

Vraag nr. 323
van 2 juni 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Havengebieden – Uitbreidingsbeleid

Momenteel is er binnen verschillende bedrijfssectoren terecht een malaise ontstaan omtrent substantiële prijsverhogingen van vervoer en opslag van bepaalde producten en materialen ingevolge nieuwe federale wetgeving. Bij koninklijk besluit (KB) van 9 december 2003 tot wijziging van het KB van 12 januari 1973 tot oprichting en vaststelling van de benaming en van de bevoegdheid van het Paritair Comité voor het havenbedrijf wordt het havengebied van Gent uitgebreid, onder meer met een gedeelte van de Moervaart, gelegen tussen het Kanaal van Terneuzen en de Baileybrug in Mendonk.

Deze uitbreiding heeft echter verregaande gevolgen voor de huidige gebruikers van voormeld kanaal en betrokken gedeelte van de Moervaart. Dit is onder meer het geval voor het vervoeren, lossen en overslaan van baggerspecie (via en op kaaimuren). Ook de sector zand en grind kent dezelfde problemen en heeft zich terzake blijkbaar reeds gericht tot de Federale Overheidsdienst (FOD) Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Ook de Federatie van Baggerwerken VZW werd inmiddels reeds formeel aangesproken. Immers, één van de hoofdproblemen is dat dokwerkers op grond van het nieuwe KB van 9 december 2003 het werk (uitladen en behandelen van baggerspecie) voor de eigen organisatie voorbehouden (het lossen van baggerspecie beschouwen zij in feite ten onrechte als een los- en laadactiviteit in de zin van art. PSC 301.02 van betrokken KB) en hierbij door het Autonome Havenbedrijf Gent worden gesteund.

De meerkosten per vervoerde vracht én de meerkosten aan personeel ten gevolge van het verplicht aanwenden van dokwerkers maakt de economische toestand voor bepaalde bedrijfssectoren aldaar zo goed als onhoudbaar. Nu is het zo dat alle federale beslissingen die rechtstreeks financiële, economische en/of sociale gevolgen voor gewesten en gemeenschappen hebben, voorafgaandelijk op het zogenaamde Overlegcomité tussen gewesten en de federale overheid worden besproken. Vraag is dan ook of dit in onderhavig dossier het geval is geweest.

Temeer daar er in bepaalde wandelgangen ook sprake van is om op termijn de hele Ringvaart van Gent in het havengebied onder te brengen, wat voor de om en bij de driehonderd bedrijven in het betrokken gebied desastreuze gevolgen zou kunnen hebben. Eenzelfde tendens is trouwens ook merkbaar in de uitbreiding van het havengebied Antwerpen, waar op de Linkeroever steeds meer innames worden uitgevoerd en/of gepland ter uitbreiding van het havengebied en ten nadele van de zuivere bedrijfsterreinen, gelegen langs natuurlijke en/of kunstmatige waterlopen.

1. Werden het dossier en/of de gevolgen van het federale KB van 9 december 2003 voorafgaandelijk binnen het Overlegcomité (of een niveau-overschrijdende IKW) besproken ?

Zo ja, heeft de Vlaamse regering zich dan bij monde van de minister (of een ander lid van de regering) met de in het KB vastgelegde uitbreiding van het havengebied Gent akkoord verklaard ?

Zo neen, waarom werd hieromtrent dan geen overleg gepleegd en waarom heeft de Vlaamse regering naderhand dan nagelaten terzake uitleg te vragen en/of klacht te uiten ?

2. Bestaat het beleid van de Vlaamse regering al dan niet uit het zoveel mogelijk uitbreiden van bestaande havengebieden ?

Zo ja, wordt in dit beleid dan ook rekening gehouden met de financiële, economische en sociale gevolgen voor getroffen bedrijfssectoren en/of aan waterlopen gelegen bedrijven ?

3. Wat is het antwoord van de Vlaamse regering op de gerechtvaardigde klachten vanwege de sectoren bagger, zand en grind, containervervoer, enzovoort, inzake het gevoerde beleid in het algemeen én de gevolgen van het betrokken KB in het bijzonder ?

Antwoord

De materie waarnaar de Vlaamse volksvertegenwoordiger verwijst, is zoals terecht aangegeven, een federale materie.

1. Naar ons bekend is, werden het dossier en/of de gevolgen van het federale KB van 9 december 2003 niet op gewestelijk vlak behandeld.
2. Het beleid van de Vlaamse regering bestaat er niet in om per definitie de havengebieden zoveel mogelijk uit te breiden, zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger lijkt te suggereren. De begrenzing van de havengebieden zal via een afbakenings-RUP (ruimtelijk uitvoeringsplan) definitief vastgesteld worden voor elk havengebied.

De geïntegreerde gebiedsgebonden strategische plannen die voor elk van de vier Vlaamse zeehavens worden uitgewerkt, zullen hiervoor de bouwstenen vormen. Tot op heden en op basis van de huidige stand van de strategische planingsprocessen blijkt dat er voor de vier havengebieden geen indicaties zijn om een uitbreiding te overwegen ten opzichte van de aanduiding van de voorlopige begrenzing vervat in het KB van 2 februari 1993.

3. Het Vlaams Gewest is niet bevoegd inzake federale materies waarin het geen betrokkenheid heeft.