

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



Zitting 2008-2009

21 april 2009

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heren **Dirk de Kort, Robert Voorhamme, Carl Decaluwe en Marc van den Abeelen,**
mevrouw **Fientje Moerman** en de heer **Jan Roegiers** –

**houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern
verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens
en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999
houdende het beleid en het beheer van de zeehavens**

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Penris**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen; mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

2197 (2008-2009)

– Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door de heer Werner Decrem, business unit manager – pps Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV)	4
II. Presentatie door de heer Eddy Bruyninckx, afgevaardigd bestuurder Havenbedrijf Antwerpen namens de drie betrokken havenbesturen (Antwerpen, Gent en Zeebrugge)	6
III. Vragen en opmerkingen van de leden.....	8
IV. Antwoorden	10
V. Bijkomende vragen, opmerkingen en antwoorden	13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 14 april 2009 op verzoek van de oppositie een hoorzitting met enerzijds de heer Werner Decrem, business unit manager pps Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV), anderzijds met de drie betrokken havenbesturen (Antwerpen, Gent en Zeebrugge). De gehoorde maakten gebruik van een powerpointpresentatie die aan de leden werd bezorgd.

I. PRESENTATIE DOOR DE HEER WERNER DECREM, BUSINESS UNIT MANAGER – PPS PARTICIPATIE MAATSCHAPPIJ VLAANDEREN (PMV)

Ik zal een korte toelichting geven bij een aantal financiële aspecten met betrekking tot het voorstel van decreet houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens dat momenteel voorligt.

Het voorstel is ingediend met als doelstelling een oplossing te bieden voor de verbetering van de maritieme toegang tot de drie Vlaamse havens: Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Het gaat in het bijzonder om drie projecten, namelijk de realisatie van drie sluizen, voor een globaal bedrag van ongeveer 2 miljard euro. Het probleem is dat, als men dat klassiek financiert vanuit de begroting, men op korte termijn heel veel middelen moet vrijmaken. Daarom heeft men gezocht naar een formule van alternatieve financiering. Men heeft ervoor geopteerd om dat vorm te geven via een privaatrechtelijk overheidsbedrijf, een extern verzelfstandigd agentschap (EVA) genaamd de nv Vlaamse Havens.

Men heeft vooropgesteld dat dit voldoende flexibiliteit moet bieden om voor de verschillende havenbedrijven een gepaste oplossing te vinden. Daarnaast is de hoofdbedoeling dat de financiering buiten de sector overheid kan gebeuren, en dat ze met andere woorden ESR-neutraal kan zijn.

Het voorliggende voorstel van decreet spreekt over de oprichting van een entiteit, de nv Vlaamse Havens, als een privaatrechtelijke EVA. Het Vlaamse Gewest zou daarvan de hoofdaandeelhouder zijn en zou altijd de controle over de nv Vlaamse Havens behouden. Het voorstel van decreet laat wel toe dat ook derden minderheidsaandeelhouder zijn in die nv Vlaamse Havens. De intentie daarbij is dat het andere entiteiten zijn die ook afhangen van de Vlaamse overheid die mee aandeelhouder zouden zijn.

De nv Vlaamse Havens zal dan per sluis die moet worden gerealiseerd, een dochteronderneming moeten oprichten, die dan telkens het karakter van een 'special purpose vehicle' (SPV) zal hebben. Het zal dus één onderneming per project zijn, die de sluis uiteindelijk gaat bouwen en ter beschikking stellen van het havenbedrijf. Het voorstel van decreet laat daarbij ook toe dat derden aandeelhouder worden van die dochtervennootschap, alsook dat de havenbedrijven zelf zouden participeren in die dochtervennootschap. Het is daarbij niet noodzakelijk dat de nv Vlaamse Havens de controle over de dochtervennootschap behoudt.

Voor de terbeschikkingstelling van de sluis zal het havenbedrijf een vergoeding betalen aan de dochtervennootschap. Dat moet toelaten dat de dochtervennootschap, die de sluis financiert, die financiering kan terugbetalen. Het Vlaamse Gewest van zijn kant zal een subsidie toekennen aan de havenbedrijven. Die subsidie zal een deel van de globale terbeschikkingstellingsvergoeding dekken, waarmee de havenbedrijven dan op hun beurt de vergoeding betalen aan de dochtervennootschap.

De bedoeling is dat de financiering ESR-neutraal is en buiten de sector overheid wordt gehouden. Primordiaal daarbij is dat enerzijds de dochtervennootschap en anderzijds de havenbedrijven buiten de sector overheid blijven. Zodra een van beide binnen de sector overheid zit, riskeert het geheel niet meer ESR-neutraal te zijn.

De nv Vlaamse Havens is eigenlijk de moedermaatschappij van de verschillende dochtervennootschappen. Ze zal een overheidsholding zijn omdat ze gecontroleerd wordt door het Vlaamse Gewest en omdat ze zich bezig houdt met het beheer van de dochterondernemingen. Volgens ESR95 is dat dus een overheidsholding.

De classificatie van de nv Vlaamse Havens zal afhangen van drie elementen. Ten eerste: is het een institutionele eenheid? Heeft de entiteit echt zelfstandige beslissingsbevoegdheid bij de uitoefening van haar hoofdfunctie? Als dat het geval is, is aan het eerste criterium voldaan. Ten tweede geldt, in het bijzonder voor holdings, dat de doelstelling niet te beperkt mag zijn. Artikel 4 van het voorliggende voorstel van decreet beschrijft die doelstelling, en die is mijns inziens voldoende ruim gedefinieerd, namelijk als de verbetering van de maritieme toegang tot de Vlaamse havens. Ten derde moeten de dochterondernemingen zelf marktproducenten zijn. Dat betekent dat ze het grootste deel van hun kosten moeten kunnen dekken uit verkopen. Het mag dus geen entiteit zijn die in hoofdzaak op basis van sub-

sidies wordt gefinancierd. Daarbij geldt een 50 perccriterium: de meerderheid van de productiekosten moet met verkopen gedekt worden.

In de mate dat die dochteronderneming een marktproducent is en de doelstelling van de nv Vlaamse Havens voldoende ruim is en ze zelfstandige beslissingsbevoegdheid heeft, zal die entiteit zelf ook buiten de sector overheid geïnclassificeerd zijn. Strikt genomen zou je voor de ESR-neutraliteit kunnen zeggen dat het niet echt noodzakelijk is dat nv Vlaamse Havens buiten de sector overheid zit, op voorwaarde dat het dochterbedrijf buiten de sector overheid zit. Het zou echter wel handig zijn omdat er dan meer mogelijkheden zijn, vooral met betrekking tot de controle van die dochteronderneming.

Waar situeren zich de twee andere dan? Het belangrijkste is dat ze zich buiten de sector overheid bevinden. De eerste zijn de havenbedrijven zelf. Ze zijn vandaag in handen van de overheid of worden gecontroleerd door de overheid omdat de overheid een meerderheidsaandeelhouder is. De havenbedrijven zijn gecatalogiseerd als marktproducenten. Dat betekent dat ze meer dan 50 procent van hun productiekosten dekken uit verkoop. Laat het duidelijk zijn dat subsidies geen verkoopsinkomen zijn. Het gaat wel degelijk om inkomsten die verkregen zijn uit de markt. Als we dit toepassen op de cijfers van de havenbedrijven van de laatste drie jaar, dan zien we dat aan dit criterium ruim voldaan is. Antwerpen dekt 137 procent van haar productiekosten uit verkopen, Zeebrugge 109 procent en Gent 83 procent. Het zijn benaderende cijfers op basis van de cijfers van de laatste drie jaar.

Dan is er de dochteronderneming zelf. Is die buiten de sector overheid? Dat hangt in belangrijke mate af van de vraag of de nv Vlaamse Havens de dochteronderneming al dan niet controleert. Het belangrijke criterium daarbij zal zijn of ze een meerderheidsaandeelhouder is of niet. Het voorstel van decreet laat dit vandaag open. Als ze een meerderheidsaandeelhouder is, dan zal er opnieuw aan een aantal criteria moeten worden voldaan. Ze zal voldoende zelfstandige beslissingsbevoegdheid moeten hebben en ze zal marktproducent moeten zijn. Het is onze mening dat zij haar kosten integraal zal dekken uit verkopen aan de havenbedrijven. Die prijs zal in principe in onderhandelingen tussen de nv Vlaamse Havens en de havenbedrijven tot stand komen. Normaal gezien zou dit kostendekkend moeten zijn. Het is wel belangrijk dat dit er in de feiten en in de praktijk geen aanleiding mag toe geven dat de overheid bijvoorbeeld systematisch tekorten zou dekken, want op dat moment moet ze ook als overheid worden beschouwd. Ze moet dus echt wel volledig als een marktpartij of een private partij functioneren.

Het is allemaal iets evidentier als de controle niet zou liggen bij de nv Vlaamse Havens, maar bij entiteiten die buiten de sector overheid liggen, met name bij private partijen of bij de havenbedrijven zelf. In dat geval is het veel gemakkelijker om aan te tonen dat die entiteiten buiten de sector overheid vallen. Dit zijn dus een aantal criteria waaraan moet voldaan zijn. De tekst van het voorliggend voorstel van decreet is ook in die zin opgemaakt om er toch aan te kunnen voldoen.

Dan is er nog de aard van de overeenkomst tussen het dochterbedrijf en het havenbedrijf. Het is de bedoeling dat die overeenkomst tot stand komt in onderhandeling tussen de nv Vlaamse Havens en het havenbedrijf. Het voorliggend voorstel van decreet doet er vandaag nog niet veel uitspraken over. Er kan nog heel veel worden besproken of onderhandeld tussen die twee entiteiten. Belangrijke elementen zijn onder andere de looptijd van die overeenkomst. Spreken we over 20 of 30 jaar? Belangrijk is ook de risicoverdeling. Wie draagt het bouwrisico en dergelijke? Belangrijk is ook de aard van de terbeschikkingstelling. Gaat het puur over passief terbeschikkingstelling of gaat het ook over terbeschikkingstelling met actief beheer? Die elementen zullen mee de hoogte van de jaarlijkse vergoeding bepalen.

Een tweede element is de mogelijke recuperatie van de belasting over de toegevoegde waarde (btw), zoals is aangegeven in het voorstel van decreet. Dit hangt opnieuw af van de aard van de overeenkomst. Het meest voor de hand liggend is een passieve terbeschikkingstelling. Maar dan riskeer je al gauw dat dit wordt geïnclassificeerd als een onroerende verhuur en dan heb je geen recht van aftrek. Er zijn alternatieven voor, afhankelijk van de verschillende opties die men wenst te nemen. Mogelijkheden zijn een onroerende lease of een erfpacht met btw. Maar ook dit hangt af van de aard van de overeenkomst die in onderhandeling tussen de nv Vlaamse Havens en het havenbedrijf tot stand komt.

Beide elementen bepalen in belangrijke mate de hoogte van de vergoeding.

Op het vlak van cijfers kunnen we dus nog niet zoveel zeggen. Toch heb ik een poging gedaan, zij het met een heel brede vork. Als we uitgaan van de raming van een zeesluis van 625 miljoen euro inclusief btw – een raming die gemaakt is voor de tweede zeesluis van de Waaslandhaven – dan zou die vergoeding ergens tussen 48 en 59 miljoen euro per jaar liggen, al naar gelang men het over 20 of 30 jaar zou spreiden en op voorwaarde dat men btw kan recupereren. Als dat niet zou mogelijk zijn, dan ligt de vergoeding tussen 58 en 71 miljoen euro. Het is dus een brede vork, die gaat van ongeveer 48 tot 71 miljoen euro.

Als men de vergoeding gedeeltelijk gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest, volledig laat betalen door de havenbedrijven, dan is het belangrijk dat het geen aanleiding geeft tot herclassificatie van de havenbedrijven als zijnde overheid. Met andere woorden, de stijging van de kosten van de havenbedrijven mag niet zo zijn dat de verkopen eigenlijk minder dan 50 percent bedragen van de kosten. Op basis van de cijfers die we hebben gekregen, betekent dit dat in Antwerpen in principe de kosten met 350 miljoen euro mogen stijgen voor je tot herclassificatie overgaat. In Brugge is dat 71 miljoen euro en in Gent 26 miljoen euro. De verschillen tussen de drie havens zijn dus bijzonder groot. Voor Antwerpen rijst dus geen probleem. Voor de haven van Gent wel en Zeebrugge zit een beetje op de rand. Voor Gent is het dus verre van evident. Men zal daarom voor Gent naar een oplossing moeten gaan waarbij niet het volledige bedrag voor de terbeschikkingstellingsvergoeding transiteert via de haven zelf. Een mogelijke oplossing is bijvoorbeeld de keuze voor een pps-formule via DBFM (Design, Build, Finance en Maintain), waarbij het Vlaamse Gewest een deel rechtstreeks zal vergoeden. De pps-constructie is nog steeds mogelijk binnen de structuur zoals die vandaag in het voorstel van decreet voorligt.

Als conclusie kunnen we zeggen dat het huidige voorstel van decreet flexibiliteit toelaat om tot een oplossing te komen. De ESR-neutraliteit is afhankelijk ten eerste van de autonomie van de dochtervenootschappen, ten tweede van de verhouding tussen verkopen en productiekosten bij de verschillende havenbedrijven en ten derde van de aard van de overeenkomst tussen het havenbedrijf en de dochterondernemingen. Deze laatste is ook bepalend voor enerzijds de kostprijs en anderzijds de eventuele recuperatie van de btw.

II. PRESENTATIE DOOR DE HEER EDDY BRUYNINCKX, AFGEVAARDIGD BESTUURDER HAVENBEDRIJF ANTWERPEN NAMENS DE DRIE BETROKKEN HAVENBESTUREN (ANTWERPEN, GENT EN ZEEBRUGGE)

We hebben een gemeenschappelijke presentatie gemaakt met de drie havenbesturen betrokken in deze aangelegenheid. Het standpunt dat we vandaag innemen, is gezamenlijk voorbereid en kan gezamenlijk gepresenteerd worden. Het standpunt heeft ook de ondersteuning gekregen van de Vlaamse Havenvereniging. De gehele publieke en private havengemeenschap staat dus achter dit standpunt.

Ik kijk terug naar de ambities van tien jaar geleden, toen na een zeer lange voorbereiding een Havendecreet is tot stand gekomen. Dat droeg verschillende

ambities in zich. Men wilde verzekeren dat alle havenbesturen over een moderne, performante beheersstructuur zouden kunnen beschikken en men wilde gelijkwaardigheid en gelijkvormigheid tot stand brengen in de verhoudingen tussen enerzijds de Vlaamse havens onderling en anderzijds de havens en het Vlaamse Gewest. Uitermate belangrijk is dat een nieuw financieringsstelsel werd geïntroduceerd dat beantwoordde aan enkele criteria. Het moest een transparant financieringsstelsel zijn dat geobjectiveerd was, dat in identieke subsidie- en financieringspercentages voorzorg voor de verschillende havens, dat responsabiliserend werkt, waarbij een grotere bijdrage werd verwacht van de havenbesturen op het gebied van commerciële infrastructuur. Het was vooral de periode van het groenboek en het ontluikend Europese havenbeleid. Het moest dus ook conform dat Europese beleid zijn.

Het resultaat – na een grondige voorbereiding in de Vlaamse Havencommissie en in het Vlaams Parlement – mag zonder meer als succesvol worden gelabeld op de verschillende ambitieniveaus.

Het vigerend financieringsstelsel is wel degelijk conform het Europese havenbeleid. Er is een substantiële beperking wat de financiële steun voor commerciële infrastructuur betreft. Die hervorming is niet gering. Voorheen konden we rekenen op 60 percent steun voor kaaimuren, nu is dat nog 20 percent. Voor de aanlegbaggerwerken is dat nog maar 50 percent in plaats van 100 percent. Wel blijft de Vlaamse overheid krachtens het vigerende stelsel voor 100 percent financieel verantwoordelijk voor de infrastructuur van algemeen nut, met name de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur. Er is ook in geen enkele steun voorzien voor suprastructuur.

Alle uitvoeringsbesluiten van dit Havendecreet met budgettaire repercussies zijn aangemeld bij de Europese Commissie en zijn daar niet op bezwaren gestoten. Integendeel: het stelsel wordt op verschillende Europese fora voorgesteld als een best practice.

Als evaluatie kan gesteld worden dat het transparant is en rechtszekerheid biedt: men weet waar men aan toe is voor welk soort van financiering. Het heeft geleid tot een grotere sereniteit en zakelijkheid in de verhoudingen tussen zowel de havenbesturen onderling als tussen de havenbesturen en het Vlaamse Gewest. Waar het eigenlijk om gaat en wat vandaag wordt voorgehouden, is dat er een versteviging is van de concurrentiepositie en van het marktaandeel van de Vlaamse havens. De toegevoegde waarde groeide in de periode 2001-2006 met 31 percent. Onze havens staan vandaag op directe wijze voor 8,3 percent van het Vlaams regionaal product en voor 5 percent van de werkgelegenheid in Vlaanderen. Indi-

rect hebben ze een toegevoegde waarde van 15,1 percent en een werkgelegenheid van 12,1 percent. Er bestaat wel degelijk een verband tussen wat tien jaar de havenverhoudingen heeft gedetermineerd en de positie van vandaag.

Antwerpen boekte winst in het marktaandeel in de Hamburg-Le Havre-range. Ten aanzien van Rotterdam hebben we een belangrijk marktaandeel gewonnen. We hebben een explosieve groei van de containerbehandeling gezien. Zeebrugge is de eerste Europese ro-rohaven en is een snelgroeiende, middelgrote containerhaven. Gent heeft sterke bulktrafiek, een creatie van hoge toegevoegde waarde en een Europees distributiecentrum.

Wat betreft de behoefte aan nieuwe basisinfrastructuur, met name sluisinfrastructuur, moet de haven van Antwerpen op Linkeroever het op dit ogenblik stellen met een relatief kleine sluis, de Kallosluis. Dat heeft als gevolg dat de schaalvergroting van de scheepvaart en de tijgebondenheid van de scheepvaart in een nog meer gespannen relatie zijn gaan staan met die sluis, waardoor onaanvaardbare congestie en wachttijden ontstaan. Ik heb het dan nog niet over het muizenvalscenario wanneer er iets fout gaat. Het historische concept van de Kallosluis ging ervan uit dat er een veel grotere zeesluis in Baalhoek tot stand zou komen.

In de haven van Gent hebben we de Westsluis van veertig jaar oud. Het muizenvalscenario is ook daar van toepassing. De schaalvergroting van de scheepvaart vereist een grotere sluis.

In Zeebrugge gaat het om de vervanging van de Visartsluis, gebouwd in 1907, om de Vandamme-sluis te ontlasten. Bovendien wordt een reconversie van het oudste havengedeelte gerealiseerd.

Aangezien het onze ambitie is om de btw te recupereren, geef ik de bedragen zonder btw: Antwerpen 516 miljoen euro, Gent 590 miljoen euro en Zeebrugge 408 miljoen euro. De vraag rijst of we moeten terugkomen op het huidige financieringssysteem waarbij het Vlaamse Gewest voor 100 percent de verantwoordelijkheid draagt. Wij doen daar geen uitspraak over.

Dit zijn de overwegingen die wij maken. Wij vragen u om rekening te houden met de fundamentele doelstellingen van het Flanders Port Area-project: versterking van de concurrentiepositie van onze havens tegenover de Franse, Nederlandse en Duitse, en bevordering van de samenwerkingscultuur tussen de Vlaamse havens.

Na de eventuele aanpassing van het financieringssysteem moeten we de financieringscapaciteit voor

nieuwe commerciële infrastructuurprojecten vrijwaren. Ze zouden immers minder overheidssteun krijgen. Dat geldt ook voor de uitrusting van de havens.

De financiering door het Vlaamse Gewest voor 100 percent werd helemaal correct bevonden door de Europese instanties. Het ging immers om een vrije toegang voor elke havengebruiker, een non-discriminatoire gebruik. De situatie was heel zuiver.

De vrees leeft bij de havenbesturen en -gebruikers dat de responsabiliseringsbijdrage voor de realisatie van de basisinfrastructuur wordt afgewenteld op de havengebruikers. Dat zou hun concurrentiepositie niet ten goede komen.

Ik hoef u niet uit te leggen dat de crisis zwaar toeslaat in de havens en op de trafiek. Dat leidt tot verscherpte concurrentie en omzetsdaling. Men vreest dat – in combinatie met de responsabiliseringsbijdrage – de druk op de havengebruikers via de tariefzetting negatief zou uitdraaien.

Twee overwegingen hebben betrekking op Gent en Nederland. De Vlaamse investeringskosten kunnen worden verminderd door medefinanciering door derden. De sluis van Terneuzen is niet louter in het belang van de lokale havengemeenschap. De sluis is er nodig mede onder druk van Nederland. We moeten ook de concurrentiepositie in het oog houden. Gent mag niet meer gaan betalen voor een sluis als de Zeeuwse havens die er evenzeer gebruik van maken, dat niet doen.

De havenbesturen interpreteren het begrip draagkracht als een belangrijk element in de voorgestelde wijziging van het Havendecreet. Wij aanzien draagkracht als het handhaven van investeringscapaciteit en de competitiepositie van de Vlaamse havens.

Wij staan, tot besluit, niet afkerig ten opzichte van een responsabiliseringsbijdrage. Ze moet wel worden beperkt tot maximaal 15 percent. Daarbij komen nog de overwegingen die ik aankaarte en de verklaring van het woord 'variërend' dat voor de haven van Gent moet gelden.

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) heeft op ons verzoek vorig jaar de evolutie van de globale geconsolideerde ESR-uitgaven of beleidskredieten berekend. Dat is de groene lijn op de grafiek. De blauwe lijn geeft de havenuitgaven weer. In 2004 stegen de reële beleidskredieten boven die lijn, verder lagen ze lager. In 2009 is er nog een grotere divergentie ontstaan.

III. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Jan Penris: Mijnheer Decrem, we hebben u uitgenodigd als de financiële specialist op dit gebied. De indieners van het voorstel van decreet suggereren dat ze hebben gekozen voor de formule van een privaatrechtelijk agentschap omdat dat beter zou aanslaan op de kapitaalmarkt. Men suggereert twee keer, in de toelichting zelfs, dat de bancaire sector meer vertrouwd is met het product van een private dan van een publieke of semipublieke onderneming. Dat zou de kredietverschaffing vergemakkelijken. Hebt u dat ook ervaren vanuit PMV? Hebt u de indruk dat de financiële markt op dit moment meer geïnteresseerd is in kapitaalsverstrekking aan een privaatrechtelijke onderneming? Of hebt u de indruk dat ook publiekrechtelijke ondernemingen nog interessant zijn voor private kapitaalsverschaffers?

Dan heb ik een vraag aan de drie havenbesturen. Mijnheer, we weten dat u al lang op uw honger blijft met betrekking tot de uitbreiding van uw sluzencapaciteit. Dat is zeer terecht: in ons vindt u een sterke medestander voor uw verzuchtingen. Wanneer hebt u uw verzuchtingen op de politieke agenda geplaatst? Is dat gebeurd in het begin van deze legislatuur? Dateert die wens van bijkomende sluzencapaciteit al van de vorige zittingsperiodes? Hoe hebt u de overheid in kennis gesteld van uw wensen? Wij stellen immers vast dat pas op het einde van de rit, op het einde van deze legislatuur, concrete initiatieven worden genomen om daaraan tegemoet te komen.

Dan is er de financiële draagkracht van de havens. De heer Bruyninckx heeft namens u allen een zeer duidelijke verklaring afgelegd. U wilt of kunt niet verder gaan dan een bijdrage aan de investeringskosten van 15 procent van het totaal. Ik neem daar akte van. U moet natuurlijk ondergaan. Als dit voorstel van decreet wordt goedgekeurd, hebt u de gevolgen daarvan te ondergaan. Zou het u gerust kunnen stellen, mocht die wens van die 15 procent mee decretaal worden verankerd? Ik neem aan van wel. Dringt u dan eventueel aan op een amendering van het hier voorliggende initiatief?

Mijnheer Bruyninckx, mijnheer Van Peel, voor Antwerpen rijst nog een bijzonder bijkomend probleem. U was en bent niet alleen vragende partij voor een bijkomende sluis op de linkerover. Daarvoor hebt u al een aantal argumenten gegeven. Naar ik heb begrepen, wilt u echter ook bijkomende sluzencapaciteit op de rechterover. Klopt dat? Houdt u de verzuchtingen ter zake ook hier staande? Kunt u verduidelijken waarom u vragende partij bent voor een bijkomende sluis op de rechterover? Als dat echt dringend noodzakelijk is, zou het dan niet aan-

gewezen zijn om ook dat project reeds te incorporeren in wat hier vandaag voorligt?

Aan de mensen van Gent heb ik dan nog een specifieke vraag. Er is terecht op gewezen dat de inbreng, of minstens de stilzwijgende toestemming van Nederland, niet onbelangrijk zal zijn in deze kwestie. Ik heb begrepen van mijn collega, de heer Deckmyn, die vandaag verontschuldigd is en die ook zetelt in uw raad van bestuur, dat u al zeer goede contacten onderhoudt met Nederland. Op bepaalde niveaus zou u zelfs al heel intens samenwerken met Nederland. Hebt u de indruk dat de Nederlanders wat dit betreft zouden kunnen dwarsliggen? Of hebt u veeleer de indruk dat ze desnoods bereid zouden zijn om mee te participeren in een aparte structuur, die dan de voor u noodzakelijke sluis zal moeten aanleggen?

De heer Jan Peumans: Ik heb een aantal vragen over het betoog van de heer Decrem. Ik zie dat het begrip ‘pps’ (publiek-private samenwerking) toch opnieuw opduikt, op bladzijde 7 van zijn getoonde slides. Ik vind dat wat merkwaardig. Ik verwijs naar de pps-discussie die we hier hebben gevoerd met de minister-president. Het Rekenhof heeft een zeer uitgebreid rapport gemaakt over de ervaring tot nu toe met alle pps-projecten. Er was sprake van een zeer prozaïsche toelichting, waarvan ik denk dat ze is geschreven door een advocatenbureau. Ik weet niet over welk bureau het gaat, maar in de wandelgangen heb ik gehoord dat het zou gaan over een heel bekende naam in het Antwerpse. In die toelichting wordt gesteld dat qua structuur niet wordt gekozen voor de klassieke overheidsopdracht, om de doo-eenvoudige reden dat de overheid te weinig middelen heeft en in het kader van het Stabiliteitspact geen leningen mag aangaan enzovoort. Iedereen kent die kwestie.

Ook een pps-constructie zien de toelichters niet zitten. Oorspronkelijk was dit een ontwerp van decreet, denk ik. Dat is dan omgevormd tot een voorstel van decreet. Op het einde van de legislatuur blijkt dat een ingeburgerde gewoonte te worden. Deze namiddag bespreken we nog een ander voorstel van decreet, met betrekking tot de rooilijnen. Oorspronkelijk was dat ook een ontwerp van decreet. Daardoor moeten we eigenlijk ook de wijze visie van de Raad van State missen.

Er wordt gekozen voor een privaatrechtelijk overheidsbedrijf. Daar wordt een hele argumentatie voor gegeven, die als heel aannemelijk kan worden beschouwd. Men spreekt dan niet meer over een beschikbaarheidsvergoeding, maar over een gebruiksvergoeding. Die nv gaat immers via dochterondernemingen die sluisen bouwen. Vervolgens wordt een gebruiksvergoeding bepaald en betaald. Wat bete-

kent dat nu concreet voor de bijdragen die de havenbesturen zullen moeten leveren? Daar zou ik toch eens graag een duidelijk antwoord op willen hebben.

Ik heb begrepen dat Antwerpen een zeer rijk havenbestuur heeft, terwijl Gent en Zeebrugge zich toch in een wat andere financiële situatie bevinden. Dat heb ik toch mogen afleiden uit alle persberichten die daarover zijn verschenen. Hoe worden die gebruiksvergoedingen berekend? Gebeurt dat in verhouding tot de investeringen die worden gedaan? Het gaat over heel die financiële constructie.

Wat geeft nu de doorslag om te kiezen voor een privaatrechtelijk overheidsbedrijf? In de artikelen 3 en 9 van de memorie van toelichting, en op bladzijde 4 van het desbetreffende stuk (*Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 2197/1), wordt als heel belangrijk argument voor dat privaatrechtelijk statuut gegeven dat er sprake is van “een doorgedreven onafhankelijkheid”. Nu is de overheid meerderheidsaandeelhouder. Op dezelfde bladzijde staat dat het Vlaamse Gewest 120 miljoen euro op tafel legt, waardoor het meerderheidsaandeelhouder wordt.

We hebben ter zake nog ervaringen gehad, met nog zeer goede nv's die als onafhankelijke nv zouden functioneren, maar die uiteindelijk heel sterk betutteld werden. Dan heb ik het over de nv BAM in Antwerpen. Die zou ook snel en flexibel investeringen doen. Mijnheer de voorzitter, ik wil daar de discussie niet over openen.

Waaruit blijkt de doorgedreven onafhankelijkheid? Ofwel is de memorie van toelichting literatuur, iets voor de boekjes, ofwel is het een doorgedreven onafhankelijkheid, waarbij de regeringscommissaris of een vertegenwoordiger van de minister van Openbare Werken of van Financiën, niet voortdurend moet terugkoppelen naar de regering en toestemming moet vragen voor de investering die moet gebeuren. Daar zou ik graag een duidelijk antwoord op krijgen.

Op pagina 5 van hetzelfde stuk geeft u nog een ander motief, namelijk dat u sneller toegang krijgt tot de financiële markt. Vorige week hebben we de bespreking gehad in plenaire vergadering van een amendement bij een ontwerp van mobiliteitsdecreet dat ingetrokken werd en ingediend werd als een voorstel van decreet over pps-constructies van De Lijn. Het Vlaams Parlement keurde een herfinancieringsgarantie en een derdebetalersverbintenis goed omdat de privémarkt dit soort investering niet kan doen als de overheid niet garant wil staan. Welke rol kan de overheid spelen in relatie tot de zogenaamde onafhankelijkheid en tot de wereld van het kapitaal?

U zegt ook dat dit de beste waarborgen biedt voor de coördinatie van de projecten en voor een snelle uit-

voering. Het Rekenhof heeft in een van zijn aanbevelingen gezegd dat een publiek-private vergelijking moet worden gemaakt, een ‘public private comparator’. De vergelijking opteert niet voor het klassieke gegeven, maar voor een alternatief. De mensen van de havenbedrijven hebben een duidelijke vraag naar investering, die plots heel dringend is geworden. Ik herinner me de discussie over de sluizen, en die is al heel oud. De vragen zijn terecht. Wat is het voordeel van het systeem waarvoor nu wordt geopteerd? Garandeert dat voldoende onafhankelijkheid voor de havenbesturen om in een zekere autonomie de investeringen te kunnen doen? Of krijgen we weer een betuttelende Vlaamse overheid, waarover de gemeentebesturen tegenwoordig geweldig klagen? In plaats van snel tot stand te komen, zal het integendeel vertraging oplopen. Dat is een van de fundamentele vragen.

De heer Jef Tavernier: Uit de tussenkomsten van de collega's blijkt dat er twee fundamentele vragen zijn. Waarom is dit een privaatrechtelijk, en geen publiekrechtelijk overheidsbedrijf? Wordt dit opgericht omwille van de alternatieve financiering of is dit een soepele werkwijze?

Ik sluit me aan bij de vragen over pps. U moet het wel duidelijk stellen, het is het een of het ander. Misschien allebei, maar meestal blijkt dat het gaat over alternatieve financiering. De risicoanalyse – ik verwijs naar het verslag van het Rekenhof over publiek-private samenwerking bij de Vlaamse overheid – moet dan toch duidelijk stellen: hoe zit dat? Flexibele werkwijze, onafhankelijkheid: kan zoiets echt wel onafhankelijk zijn, wetende dat de overheid een groot deel van de investering of de vergoeding achteraf zal betalen? In de juridische constructie die men wil opzetten, is daar de controle van het parlement aan gekoppeld. Het is mooi om geld ter beschikking te stellen via de begroting, je moet er ook enige controle over hebben.

Ik heb ook een vraag over de mooie draagkrachtdefinitie van de Vlaamse havens. Het is mooi omschreven, alleen is het zonder cijfers en niet gedifferentieerd. Het is heel algemeen. Het is normaal dat een eenheidsfront waar we vandaag mee worden geconfronteerd, tot zo'n definitie komt. Ik heb nog nooit zo'n algemeenheid horen verkopen inzake draagkracht. U zegt dat de draagkracht is wat u kunt betalen. Later zult u wel vaststellen wat dat is. U pint zich nergens op vast, u zegt niet wat het is. De eventuele decreetgever kan met deze definitie werkelijk alle kanten uit. Anders gezegd is dit een kat in een zak. Tenzij we dit anders definiëren.

Daarbij moeten we ook letten op de conjuncturele situatie. Als ik de resultaten en vooruitzichten van de havens van twee jaar geleden neem, dan krijgen we

een andere cijfermatige vertaling dan met de cijfers van dit jaar. Geen van beide zou een correcte weergave zijn.

Hoe berekenen we dat? Hoe zullen we een raming maken om dit draagkrachtprincipe wat vlees en bloed te geven? In hoeverre betekent dit ook dat het echt gedifferentieerd is volgens de havens?

De heer Robert Voorhamme: Het is gebruikelijk dat er tijdens een hoorzitting geen discussies op gang worden gebracht en ik wil dat dan ook niet doen. In de uiteenzetting van de heer Decrem is er iets wat mij toch een beetje prikkelt. Mijnheer Decrem, u zegt dat de doelstelling van de nv in het belang van de ESR-neutraliteit niet te beperkt mag zijn. U zegt dat artikel 4 van het voorstel van decreet ruim genoeg gedefinieerd is. Het hangt ervan af, wat men ruim en eng gedefinieerd vindt. Wat is volgens u de norm om van 'ruim genoeg gedefinieerd' te spreken? In artikel 4 gaat het uiteindelijk om sluizen en om niets meer dan dat.

IV. ANTWOORDEN

De heer Werner Decrem: Ik kan geen antwoord geven op alle vragen naar de overwegingen die gespeeld hebben bij de keuzes die werden gemaakt voor dit voorstel van decreet. Ik kan alleen een antwoord geven met betrekking tot een aantal financiële aspecten.

Een vraag die vaak werd gesteld, is: waarom een privaatrechtelijk EVA? Het is met het oog op het classificeren buiten de sector overheid belangrijk dat men kan aantonen dat er voldoende autonomie is. De autonomie is het grootst bij privaatrechtelijke EVA's. Is dat een garantie voor die autonomie? Neen. Zeker niet als je één aandeelhouder hebt of een belangrijke overheidsaandeelhouder, die puur financieel kan bepalen wat er mogelijk is en wat niet. Qua keuze voor de rechtsvorm sluit dit het nauwst aan bij dat autonomiecriterium bij de verschillende figuren die binnen Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) voorhanden zijn.

Met betrekking tot het gemakkelijk aantrekken van kapitaal, moet men een onderscheid maken tussen twee zaken. Ten eerste is er het verschaffen van een lening, en de zekerheid dat die lening wordt terugbetaald. Daar is het duidelijk dat niets zoveel zekerheid biedt als de zekerheid van een overheid zelf. Het ligt voor de hand dat die zekerheid het verschaffen van een lening zal vergemakkelijken. In het voorstel van decreet is in een van de artikels een bepaling opgenomen dat daarvoor een gewestwaarborg zou kun-

nen worden toegekend indien dat noodzakelijk zou zijn. Een tweede element is dat als je een vennootschap opricht samen met private investeerders, wat het voorstel van decreet vandaag openlaat, het belangrijk is dat de medeaandeelhouder zich daarbij wel degelijk als aandeelhoudende vennootschap opstelt en niet als overheid of als belanghebbende overheid. Dat moet ze langs een andere kant proberen te bewerkstelligen: via de contracten die zij met die entiteit afsluit. In die zin kun je wel een aantal argumenten hebben om te zeggen dat die keuze voor een privaatrechtelijk EVA het beste bij die doelstellingen aansluit.

Ik heb willen aangeven dat de pps-constructie met dit voorstel van decreet niet uitgesloten is. Maar dit betekent zeker niet dat daarvoor moet worden gekozen. Als men het principe hanteert dat de volledige terugbetaling of dat de volledige kost zal moeten transiteren langs de havenbedrijven, ook al wordt dat voor, ik zeg maar iets, 85 percent gesubsidieerd, dan zit je wel met het probleem dat je in het geval van de haven van Gent met zekerheid in de situatie verkeert waarbij de verkopen niet meer 50 percent van de kosten dekken. Daar riskeer je dus een herclassificering. Ofwel vind je die alternatieve financiering niet noodzakelijk, dan hoeft het niet buiten het vorderingsaldo te blijven, en neem je dat risico op herclassificatie. Ofwel vind je dat het wel buiten het vorderingsaldo moet blijven, dan moet je een alternatief zoeken. Je moet die afweging maken. Daar kan men perfect een publiek-private vergelijking bij maken alvorens die beslissing te nemen. Ik zeg alleen dat als je in het geval van Gent niet naar een dergelijke constructie gaat, de ESR-neutraliteit niet gegarandeerd is in de huidige situatie.

De opmerking over het al dan niet beperkt zijn van de geformuleerde doelstelling is een terechte bezorgdheid. Artikel 4 zegt op dit ogenblik niet dat het enkel over die drie sluizen gaat. Het gaat over de verbetering van de maritieme toegang. Een vierde sluis, bijvoorbeeld in Antwerpen, kan volgens dit voorstel van decreet perfect. In die zin is de doelstelling vandaag niet zeer eng afgebakend. Vanuit ESR-standpunt zit je daar wel snel in een grijze zone. De doelstelling is niet ongelooflijk ruim maar laat een zekere ruimte om bepaalde autonome beslissingen in te nemen. Dat is in de hele constructie vanuit ESR95-standpunt wel degelijk het delicate punt: is de autonomie van de nv Vlaamse Havens er al dan niet? Dat zal men op basis van de feiten moeten beoordelen. Er is daar interpretatieruimte.

Is die autonomie van de nv Vlaamse Havens strikt noodzakelijk voor de ESR-neutraliteit? Neen, als men die dochters buiten de sector overheid kan houden, maar het zou de werkwijze wel kunnen vergemakkelijken.

Met betrekking tot de alternatieve financiering of de flexibiliteit is het geen geheim dat de constructie in de eerste plaats wordt opgezet met het oog op alternatieve financiering, met andere woorden buiten de sector overheid.

De heer Marc Van Peel, havenschepen van Antwerpen: Ik antwoord op enkele vragen over Antwerpen. De Antwerpse haven is altijd al vragende partij voor die tweede sluis. Sinds Linkeroever is ontworpen, stond er een tweede toegang voor ogen. Zoals u zeer goed weet, mijnheer Penris, is ook op Rechteroever sinds veel jaren de ontdebbling van de sluisen een heilig principe om het muizenvals scenario te vermijden. Wij zijn al heel lang vragende partij, deze en vorige legislaturen, en wij zullen dat blijven.

Het komt niet ons toe om uitspraken te doen over de problematiek van de draagkracht. Wat wij wel in beeld hebben gebracht is: het hypothekeren van de potentiële investeringskracht van een haven zou een slechte zaak zijn. Maar niet voor niets hebben wij bij monde van de heer Bruyninckx benadrukt dat het goede principe van het Havendecreet uitgaat van een gelijke behandeling. We kunnen ons iets voorstellen bij de financieringsbehoefte en de grootte van de investeringsbedragen, maar we willen blijven aandringen op een gelijke behandeling, rekening houdend met de specificiteit als het gaat over het Gentse project. Daarover zal de heer van Rouveroj het hebben. We kunnen ons iets voorstellen bij een responsabiliseringsbijdrage, maar als je gaat differentiëren naar wie op een bepaald ogenblik beter boert en wie slechter, kom je terecht bij de vraag hoe dat komt. Dan zitten we volop in de grote discussies van de jaren tachtig en negentig. Die heeft het Havendecreet juist verholpen. Dat moeten we voor ogen houden.

Of we dat graag in het decreet hebben of daarbuiten, daarover doen wij geen uitspraak. Dat is de wijsheid van de wetgever. Die moet oordelen waar dat geplaatst wordt. Ik wil mij niet aanmatigen om daarover een uitspraak te doen vanuit de functie die ik op dit ogenblik vervul.

Voor de sluis op Rechteroever zijn wij ook al langer dan vandaag vragende partij. Die behoeft de groei omwille van toenemende investeringen op Rechteroever. Wij willen dat die er ook komt, maar in het prioriteitenlijstje kiezen we voor een bijkomende sluis op Linkeroever.

De heer Sas van Rouveroj, havenschepen van Gent: De huidige sluis dateert van 1968. Het is de enige sluis. Tussen 1968 en 1985 hebben we een aanzienlijke, zo niet exponentiële, groei gekend van de tonnen. Sinds 1985 is het begrensd op 27 miljoen zeevaarttonnen. Het heeft even geduurd voor men

besepte dat vooral die sluis capaciteit een probleem was. Die hield de groei ook tegen.

Mijn voorganger was Daniël Termont. Hij was twaalf jaar schepen van de haven. Ik heb hem altijd over die sluis horen praten. Zijn voorganger was Raoul Wijnakker, en ook van hem meen ik me te herinneren dat hij het over die sluis had. Ik zou durven zeggen dat dit een thema is sinds 1988 of 1989.

In 2004 stond die sluis heel expliciet, in heel duidelijke bewoordingen en met een volwaardig engagement in het Vlaamse regeerakkoord. Er stonden opgestapelde werkwoorden op het einde van een lange zin. De meeste werkwoorden zijn ingevuld, in de zin van onderhandelen met de Nederlanders zodat er een gemeenschappelijk advies tot stand komt. Dat is gebeurd. Het derde memorandum van Den Haag van 2005, dat het gevolg was van het Vlaamse regeerakkoord van 2004, stippelde een procedure uit met de Nederlanders. Die is helemaal afgewerkt. Het Stakeholders Advies Forum (SAF) heeft dit jaar, op 12 januari 2009, bij unanimitieit een gunstig advies verschaft voor het realiseren van een tweede zeesluis mits zes randvoorwaarden.

In het Vlaamse regeerakkoord staat ook dat men vervolgens definitief afspraken zal maken, want dit is een voortraject. Is er een probleem? Ja, er is er een. Hoe wordt het opgelost? Dit is de oplossingsrichting. Maar vervolgens moeten er afspraken worden gemaakt over wie wat betaalt. De minister-president heeft mij beloofd – en tot nu toe is hij zijn beloftes over de haven van Gent altijd nagekomen – dat er voor de verkiezingen afspraken mogelijk zijn. Ik hoop het. Ik heb begrepen dat er binnenkort weer gesprekken plaatsvinden met premier Balkenende en staatssecretaris Huizinga. Laat het waar zijn. Wij hebben niets liever dan dat.

De houding van Nederland over cofinanciering is positief. In 1960 werd in het verdrag de 80/20-regel vastgelegd en we mogen ervan uitgaan dat 80/20 weer een redelijk perspectief is voor de huidige financiering als ik de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) erop nalees. Er zitten elementen in die eventueel aanzetten om wat meer Nederlandse cofinanciering te vragen, maar ik weet niet of ze sterk genoeg zijn. Ik zie in elk geval geen argumenten om veel minder te aanvaarden. Laten we het voorlopig bij 80/20 houden en dan zien we wel wat het uiteindelijk oplevert, maar er zal zeker cofinanciering zijn.

Het formeel standpunt van de haven van Gent is dat het bij het vervolgt traject gaat over een zeevaartoplossing. Het gemeenschappelijk advies van Nederland en Vlaanderen laat nog een kleine mogelijkheid voor een kleine zeevaart- of een grote binnenvaart-

oplossing. De haven van Gent wenst die oplossing niet. Indien de Nederlanders in het vervolgetraject alsnog enkel voor deze oplossing zouden opteren, dan stel ik voor dat de minister-president aan de Nederlanders zegt dat Vlaanderen zal betalen aangezien deze infrastructuur nodig is. Wanneer het echter gaat over een grote binnenvaartoplossing, dan betaalt Vlaanderen niet, geen euro. De haven van Gent vraagt geen binnenvaartoplossing, ook geen grote binnenvaartoplossing. Vlaanderen mag dat ook niet vragen. Wanneer Vlaanderen dat wel doet, dan vraagt het enkel een oplossing voor de binnenvaart, in hoofdorde voor Rotterdam en bij afleiding ook gedeeltelijk voor Gent en Antwerpen, in functie van de Seine en Schelde. Het is echter duidelijk dat dit de minder goede oplossing is.

Ik sluit me aan bij wat de heer Van Peel heeft gezegd over de grendel van 15 percent. Het mag erin staan, maar het hoeft niet. We zitten hier vandaag samen omdat Vlaanderen en de havens dat nodig vinden, zowel voor Antwerpen als voor Zeebrugge en Gent. We overstijgen de klassieke spanningen, wat de ernst van de situatie bewijst. Die nautische toegangen moeten worden verbeterd. Wanneer Vlaanderen zoekt naar een cofinanciering omdat het zelf armlastig is, dan moeten we opletten voor de grendel. De doelstelling is immers drie sluisen, in alle omstandigheden. Ik pleit ervoor dat er geen oplossing wordt gecreëerd waardoor de drie sluisen onmogelijk worden gemaakt. Dat zou een ramp zijn voor Vlaanderen en voor de havens die daarvan het slachtoffer zouden zijn. Voor de Gentse regio en voor Oost-Vlaanderen zou dat een Borinage-effect hebben.

Mijnheer Peumans, wat de sluis in Terneuzen betreft, is er een beveiliging. Ik denk dat er voor de collega's voldoende zekerheden zijn dat ze hun bevoegdheden niet verliezen. Het Scheldeverdrag heeft daarover uitspraken gedaan. De huidige zeesluis van Terneuzen en de nieuwe die er zal komen, zullen onder gemeenschappelijk nautisch beheer vallen. Dat is voor ons een grote stap vooruit.

Mijnheer Tavernier, ook wat de draagkracht betreft, maken we dezelfde redenering. Indien er voor de havens een cofinanciering zou worden gevraagd die onze middelen overstijgt, dan hebben we geen sluisen. Draagkracht betekent dus responsabilisering. Daarbij mag men echter niet voorbij de grens gaan, zo niet heeft men weer geen sluis. We moeten dus voortdurend de doelstelling in ons achterhoofd houden. Dat betekent dat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheden van de havens. Er is dan wat variatie en differentiatie, waarover later gepraat moet worden.

De heer Joachim Coens, voorzitter en afgevaardigd bestuurder havenbedrijf Zeebrugge: Naar aanleiding

van de vraag van de heer Penris, zal ik het project nog even plaatsen. In Zeebrugge gaat het over de vervanging van een oude sluis, de Visartsluis. Deze sluis is geopend in 1907 en was functioneel tot 1985. Toen werd er een nieuwe sluis, de Vandammesluis, in gebruik genomen. Daardoor raakte de Visartsluis, voornamelijk door haar afmetingen, in onbruik. Vanaf toen waren we afhankelijk van één sluis voor de ontsluiting van de achterhaven. Het is de bedoeling om een tweede sluis te openen. Er zijn pogingen geweest om de Visartsluis te activeren maar die blijft te klein en is dus onbruikbaar om normaal verkeer door te sluisen.

Sinds 1985 werken we nog met één sluis. Vanaf toen is de vraag naar een tweede sluis gegroeid. Bij de opmaak van het strategisch plan van de zeehaven van Zeebrugge in 1999-2000 had de vorige regering expliciet als uitgangspunt gesteld dat het Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP) een verantwoorde keuze is. Daarin werd de vervanging van de sluis naar voren geschoven. Die is opgenomen in het regeerakkoord van 2004, evenals voor de sluisen in Antwerpen en Gent.

Het project betreft niet enkel een vervanging van de sluis. Het gaat ook over de reconversie van het oudste gedeelte. De Vlaamse overheid heeft daar al in geïnvesteerd. Zo is men nu bezig met de sanering van de Carcokesite. Men wil opnieuw inzetten op die site, samen met de daar rond liggende dokken. Dit maakt deel uit van het project om verplaatsingen door die sluis mogelijk te maken. Er is al over de locatie gediscussieerd. Om hoofdzakelijk natuurkundige redenen, meer bepaald het sparen van de polders, is die locatie al wat naar het noorden verschoven. Hierdoor komt de sluis net onder de huidige Visartsluis te liggen. Op die manier komen we tot een gedeeltelijke reconversie van het oude gedeelte van de achterhaven.

Dit project is om vier redenen waardevol. We gebruiken de ruimte zuinig. We breiden de voorhaven uit. Er komt een dubbele ontsluiting van de achterhaven. Het project biedt de mogelijkheid de achterhaven beter in te zetten.

Er is een vraag gesteld over de wijze waarop dit al dan niet decretaal wordt verankerd. De heer Van Peel en de heer Voorhamme zijn beide medeauteurs van het in 1999 opgestelde Havendecreet. Dit decreet vermeldt geen andere percentages. Die percentages zijn veeleer in de uitvoeringsbesluiten te vinden. Ik weet niet of het de bedoeling is ook nu uitvoeringsbesluiten op te stellen. In elk geval staan de percentages niet in een decreet vermeld.

De variatie in het percentage heeft veel met de vraag naar de draagkracht te maken. De heer Tavernier

heeft daarnet gesteld dat het om vage begrippen gaat. Volgens mij zijn die begrippen wel duidelijk. We zijn blij dat de draagkracht in het voorstel van decreet staat vermeld. Met betrekking tot een sluis is dat voor ons essentieel. Responsabilisering is voor ons geen probleem, maar we moeten het kunnen dragen. De heer Bruyninckx heeft dit daarnet goed uitgelegd. Het gaat om een gewijzigde decretale positie. We hebben hier alle begrip voor. Tot op heden zijn de sluisen evenwel volledig een aangelegenheid van de Vlaamse overheid. We hebben onze meerjarenplanningen hier dan ook op gebaseerd. Er moet immers nog veel gebeuren. We moeten het dossier in verband met de containers in de voorhavens afwerken, met name kaaimuren in het Albert II-dok. Verder zitten we onder meer nog met de kaaimuren in de achterhavens, voor de automobielsector en andere sectoren, reconversie van rorossites, aanpassen van terreinen en terminals enzovoort. De financiering zal voor 80 percent met eigen middelen gebeuren. We zitten nog met een gedeelte van de baggerwerken, gekoppeld aan voorgaande, waarvoor eveneens een belangrijk gedeelte van de eigen middelen wordt aangesproken. Nu komt er een nieuwe sluis. Dit houdt een betere ontsluiting van de achterhavens in. Dit betekent dat we ook nieuwe infrastructuur kunnen bouwen. Dit zal ook eigen middelen vergen. De meerjarenplanning houdt voortdurend werk in.

Aangezien we ze als een opdracht van de Vlaamse overheid hebben beschouwd, hebben we de sluisen niet in de meerjarenplanningen opgenomen. Nu wordt gevraagd ons bijkomend te responsabiliseren. We kunnen die vraag in zekere zin onderschrijven. Indien dit helpt tot een betere financierbaarheid te komen, geldt dit ook voor de nieuwe constructie. De bijkomende, onvoorziene inspanningen mogen echter geen hypotheek leggen op de geplande werking en investeringen. We zouden de tarieven kunnen optrekken. We moeten echter competitief blijven. Dit is niet het moment om onszelf uit de markt te prijzen. Daar zou niemand bij gebaat zijn.

Naar aanleiding van een aantal opmerkingen die daarnet zijn gemaakt, wil ik nog even een specifieke bezorgdheid uiten. De heer Voorhamme heeft daarnet naar de ruime definitie in artikel 4 van het voorstel van decreet verwezen. Dit baart ons zorgen. Het gaat om sluisen en aanhorigheden. Dit mag geen voorwendsel zijn om op termijn te stellen dat andere zaken die nu onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid vallen, zoals de maritieme toegang, de baggerwerken of het onderhoud van de toegangsheuvelen, eigenlijk de toegang tot een sluis inhouden. Dit mag geen voorafname op andere uitbreidingen zijn.

Volgens ons dragen ook andere Vlaamse instanties en administraties volgens het voorstel van decreet een verantwoordelijkheid met betrekking tot onderdelen van het project. De verwijzing naar aanhorigheden mag geen aanleiding geven tot uitbreidingen. Het gaat hier wel degelijk om de sluisen. Een weg die naar een sluis leidt of een tunnel die in wezen bij de verantwoordelijkheden van De Lijn of het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer hoort, mag niet bij het project worden gevoegd. Het mag niet de bedoeling zijn het project hiermee te overladen. Het gaat hier om een responsabilisering van de havens. Andere zaken, zoals bodemsanering, kunnen ook in dit project worden ondergebracht. In dat geval zouden we ook een percentage van die kosten moeten dragen. Het gaat dan echter om ambtshalve saneringen. Dit is een opdracht van de Vlaamse overheid. De aanhorigheden van een sluis omvatten enkel elementen die echt bij een sluis horen. Het mag hier niet om de andere bevoegdheidsdomeinen van de Vlaamse overheid gaan.

Ik denk dat de heer Decrem de vraag over de financiële constructie heeft beantwoord. Volgens artikel 13 van het voorstel van decreet kunnen we voor de aanleg van sluisen een toelage krijgen. Dat is op zich duidelijk. Ik wil er enkel op wijzen dat wij geen sluisen zullen aanleggen. De nv Vlaamse Havens en haar dochteronderneming zullen de sluisen aanleggen. Ik hoop dat dit met betrekking tot de doelstelling geen probleem vormt. Ik heb begrepen wat de doelstelling met betrekking tot de medefinanciering precies inhoudt. De financiering slaat op de aanleg van sluisen. Strikt genomen, leggen de havenbedrijven evenwel geen sluisen aan. Een dochteronderneming van de nv Vlaamse Havens zal hiervoor instaan. Ik hoop dat dit niet tot problemen zal leiden. Ik ga ervan uit dat dit juridisch is onderzocht.

V. BIJKOMENDE VRAGEN, OPMERKINGEN EN ANTWOORDEN

De heer Jan Penris: Ik zou de heer Decrem nog een specifieke vraag over de situatie van de Gentse havens willen stellen. Indien we van de Nederlanders een zeevaartoplossing verkrijgen, zouden zij voor 20 percent in de kosten van het nieuwe sluisencomplex moeten participeren. Hoe moeten ze dat dan precies doen? Moeten ze in de dochteronderneming van de nv Vlaamse Havens stappen? Kan dat, gelet op het heilige principe van de ESR-neutraliteit?

De heer Werner Decrem: Ik denk dat er op dit vlak veel mogelijkheden zijn. Ik kan vandaag nog niet zeggen hoe dit precies zal gebeuren.

De heer Jan Penris: Kan de Nederlandse overheid rechtstreeks aandeelhouder worden in die nv?

De heer Werner Decrem: Ik kan niets zeggen over de mogelijkheden van de Nederlandse overheid. In de nv Vlaamse Havens is een controlerende rol zeker niet mogelijk. In de dochteronderneming SPV zou dat eventueel wel kunnen. Het voorstel van decreet sluit dat laatste niet uit.

De heer Jan Peumans: Ik hoor de heer van Rouveroij zeggen dat Vlaanderen armlastig is. Dat is niet juist. Wel is er een probleem met het Stabiliteitspact.

Ik wil het even over pps hebben. Men zegt dat een klassieke constructie niet kan. Ik citeer: “Voor Gent en Zeebrugge moet mogelijks een deel van de vergoeding buiten de havenbedrijven gehouden worden om herclassificatie in het kader van ESR95 te vermijden.” En dan staat er: “mogelijke oplossing via een pps.” Ik volg hier al vijf jaar de ontwikkelingen met alle pps-constructies. Ik stel vast dat men een achterpoortje inbouwt, zodat men eventueel een andere oplossing mogelijk maakt.

Gaat het om een zuiver privaatrechtelijk overheidsbedrijf? De heer Decrem merkt daarbij op dat deze formule geen garantie voor autonomie inhoudt. Wat is dan de meerwaarde van deze constructie, in vergelijking met een zuivere pps-constructie?

De heer Werner Decrem: Er is niets beslist over de keuze om al dan niet met een pps-formule te werken. Men kan alleen zeggen dat in de voorliggende tekst de mogelijkheid niet is uitgesloten.

De heer Robert Voorhamme: Ik heb een vraag over misschien wel het belangrijkste punt dat hier als conclusie van de verschillende havenbesturen wordt gepresenteerd. In de uiteenzetting van de heer Decrem kwam de verhouding verkopen/productiekosten van de verschillende havens ter sprake. Die verhouding moet meer dan 50 percent bedragen. De cijfers voor Antwerpen, Zeebrugge en Gent verschillen. Uit de uiteenzetting heb ik begrepen dat het cijfer voor Gent problematisch is. Ik kan me voorstellen wat met de verkopen wordt bedoeld. Maar hoe definieert u de productiekosten? Dat lijkt me belangrijk voor het analyseren van de toepassingsmodaliteiten van dit voorstel van decreet.

De heer Werner Decrem: De term ‘productiekosten’ is gedefinieerd in het ESR-handboek. Ik som de belangrijkste uit het hoofd op, en ben dus niet zeker of ik ze allemaal heb. Het gaat over alle operationele kosten – goederen en diensten – personeelskosten en afschrijvingen van investeringen. Dat zijn de drie belangrijkste.

De heer Robert Voorhamme: Gaat het uitsluitend over afschrijvingen van investeringen van de havenbedrijven zelf?

De heer Werner Decrem: Als het havenbedrijf een vergoeding moet betalen voor het gebruik van de sluis, dan is dat een kost. Dat is zelfs zo als die uitgave voor 100 percent door de Vlaamse overheid wordt gesubsidieerd. Het totale kostenplaatje wordt in dat geval groter, terwijl de verkopen niet stijgen. Het gebruik van de sluis doet op zichzelf de verkopen niet toenemen.

De heer Robert Voorhamme: Ik wil geen polemieken over Gent beginnen; ik wil het uitsluitend hebben over de toepasbaarheid van de tekst. Betekent dit dat de haven van Gent door een andere overheid wordt gesubsidieerd?

De heer Sas van Rouveroij: De getoonde cijfers zijn niet gecontroleerd; ze zijn nog maar pas beschikbaar. De ontvangsten van havenbedrijven bestaan voornamelijk uit havenrechten en inkomsten uit concessies. Havenrechten worden geïnd op schepen en op goederen. Concessies slaan op onroerend goed. Een derde inkomstenstroom bestaat uit werk en toegevoegde waarde, maar die inkomsten vloeien bijna nooit naar de havenbedrijven.

Een haven zoals Gent is vooral sterk in het genereren van toegevoegde waarde en van werk. Die haven scoort minder goed op het vlak van tonnage. De haven van Gent verwerkt 27 miljoen ton uit zeevaart en 20 miljoen ton uit binnenvaart, in totaal 47 miljoen ton.

De haven van Antwerpen daarentegen verwerkt 189 miljoen ton uit zeevaart. Dat is een factor acht. Die tonnen worden voor een deel omgezet in havenrechten, van schepen die aanvoeren en goederen die op de kaai komen.

Als men werk en toegevoegde waarde in ogenschouw neemt, ziet men dat de haven van Gent 7,2 miljard toegevoegde waarde heeft en 66.000 arbeidsplaatsen. Dat zijn cijfers van de Nationale Bank.

Antwerpen is veruit de grootste haven, met een tewerkstelling van ongeveer 170.000 arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van 16-17 miljard euro. Waar het in tonnage om een factor acht gaat, is dat voor tewerkstelling en toegevoegde waarde maar een factor twee of drie. Net in die sector zit voor een groot deel de maatschappelijke relevantie van een haven, maar via btw en inkomstenbelasting wordt alles gedraineerd naar andere overheden. De ontvangsten van tonnage en onroerend goed liggen in een haven als Gent laag. Dat is een van de redenen,

de belangrijkste, maar niet de enige, waarom de verschillen in percentages opduiken.

De haven van Antwerpen en de haven van Gent heffen evenveel havenrecht per ton: 0,45 eurocent per ton zeevaart en 0,1 eurocent per ton binnenvaart. De havenrechten per ton zijn even hoog, maar de omstandigheden van de havens zijn wezenlijk verschillend.

De heer Robert Voorhamme: Het heeft voor mij alleen te maken met de manier waarop we dit decreet kunnen toepassen in de toekomst.

De drie havens zijn op zich niet te vergelijken. Dat is ook niet de bedoeling geweest van het Havendecreet, want dan had het er misschien anders uitgezien. Hier gaat het over de ESR-neutraliteit aan de ene kant en draagkracht aan de andere kant.

Wat u zegt, klinkt zeer aannemelijk en is verantwoordbaar, maar als er tussen de trafiekgebonden inkomsten en de daar tegenoverstaande aan het havenbestuur gebonden uitgaven een verhouding is van 83 percent, moet die 17 percent toch van ergens komen.

Het is belangrijk om er in de definitie in te voorzien hoe de haven van Gent daaraan kan voldoen. De haven van Gent is wat specifiek. Ik kan me voorstellen dat de havens van Antwerpen en Zeebrugge, ook al zijn ze verschillend, maar omdat het meer trafiekhavens zijn, daar gemakkelijker aan kunnen voldoen. Voor de haven van Gent stelt zich volgens de cijfers toch wel een probleem. Naast de redenering over de toegevoegde waarde, die volledig opgaat voor de haven van Gent, is mijn vraag hoe u dat verklaart.

De heer Eddy Bruyninckx: Op 21 januari hebben we voor het eerst gehoord hoe de structuur er zou uitzien. Wat u aanhaalt, was – voor er sprake was van dochters – ook onze eerste bekommernis. Via de dochters wilden we ervoor zorgen dat men ten minste voor de eigen sluis mee betaalde en niet meer dan dat. De oprichting van een dochter was ontegensprekelijk een wijze beslissing. Hoe we daarmee omgaan is voor de verdere uitwerking. In de presentatie van de heer Decrem werd een opening gemaakt voor een bijkomende pps-constructie. Maar de bekommernis die achter uw vraagstelling zit, blijft ook voor ons nog altijd overeind.

U hebt volledig gelijk dat de verhoudingen uitgerekend door PMV relevant zijn voor de methodiek en de conformiteit van de ESR-oefening, maar voor het overige is dat geen issue geweest de voorbije jaren. De verhouding van 132 voor Antwerpen, is de uitdrukking van een teller en een noemer. In de noemer zitten de productiekosten. De kosten zijn bijvoor-

beeld zwaar gedrukt door ook te rationaliseren in de bedrijfsvoering. In de teller staat de gerealiseerde omzet en wat men aan het havencliënteel toerekent.

De heer Jef Tavernier: Als de verhouding 83 percent is, betekent dat dat de omzet kleiner is dan de kosten. Dan is er verlies. Als er verlies is, wie draagt er dan bij of hoe wordt dat gecompenseerd? Daarna kan men dan discussiëren of dat terecht is of niet.

De heer Sas van Rouvoij: Het percentage hebben we nu voor de eerste keer beschikbaar gekregen en moet door ons geanalyseerd worden. Want er is geen verlies. We hebben 6 miljoen euro winst per jaar. Als men spreekt over boekhouding, moet men goed opletten.

De heer Eddy Bruyninckx: De decreetskosten zijn hier niet in meegerekend.

De heer Werner Decrem: Dat klopt. Alles wat je krijgt aan subsidies, wordt er uiteraard weer afgetrokken. Exploitatiesubsidies en andere vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen worden opnieuw afgetrokken van de teller. Maar in de kosten zitten die er wel degelijk in. Als men de vergoeding die men voor de sluizen zou betalen, langs de haven laat passeren, ook al wordt dat voor 100 percent door het Vlaamse Gewest gesubsidieerd, verandert de verhouding tussen teller en noemer. De kosten worden immers bijgeteld in de noemer, terwijl in de teller de subsidies niet worden bijgeteld. Op die manier zak je onder het 50 percentcriterium, het criterium om te bepalen of iemand marktproducent is of niet.

De heer Jan Penris: Mijnheer Bruyninckx, cruciaal in uw definitie op het einde van uw uiteenzetting is het woord 'responsabiliseringsbijdrage'. Wat verstaat u daar precies onder? Als we willen amenderen, moeten we een goede definitie hebben van dat begrip.

De heer Eddy Bruyninckx: We hebben gezegd dat het tot op heden voor 100 percent de financiële verantwoordelijkheid is van het gewest. Omdat de responsabilisering zwaar is gaan wegen in de commerciële infrastructuur, vinden we het een gezond economisch principe, zeker geconfronteerd met de budgettaire toestand van het gewest, dat er ook hier een responsabiliseringsbijdrage komt. We hebben het daarom ook een responsabiliseringsbijdrage genoemd en geen cofinanciering. We hebben gemeend dat we dat kunnen justifiëren, rekening houdend met draagkracht en dergelijke meer, gekwantificeerd op 15 percent, getemperd door de specificiteit van de haven van Gent.

De heer Joachim Coens: Dit is op zich een boeiende discussie, maar in het voorstel van decreet staan twee begrippen die op de een of andere manier moeten worden gecombineerd: draagkracht en level playing field. Een level playing field of gelijk speelveld is het tegenovergestelde van spelen met een handicap: dan betaal je evenveel, ook al heb je een grote of kleine haven, ook al heb je een grote of kleine draagkracht. Eigenlijk is dat voor een deel zelfs tegenstrijdig. Bij een level playing field is het voor iedereen gelijk. Als het over draagkracht gaat, is dat in functie van te kwantificeren elementen van draagkrachten. En die elementen zijn niet eenvoudig te kwantificeren: het kan gaan om winst, de grootte van de haven enzovoort.

Wij ondersteunen het begrip draagkracht heel sterk, om het voor ons en voor Gent haalbaar te maken. U hebt het verschil gezien wat betreft de 50 percentdrempel, maar ook als we kijken naar de cashflow, omzet en grootteorde van de havens, is het evident dat de financiële draagkracht van Antwerpen anders is dan die van Gent en Zeebrugge. De variatie van de 15 percent is dus niet enkel van toepassing op Gent, maar ook op Zeebrugge.

Daarnaast is ook het gelijke speelveld als principe opgenomen in het Havendecreet. Wij hebben geen zin om vechtend over het veld te rollen over iets wat we alle drie belangrijk vinden, namelijk elk een sluis. Daarom is, in de mate dat de zaken vergelijkbaar zijn, een gelijk speelveld belangrijk.

Ik denk dat we die twee zaken goed combineren, door de draagkracht te definiëren. De zaken mogen niet boven onze mogelijkheden gaan en we moeten competitief blijven. Voor ons betekent dat: zeker niet verder dan die vijftien. En als het kan, hoeft dat zelfs geen vijftien te zijn.

De heer Dirk de Kort: Ik dank de verschillende sprekers voor hun toelichting. Er is daarnet even verwezen naar het Havendecreet van 1999, dat een aantal basisregels heeft vastgelegd. Ten eerste was er een belangrijk hoofdstuk over de regeling van het havenbeheer. Er is toen vanuit het Vlaams Parlement heel duidelijk aangegeven dat hun autonomie ten aanzien van de plaatselijke havenbedrijven kan worden gegarandeerd. Een tweede belangrijk punt was de financiering. Er werden een aantal spelregels vastgelegd op het vlak van de financiering. Vandaag wordt er een spelregel gewijzigd omwille van de financiële positie van de Vlaamse overheid.

Bij de verdere opvolging van de toepassing van het decreet, had ik de indruk dat er eerder wijzigingen werden aangebracht via de Vlaamse administratie, via een wijziging van de uitvoeringsbesluiten. Dat wordt in de toekomst het belangrijkste: enerzijds

leggen we de spelregels vast in het decreet, anderzijds is het belangrijk dat de spelregels die vanuit het Vlaams Parlement worden vastgesteld, ook verder op die manier worden toegepast, ook door de Vlaamse administratie. Het gaat erom hoe de spelregels die we vandaag vastleggen, in de toekomst gegarandeerd kunnen worden.

Ik sluit me ook aan bij de bekommernis van de heer Voorhamme met betrekking tot de overheidsholding, de nv Vlaamse Havens en het feit dat de opdracht ruim gedefinieerd wordt. Ik heb daar nog geen antwoord op gekregen. Ik vind dat belangrijk. Iedereen is positief tegenover de wijze waarop we toen het havenbeheer hebben bepaald. We wensen vandaag niet al sluimerend ergens een nv Vlaamse Havens op te richten. Zoals het hier vandaag wordt voorgesteld, is het toch wel ruim gedefinieerd. Wij zijn ervan uitgegaan dat het enkel van toepassing is op de limitatief opgesomde drie sluisen. Uw toelichting en uw presentatie scheppen toch wel enige verwarring. Ik zou graag enige verduidelijking krijgen.

De heer Joachim Coens: Mijnheer de Kort, u maakt een goede overweging. Als indiener antwoordt u zelf op uw tekst. Het is 'ruim' in die zin dat, als er een bollard bij de sluis hoort, dit een aanhorigheid is, maar niet ruimer dan dat. U hebt duidelijk gemaakt dat het over de drie sluisen als sluis gaat.

De heer Robert Voorhamme: Ik ben indiener van dit voorstel van decreet. Volgens mij is die definitie toch niet te ruim bemeten. Dat is alleszins mijn interpretatie.

Het gaat over sluisen, die weliswaar een onderdeel vormen van maritieme toegangswegen, maar het zijn sluisen en niets meer van de maritieme toegangswegen. Een vraag die zich daarbij stelt, heeft onrechtstreeks te maken met de financiële draagkracht waarover ieder beschikt om dit te financieren. Er wordt hier in eerste instantie gesproken over drie sluisen: in elk van de havens één sluis. Ik zie in de toekomst nog maar in één haven nieuwe sluisen komen. Dat betekent dat er hier twee havens zijn waarvoor het een unieke regeling is en dat er één haven is waarvoor het geen unieke maar een structurele maatregel zou kunnen zijn, tenzij onze opvolgers in de verre toekomst dit Havendecreet wensen te wijzigen. Ik wil hierover bevestiging krijgen van de verschillende havens. Tenzij ik mij totaal vergis over de configuratie van hun haven, denk ik dat zowel voor de haven van Gent als voor de haven van Zeebrugge, de nieuwe sluisen achter de rug liggen.

De heer Sas van Rouvoij: Ik wil dit bevestigen voor de haven van Gent. De tweede zeesluis maakt het havencomplex van Terneuzen, zeker voor een

periode van vijftig jaar, zeer concurrentieel. Ik denk niet dat we verder moeten kijken dan vijftig jaar.

De heer Marc Van Peel: Ik denk dat voor de drie sluizen een belangrijk argumentarium geldt, namelijk het muizenvalscenario. Het geldt mutatis mutandis voor de drie sluizen.

Wat de haven van Antwerpen betreft, betekent dit niet dat wij afzien van verdere sluzencapaciteit op de rechteroever. Laat dit duidelijk zijn.

De heer Joachim Coens: Dan is het wel gelijk. Als je spreekt over de ontubbeling van de maritieme toegang, dan is er bij elk maar één.

De heer Robert Voorhamme: Zo staat het niet gedefinieerd in het voorstel van decreet. Als dit voorstel van decreet wordt gestemd, dan betekent dit dat er een structurele ingreep gebeurt in het Havendecreet waarbij de aanleg van sluizen volgens deze methodiek wordt georganiseerd. Dat gaat verder dan de drie sluizen die nu ter sprake zijn, tenzij men natuurlijk het decreet opnieuw wenst te wijzigen.

De cijfers wijzen op een groot verschil in financiële draagkracht. Dat betekent wel dat men er rekening mee moet houden dat voor de drie havens, in termen van financiële draagkracht, dit moet worden meegetrekkend in een potentieel effect. Ik zal me verduidelijken. Als de haven van Antwerpen binnen afzienbare tijd het noodzakelijk zal vinden om een nieuwe sluis te bouwen, dan zal dit ook hieronder vallen. Dat betekent dan dat men de draagkrachtredenering ook moet doortrekken. Men moet appels met appels blijven vergelijken. De financiële draagkracht van elk van die havens moet op die manier kunnen worden geïnterpreteerd. Dat wordt heel belangrijk.

De heer Sas van Rouveroi: Ik wil eerst en vooral, namens ons drieën, een dankwoord richten tot de indieners, want zij maken het realiseren van drie sluizen mogelijk. Wat u zegt over de toekomst, is ook waar. Die regels moeten voor de toekomst gerespecteerd blijven, want anders creëer je distorsies, minstens in de tijd. Alhoewel, wie zit hier dan om op dat moment te beslissen?

Ik wil nog nadrukkelijk iets zeggen over de draagkracht. Een draagkrachtredenering heeft een onderkant en een bovenkant. De haven van Gent zit aan de onderkant van die redenering. Zeebrugge komt er wat boven en Antwerpen zit aan de bovenkant van de redenering. Sommigen vragen mij waarom ook de haven van Gent voor die grendel pleit, want de onderkant van de redenering is een redenering die men makkelijk kan volgen omdat ze door de logica der dingen en de doelstelling wordt ingegeven. Toch wil ik voor de grendel pleiten, een grendel die vooral

voor de haven van Antwerpen dienstig is en terecht. Als je aan de onderkant de draagkracht respecteert en op een bepaald ogenblik een grendel inbouwt, dan ga je voorbij de grendel de draagkracht niet meer respecteren en ontstaat er een delta die, niet in termen van winst, de bijdrage voor een deel aftoet.

Ik denk dat de haven van Antwerpen daar recht op heeft. Onze drie havens zijn allemaal de beste leerling van de klas. We besturen zeer goed en de resultaten mogen er zijn. Wel besturen we allemaal in een andere categorie. De haven van Antwerpen zit in de hoogste graad, met andere spelers en andere moeilijkheden, in een veel hardere mondiale concurrentie ten overstaan van supergrote spelers zoals Rotterdam. Zeebrugge en Gent spelen mee in een andere categorie. Wij pleiten samen, we respecteren de draagkracht maar de grendel is verdedigbaar, omdat de beste leerling in de hoogste klas niet het slachtoffer mag zijn van het feit dat men in de hoogste klas ook de beste economy of scale kan realiseren. Dat is nu eenmaal zo, dat mogen we haar niet misgunnen. Dat betekent niet dat de beste leerling meer moet betalen of per definitie aan de kassa passeert. De delta boven die grendel is haar gegund om Vlaanderen in die wereld te laten opereren, en die wereld is bikkelhard.

We moeten die grendel toelaten maar we mogen hem niet te laag maken om daarna niet te worden geconfronteerd met een verdelingsvraagstuk, namelijk 'ik heb te weinig geld en ik kan geen drie sluizen realiseren'. De uitgangspositie van de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, is en blijft drie sluizen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PENRIS

Marc VAN DEN ABEELLEN