



Vlaams
Parlement

ingediend op **1481** (2017-2018) – Nr. 2
21 maart 2018 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Renaat Landuyt

over het ontwerp van decreet

betreffende het beheer en de exploitatie
van het havengebied van Gent
en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet
voor het havengebied van Gent

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceysens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1481 (2017-2018) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

1. Toelichting door minister Ben Weyts	4
1.1. Kader en model van de fusie	4
1.2. Impact op het Havendecreet.....	4
1.3. Adviezen van de MORA/Vlaamse Havencommissie en de Raad van State..	5
1.4. Slot	5
2. Algemene en artikelsgewijze bespreking	5
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	5
2.2. Antwoorden van minister Weyts	7
2.3. Replieken	7
3. Artikelsgewijze stemming en stemming over het geheel.....	7

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 8 maart 2018 het ontwerp van decreet betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent. Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn maakte bij de toelichting van het ontwerp van decreet gebruik van een powerpointpresentatie. Deze is terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door minister Ben Weyts

1.1. Kader en model van de fusie

Minister *Ben Weyts* schetst eerst de historiek. Op de Vlaams-Nederlandse top in november 2016 ondertekende hij een intentieverklaring voor de verkenning van een fusie van het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports. Dit leidde tot de ondertekening op 9 juni 2017 van het fusieprotocol en de opmaak van een fusieovereenkomst die in december 2017 door de aandeelhouders van Havenbedrijf Gent (de gemeenten Gent, Evergem en Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen) en van Zeeland Seaports (de gemeenten Vlissingen, Terneuzen en Borsele en de provincie Zeeland) werd ondertekend. De nieuwe naam luidt North Sea Port.

Het gaat om een zogenaamde 'merger of equals', dit wil zeggen een fusie op gelijkwaardige basis. Het model ziet er als volgt uit: er wordt een Europese, privaatrechtelijke vennootschap opgericht door het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports. De aandeelhouders benoemen de leden van het toezichtsorgaan dat paritair (Vlaanderen-Nederland) is samengesteld. Het toezichtsorgaan stelt ook een directie van de gefusioneerde haven aan, eveneens paritair samengesteld. Het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports worden dan dochters van deze Europese vennootschap. De huidige raad van bestuur van het Havenbedrijf Gent wordt afgeslankt. Via een personele unie in de directie wordt er gezorgd voor eenheid van bestuur met de Europese vennootschap.

De havencommissaris maakt deel uit van de raad van bestuur van het toezichtsorgaan zodat hij kan toezien op de correcte uitoefening van de decretaal toegekende bevoegdheden. In Nederland heeft men geen gelijkaardige functie.

1.2. Impact op het Havendecreet

Wat is de impact op het Havendecreet (decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens)? Het voorliggende ontwerp van decreet moet ervoor zorgen dat de fusie technisch mogelijk wordt gemaakt. Daarvoor is een decretale machtiging nodig aan de gemeenten op wiens grondgebied het havengebied zich uitstrekt en aan de provincie Oost-Vlaanderen om zo te kunnen deelnemen aan de Europese vennootschap. Formeel gezien is de Europese vennootschap geen publiekrechtelijke rechtspersoon maar een privaatrechtelijke vennootschap. Maar deze zal wel volledig gecontroleerd worden door publiekrechtelijke rechtspersonen. Zo'n privaatrechtelijke rechtspersoon met volledig publiekrechtelijke aandeelhouders kan ook aandeelhouder worden van het Havenbedrijf Gent. Tot op heden is dat enkel weggelegd voor publiekrechtelijke rechtspersonen. Anderzijds is het wel zo dat een deelname van personen die geheel of deels gecontroleerd worden door private partijen uitgesloten blijft.

De organisatorische structuur van het Havenbedrijf Gent wordt vereenvoudigd door het afschaffen van het directiecomité. Zoals gezegd zal de raad van bestuur van het havenbedrijf worden afgeslankt en bestaan uit de directie van de Europese vennootschap. De controle op de raad van bestuur van het Havenbe-

drijf Gent zal uitgevoerd worden door het toezichtsorgaan en de aandeelhouders van de Europese moedervenootschap.

1.3. Adviezen van de MORA/Vlaamse Havencommissie en de Raad van State

De MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) en de Vlaamse Havencommissie hebben één advies afgeleverd, dat niet zozeer inging op de technische aspecten maar meer een overkoepelende appreciatie was van de fusie. Ze beschouwden het als een positieve evolutie op het vlak van bijvoorbeeld werkgelegenheid, economische groei enzovoort en voor de uitbouw van Vlaanderen als logistieke regio. Verder vragen ze onder meer om een goed sociaal overleg te organiseren met aandacht voor de verschillen tussen Vlaanderen en Nederland.

De Raad van State heeft twee belangrijke bemerkingen. Ten eerste over de mogelijkheid om havenbestuurlijke bevoegdheden over te dragen aan de holding. Dat was initieel voorzien in het voorontwerp van decreet. De Vlaamse Regering heeft echter het advies van de Raad van State gevolgd en artikel 6 van het voorontwerp geschrapt.

De tweede belangrijke opmerking van de Raad van State gaat over de afwijking van de gegarandeerde vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in de raad van bestuur van het Havenbedrijf Gent zoals opgenomen in artikel 5. Dat maakt het mogelijk dat beide bestuursleden van het Havenbedrijf Gent en van de holdingvenootschap mannen zijn op voorwaarde dat minstens drie (van de acht) leden van het toezichthoudend orgaan van de holdingvenootschap vrouwen zijn. De Raad van State suggereert in zijn advies om te voorzien in een overgangspe-riode. De Vlaamse Regering volgt deze suggestie door in een dergelijke overgangperiode te voorzien tot 1 januari 2022.

1.4. Slot

Een dergelijke fusie is geen dagelijkse praktijk. Ze is onderbouwd door sterke argumenten. Er werd hiervoor behoedzaam gewerkt en draagvlak gezocht op alle beleidsniveaus. Dat verklaart het succes en de snelheid van het proces. Ook het voorafgaand onderzoek heeft de positieve aspecten in kaart gebracht. Belangrijk is dat de voordelen van de fusie op sociaal-economisch vlak ten goede komen van beide regio's en niet ten kosten van andere Vlaamse havens.

2. Algemene en artikelsgewijze bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. *Tussenkomst van Mathias De Clercq*

Mathias De Clercq beaamt dat het fusieproces snel werd voltrokken: tussen de Vlaams-Nederlandse top en de bekendmaking van de nieuwe naam ligt slechts één jaar, één maand en één dag. Door de aanpak van de CEO's (CEO: chief executive officer) en vele andere betrokkenen werd draagvlak gecreëerd bij de acht aandeelhouders. Op enkele uitzonderingen na gaven zij unaniem hun goedkeuring voor de fusie. Hij wil hiervoor iedereen danken.

De fusie biedt enorme voordelen voor de regio en Vlaanderen in het algemeen, zoals bijvoorbeeld een stijging van 15 procent van de werkgelegenheid. Samen met de start van de bouw van een van de grootste sluizen ter wereld in Terneuzen biedt dit perspectieven voor vele generaties. Met de goedkeuring van het ontwerp van decreet wordt een van de laatste hordes genomen om de fusie af te ronden tegen de zomer van 2018. Hij hoopt op een eenparige goedkeuring.

2.1.2. *Tussenkomst van Dirk de Kort*

Dirk de Kort herinnert aan de toelichting van Daan Schalck, CEO van het Havenbedrijf Gent, in de commissievergadering van 16 november 2017 (*Parl.St. VI.Parl. 2017-18, nr. 1421/1*). Hij vindt de fusie positief, niet alleen voor de betrokken havens en de regio, maar ook voor gans Vlaanderen en de andere havens. Er ontstaat zo meer havenactiviteit en een bijkomende aantrekkingspool. Dat zal positieve gevolgen hebben op sociaal-economisch vlak. Laatste positief aspect is dat via de gewestelijke havencommissaris kan worden gewaakt over de beslissingen die een impact hebben op Vlaanderen.

2.1.3. *Tussenkomst van Matthias Diependaele*

Matthias Diependaele zegt dat de Gentse haven altijd al een belangrijke sociaal-economische rol heeft gespeeld voor de provincie Oost-Vlaanderen. Met het voorliggende ontwerp van decreet wordt een volgende stap gezet in het versterken van die rol in de toekomst. Ook hij wil zijn appreciatie uitspreken voor het ontwerp van decreet en het geleverde werk dat er aan ten grondslag ligt. Vlaanderen toont hiermee dat het de rol van logistieke draaischijf in Europa wil opnemen.

2.1.4. *Tussenkomst van Joris Vandenbroucke*

Joris Vandenbroucke sluit zich aan bij de appreciatie voor de vlotte fusieoperatie. Belangrijk daarbij is dat de neuzen van alle aandeelhouders in dezelfde richting stonden omdat iedereen inziet welke mogelijkheden deze fusie biedt voor de regio en de Vlaamse economie in het algemeen. Voor hem is deze landsgrens-overschrijdende fusie symbolisch erg belangrijk op een ogenblik dat in Europa nieuwe grenzen worden getrokken.

2.1.5. *Tussenkomst van Björn Rzoska*

Ook *Björn Rzoska* sluit zich aan bij alle sprekers. Hij vindt het boeiend dat men ook economische opportuniteiten gaat zoeken buiten de landsgrenzen.

De Raad van State merkt op dat het ontwerp van decreet voornamelijk afwijkingen bevat op het Havendecreet en dat het daarom beter zou zijn om deze bepalingen op te nemen in dat decreet. Dit is volgens de spreker ook belangrijk gelet op mogelijke nieuwe fusies in de toekomst. Daarom lijkt een nieuw of herwerkt havendecreet misschien noodzakelijk. In zijn toelichting is de minister niet ingegaan op deze opmerking van de Raad van State. Wat is zijn mening hierover?

2.1.6. *Tussenkomst van Renaat Landuyt*

Renaat Landuyt pikt in op dezelfde opmerking van de Raad van State en vraagt of het niet nodig was om ruimer te gaan zodat de wetgever de feiten niet moet achterna hollen.

Tot slot begrijpt hij de opmerking van de Raad van State over (het geschrapte) artikel 6 van het voorontwerp van decreet over de overdracht van de havenbevoegdheden van het Havenbedrijf Gent aan de holdingvennootschap. Dat sluit aan bij zijn bezorgdheid voor de toekomst. Het klopt dat de voordelen van de fusie niet ten koste gaan van andere Vlaamse havens maar deze fusie zal mogelijks wel invloed hebben op de Vlaamse havenpolitiek. Dat hoeft geen kritiek te zijn maar men moet zich bewust zijn van deze dynamiek. Hij vraagt hoe deze grensoverschrijdende fusie de Vlaamse havenpolitiek zal beïnvloeden.

2.2. Antwoorden van minister Weyts

Minister *Ben Weyts* zegt dat de meningen en inzichten sinds de Santiago-overeenkomst in 2015 tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge verder gerijpt zijn. Partijen kunnen zich als één entiteit aandienen aan derde partijen zoals rederijen. Deze overeenkomst is zowat de basis van de verdere gesprekken die worden gevoerd.

De voorliggende samenwerking over de landsgrenzen heen staat geenszins de verdere samenwerking tussen de Vlaamse havens onderling in de weg. De Nederlandse collega's worden niet als een aparte partner beschouwd. Hij ziet dus weinig verandering.

Wat de opmerking van de Raad van State betreft over de aanpassing van het Havendecreet, zegt de minister dat van bij aanvang de afweging werd gemaakt om het Havendecreet aan te passen in plaats van een apart ontwerp van decreet in te dienen. Ondertussen werkt de minister aan een hertekening van het Havendecreet maar een omvattende aanpak zou de fusieoperatie mogelijks in het gedrang hebben gebracht. Er was toch wel enige spoed mee gemoeid.

Een van de basisideeën voor de aanpassing van het Havendecreet is meer flexibiliteit. Er zou kunnen worden gewerkt met één globale koepelovereenkomst met de Vlaamse havens, maar daarnaast ook aparte beheersovereenkomsten per haven. Zo kan men meer inspelen op de diverse noden en wensen bij de verschillende havens.

2.3. Replieken

Dirk de Kort heeft destijds vanuit een andere functie mogen meewerken aan het Havendecreet. Toen kwam het initiatief vanuit het parlement via een voorstel van decreet. Hij vraagt dat toekomstige belangrijke wijzigingen ook via een voorstel van decreet zouden gebeuren.

De *voorzitter* herinnert er ter aanvulling aan dat de commissie heeft beslist om in het kader van de decreetsevaluatie het Havendecreet onder de loep te nemen. Samen met de afgevaardigden van de verschillende fracties kan dan bekeken worden hoe dit kan worden gestroomlijnd met het voorbereidend werk van het kabinet voor een nieuw havendecreet.

3. Artikelsgewijze stemming en stemming over het geheel

De artikelen 1 tot en met 5 en het geheel van het ontwerp van decreet betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor het havengebied van Gent worden eenparig aangenomen met 14 stemmen.

Lies JANS,
voorzitter

Renaat LANDUYT,
verslaggever