag van de heer André Denys wil ik erop wijzen dat de prioriteiten voor elke haven worden vastgelegd in het rollend driejarenprogramma van de administratie. We moeten evenwel de ruimte hebben om dit investeringsprogramma bij te sturen in functie van het constant wisselende aanbod, bijvoorbeeld door een systeem van financiële enveloppes.

De heer Fernand Traen : Wat de havencommissie betreft ben ik van mening dat die, in de gegeven omstandigheden, goed werk levert. Uiteraard moeten wij ernaar streven om samen onze gemeenschappelijke belangen te behartigen. Dit wordt echter bemoeilijkt wanneer één enkele haven zich als superieur beschouwt en zich per se de titel 'mainport' wil aanmeten.

De heer Leo Delwaide : Ik ben van mening dat de Vlaamse havencommissie dit jaar een wending ten goede heeft genomen, mede dankzij de goede samenwerking met het ministerie, en goed werk heeft geleverd. Een belangrijke taak voor de havencommissie is volgens mij het ontwikkelen van een instrumentarium om te komen tot een gelijkwaardige behandeling van de havens. dat zou bijvoorbeeld kunnen door een vergelijkend onderzoek te doen naar de toepassing van de wet Major in de verschillende havens en naar de verschillen in werkvoorwaarden tussen de Vlaamse en de Nederlandse havens. De havencommissie is inderdaad het forum bij uitstek om de gemeenschappelijke belangen van de Vlaamse havens te behartigen. Ik denk daarbij onder meer aan de IJzeren Rijn en het Seine-Nord project. In antwoord op de vraag van de heer André Denys wil ik nog de prioriteiten van de haven van Antwerpen aangeven. Prioritair zijn voor ons enerzijds de verdieping van de Schelde en de verdere ontwikkeling van de linkeroever en anderzijds de verbetering van de achterlandverbinding via het spoor en over de weg. De moeilijkere maritieme toegankelijkheid van Antwerpen, in vergelijking met Rotterdam, moet gecompenseerd worden door uitstekende verbindingen met het hinterland. Daarom pleiten wij ervoor om op korte termijn de wegverbindingen af te werken die een betere benutting van de Liefkenshoektunnel moeten garanderen, de modernisering van het Albertkanaal te voltooien en de IJzeren Rijn tot stand te brengen. Ik betreur dat de NMBS dit laatste dossier niet ter harte neemt en de haven van Antwerpen telkens weer afscheept. Wij zijn de grootste spoorweghaven van Europa en willen die positie, om economische én ecologische redenen, handhaven.

De heer Paul Dumez : Er wordt gepleit om bij investeringen meer rekening te houden met objectieve criteria inzake het economische belang van de havens opleveren. Klopt het dat de haven van Zeebrugge, in tegenstelling tot die van Antwerpen en Gent, niet jaarlijks wordt doorgelicht door de Nationale Bank ? Is de haven van Zeebrugge gekant tegen een dergelijke doorlichting ?

De heer Patrick Lachaert : Ik sluit me bij die vraag aan.

De heer Fernand Traen : Geen enkele haven is in het verleden zoveel doorgelicht als die van Zeebrugge. Daardoor beschikken wij over alle mogelijke gegevens over de socio-economische impact van de haven van Zeebrugge. Wij staan open voor verdere onderzoeken, maar vragen ons toch af of dit geen weggegooid geld is.

De heer Paul Dumez : Zou het de transparantie niet ten goede komen mocht Gent zich, net zoals Zeebrugge en Antwerpen, als een vennootschap organiseren ? Op die manier zou er immers een grotere vergelijkbaarheid ontstaan inzake bijvoorbeeld de boekhouding en de rechtspersoonlijkheid.

De heer André Denys : Ook ik vraag me af of het wel mogelijk is om de havens op een gelijkwaardige manier te behandelen zolang de beheersstructuur zo verschillend is.

De heer Daniël Termont : Het is nochtans zo dat de Haven van Gent, als gemeenteregie, een eigen analytische en open boekhouding heeft die vergelijkbaar is met de boekhoudingen van de andere havens. De toelage van de Stad Gent aan de haven

is in het verleden steeds verder gegroeid. Wij hebben er ons toe geëngageerd om die toelage, die als een soort van exploitatievergoeding dient te worden beschouwd, te blokkeren op 285 miljoen frank per jaar. Voor het overige dragen wij alle uitgaven zelf, inbegrepen het investeringsprogramma dat voor de komende zes jaar 1,5 à 1,8 miljard frank bedraagt. Wij realiseren jaarlijks een netto-meerwaarde van 500 miljoen frank voor de Stad Gent, bovenop de eerdergenoemde 285 miljoen frank. Het feit dat de beheersstructuur van haven tot haven verschilt is volgens mij zeker geen hindernis om te komen tot een gelijkwaardige behandeling. Essentieel daarbij is dat de financiering door het Vlaams Gewest gebeurt op basis van criteria die voor de drie havens gelijk zijn.

De heer Robert Voorhamme : Ik denk dat het Vlaams Parlement in principe gewonnen is voor het streven naar meer complementariteit tussen de havens, maar dat het niet duidelijk is hoe dat in de praktijk moet worden gerealiseerd. De havens pleiten ervoor om de markt meer te laten spelen, maar het is duidelijk dat die markt geen grenzen meer heeft. Zou het daarom niet nuttig zijn om de streven naar een grensoverschrijdende complementariteit, meerbepaald met de Nederlandse havens ? Nog wat dit grensoverschrijdende aspect betreft wijs ik erop dat de Vlaamse en de Nederlandse havens, als gevolg van de concurrentie, de laagste haventarieven ter wereld hebben. Kunnen wij, door op internationaal niveau samen te werken, de unieke strategische ligging van de havens in de Benelux-delta niet beter ten gelde maken ?

De heer Fernand Traen : Dat de haventarieven in andere werelddelen vaak hoger zijn dan de onze houdt meestal verband met een monopolistische situatie daar. Maar ook in het Verre Oosten, waar de tarieven tot voor kort erg hoog waren, dalen ze in een snel tempo. Het is inderdaad zo dat onze havens een enorm kostbaar goed zijn, en het lijkt me dan ook normaal dat de overheid de infrastructuur helpt financieren om de toegankelijkheid van de havens te blijven garanderen. Daarbij dient een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de infrastructuurwerken die de toegankelijkheid garanderen en anderzijds infrastructuurwerken die in functie staan van het aantrekken van een bepaalde trafiek. Wat betreft de complementariteit wil ik benadrukken dat wij in een markteconomie leven en dat wij de privé-bedrijven hun eigen gang moeten laten gaan en hen niet mogen bevoogden. Men moet zich goed realiseren dat de havenbesturen in dit gebeuren nooit een determinerende rol zullen spelen.

De heer Daniël Termont : De analyse van de heer Robert Voorhamme is correct. Er zijn wel degelijk mogelijkheden tot complementariteit op Europees niveau. Dat is ook de reden waarop wij in Gent niet op alle vlakken willen concurreren. Wij trachten een niche-haven te zijn en ontwikkelen daartoe specifieke projecten. Eén daarvan heeft bijvoorbeeld tot doel om de producenten te helpen bij de commercialisering van hun producten en op die manier in de haven een toegevoegde waarde te creëren. De lage haventarieven zijn een logisch gevolg van de concurrentie tussen een aantal dicht bij elkaar gelegen grote havens. Dit lijkt mij onvermijdelijk.

De heer Leo Delwaide : De internationale complementariteit waarvoor de heer Robert Voorhamme pleit klinkt aantrekkelijk, maar houdt ook gevaren in. In Nederland zelf bestaat er inderdaad een zekere complementariteit, waarbij kleinere havens als feeder-havens voor Rotterdam functioneren. Ook wij moeten opletten dat wij geen satelliet worden van Rotterdam, maar ons blijven positioneren als polyvalente 'main port'. Enkel dan zullen wij onze positie als wereldhaven en tweede grootste haven van Europa kunnen handhaven.

De heer Jaak Gabriels, voorzitter : Ik dank de delegaties voor hun verhelderende antwoorden op de verschillende vragen van de commissieleden.

De heer Leo Delwaide : Mede namens mijn collega's van de andere Vlaamse havens dank ik de voorzitter en de commissieleden ervoor dat wij de kans kregen om onze standpunten hier naar voor te brengen.

C Hoorzitting over de havenproblematiek met een vertegenwoordiging van de Vlaamse Havenvereniging (vergadering van 4 december 1996)

De heer Leonard Quintelier, voorzitter : Vandaag horen wij vertegenwoordigers van de Vlaamse Havenvereniging. Tijdens dit onderhoud willen we ingaan op de noden en de behoeften van onze havens, gezien door de ogen van de privé-sector.

De heer Jan Pellens, voorzitter van de Vlaamse Havenvereniging : De Vlaamse Havenvereniging werd in 1989 opgericht en vertegenwoordigt de vier Vlaamse havens : Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. Ze groepeert alle maritieme beroepen, zijnde de expediteurs en verschepers van goederen, de goederenbehandelaars en de terminal operators, en tenslotte de maritieme agenten en de makelaars. In april van dit jaar werd een samenwerkingsverband aangegaan met het VEV inzake de toewijzing van de behoeften.

De vzw heeft tot doel een gespreksforum te zijn om kennis uit te wisselen over noden, behoeften en projecten. Er wordt gestreefd naar een consensus over havenoverschrijdende projecten en investeringen in de basisinfrastructuur, uitgaande van het concept complementariteit. Ten slotte willen we een gesprekspartner voor de overheid om onze behoeften kenbaar te maken en te onderhandelen over investeringsakkoorden. Deze doelstellingen werden gebundeld in een beleidsnota met als titel : Een havennetwerk voor Vlaanderen.

De heer Robert Restiau, directeur van de Vlaamse Havenvereniging : De Vlaamse havens zijn onderling zo verschillend in hun mogelijkheden en opportuniteiten dat we niet zonder een zekere complementariteit kunnen. De netwerkgedachte maakt ook in het buitenland opgang. Het netwerk beantwoordt aan de eisen van de klanten en is nodig om optimaal de internationale markt te kunnen benaderen. Verschillende havenondernemingen zijn nu al in meer dan één haven actief. Van de 160 belangrijkste in Antwerpen geregistreerde bedrijven zijn er 60 ook in Zeebrugge en 50 ook in Gent actief. De havenbesturen zullen zich in dit concept moeten inpassen, anders worden de economische kansen van Vlaanderen geschaad.

Een typisch voorbeeld is de containermarkt. Dit is de groeimarkt bij uitstek. Antwerpen is op dit vlak steeds erg succesvol geweest. De landinwaartse ligging van deze haven biedt immers belangrijke objectieve voordelen in termen van totale transportkosten. Het vervoer te water blijft immers veruit de goedkoopste oplossing. Aan de andere kant is er een tendens naar het inzetten van steeds grotere schepen in deze sector, de zogenaamde megacarriers, die aan zeer stricte vaarschema's gebonden zijn. Deze kunnen dan weer mogelijk de voorkeur geven aan een kusthaven. Vlaanderen beschikt over alle mogelijkheden ter zake. Helaas zien we dat deze mogelijkheden niet als een complementair geheel worden aangeboden, maar wel in concurrentie tegen elkaar.

We hebben daarom voorgesteld de containerhavens van Antwerpen en Zeebrugge door een samenwerkingsverband tussen beide havenbesturen te laten beheren, waarbij de wereldbekende naam Antwerpen als een troefkaart kan worden uitgespeeld. Deze samenwerking dient via een gecoördineerde marketingactie in het buitenland te worden geprofileerd. Concreet wordt voorgesteld dat er op korte termijn, onder leiding van de Vlaamse regering, en met deelneming van de dienst Export Vlaanderen, de betrokken havenbesturen en het bedrijfsleven, een gezamenlijk initiatief wordt genomen, bij voorkeur gericht op het Verre Oosten. De haven van Rotterdam heeft ons dit voorgedaan. De verschillende terminals, waaronder één die 35 kilometer landinwaarts ligt en andere in de Maasvlakte, worden als één geheel voorgesteld. De keuze voor één van deze terminals kan structureel of toevallig zijn.

Daarnaast zijn er een aantal randvoorwaarden die geoptimaliseerd dienen te worden. De havenbedrijven verwachten dat het Vlaams Parlement een decretaal rechtskader creëert voor het beheer en de exploitatie van de havens. Het kan zich daarvoor baseren op het ontwerp van havendecreet dat in ruime mate beantwoordt aan de doelstellingen van het bedrijfsleven. Deze doelstellingen zijn : rechtspersoonlijkheid, lokale verankering, gelijke behandeling van de in de haven gevestigde privébedrijven, reële autonomie inzake havenbestuurlijke bevoegdheden en personeelsbeleid, snelle bedrijfseconomische besluitvorming en gelijkwaardige werking- en concurrentievoorwaarden.

De havenbedrijven verwachten van de Vlaamse regering en van het Vlaams Parlement ook spoedig een aantal krachtige beslissingen in verband met het beloodsen van zeeschepen. De loodsdiensten zijn kwalitatief van een goed niveau. Het hoge veiligheidsniveau en de openbare dienstverlening moeten echter beter verzoend worden met de competitieve omgeving. Concreet denken we daarbij aan zaken als helikopterbeloodsing, polyvalentie, loodsen op afstand en andere moderne en rationele vormen van dienstverlening. Naar het voorbeeld van onze buurlanden moet bovendien worden

overgegaan tot een verzelfstandiging van het loodswezen.

We pleiten ook voor een flexibele arbeidsmarkt. We willen de wet op de havenarbeid niet in vraag stellen, maar deze wet mag geen rem zijn op de uitbouw van onze havens tot logistieke knooppunten en internationale distributiecentra.

De centralisatie van dergelijke activiteiten binnen de havengebieden strookt volledig met een economisch en ecologisch verantwoorde invulling van de ruimtelijke structuur in Vlaanderen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen mag de ontwikkeling van de havens niet onmogelijk maken. Elementen van transporteconomische, technologische of maatschappelijke aard kunnen de uitbreiding of de verplaatsing van sommige havenactiviteiten noodzakelijk maken. In het verleden is dit onder meer het geval geweest voor de containerterminals. Dergelijke evoluties moeten ook in de toekomst op een gepaste manier kunnen opgevangen worden.

Sinds de totstandkoming van de Europese interne markt spelen de havens een nieuwe rol als buitengrens van de Europese Unie. Bepaalde activiteiten die zich vroeger in het binnenland afspeelden, hebben zich nu verplaatst naar de havens. De betrokken overheidsdiensten, in het bijzonder de Douane, het Instituut voor Veterinaire Keuring en de Zeevaartpolitie moeten er op een effectieve en efficiënte manier hun opdracht kunnen vervullen.

Vlaanderen bezit de mogelijkheden om uit te groeien tot een draaischijf van de Europese logistieke ketens. Daarvoor zijn er evenwel overheidsinvesteringen in infrastructuur nodig. We stellen echter vast dat deze investeringen sinds 1990 sterk gedaald zijn. Daarom dringen we erop aan deze tendens te keren en het Vlaams infrastructuurbudget ten minste op te trekken tot het niveau van onze buurlanden. Nederland besteedt jaarlijks twee tot drie miljard frank meer aan infrastructuurinvesteringen en de resultaten daarvan zijn dagelijks merkbaar voor ons.

De verantwoordelijkheid van de overheid heeft in de eerste plaats betrekking op de basisinfrastructuur. Deze basisinfrastructuur, die geen aanleiding geeft tot commerciële opbrengsten, moet volledig door de overheid worden gesubsidieerd, zowel wat betreft de bouw als wat betreft de exploitatie.

Ook voor de commerciële infrastructuur is een overheidsbijdrage onvermijdelijk. De privésector is bereid zelf de volledige kosten van de superstructuur in Vlaanderen te dragen. We hebben een lijst opgesteld van de grote infrastructuurwerken waaraan behoefte is. Om de door de havencommissie voorziene groei van de trafiek op te vangen is een aanpassing van de infrastructuur immers noodzakelijk. Over deze lijst bestaat er een consensus tussen de vier havenbedrijven. Sommige van deze werken zijn al beslist of in uitvoering. Het gaat hier gewoon om een opsomming, niet om een prioritaire volgorde.

Voor het jaar 2000 is er een belangrijke trendbreuk nodig in de verdeling van de vervoersmodi. Dit is niet mogelijk zonder financiële stimulansen. Nederland heeft hiervoor niet minder dan twee miljard gulden per jaar over. We geloven in de mogelijkheden van het spoorvervoer en van de binnenscheepvaart, mits er een aanpassing is aan de nieuwe omstandigheden. Klantvriendelijkheid, efficiëntie en marktgerichtheid zijn vereist. Hierbij moet de overheid een rol spelen.

De heer Jan Penris : Bent u hier niet bij het verkeerde forum ? Wij zijn daarvoor niet bevoegd. U stelt dat havenbesturen niet mogen participeren in privé-bedrijven. Wat met het omgekeerde, namelijk dat privé-bedrijven zouden participeren in de havenbesturen ?

De heer Robert Restiau : Ik denk dat dit niet de wens is van de privé-sector. Er is behoefte aan een duidelijke taakverdeling. De havenbesturen hebben eigen taken in het domein van de overheid, zoals politietaken, administratie, ordening, toewijzing van ligplaatsen en, in het algemeen, alle opdrachten die het algemeen belang nastreven.

De privé-bedrijven daarentegen hebben een commerciële opdracht. In de privé-sector is er geen belangstelling om te participeren in de openbare sector. Ook omgekeerd is dat niet wenselijk. Dat zou immers aanleiding geven tot verdachtmakingen en privileges.

De heer Paul Dumez : Wie vertegenwoordigt de Vlaamse Havenvereniging precies ? Waarom moeten er grenzen gesteld worden aan het ontwerp inzake Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ?

De heer Robert Restiau : De Vlaamse Havenvereniging heeft een getrapt systeem. Er zijn vier leden : de Antwerpse Havengemeenschap, de Association Port of Zeebrugge Interests, de Gentse Havengemeenschap en de Oostendse Havengemeenschap. Die zijn dan weer koepels van beroepsverenigingen, waarin de havenbedrijven zich hebben gegroepeerd. Op die manier vertegen-

woordigen wij 90 tot 95 percent van de bedrijven die in de Vlaamse havens actief zijn.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wil de havens begrenzen binnen de huidige havengebieden. Dat kan in de toekomst moeilijkheden geven. Indien er zich morgen een bepaalde uitdaging voordoet die meer ruimte vraagt, is het onmogelijk om uit te breiden buiten de huidige grenzen. Zo'n situatie deed zich een aantal jaren geleden voor met het containerverkeer. Wij konden de spectaculaire groei in die sector op voorhand niet voorzien. Wij pleiten dus voor meer flexibiliteit.

De heer Paul Dumez : Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet toch ergens de grenzen trekken ? Anders is het praktisch heel moeilijk te organiseren. Wat is het alternatief ?

De heer Robert Restiau : Is er geen systeem van compensatie mogelijk ? Dan kan de haven in ruil voor een uitbreiding een economisch minder interessant deel dat nu binnen de grenzen ligt, afstaan.

De heer Leonard Quintelier, voorzitter : Er is misschien een systeem mogelijk van reservegebieden, zoals in de industriële sector.

U pleit ervoor om de vier havens als één gegeven aan de buitenwereld te verkopen. Hoe zien jullie dat concreet ? Hoe ziet men in de praktijk een havennetwerk voor Vlaanderen ?

De heer Joachim Coens : Betekent samenwerking ook een wederzijdse participatie in de aandelen ? Of is er enkel samenwerking op bestuursniveau of in bepaalde segmenten ? Komt er een overkoepelende samenwerking ? Of gaat het enkel om de promotie ?

De heer Robert Restiau : Samenwerking is onder meer belangrijk in de containersector. Dit is trouwens ook de sterkste groeisector. Ook de roroscheepvaart doet het goed. De andere sectoren hebben minder groeimogelijkheden. In de containersector wordt een jaarlijkse groei van 6 tot 7 percent voorspeld. In het verleden overtrof de praktijk bovendien steeds de meest optimistische verwachtingen. Dit is dus een strategische sector. De havens moeten zich hier positioneren. De haven van Gent wil zich bijvoorbeeld wel op containervrachten profileren, maar niet op de transoceanische containermarkt.

We zien dat de grote rederijen consortia vormen. Zo wordt de containermarkt steeds homogener en geconcentreerder, met een beperkt aantal spelers, die met steeds grotere schepen werken, waarvan de dagelijkse exploitatiekosten enorm zijn. Als we dan nagaan hoe onze concurrenten hierop reageren, zien we dat Rotterdam en zelfs Nederland zich als een eenheid opstellen. Onze stelling is dat wij in Vlaanderen dezelfde topografische en natuurlijke mogelijkheden hebben als Nederland. Maar wij worden tegen elkaar uitgespeeld. Dit is minder zo in de privé-sector, maar wel bij de havenbesturen. Zij denken te veel in termen van concurrentie.

Wij pleiten voor één bestuur, met de haven van Antwerpen als centrum. De samenwerking kan de vorm aannemen van kruisparticipatie, of van mandaten in elkaars raden van bestuur. Er kan ook een economisch samenwerkingsverband opgericht worden, wat een juridische structuur met rechtspersoonlijkheid is. Dat kan sinds de wet van 12 juli 1989. Die laat toe dat er samengewerkt wordt om economische activiteiten te stimuleren, zonder eigen activiteiten te ontwikkelen. Wij houden alle mogelijkheden open.

Ook op andere vlakken is samenwerking mogelijk, misschien minder spectaculair van aard, maar toch voor de hand liggend. De haven van Gent profileert zich bijvoorbeeld op een aantal deelgebieden. De andere havens kunnen zich op andere deelgebieden toeleggen. Zo heeft de roro-scheepvaart zich in het verleden van Antwerpen naar Zeebrugge verplaatst. Bij de havenbesturen missen we echter deze denkwijze.

De heer Jan Penris : Deelt Zeebrugge die mening ?

De heer Robert Restiau : Wij praten als Vlaamse Havenvereniging. De nota is goedgekeurd door de raad van bestuur van de Vlaamse Havenvereniging en ook door de raden van bestuur van de vier leden van de koepel. Zij wordt dus gedragen door de privé-sector. Ook vanuit de havenbesturen van Zeebrugge en Antwerpen kregen we reeds positieve signalen, maar verder staan we op het vlak van de openbare besturen nog niet.

De heer Johan Malcorps : Ik ben blij met uw pleidooi voor samenwerking. In de commissie hoorde ik echter andere geluiden.

De heer Ward Beysen, voorzitter : De discussie in de commissie vond plaats voor de publicatie van het boek over de havennetwerken.

De heer Johan Malcorps : Ik vrees dat niet iedereen door het boek overtuigd is. Zou de samenwerking niet op een hoger niveau kunnen plaatsvinden ? Een coördinatie tussen bijvoorbeeld de havens van

Antwerpen, Rotterdam, Le Havre en Hamburg zou mogelijk zijn. Nederland en Vlaanderen blijven tenslotte op zich kleine gesprekspartners voor de consortia uit het Verre Oosten. Op die manier kan bovendien heel wat bespaard worden. In dit verband hoef ik slechts te verwijzen naar de 150 miljard frank die de aanleg van de Betuwelijn kost, terwijl de IJzeren Rijn vrijwel klaar ligt. Bent u voorstander van dit soort samenwerking op een hoger niveau ?

De heer Jan Pellens : Er zijn al gesprekken geweest over samenwerking en zelfs over fusies tussen onze bedrijven en bedrijven in Rotterdam. Deze hadden belangrijke gevolgen kunnen hebben. De privé staat open voor grensoverschrijdende afspraken tussen de verschillende havens. Mijn ervaring met de overheden in Nederland en bij ons heeft me echter geleerd dat het erg moeilijk is om ook op politiek vlak tot overeenstemming te komen. Er blijven te veel culturele verschillen bestaan. Maar er zijn gesprekken.

De heer Johan Malcorps : Als ik het goed begrijp zetten de bedrijven stappen tot samenwerking, maar kunnen de havenbesturen niet tot overeenstemming komen ?

De heer Jan Pellens : Bij een grensoverschrijdende samenwerking komt Europa mee om de hoek kijken. Wanneer bedrijven grensoverschrijdend in onderling overleg een sector domineren, kunnen juridische problemen ontstaan.

De heer Patrick Lachaert : Kan u concrete modaliteiten aangeven voor een mogelijk economisch samenwerkingsverband ?

De heer Robert Restiau : Ik kan niet onmiddellijk voorbeelden geven voor Vlaanderen. Wel kan ik bevestigen dat de Europese verordening uit juli 1989 inzake economische samenwerkingsverbanden onmiddellijk in een Belgische wet is omgezet, en dus bruikbaar is. In Frankrijk bestaan verschillende voorbeelden.

De heer Jean-Marie Bogaert : De publicatie vanwege de privé-sector is een mooi, maar weinig verrassend initiatief. In de discussie over de tweede containerkade in Zeebrugge kwamen uit het bedrijfsleven immers ook al geluiden die wezen op een drang naar samenwerking, terwijl de bestuursniveaus hiermee meer problemen bleken te hebben.

Welke is de visie van de privé-sector op de verdere ontwikkelingen bij de uitbouw van de havens ? Welke infrastructurele ingrepen zijn er volgens de privé-sector noodzakelijk ? Binnenkort verschijnt een nieuwe discussienota over de ontsluiting via de binnenwateren van de haven van Zeebrugge. Hoe staat de privé-sector hiertegenover ? Heeft de privé-sector deze nota al ingezien ?

De heer Robert Restiau : In ons boekje vindt u op pagina's dertien en veertien een opsomming van de krachtlijnen van ons infrastructuurprogramma. U vindt er onder meer een pleidooi voor een verbetering van de Gentse ringvaart. Er bestaan nogal wat problemen op het vlak van verbindingen met onze zeehavens : zowel via het land als via het water. Er is vooral behoefte aan een grotere containercapaciteit.

De heer Jean-Marie Bogaert : In uw opsomming stond niets over het zogenaamde Noorderkanaal, dat toch belangrijk kan zijn voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Heeft de privé-sector niet echt behoefte aan dit kanaal ? Of gaat u ervan uit dat dit alternatief toch niet haalbaar is ?

De heer Jan Pellens : Het Noorderkanaal ontbreekt in ons infrastructuurprogramma, omdat we toch niet geloven dat de aanleg ervan mogelijk is binnen de termijn die wij nodig achten om de haven van Zeebrugge uit te bouwen. De impact van het project is trouwens ook op maatschappelijk gebied en op milieuvlak erg groot. Door het bedrijfsleven wordt wel gestreefd naar een verbetering van de bestaande binnenvaartverbindingen tussen Zeebrugge, Brugge en Gent.

De heer Jean-Marie Bogaert : Bedoelt u de estuaire vaart ?

De heer Robert Restiau : Het gaat om een alternatief hiervan. Een serie bakken zal voortgeduwd worden door een zeesleper, vervolgens wordt de vracht overgenomen door de klassieke riviervaart.

De heer Jan Pellens : Dit project is inderdaad efficiënter dan dat van het Noorderkanaal, waartegen inderdaad veel bezwaren in te brengen zijn.

De heer Tuur Van Wallendael : Wordt, volgens uw ervaring, het havengebeuren in Europa in het Verre Oosten gezien als één geheel ? U pleit voor een strikte scheiding tussen inrichtende machten en bedrijfsleven. Deze scheiding wordt evenwel in de praktijk niet altijd gerespecteerd. Kan u uw leden van deze filosofie overtuigen ?

Uit pure nieuwsgierigheid wil ik nog een derde vraag stellen : Antwerpen heeft geïnvesteerd in

Zeebrugge : zijn er omgekeerd ook investeringen van de haven van Zeebrugge in die van Antwerpen ? Zo niet : waarom niet ?

De heer Jan Pellens : In het Verre Oosten kent men de verschillende havens in het Noordzeebekken. Wel bestaat de tendens om met grotere schepen in minder havens binnen te lopen. Dan kiest men voor een haven in Duitsland, één in het Verenigd Koninkrijk en één in de Benelux. Daarom lijkt ons één grensoverschrijdend havenschap niet interessant en moeilijk haalbaar.

De heer Robert Restiau : Wij zijn voorstanders van een nauwe samenwerking tussen havenbedrijven en havenbesturen, maar ook van een duidelijke taakverdeling. De Vlaamse Havenvereniging verenigt de bedrijven en we vinden het niet normaal dat havenbesturen participeren in een havenbedrijf. Dat zou ertoe kunnen leiden dat men sommige bedrijven ongelijk behandelt. We hopen de havenbesturen van dat standpunt te kunnen overtuigen.

Ik ken geen voorbeeld van een bedrijf uit Zeebrugge dat investeert in Antwerpen, maar men mag niet vergeten dat de hele havensector in Antwerpen is ontstaan. Het is normaal dat bedrijven die in Antwerpen zijn gegroeid, ook in de andere havens investeren.

De heer André Tack, ondervoorzitter van de Gentse Havengemeenschap : De haven in Gent is ontstaan, omdat vier Antwerpenaren in de jaren '20 naar Gent zijn afgezakt. Ik behoor tot de eerste generatie van Gentenaren in ons bedrijf, maar ik werk vooral in Antwerpen. De havenbedrijven worden zeer technisch en vullen elkaar aan : wat we niet in Antwerpen kunnen, kunnen we elders en omgekeerd. De havenbesturen en vooral de overheden volgen deze evolutie niet.

De heer Joachim Coens : We mogen de geschiedenis van Brugge als havenstad niet vergeten. In uw brochure is er sprake over een autoweg tussen Jabbeke en Westkapelle en over de verbouwing van de N 49 tot een autoweg. Deze voorstellen passen in de idee voor een haventransportas tussen Duinkerken, Zeebrugge, Gent en Antwerpen. Deze idee is betwist, omdat ook Duinkerken er voordeel uit zou halen. Gelooft u dat zo een transportas een goede zaak is?

U wijst erop dat er in Frankrijk veel geïnvesteerd wordt, hoewel er een tendens bestaat op het Europese niveau naar minder investeringen door de overheid.

De heer Robert Restiau : We pleiten niet alleen voor verbindingen tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen voor het wegvervoer, maar ook voor de trein. Daarom willen we de IJzeren Rijn doortrekken onder de Schelde naar Oost- en West-Vlaanderen. Vanzelfsprekend kan men een transportas in twee richtingen gebruiken, maar de Vlaamse havenbedrijven zijn ervan overtuigd dat ze de concurrentie met Duinkerken aan kunnen.

Inzake de investeringen door de overheid zijn er grote verschillen van land tot land. In elk geval wordt er in Frankrijk en in Nederland erg geïnvesteerd in suprastructuur door de lokale overheid, bijvoorbeeld door de gemeente Rotterdam. Vanuit Europa komen er tekenen dat men alleen bereid is investeringen in basisinfrastructuur op termijn te dulden. We pleiten ervoor om ook te stoppen met het subsidiëren van de exploitatie : zo hebben we vernomen dat in Rotterdam de verliezen van bloktreinen, waarvan er 200 per week rijden, gedekt worden door de overheid.

De heer Paul Dumez : We merken dat het bedrijfsleven de samenwerking tussen de Vlaamse havens veel meer genegen is dan de respectievelijke havenbesturen. Een van de bedoelingen van een eventueel decreet inzake de havens is de havenbesturen gelijke werkingsvoorwaarden opleggen. Zou daardoor ook de concurrentiedrift tussen de havenbesturen verminderen ?

De heer Robert Restiau : Het is in elk geval een belangrijke voorwaarde : het kan niet dat de werkingsvoorwaarden van de havenbesturen niet gelijk zijn. We hebben ons altijd verzet tegen de participatie van de overheid in het havenbestuur van Zeebrugge. Gelijke werkingsvoorwaarden opleggen is belangrijk om de concurrentie tussen de Vlaamse havens te verminderen, maar of het zal volstaan is zeer de vraag.

De heer Patrick Lachaert : In welke zin hollen de overheden de evoluties op het terrein achterna ?

De heer André Tack : De coördinatie tussen de federale overheid en het gewest laat nog veel te wensen over. Daarin is Nederland ons jaren voor. Zo wordt de herverkaveling tussen de haven en de stad in Gent geblokkeerd, omdat de NMBS betrokken partij is en de NMBS onder de federale bevoegdheid valt. Dit bemoeilijkt het vinden van een oplossing.

De heer Ward Beysen, voorzitter : Nederland heeft een unitaire staatsstructuur. Wij leven in een federatie met bevoegdheidspakketten die niet homo-

geen zijn. Men is altijd gehandicapt, als twee verschillende niveaus moeten samenwerken.

De heer Patrick Lachaert : De Gentse schepen Termont en de minister verwachten dat de Europese regelgeving investeringen door de overheid binnenkort aan banden zal leggen. Het havenschap Terneuzen-Vlissingen zou daarop al hebben geanticipeerd door zichzelf een privé-statuut aan te meten.

De heer Robert Restiau : In elk geval is Europa investeringen door de overheid in commercieel exploiteerbare infrastructuur niet gunstig gezind. Tegen investeringen in wegen, baggerwerken, enzovoort of tegen investeringen die worden doorberekend aan de gebruiker, bestaan geen bezwaren.

De heer André Tack : We moeten op onze hoede zijn. Rotterdam investeert op dit ogenblik in Terneuzen-Vlissingen om te verhinderen dat trafieken naar Vlaamse havens zouden uitwijken.

De heer Robert Restiau : Het havenbestuur van Rotterdam bouwt in Terneuzen-Vlissingen. In Vlaanderen bestaat dat soort van samenwerking tussen de havens alleen in het bedrijfsleven.

De heer Ward Beysen, voorzitter : Hiermee komen we aan het einde van onze reeks hoorzittingen. Die hoorzittingen moeten de commissie helpen bij haar poging om zelf het initiatief te nemen voor een nieuw havendecreet. We hebben ook de havenbesturen gehoord, maar de toon was tijdens die zitting veel minder sereen. Deze commissie kan misschien als bemiddelaar optreden tussen de privébedrijven van de havens en de havenbesturen, want beide partners kijken heel verschillend tegen de zaken aan. Toch lijkt er ook bij de havenbesturen een kentering op te treden, zoals bijvoorbeeld bleek naar aanleiding van de publicatie van uw brochure over een Havennetwerk Vlaanderen.

Het is de taak van de Europese overheid om de rol van onze havens opnieuw te definiëren. Het komt erop aan verder te zien dan de grenzen van Vlaanderen.

Ik dank de vertegenwoordigers van de Vlaamse Havenvereniging voor hun deskundige inbreng. We zullen de conclusies van deze hoorzitting gebruiken bij de voorbereiding van het havendecreet.