

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1996-1997

15 januari 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Didier Ramoudt –

betreffende de Regie voor Maritiem Transport

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Jan Penris**

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 :

205 (1995 - 1996)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer besprak het voorstel van resolutie van de heer Didier Ramoudt betreffende de Regie voor Maritiem Transport voor een eerste keer op 30 mei 1996. In overleg met de indiener werd toen beslist om de verdere bespreking en de stemming uit te stellen tot de onderhandelingen over de toekomst van de RMT zouden zijn afgerond. Overeenkomstig die beslissing werd de bespreking hervat en afgerond op 26 november 1996.

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENER

De indiener wil met dit voorstel van resolutie de aandacht vestigen op het feit dat er zich in verband met de Rijksdienst voor Maritiem Transport (RMT), die in volle herstructurering is, een belangrijk bevoegdheidsprobleem stelt. Artikel 13 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de RMT bepaalt het volgende : "De Staat kent aan de Regie, kosteloos en voor gans de duur van haar bestaan, de rechten van beheer en genot toe over de watervlakken, kaaimuren, haveninrichtingen, kunstwerken, wegen, alsook van hun aanhorigheden en hun uitrusting, noodzakelijk of nuttig voor de exploitatie van de maritieme transporten verzeerd door de Regie en gelegen binnen de havenzone van Oostende. De Koning, op voordracht van de Ministers die de waterwegen en het zeewezen onder hun bevoegdheid hebben, bepaalt de omtrek van de aldus bestemde havenzone en stelt de lijst op van de goederen bedoeld in lid 1." De uitvoering van die bepaling wordt geregeld in het koninklijk besluit van 7 januari 1980 betreffende de havenzone en de goederen die te Oostende ter beschikking worden gesteld van de RMT. Dit koninklijk besluit legt de havenzones vast waarover de rechten van beheer en genot door de Staat worden toegekend aan de RMT en waardoor de goederen, bedoeld in artikel 13, eerste lid van de wet van 1 juli 1971 limitatief worden opgesomd. Volgens de indiener zijn deze bepalingen achterhaald, aangezien het havenbeleid sinds de staats-hervorming van 1988 een Vlaamse bevoegdheid geworden is. Het feit dat de geciteerde bepalingen van kracht blijven betekent dan ook een belangrijke uitholling van de Vlaamse bevoegdheid. De minister is wel verplicht om de baggerwerken in de haven te financieren, maar heeft er voor het overige weinig of geen zeggenschap over.

Bovendien, zo vervolgt de indiener, kennen de geciteerde wetsbepalingen een onaanvaardbare

monopoliepositie toe aan de RMT. Daardoor komt het enkel aan de Regie toe om te beslissen wie er gebruik kan maken van ongeveer 80% van de Oostendse voorhaven. De overige 20% valt onder de bevoegdheid van landsverdediging. Die monopoliepositie van de RMT druist in tegen het streven om het beheer van de diverse Vlaamse havens eenvormiger te maken. Overigens, zo stipt de indiener nog aan, beantwoorden diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 7 januari 1980 niet meer aan de realiteit, en dit als gevolg van renovatiewerken aan de haven.

De indiener vreest dat de crisismanager van de RMT, de heer Ivo Radelet, de monopoliepositie zal gebruiken als een troef bij de onderhandelingen met potentiële overnemers, en het monopolie op die manier zal bestendigen. De indiener betreurt dit, omdat het RMT-monopolie volgens hem een dynamische en toekomstgerichte exploitatie van de Oostendse haven, eventueel door een privatisering ervan, in de weg staat. Nochtans zou een dergelijke ontwikkeling ertoe kunnen bijdragen om de schrijnende werkloosheid in de regio enigszins te milderen. Het monopolie heeft ook tot gevolg dat de voorhaven zo goed als niets opbrengt voor de Stad Oostende, aangezien de RMT geen havenrechten dient te betalen. Als gevolg van het RMT-monopolie krijgen potentiële klanten momenteel geen voet aan de grond in de voorhaven en wordt de haven niet door cruise-schepen aangedaan. Het monopolie is ook een van de redenen waarom de Oostendse haven zich niet heeft kunnen ontwikkelen tot Vlaamse passagiershaven bij uitstek. Dit zou nochtans logisch geweest zijn, omdat het spoorwegstation van Oostende vlakbij de haven ligt, in tegenstelling tot Zeebrugge waar de NMBS zware en nutteloze investeringen moet doen in een passagiersstation. Ook als het monopolie wordt opgeheven kan de RMT volgens de indiener prioritair gebruik blijven maken van de haveninfrastructuur, maar dan naast andere maatschappijen.

Om al deze redenen, zo besluit de indiener, moet de Vlaamse regering ertoe worden aangespoord om, binnen haar bevoegdheden, alle politieke middelen aan te wenden en de nodige juridische stappen te ondernemen ten opzichte van de federale regering en het federale Parlement om artikel 13 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de RMT buiten werking te stellen.

II. BESPREKING

Een lid steunt het voorstel, maar wijst er tegelijkertijd op dat het door de indiener gesignaleerde pro-

bleem slechts het topje van de ijsberg is. In tal van opzichten is de Vlaamse bevoegdheid over het algemene maritieme beleid onvoldragen, aldus de spreker, die daarbij onder meer verwijst naar de bevoegdheid inzake koopvaardij en zeevisserij. De gestage achteruitgang in die sectoren wijt de spreker dan ook aan het gebrek aan bevoegdheden én aan duidelijke beleidsvisie van de Vlaamse regering. Het zou volgens de spreker wenselijk zijn dat het Vlaams Parlement zich ook daarover duidelijk zou uitspreken via een resolutie.

Verskillende leden kunnen de argumentatie van de indiener voor een stuk bijtreden, maar vinden het niet opportuun om de onderhandelingen van crisismanager Ivo Radelet te doorkruisen met de voorliggende resolutie.

Een lid betreurt daarbij, samen met de indiener, dat het RMT-monopolie in het verleden in het nadeel heeft gespeeld van de Oostendse haven. Dit lid treedt ook de stelling van de indiener bij dat het vanuit strategisch oogpunt aangewezen is om de Oostendse haven verder uit te bouwen tot een passagiershaven. Dit alles neemt echter niet weg, zo stelt hij, dat het voorstel van resolutie uitgaat van een enigszins verkeerde voorstelling van zaken. Het feit dat de RMT een groot deel van de voorhaven in concessie heeft doet immers als dusdanig geen afbreuk aan de Vlaamse bevoegdheid over de infrastructuur en het gebruik van de haven. De concessie aan de RMT verschilt immers niet fundamenteel van concessies van terreinen in andere havens, die eveneens niet altijd even bevorderlijk zijn voor de ontwikkeling van de haven. Rekening houdend daarmee vraagt de spreker zich af of het wel wenselijk is dat de Vlaamse regering op korte termijn een initiatief zou nemen in dit dossier. Hij vreest dat dit de onderhandelingen over de toekomst van de RMT, die momenteel in een cruciale fase zijn, sterk zou bemoeilijken. Het tot een goed einde te brengen van de herstructurering van de RMT is nu de eerste prioriteit. De Vlaamse regering zou best wachten met eventuele initiatieven tot regularisering van de haven van Oostende tot na de RMT-herstructurering, aldus nog deze spreker. Bijgevolg zou het ter tafel liggende voorstel van resolutie momenteel een verkeerd signaal zijn, dat de onderhandelingen over de toekomst van de RMT zou bemoeilijken en daardoor negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor de verdere ontwikkeling van de haven en de tewerkstelling in de regio. Eens de onderhandelingen zijn afgerond dienen de nodige maatregelen genomen om de verdere ontwikkeling van de haven te verzekeren. Dit is volgens de spreker noodzakelijk, omdat de haven een belangrijke bijdrage kan leveren tot de stabili-

sering van de tewerkstelling, die momenteel te cyclisch van aard is in de Oostendse regio.

Een ander lid deelt de vrees dat de voorgestelde resolutie de onderhandelingen over de toekomst van de RMT zou doorkruisen. Het gevaar is immers niet denkbeeldig, zo stelt dit lid, dat de resolutie aanleiding zou geven tot een politiek opbod, waarvan de RMT-personeelsleden, over wiens sociale statuut momenteel wordt onderhandeld, het slachtoffer dreigen te worden. Daarom vraagt dit lid aan de indiener om zijn voorstel van resolutie in te trekken.

Ingaand op de vraag van een lid in welk opzicht de onderhandelingen zouden worden bemoeilijkt door de resolutie en of men vreest daarmee kandidaat-investeerders af te schrikken, verduidelijkt een ander lid dat er momenteel wordt onderhandeld over het erg delicate dossier van het sociale passief van de RMT, met belangrijke implicaties voor de personeelsleden. De resolutie zou daarbij roet in het eten kunnen strooien omdat die een wijziging van de voorwaarden van het in de maak zijnde akkoord in het vooruitzicht stelt.

De heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, deelt de bekommernis van de indiener met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de haven van Oostende. Hij herinnert eraan dat de Vlaamse regering beleidsmatig op dezelfde lijn zit als de indiener, in die zin dat de regering streeft naar een grotere complementariteit tussen de verschillende havens. De minister is het wel eens met de commissieleden die ervoor pleiten om het resultaat van de onderhandelingen over de toekomst van de RMT af te wachten. Hij verklaart zich bereid om de nodige initiatieven te nemen met betrekking tot dit dossier van zodra er meer klaarheid is over de toekomst van de RMT.

De indiener betreurt dat de leden van de meerderheidsfracties dit dossier blijkbaar op een louter politieke wijze wensen te benaderen, terwijl hij zich op een veeleer commercieel standpunt plaatst en vooral het belang van de haven voor ogen heeft. Het is precies die louter politieke benadering die aan de basis ligt van de problemen bij de RMT, zo stelt hij. Verder argumenteert de indiener dat de Vlaamse overheid inzake dit dossier dringend een initiatief moet nemen, om te vermijden voor volongen feiten geplaatst te worden als gevolg van de onderhandelingen. De concessie aan de RMT vormt immers een belangrijke pasmunt bij die onderhandelingen, en eens er daarover een akkoord is bereikt zal het moeilijk zijn voor de

Vlaamse regering om daarop terug te komen. De indiener neemt er evenwel akte van dat de meerderheidsfracties zijn voorstel ten gronde kunnen onderschrijven, en is dan ook bereid om de verdere behandeling ervan uit te stellen totdat de onderhandelingen over de herstructurering van de RMT zijn afgerond. De commissie stemt daarmee in.

III. HERVATTING VAN DE BESPREKING

De indiener schetst kort de inhoud van het door crisismanager Ivo Radelet bereikte akkoord over de RMT en wijst erop dat het omstreden koninklijk besluit van 7 januari 1980 voorlopig van kracht blijft, aangezien de RMT als rechtspersoon blijft voortbestaan tot einde 1998. Een nieuw element in het dossier is de oprichting, in september 1996, van het Oostends stedelijk autonoom havenbedrijf. Het ter tafel liggende voorstel is volgens de indiener allesbehalve achterhaald door deze nieuwe ontwikkelingen. Het is integendeel meer dan ooit noodzakelijk om erop aan te dringen dat het Vlaams Gewest de volledige bevoegdheid zou krijgen over de haven van Oostende, zo besluit hij.

De heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, kan het voorliggende voorstel grotendeels onderschrijven, maar wijst erop dat ook dient rekening gehouden met potentiële juridische betwistingen, gebeurde investeringen en het behoud van de tewerkstelling. Volgens de minister is het aangewezen dat het koninklijk besluit van 7 januari 1980 betreffende de havenzone en de goederen die te Oostende ter beschikking worden gesteld van de RMT zou worden vervangen door een geactualiseerd besluit van de Vlaamse regering. Hierover wordt momenteel overleg gepleegd, gezien de onderhandelingen voor de overname van de RMT in een beslissende fase verkeren. De minister legt uit dat deze gesprekken tussen de Stad Oostende, de federale overheid en het Vlaams Gewest een zo efficiënt mogelijk gebruik van de haven beogen, rekening houdend met de oprichting van het autonoom gemeentelijk havenbedrijf van Oostende, de in uitvoering zijnde renovatie van de voorhaven, de noden van de RMT en de resultaten van de onderhandelingen over de toekomst van de RMT en het behoud van de tewerkstelling. Een eerste ontwerpbesluit zal eerstdaags worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Dit ontwerp zal onder meer rekening houden met de overname van de veeractiviteiten van de RMT door de nieuwe maatschappij Newco Pax. Deze nieuwe vennootschap dient immers op korte termijn over de nodi-

ge terreinen te kunnen beschikken. In eerste instantie wordt hierbij gedacht aan de terreinen rond het RMT-gebouw, de parking en het carferrystation. Deze zouden onttrokken worden aan de RMT. In ruil voor een concessievergoeding zouden deze terreinen kunnen overgedragen worden aan het autonoom stedelijk havenbedrijf van Oostende, dat dan op zijn beurt een concessie aan de nieuwe maatschappij kan afleveren.

De heer Patrick Lachaert vraagt zich daarop af of het niet meer aangewezen zou zijn om eerst een algemeen wetgevend kader te creëren voor de Vlaamse havens, rekening houdend met de aan de gang zijnde aanpassing van de beheersstructuren in verschillende havens, in de plaats van nu een ad hoc regeling uit te werken voor de haven van Oostende. De heer Jan Penris pleit eveneens voor een meer algemene aanpak en vindt dat de ter tafel liggende resolutie daartoe een goede aanzet vormt. Ook de indiener heeft de indruk dat de oplossing die de minister voorstelt fragmentair en halfslachtig is. Hij vreest dat er juridische problemen zullen blijven bestaan zolang het koninklijk besluit van 7 januari 1980 van kracht blijft. Aangezien er geen bezwaren ten gronde werden geformuleerd tegen zijn voorstel rekt hij erop dat de meerderheid de resolutie zal goedkeuren. Mevrouw Maria Tyberg-hien bevestigt dat haar fractie de resolutie in belangrijke mate kan onderschrijven, maar leidt uit de uiteenzetting van de minister af dat het dossier momenteel in volle evolutie is, zodat de resolutie achter de feiten dreigt aan te hollen.

IV. STEMMING

Met 8 stemmen tegen 4 wordt het voorstel van resolutie verworpen.

De verslaggever,

Jan PENRIS

De voorzitter,

Jaak GABRIELS