

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



Zitting 2006-2007

14 maart 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het statuut en de inhoud van de zogenaamde strategische visienota betreffende de zeehavens

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens en de verbindingen ertussen via weg, spoor en binnenvaart

Met redenen omklede moties

1
14

Interpellatie van de heer Jef Tavernier tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de jaarrekeningen en het businessplan van de luchthaven van Oostende

Met redenen omklede motie

14
18

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het statuut en de inhoud van de zogenaamde strategische visienota betreffende de zeehavens

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens en de verbindingen ertussen via weg, spoor en binnenvaart

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Collega's, mijnheer de minister, op 16 februari laatstleden hebt u in de ministerraad een document voorgesteld dat als titel 'Strategische visienota voor de Vlaamse zeehavens' meekreeg. Nog voor het parlement dit stuk goed en wel had kunnen inkijken, besnuffelen en commentariëren, had u er al uitgebreid uw mening over geventileerd in de pers, met name in de Gazet van Antwerpen. Het is overigens op die manier dat we te weten zijn gekomen dat het stuk bestaat.

Ik heb dan als volksvertegenwoordiger geprobeerd om dat stuk in mijn bezit te krijgen. Ik ben namelijk nogal geïnteresseerd in havenbeleid en zeker in een strategische visienota die halverwege de bestuurstermijn naar voren komt. Ik vermoed dat een dergelijke nota interessante bakens kan uitzetten. Maar groot was mijn verbazing toen mijn medewerker op een muur botste. Hij heeft met uw kabinet contact opgenomen, hij heeft met het kabinet van minister-president Leterme contact opgenomen. Ik kan u de e-mailwisseling bezorgen. Dat stuk was de eerste dagen onverkrijgbaar. Ik heb heel lang moeten wachten, vandaar dat de toon van mijn interpellatieverzoek misschien een beetje onheuser is dan u van mij gewend bent.

Groot was mijn verbazing toen ik als bestuurder van het havenbedrijf het stuk alsnog in handen kreeg. De havenbedrijven kregen het stuk dus wel. De parlementsleden hebben het uiteindelijk ook gekregen. Ik heb het uiteindelijk ook gekregen, zij het na lang en veelvuldig aandringen. Ik denk niet dat dat de goede manier van werken is. Temeer omdat ik ook van mening ben dat dit stuk interessant genoeg is om er een parlementair debat aan te wijden. Ik heb het hier voor mij. Het is heel uitgebreid en heel interessant. Een student maritieme wetenschappen zou hier informatie uit kunnen putten waar hij of zij

de rest van zijn of haar carrière mee verder kan. Ik wens de mensen die het stuk, en zeker de theoretische omkadering ervan, hebben opgesteld, te feliciteren voor wat ze hebben afgeleverd.

Het is echter meer dan een wetenschappelijk werk, het bevat ook politieke krachtlijnen en statements. Daarover zou ik het vandaag al eens kort, bij wijze van eerste schermutseling, willen hebben. Er zitten toch twee opmerkelijke denkpistes in waarvan de ene mijn sympathie wegdraagt en de andere minder. Er worden vaststellingen gedaan waaraan consequenties kunnen worden vastgeknoopt, maar het is niet heel duidelijk of die consequenties effectief gevolgd worden.

Wat is het goede nieuws in dit werkstuk? Het goede nieuws is dat u, mijnheer de minister, samen met de maritieme wereld vaststelt dat er door de onvolkomenheid van de staatshervorming in dit land problemen zijn. Die problemen zouden er met een consequente staatshervorming niet zijn. Op de bladzijden 48-49 van de nota wordt daarover uitvoerig gesproken: "De samenwerking tussen het Vlaamse en het federale niveau is niet optimaal." En inderdaad, de betrokkenen van de Antwerpse haven bevestigen dat. Onder andere het douanedossier is nodeloos complex geworden en belemmert onze havens in hun vooruitgang. Dus stelt u voor, mijnheer de minister, om bij een herziening van de bevoegdheden tussen de federale en de Vlaamse overheid te streven naar een grotere homogeniteit en transparantie. Dat is natuurlijk een zienswijze waarbij wij u alle steun kunnen verlenen, in de hoop dat u denkt aan het bevorderen van homogeniteit en transparantie door een defederalisering – want sommigen denken aan het herfederaliseren van bepaalde bevoegdheden. Maar u kennende, neem ik aan dat u de piste van de regionalisering en defederalisering zult volgen. In zoverre is dat dus een interessante politieke richting, die we kunnen ondersteunen.

Maar u hebt ook een andere denkpiste gelanceerd, die nogal wat weerklank vond in de pers. U wilt namelijk de samenwerking tussen de verschillende havens bevorderen. U weet, mijnheer de minister, dat wij in Vlaanderen een hanzeatische haventraditie hebben. Die bestaat erin dat de havens zijn ontstaan uit lokale gemeenschappen. Die zijn fier op hun haven en ontwikkelen haar zoveel mogelijk naar eigen godsvrucht en vermogen. Dat is tot hiertoe altijd een troef en een sterkte geweest. Op een vrije markt hoeft dat geen negatief gegeven te zijn. Integendeel, als u de theorieën van Adam Smith volgt, zult u dat bevestigen. Maar er zijn andere denkpistes mogelijk. In de zuiderse landen,

onder andere in Frankrijk, heeft men de meer jakobijnse instelling. Daar wordt het havenbeleid centraal aangestuurd, met alle handicaps van dien. De Franse havens en het Franse havenlandschap zijn minder performant dan in Vlaanderen en Nederland, waar uitgesproken hanzeatisch wordt gedacht. We moeten die hanzeatische traditie blijven koesteren. De havens zijn altijd een beetje bevreesd wanneer ministers zeggen dat ze er een grote havengemeenschap van willen maken. Uw voorgangers, de heren Geens en Van den Brande, hebben dat in het verleden ook gedaan, maar zijn altijd op groot verzet gestuit bij de lokale havengemeenschappen.

Vandaag laat u een voorzichtig ballonnetje op en zegt: "Het zou interessant zijn om samen te werken. Ik wil daartoe een aantal instrumenten aanreiken." Wanneer u echter concreet wordt in uw suggesties op bladzijde 47 van de nota, dan haalt u net slechte voorbeelden aan. U zegt: "De havenbedrijven zouden kunnen samenwerken bij de ontwikkeling en uitbating van gemeenschappelijke infrastructuur." Dat is mooi en ideologisch misschien correct, maar het zal in de praktijk moeilijk uitvoerbaar zijn. Er is ook nog zo iets als het commerciële geheim. Havens zijn niet snel geneigd om gevoelige commerciële informatie met elkaar uit te wisselen. Ze zullen dan ook niet snel geneigd zijn om samen infrastructuur uit te bouwen.

U pleit verder voor de oprichting van een Vlaams havencentrum. Dat zou dan een kennis- en educatief centrum moeten worden dat de havens in Vlaanderen promoot. Laat het nu zo zijn dat zo'n havencentrum, goed werkend, reeds bestaat. In Lillo is er een provinciaal havencentrum dat misschien vooral op Antwerpen is gefocust, maar desalniettemin. Antwerpen is immers ook een belangrijke haven. Zo'n havencentrum kan heel gemakkelijk ook andere havens mee in kaart brengen. Dergelijk havencentrum bestaat dus reeds en we moeten het dan ook niet opnieuw uitvinden op een of ander Vlaams niveau. Ook dit is niet het ideale voorbeeld.

Ik volg u wel in uw suggestie dat het onderwijs het havengebeuren wat meer in kaart moet brengen. Ik herinner me uit mijn eigen schooltijd dat we heel veel met havens bezig waren. Dat heeft me misschien wel getekend voor de rest van mijn leven, maar ik vond dat niet slecht. Als dit vandaag te weinig gebeurt, dan is dat een belangrijke onderwijsopdracht. Het zal aan de minister van Onderwijs zijn om daar de nodige initiatieven toe te nemen en we zullen hem daar trouwens ten gepaste tijde over ondervragen.

Ik kan me wel vinden in het denkkader van samenwerking, maar met de nodige omzichtigheid. Kies dan misschien andere en betere voorbeelden.

Het luik met betrekking tot de sterkte-zwakteanalyse van onze havens was in uw nota heel sterk uitgewerkt. We

komen op een heel wetenschappelijk verantwoorde en gevatte manier te weten hoe het er met onze Vlaamse havens voorstaat. Wanneer we de zwaktes van de havens analyseren, dan krijgen we ook meteen uw politieke opdracht mee. Het is de opdracht van de havengemeenschappen zelf en de hogere overheid om die zwaktes weg te werken en om de sterke troeven nog te versterken. Bij de Vlaamse havens zijn de missing links in de hinterlandverbindingen een enorme zwakte. Hoge arbeidskosten, stroeve reglementering, het zwakke aanbod aan onmiddellijk beschikbare terreinen en het inefficiënt ruimtegebruik zijn andere zwaktes. Te weinig doorzichtige en gecoördineerde regelgeving is nog een zwakte, alsook de lange procedure voor het bekomen van een vergunning. Ik weet dan ook meteen welke opdracht politici daaraan moeten koppelen.

We hebben niet alle nodige bevoegdheden om dat aan te pakken. Arbeidsreglementering en arbeidskost bijvoorbeeld beheersen we niet. Als u bevoegdheden wil regionaliseren, neem die dan zeker mee. Laat het niet alleen de fiscaliteit en het douaneregime zijn die we willen regionaliseren, maar ook bijvoorbeeld een deel van de arbeidswetgeving en de sociale fiscaliteit.

De regelgeving is dikwijls onvoldoende gecoördineerd, en daarvoor kunnen we wel in eigen boezem kijken want veel van de regelgeving waarmee havens worden geconfronteerd – buiten het fiscale aspect – zijn van Vlaamse oorsprong zoals milieuregelgeving, bouwvergunningen enzovoort. Dat hebben we zelf in de hand. Als we zien dat dit een handicap is, dan moeten we daar zelf verantwoordelijkheid in nemen en eraan remediëren. Wanneer we zien dat missing links een handicap blijven, dan hebben we ook daar een opdracht. Het is natuurlijk altijd mooi om in regeringsverklaringen te stellen dat we die missing links zullen wegwerken, maar als ze blijven bestaan, blijven we gehandicapt. Daar ligt een grote opdracht.

Ik zou het kunnen hebben over de individuele havens, maar dat zou ons te ver leiden. Ik wil besluiten met te zeggen dat het een interessante nota is met een aantal goede punten. Een punt van voorzichtige kritiek betreft de opgedrongen samenwerkingsverbanden. Er zit impliciet een belangrijke politieke opdracht vervat in deze nota. Mijnheer de minister, hoe denkt u deze politieke opdracht te vervullen?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de interpellatie van de heer Penris maakt het mogelijk om vrij beknopt te zijn. De Vlaamse zeehavens Antwerpen, Zeebrugge, Oostende en de Gentse kanaalzone zijn belangrijke pijlers voor het economische gebeuren in Vlaanderen. Ze zijn de poorten van Vlaanderen en West-Europa. Naast de

klassieke overslag van goederen genereren ze ook maritiem-industriële activiteiten en vervullen ze een logistieke functie. De Vlaamse havens zorgen voor een rechtstreekse werkgelegenheid in de maritieme en niet-maritieme sector voor ruim 100.000 mensen. De totale directe en indirecte werkgelegenheid bedroeg in 2004 242.000 mensen, of 13,2 percent van de binnenlandse werkgelegenheid in Vlaanderen.

De minister heeft voorstellen voor meer samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens. Hij pleit voor een Gemeenschappelijk Havencomité voor de organisatie van het overleg tussen de havendirecties, het Vlaamse Gewest en de federale overheidsdiensten. De heer Penris heeft het daarover al uitvoerig gehad. Wij benaderen dat probleem evenwel anders. Wij steunen de minister uitdrukkelijk in alle initiatieven die leiden tot meer en betere samenwerking.

Het tweede en ook belangrijkste element dat ik hier wil aankaarten, is het vervoersluik. De goederenstroom tussen het binnenland en de havens moet op een vlotte en veilige wijze gebeuren. De ontsluiting van het hinterland is een van de knelpunten voor de groei van de havens, maar is ook voor de verkeersveiligheid belangrijk. Al jaren pleiten we voor een versnelde omvorming van de E34, opdat Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende op een verkeersveilige manier over de weg met elkaar worden verbonden. Jaar na jaar hebben we daarover de bevoegde ministers ondervraagd.

Op 27 oktober 2006 en 8 november 2006 heb ik daarover nog schriftelijke vragen gesteld. De E34 is te zeer een 'dodenweg', met 56 doden en meer dan 300 zwaarwonden in de periode 1996-2001. Ook moeten er inspanningen worden geleverd opdat de goederenstroom via het spoor en de binnenvaart efficiënt kan verlopen. Zo niet dreigt er congestie.

Vandaar mijn vragen aan de minister. Op welke terreinen wordt er reeds tussen de Vlaamse zeehavens samengewerkt? Welke nieuwe samenwerkingsmogelijkheden ziet de minister? Door wie en op welke wijze kan die samenwerking worden aangestuurd? Welke infrastructuurwerken worden deze legislatuur nog uitgevoerd om de goederenstroom tussen zeehavens over de weg vlot en verkeersveilig te laten verlopen? Kan de expresweg E34 nog deze legislatuur versneld worden omgebouwd tot autosnelweg? Welke plannen heeft de minister om nog deze legislatuur voor een betere ontsluiting van de havens via het spoor en de binnenvaart te zorgen? Wat is de langetermijnvisie?

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit me even aan, want het is belangrijk dat we een visie over de havens

ontwikkelen. Tussen haakjes wil ik even de heer Penris zeggen dat we het onderwijs niet met alles mogen belasten. Ik ben zelf nog vele jaren leraar aardrijkskunde geweest. Ik kan u met de hand op het hart zeggen dat in de leerprogramma's aandacht moet uitgaan naar de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. In de eindtermen is dat misschien niet het geval, maar die stellen ons wel meer voor problemen. De scholen bezoeken geregeld de havens. Ik vind dus niet dat het nodig is om het onderwijs met nog meer taken op dat vlak te belasten. Maar dat dus geheel terzijde.

Ook ik denk dat havens moeten samenwerken. Dat is op economisch vlak verstandig. Samenwerking houdt echter ook specialisatie in. Niet alle havens – we hebben er vier, als we Oostende meerekenen – moeten hetzelfde doen. Als we verstandig willen investeren, dan moeten we specialiseren. Ondanks alle strategische nota's heb ik de indruk dat het op dat vlak nog altijd schort. Elke haven wil hetzelfde doen en overal en op alle terreinen de beste zijn. Specialisatie en afspraken zouden ertoe kunnen leiden dat het geïnvesteerde kapitaal beter wordt benut.

Mijn tweede opmerking gaat over de ontsluiting. We moeten daarvoor zorgen. Maar ook op dat vlak moeten we keuzes durven maken. Ik kom daar volgende keer nog op terug, in een vraag om uitleg. We mogen niet kiezen voor de verbinding van zeehavens met zeehavens via het binnenland. Dat moet via de kustvaart gebeuren, waarvoor trouwens subsidies zijn uitgetrokken.

Infrastructuurwerken zoals de ombouw van de expresweg tot een volwaardige snelweg zijn in principe geen probleem zolang de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd. Beide elementen zijn belangrijk: de efficiëntie van de verbinding en de verkeersveiligheid.

Laat ons dus verstandige economische en verstandige infrastructurele keuzes maken en die dingen uitvoeren waar eigenlijk consensus over bestaat. Als het gaat over de spoorwegen, waar u niet onmiddellijk zeggingskracht over heeft, stel ik vast dat er over een aantal spoorinfrastructuurelementen geen enkele discussie bestaat zoals bijvoorbeeld het verdubbelen van het spoornet tussen Brugge en Gent. Alleen zal het twintig of dertig jaar duren.

Ik ben student Ruimtelijke Ordening geweest. Ik heb toen mijn thesis gemaakt over Aalter. Alle grote werken die men daar begin jaren 70 gepland heeft, zijn op dit moment nog in de planningsfase. Ook die waarover er inhoudelijk geen discussie is. Laten we ons daarop verstandig economisch en verstandig infrastructureel concentreren, en dan zetten we een grote stap vooruit zonder gevechten te moeten voeren.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, uw visienota op de havens is heel belangrijk. De minister heeft een duidelijke visie op de toekomst van de Vlaamse havens. Ik ben heel blij te vernemen dat er aandacht zal zijn voor alle Vlaamse havens, niet alleen voor die van Antwerpen. De haven van Antwerpen, maar ook de andere havens, verdienen aandacht. Ook het gehele maritieme gebeuren is voor alle havens en bij uitbreiding voor Vlaanderen een heel belangrijk economisch punt.

In de toekomst wilt u meer de nadruk leggen op de samenwerking tussen de verschillende Vlaamse havens. Ik zit in de raad van bestuur van het Gentse havenbedrijf. Daar heb ik vernomen dat men bevreesd is voor het verplicht centraliseren, voor een dirigerend bestuur. Ik heb ook al begrepen dat het niet echt uw bedoeling is. U wilt een samenwerking van onderuit stimuleren. Maar ik vraag me af hoe u dat concreet ziet, dat vrijblijvend blijven en toch concreet samenwerken, met de nadruk op de specificiteit van iedere haven. De vraag moet zijn hoe die havens elkaar kunnen aanvullen in hun specialiteiten. Sommige havens zoals Gent zijn meer industrieel gebonden, Antwerpen heeft bijvoorbeeld meer containervervoer enzovoort.

Ik onderschrijf namens mijn fractie volledig de vraag in uw nota m.b.t. de overheveling van de federale bevoegdheden naar het Vlaamse niveau. Er zijn heel wat bevoegdheden verbonden met het havengebeuren zoals havenarbeid, fiscaliteit, douane. Die bevoegdheden zijn op dit moment nog federaal bepaald, maar we pleiten er erg voor om die naar Vlaanderen over te hevelen. We hopen dat u als minister van Openbare Werken de volledige bevoegdheid voor die materies zult krijgen.

Vorig jaar of twee jaar geleden was ik aanwezig op een studiedag over maritiem recht en maritiem beleid. Tot mijn grote verbazing vernam ik daar dat de federale overheid echt heel weinig interesse heeft voor het Vlaamse havengebeuren. Het is inderdaad grotendeels een federale materie, maar het grote risico voor de Vlaamse havens is dat de federale overheid inderdaad te weinig interesse heeft en dat is in het nadeel van de Vlaamse havens want stilstaan is achteruit gaan, zeker in zulk een competitieve sector als maritiem vervoer. Vandaar dat die hele havengebonden materie in Vlaamse handen zou moeten komen, zodat we met die havens vooruit kunnen gaan.

Ik las ook in uw nota dat er een SWOT-analyse op de verschillende havens gebeurd is. Ik zei al dat ik in de raad van bestuur van het havenbedrijf van Gent zit en ik wil daar dieper op ingaan: de tweede zeesluis is heel belangrijk voor Gent. Er is op dit moment maar één sluis, die al wat oud is en haar beperkingen heeft. Vorig jaar was er een mankement aan die sluis en werd alles dan ook geblokkeerd. Dat is een heel groot risico voor

de toekomst. In het hoofdstuk over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse havens vond ik niks terug over die tweede zeesluis voor Gent. Betekent dat dat die van de baan is? Of ligt ze nog ter studie? Komt die tweede zeesluis er of niet? Als men er aan wil beginnen, zal dit een langdurig proces zijn. Hoe sneller dit dus beslist wordt, hoe sneller de Gentse haven vooruit zal kunnen gaan. Wat is uw visie op de nood aan die tweede zeesluis? Die tweede zeesluis is immers een echte sleutel om de toekomst van de Gentse haven veilig te stellen. Dat wordt ook zo geschreven in uw nota.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de minister, ik denk dat u inderdaad een positieve stap in dit dossier naar voren brengt. Het is een goede visie, want samenwerking is niet altijd evident, gezien de eigenheid van en concurrentie tussen de zeehavens.

Mijnheer Tavernier, het doet me deugd dat u spreekt over verstandig economisch en verstandig investeren. Ik denk dat de nota die op tafel ligt daar perfect aan voldoet. Misschien zijn er hier en daar kleine bijstellingen nodig, maar daarom zitten we hier ook samen om erover te praten.

Mijnheer de minister, er werd voor de ontsluiting al verwezen naar de link met het spoor, de autowegen en de binnenvaart, maar hoe zit het met de link met de luchthavens? Ik heb het dan vooral over de zeehavens van Oostende en Zeebrugge. Is op dat vlak samenwerking mogelijk? Zijn hierover gesprekken aan de gang? Indien ja, wat is de stand van zaken?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik moet u proficiat wensen met het geleverde werk. U bent erin geslaagd iets te doen wat uw voorgangers niet konden. In het verleden was er veel tegenkanting tegen een gezamenlijk strategisch actieplan. Door te benadrukken dat samenwerking ook van onderuit moet komen, bent u erin geslaagd om de havens achter uw nota te krijgen.

Gisteren hebben we het er op de gemeenteraad van Antwerpen ook al kort over gehad. Mijnheer de minister, wat met de langetermijnvisie? Ik noteer dat u in uw visie over de samenwerking van de havens vooral hamert op de korte- en middellangetermijnvisie. Gisteren heeft de Antwerpse schepen ook gezegd dat we de kar niet moeten overladen.

Mijnheer de minister, we merken – en na het dossier van de Scheldeverdieping weet u dat ook – dat iets niet op drie of vijf jaar gerealiseerd wordt. Als we op lange

termijn beginnen denken aan eventueel nodige investeringen, moeten we vandaag de discussie daarover opstarten. Ik doel heel concreet op bijvoorbeeld het Saeftinghedok. Ik spreek me niet uit pro of contra, maar ik vraag gewoon naar de mogelijkheid van een onderzoek. Mijnheer de minister, in uw nota bent u daar voorzichtig mee, want dit gaat vooral over de langetermijnvisie. Ik heb gisteren tijdens de gemeenteraad de vraag gesteld, maar er is geen antwoord op gekomen. De schepen heeft verklaard dat hij, met het havenbedrijf, voorstander is van het opstarten van een onderzoek naar de voor- en nadelen van een eventueel Saeftinghedok.

We weten nu dat het Deurganckdok volledig operationeel zal zijn in 2010 en volledig gevuld zal zijn in 2012. Met het oog op die timing lijkt het me nuttig om nu het debat op te starten. Aan de nota zou een deel over de langetermijnvisie toegevoegd kunnen worden. Als we zien dat de investeringen van De Lijn over 30 jaar zullen lopen, voor de ontsluiting van het openbaar vervoer via Lijn Invest, lijkt het me opportuun om hetzelfde toe te passen voor de havens.

Mijnheer de minister, u besteedt in uw nota terecht veel aandacht aan het multimodaal vervoer. Gisteren werd ook geopperd om, naast het overbrengen van transport van de weg naar binnenvaart en trein, ook het wegtransport anders aan te pakken. Ik denk dan aan het gisteren door u bevestigde idee van de ecocombi. Ik heb hierover al dikwijls vragen gesteld in de commissie, maar niet iedereen was het erover eens en er was ook tegenkanting. Het was verfrissend dat ik u gisteren hoorde bevestigen dat u dat zeker wilt onderzoeken, ook in het kader van de vrijstelling tussen de havens binnen de Europese context. Dat is ruimer dan de Antwerpse haven en moet een oplossing bieden voor het intrahavenverkeer.

Uit buitenlandse studies, bijvoorbeeld de Nederlandse evaluatie die recent werd bekendgemaakt, leren we dat het absoluut geen gevolgen heeft voor de veiligheid. De ecocombi's of lange zware vrachtwagens zijn zeer veilig en zorgen, in tegenstelling met andere combinaties, wel degelijk voor een vermindering van de uitstoot, fijnstof enzovoort. Op die manier, gecombineerd met het veruimen van de laad- en lostijden in de havens, zou men een andere benadering voorop kunnen stellen voor het havengebeuren.

Dat moet natuurlijk bekeken worden binnen het multimodaal model. Dus door dit te benadrukken, wil ik niet zeggen dat we geen aandacht meer moeten hebben voor de verplaatsing van het transport naar binnenvaart en spoor.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben zeer verheugd dat er zo veel interesse is

voor de nota. Ondertussen is er ook een vervolg op gekomen. Ik zal een powerpointpresentatie laten uitdelen. Mijnheer Penris, mijn excuses dat u zo lang hebt moeten wachten op en vragen naar – om het met uw woorden te zeggen – zo'n interessant document.

Ik zal daar ook in de toekomst nauwer op toezien. Het was een mededeling aan de Vlaamse Regering, waarna ik een ronde van de Vlaamse havens heb georganiseerd en een bijeenkomst op 8 maart. Er zijn aan hoog tempo stappen gezet, maar ik ben zeer verheugd dat de leden van deze commissie het document gelezen hebben en het – de een al wat kritischer dan de ander – een belangrijk document vinden om verder over te discussiëren.

Het is een document dat kan worden aangevuld en bijgestuurd en, naar ik hoop, ook in het parlement verder wordt bediscussieerd, omdat het maatschappelijk draagvlak voor onze havens verder kan verbreed en vergroot worden. Alleen al de bedragen die we daar aan besteden, de effecten en de toegevoegde waarde die wordt gecreëerd, verdienen een discussie en een breed maatschappelijk draagvlak als we daar verder investeringen in zullen doen. Ik hoop dat de politieke consensus over de partijen heen verder kan groeien.

Dit alles past in Flanders Logistics of Logistiek Vlaanderen, een verhaal dat verder wordt ontwikkeld. Ik probeer de Flanders Port Area binnen het groter geheel van het logistieke verder samen te ontwikkelen en te concretiseren.

Wat de bevoegdheden betreft, is de strategische nota duidelijk. Ik ga ervan uit dat hier kamerbreed de neuzen in dezelfde richting staan om in de eerste plaats tot een coherent en efficiënt beleid te komen voor onze havens. Wat mij betreft mag dat zelfs met behoud van een aantal zaken op het federale niveau, maar als er geen coherent beleid kan worden gevoerd, dan is de vraag naar defederalisering onvermijdelijk. We hebben heel concreet de situatie met de douane in Antwerpen gehad. Dat is hemeltergend. We hebben vanuit Europa bijkomende elementen gekregen, zeker ten aanzien van de btw, om in een keer de btw-afhandeling te organiseren, en dat zelfs voor heel Europa en niet alleen voor Vlaanderen en België, zodat de stroom van de goederen vlotter en met minder administratie kan verlopen. Ik hoop, en ik zal daar mijn bijdrage toe leveren, om tot een coherent en efficiënt beleid te komen. Niet alleen wij maar ook de bedrijven vragen om duidelijke lijnen te trekken en duidelijke taal te spreken.

Mijnheer de voorzitter, ik laat de powerpointpresentatie voor de rondetafel Flanders Port Area van 8 maart jl. overmaken aan de leden. De samenwerking van de havens is een heel belangrijk thema in de strategische nota. Na de mededeling aan de Vlaamse Regering en

de goedkeuring ervan heb ik stappen gezet om dat verder te concretiseren. U hebt gelijk, mijnheer Penris, dat zoiets niet de eerste keer gelanceerd wordt. U hebt mijn voorgangers genoemd die dat ook hebben geprobeerd, en die al dan niet op een 'bec de gaz' zijn gelopen. Ik ben ervan overtuigd, zeker na 8 maart, dat dit door de werkwijze en door de thema's kan lukken. Zoals u hebt kunnen lezen, heb ik 1 miljoen euro uitgetrokken over twee jaar om dit concreet in te vullen.

Ik overloop deze presentatie samen met u. Ik heb een dertigtal mensen uitgenodigd, geen mensen uit de politiek maar mensen van de havens, de bedrijven en de administratie, om met hen van gedachten te wisselen over hoe zij dit zien. Het document dat nu wordt rondgedeeld, is het document dat ik heb voorgelegd. Ik geef u ook de reacties en conclusies van die vergadering.

De eerste stelling is dat de complementariteit en de diversiteit van de Vlaamse havens onze sterkte is die we in de toekomst nog meer moeten uitspelen om de concurrentieslag met de havens in onze buurlanden aan te gaan. Lees het Nederlandse regeerakkoord, zie wat er in Frankrijk gebeurt, kijk hoe Duitsland het aanpakt: het is hoog tijd dat we rekening houden met de complementariteit en de diversiteit van onze zeehavens en dat we dat bundelen.

Mijnheer Tavernier, u zegt dat er een complementariteit is en daar ga ik mee akkoord. Men kan niet complementair zijn op zich, men is altijd complementair ten opzichte van een andere haven in dit geval. Als men complementair is, is er ook de noodzaak om een debat te voeren over interportuaire verbindingen. Als we aanvaarden dat de complementariteit nog verder kan groeien, dan moeten we nadenken over de interportuaire verbindingen die nog verder kunnen worden uitgebouwd en verbeterd. Het zou niet nodig zijn om in te zetten op de interportuaire verbindingen wanneer alle vier de havens hetzelfde zouden zijn.

Deze eerste duidelijke stelling werd beaamd. Het is heel belangrijk om hiervan te vertrekken om niet te komen tot één groot Flanders Port Authority, zoals in het verleden is voorgesteld. Ik meen dat dat niet wijs is. Elke heeft zijn eigen dynamiek en dat is zeer gezond. Ik kom uit de ondernemingswereld. 'Lean and mean' kunnen we acties ondernemen, bijvoorbeeld naar een gemeenschappelijk promotiebeleid.

Ik wil trachten nog concreter te worden dan in deze presentatie. Short sea shipping, of triple s, is belangrijk. We hebben ook de 'triple s dedicated terminals' die al in Rotterdam bestaan. Kunnen we niet samen een beleid voeren waarin we complementair en divers zijn maar waarbij we wat betreft triple s samen bekijken hoe we met onze eigenheden verder kunnen ontwikkelen? Dat leeft zeer sterk, zowel wat betreft het aantrekken daarvan als

de terminals die daar betrekking op hebben. Het voorbeeld van Rotterdam ligt niet ver van hier. Er zijn dus tal van mogelijkheden om dat concreet te maken.

Het tweede element is onderzoek en innovatie. De rol van havens is het vormen van innovatieve schakels binnen uiterst flexibele productie- en logistieke ketens om onze welvaart duurzaam te ondersteunen. Daar onderzoek naar doen is essentieel. Ik hoop de komende weken het licht op groen te kunnen zetten voor een kennissteunpunt goederenstromen binnen de Universiteit Antwerpen. Eindelijk zal de hele problematiek van de goederenstromen wetenschappelijk kunnen worden geanalyseerd. Daarover bestaat een akkoord binnen de Vlaamse Regering. Naast het vroegere Steunpunt Vekeersveiligheid, dat in Hasselt was gelegen, zijn we erin geslaagd dat steunpunt goederenstromen onder mijn bevoegdheid te krijgen. Daar kunnen heel belangrijke projecten en initiatieven uit voortvloeien.

Ik denk ook aan een kennisplatform over haventechnologie en havenlogistiek. Er zijn veel mogelijkheden om dingen concreet te maken in het kader van die kennis-economie en die innovatie. Ik heb ter zake voorstellen gedaan. Er is sprake van pilootprojecten inzake transportefficiëntie en het vermijden van lege vervoersstromen. Dat wordt voort bekeken. Ter zake zijn er tal van mogelijkheden. In de digitale wereld waarin we nu leven, kan er veel zeer snel worden opgezet.

Ik denk dat we ook Europees meer kunnen bereiken op het vlak van onderzoek en ontwikkeling. We laten een en ander liggen. Er is het Vlaams-Europees Verbindingsagentschap, voorgezeten door onze collega, de heer Luc Van den Brande. We moeten meer inspanningen doen met het oog op Europa. Ik kom daar later nog even op terug.

Wij zijn belangrijk wat havens en logistiek betreft, maar we moeten ook de ambitie hebben om inzake onderzoek en ontwikkeling aan de top te staan. Dat is alleszins mijn ambitie. Ik hoop dat het parlement me daarin steunt. Er is heel wat wetenschappelijke knowhow in Antwerpen, maar ook aan andere universiteiten, die ik zeker niet tekort wil doen. We moeten die ambitie hebben. Dan denk ik aan het Marco Polo-programma, Interreg, Interport enzovoort. Ik heb al een kleine aanzet gegeven. Dan heb ik het over de Motorways of the North Sea. Samen met minister Peijs heb ik verklaard daarvoor de Europese gangmaker te willen zijn, en daartoe dus de nodige inspanningen te doen.

Dan is er de informatie- en communicatietechnologie. Het gaat immers niet alleen over goederenstromen, maar ook over informatiestromen. Het gaat over de vraag of we een Vlaams cargo community system kunnen ontwikkelen. Het gaat over de toepassing van ICT. Mijnheer Penris, u had het over gemeenschappe-

lijke infrastructuur, maar misschien gaan er nog sneller een goede samenwerking en gezamenlijke projecten ontstaan op het gebied van ICT. Ik wil onderstrepen dat er ook hier al heel wat is gebeurd op het terrein. Gelukkig vertrekken we niet van nul. In Antwerpen en andere havens is er ter zake al wat gebeurd. Ik krijg echter signalen dat Zeebrugge er bijvoorbeeld qua veiligheid een ander systeem op nahoudt dan Antwerpen. Het wordt de hoogste tijd voor een gezamenlijke aanpak ter zake. De ketenbenadering moet worden versterkt. De nautische dienstverlening zit daar ook bij. Dan gaat het ook over infrastructuur. We zijn bezig met een vessel traffic management information system. Daar kunnen ook verder stappen worden gezet. Ik verwijs opnieuw naar dat Vlaamse cargo community system. Ook is er het opstarten van overlegplatformen, en het op elkaar afstemmen van planningssystemen van goederenstromen door de rederijen, de binnenvaart en de spoorwegexploitanten. Niet zo lang geleden heb ik een studiedag bijgewoond over containerbinnenvaart. Ook daar drong men bij mij aan op een maximale afstemming. Dergelijke elementen kunnen we heel concreet voort bespreken.

Dan is er het punt over de opleiding en de arbeidsmarkt. Mijnheer Tavernier, er is natuurlijk de problematiek van de eindtermen. We moeten onze studenten en scholieren een aantal dingen bijbrengen. Als leraar aardrijkskunde hebt u dat gedaan. U weet hoe snel dingen kunnen veranderen. Ik herinner me de beelden waarop te zien was hoe u enkele dagen nadien opnieuw voor de klas stond. *(Gelach)* Ik houd daar ook rekening mee.

De heer Eloi Glorieux: Ik vind dat u, gezien uw prestaties, moeilijk terug kunt naar UNIZO.

Minister Kris Peeters: Dat is wat onder de gordel, mijnheer Glorieux. Daar komen we straks op terug. Ik wilde dit op mezelf toepassen. Ik ben me er terdege van bewust dat het in de politiek allemaal erg snel kan gaan.

De eindtermen zijn belangrijk, maar hier gaat het natuurlijk over de knelpuntberoepen. Het gaat bijvoorbeeld over het uitwisselen van personeel. Er is de erg delicate problematiek van de wet-Major. Op Europees niveau begint men nu opnieuw voorzichtig met Port Package II. De vakbonden hebben natuurlijk de indruk dat het gaat over het afbouwen van sociale rechten die na heel veel strijd zijn verworven. Dit is het meest delicate punt. Ik vind echter dat we die dynamiek op een positieve wijze kunnen ontwikkelen. Met alle partijen rond de tafel, niet alleen Europees, maar ook op Vlaams niveau, zullen we stappen voorwaarts kunnen zetten.

APEC is een ander concreet voorbeeld. Dit heeft te maken met de ondersteuning die we geven aan internationale opleidingen die hier plaatsvinden. Het initiatief wordt nu voornamelijk door Antwerpen getrokken. Ze hebben het uit het moeras getrokken toen het niet schit-

terend ging, wat hen uitermate siert. Maar ook hier kunnen we bijkomende stappen zetten.

Een sereen debat organiseren over het optimaliseren van de havenarbeid is op zijn plaats. Dat gaat ruimer dan de eindtermen. Ook voor de logistiek in havens heeft men middle management nodig. Het volstaat niet om de naam van de opleiding expeditie te veranderen in logistiek manager of havenmanager. We moeten nagaan of de opleidingen nog wel up-to-date zijn.

De vijfde stelling gaat over het maatschappelijk draagvlak. Ook hier kunnen we initiatieven nemen. Ik ken het Havencentrum Lillo goed. Ik heb begrepen dat Gent ook een initiatief neemt, net als Zeebrugge, naar aanleiding van het honderdjarig bestaan. Op zich heb ik hier niets op tegen. Ik vind dat we dit moeten bestendigen. Maar mits overleg kunnen schaalvoordelen en maximale communicatie behaald worden. Minister Vandenbroucke heeft de film 'An Inconvenient Truth' naar alle scholen gestuurd. We kunnen ook een website aanmaken en ander hapklaar materiaal voor onder meer leraren aardrijkskunde. Tal van elementen kunnen op een gemeenschappelijke basis ontwikkeld worden.

De zesde stelling gaat over een gunstig investeringsklimaat, volgens een rationele aanpak met snelle en efficiënte vergunningsprocedures. Wat we zelf kunnen, moeten we zelf doen. Ik denk dat de verschillende bestuursniveaus – stad, provincie en gewest – hun huiswerk goed moeten maken. Dat is evident voor mij. Mijnheer Penris, u verwijst naar de samenwerking met het Vlaamse en federale niveau. U citeert dat terecht. Een gemeenschappelijk havenoverlegcomité of een platform is de eerste stap, in afwachting van mogelijke bevoegdheidsherschikkingen.

Een zevende punt heeft betrekking op de Europese en internationale context. Op Europees en internationaal niveau, in de International Maritime Organisation of IMO, moeten we zeker de ambitie hebben om een voortrekkersrol te spelen. Het gaat specifiek over de Motorways of the North Sea, waarvoor ik in november samen met toenmalig minister Peijs een initiatief heb genomen. Ik ga ervan uit dat we dat kunnen voortzetten met de nieuwe bevoegde Nederlandse minister: mevrouw Huizinga of de heer Eurlings. Ik denk ook dat we meer moeten inzetten in het Schelde-estuarium en de Rijn-Scheldedelta, en duidelijker onze stem moeten laten klinken als innovatieve voortrekkers.

Ten achtste verwijs ik specifiek naar het rationeel investeringsbeleid. Mevrouw Stevens, ik denk dat op pagina 32 van de tekst verwezen wordt naar de tweede sluis in Gent. U weet dat daar nu een studie loopt samen met onze Nederlandse collega's. Die studie moet afgerond zijn in 2008. De probleemstelling wordt geformuleerd op 26 april. Ik heb mij geëngageerd, net

zoals in andere havens, om de nodige studie en dynamiek in te zetten voor de grote projecten.

Ik heb goed begrepen wat in Gent de belangrijkste elementen zijn. Ten eerste is dat de studie en de aanpak met Nederland over de kanaalzone. Ten tweede is er een akkoord om de tunnelsluis Kiel op 16 meter te leggen. We hebben ook afspraken gemaakt rond de financiering: 20 of 24,4 miljoen, al naargelang het een korte of lange tunnel wordt. De kortste tunnel is de duurste en de langste de goedkoopste. De Nederlanders gaan dat beslissen, ook qua timing. Ten derde is dat de tweede sluis, wat samenhangt met het eerste belangrijke punt. De basculebruggen worden nu hersteld, omdat er één aangevaren was.

In Antwerpen is buiten de verdere, bijna voltooide afwerking van het Deurganckdok, de topprioriteit de tweede sluis. Wij zullen de nodige initiatieven nemen. Ik ben voorzichtig met data, maar de sluis moet er liggen in 2012. Reken maar terug wat dat betekent. Ik denk dat het heel terecht is om dit te beschouwen als de prioriteit waarop we moeten inzetten.

Mevrouw De Ridder, het Saeftinghedok is inderdaad niet in het document opgenomen. We moeten de nodige studies en onderzoeken over het Saeftinghedok verder blijven uitvoeren. We kunnen niet alles in één keer doen. We moeten onze prioriteiten leggen want dat is het belangrijkste. Met veel mankracht zetten we nu zwaar in op de tweede sluis. De toegang tot de haven, de uitdieping van de Schelde, is ook heel belangrijk.

Binnenkort geef ik aan de regering, samen met minister Keulen, duidelijkheid over Doel. Die verantwoordelijkheid neem ik op mij. Ik wil niet dat Doel de Bronx van het Waasland wordt. De Vlaamse Regering zal daarover een beslissing nemen. Ik stel voor dat we het tijdelijke recht van de mensen die legaal in Doel verblijven, dat normaal afliep op 1 januari 2007, verlengen tot 31 augustus 2009, en dat we in samenspraak met Beveren en alle andere betrokkenen beginnen met de afbraak van de woningen die niet voldoen aan de Vlaamse wooncode. Dat is vanzelfsprekend. De mensen die illegaal woningen bezetten en elektriciteit en water aftappen, kunnen er natuurlijk niet blijven. In afwachting van de beslissing van de Vlaamse Regering ga ik mijn verantwoordelijkheid niet uit de weg.

Mevrouw De Ridder, het Saeftinghedok is een project op wat langere termijn. Met de betrokken Antwerpse instanties willen we de dynamiek in dat project verder ontwikkelen. Over Oostende heb ik recentelijk vergaderd omdat we daar met de afbraak van het staketsel te maken hebben, dat door een storm is beschadigd. De veiligheid is voor alle steden en gemeenten die aan de zeehavens liggen, en dus ook voor Oostende heel belangrijk. Ik wil absolute zekerheid over de impact van de verdere werkzaamheden op de veiligheid. Sommigen

vrezen dat Oostende zal overstromen. Dat risico zal maximaal worden ingedekt door de manier van aanpakken van de investeringen. Ik ga uit van een risico op overstromingsgevaar van 1 op 1000.

In Zeebrugge is er keuze tussen de snelle sluis of een open getijdenzone. Het onderzoek daarover is bijna klaar. Zeebrugge wil een beslissing. Dat moet daarom nog niet meteen worden uitgevoerd. Het is een investering van tussen 250 en 300 miljoen euro. Een tweede sluis in Gent en in Antwerpen, en de werken in Oostende kosten heel veel geld, maar zonder geld kun je natuurlijk niet koken.

Alle prioriteiten zijn besproken. Ik hoop dat er enige consensus over bestaat. Mijnheer Tavernier, ik heb begrepen dat uw fractie vorige woensdag applaudiseerde voor het verbreden en verhogen van de brug over het Albertkanaal, maar ook voor het Seine-Schelde-Westproject.

De heer Jef Tavernier: Ik zal straks de juiste toedracht geven, mijnheer de minister.

Minister Kris Peeters: Ik heb alleen vastgesteld dat er op jullie banken applaus was voor die twee projecten.

De heer Jef Tavernier: Voor één van de twee.

Minister Kris Peeters: Dan moet u dat toch even rechtzetten, mijnheer Tavernier, want jullie applaus was verrassend nieuws voor West-Vlaanderen.

Ook voor de binnenvaart hebben we twee enorme projecten, het Seine-Scheldeproject dat in uitvoering is en in 2016 zal klaar zijn, en het Seine-Schelde-Westproject, waarover een studie lopende is. Ik heb de tien punten over dat project aan de Staten-Generaal van Oost-Vlaanderen overgebracht. Ik heb ook contact gehad met het Meetjesland en met de burgemeester van Zomergem. Vorige maandag was er nog een vergadering in Damme. Met jullie steun en applaus zal dat zeker lukken.

Mijnheer De Meyer, voor de missing links heb ik de NV Via-Invest opgericht. Dat is hard bezig met het realiseren van de AX, de verbinding tussen de N31 en de Blauwe Toren, en de N49 in Westkapelle. Het MER-rapport daarvoor is opgemaakt en de aanbesteding gaat voort. Voor de ombouw van de N49 wordt de eerste aanbesteding gepland in 2008. Ik begrijp dat u het sneller wilt, maar dit is de timing van de investeringsprogramma's. Ik ga ervan uit dat we dat ook uitvoeren. Deze projecten hebt u vernoemd, maar ook de andere gaan gewoon verder.

Mijnheer Tavernier, ik heb uw thesis niet gelezen en weet niet of er ook andere projecten dan het spoor

instaan. U zegt dat dat nog steeds niet is gerealiseerd. Met het kanaal zijn we bezig. Bezorg mij uw thesis. Ik hoop dat er missing links in staan die we nu aan het uitvoeren zijn. Dan kunnen we op uw thesis antwoorden dat we ermee moeten doorgaan.

De toegankelijkheid van onze zeehavens is heel belangrijk, want anders ben je snel uitgepraat. Wij hebben zowel het Scheur als de Pas van 't Zand voor Zeebrugge en Antwerpen. Dat zijn baggerwerken die vrij omvangrijke budgetten omvatten. Die toegankelijkheid is dus heel belangrijk, maar de ontsluiting naar het hinterland is van minstens even groot belang. Ik ga ervan uit dat de competitie tussen de verschillende zeehavens in verschillende landen voornamelijk daarover gaat. Daarom is bijvoorbeeld de IJzeren Rijn ook zo belangrijk voor de haven van Antwerpen, met het oog op de ontsluiting naar het Ruhrgebied. Wij moeten dat op een zeer creatieve en innovatieve manier kunnen realiseren.

Mijnheer Tavernier, u verwijst naar de estuaire vaart, waarin we 6,2 miljoen euro investeren. Dat wil zeggen dat een schip wordt aangepast en daar een subsidie voor krijgt. Er is ook nog een bijkomende subsidie over twee jaar per container die het schip vervoert. Ik hoop dat Europa dat nog zal aanpassen. Oorspronkelijk was de subsidie voor drie jaar. We hebben daarover een discussie gehad met Europa, maar dat is nu min of meer opgelost. We zitten op twee jaar, maar ik ga ervan uit dat we opnieuw naar drie jaar kunnen gaan.

Vorige week heb ik het eerste contract ondertekend – en het tweede zal binnenkort volgen – om mogelijk te maken dat de eerste schepen die estuaire vaart inzetten.

Mijnheer Penris, we moeten opletten dat we, wanneer we subsidiërend tussenkomen in dergelijke projecten, niet marktversturend werken. Dat is onze zorg. Het is niet mijn bedoeling om trafiek van Antwerpen naar Zeebrugge te krijgen, doordat diegene die de trafiek verplaatst daar een ondersteuning zou krijgen. De gevoeligheid is overgemaakt en ik zal daar verder rekening mee houden.

Wat de gemeenschappelijke infrastructuur betreft, denk ik in de eerste plaats aan informatie- en communicatietoepassingen, hinterlandterminals en de uitwisseling van commerciële lading- en trafiekgegevens. Je moet daar op commercieel vlak geen striptease uitvoeren. Dat is ook niet mijn vraag. Ik denk wel dat er heel wat mogelijkheden zijn met betrekking tot de optimalisering van havennetwerken.

De interportuaire verbindingen zijn belangrijk. Ook het spoor is belangrijk. Wanneer verschillende partijen dat belangrijk vinden en daar een consensus over bereiken, ga ik ervan uit dat Infrabel dat dan ook uitvoert. Mensen van de Gentse haven hebben mij bijvoorbeeld gezegd

dat zij het een prioriteit vinden, terwijl ze op de staten-generaal horen dat het voor de heer Tuybens geen prioriteit is. Wanneer er over het geheel een consensus bestaat dat dit een prioriteit is, kan het niet dat de mensen van het spoor dat niet aanpakken, omdat zij het geen prioriteit vinden. Dat is geen goede manier om dit dossier aan te pakken. We zullen daar nog verdere gesprekken over voeren.

Wat ruimtegebruik en duurzaamheid betreft, denk ik eveneens dat we heel innovatief te werk kunnen gaan. In Zeebrugge heeft men bijvoorbeeld een investering gedaan om de wagens op verschillende verdiepingen te stockeren. Zij hebben dat gedaan omdat de rondvliegende meeuwen de auto's al eens durven te bevuilen, of omdat ze schelpen laten vallen die de auto's kunnen beschadigen. Die innovatie is een goede zaak, maar het vraagt natuurlijk investeringen. Dat is een voorbeeld van hoe we de beperkte ruimte op een efficiëntere wijze kunnen gebruiken.

Een duurzamere havenontwikkeling kunnen we vanzelfsprekend niet alleen met duurzame energiebronnen realiseren, maar ook op andere vlakken. We kunnen op dat vlak concreet materieel aanreiken aan de havens.

Dat is in het kort wat ik heb voorgesteld. Het gaat verder dan de strategische visienota die op de regering is aangekomen en geeft daar al een concrete invulling aan. Wat is er precies afgesproken? Eén: alle havens staan achter de Flanders Port Area, zoals ik ze hier heb toegelicht. Het gaat dus niet om een Flanders Port Authority, maar we gaan, zoals de rechter heeft meegegeven, van onderuit kijken naar het wat en het hoe. Twee: deze tien thema's zijn ook weerhouden als de thema's die dat verder kunnen concretiseren en die Flanders Port Area inhoud geven. Drie: ik heb één miljoen euro vrijgemaakt over twee jaar om dit te concretiseren. Ik zal daar man- of vrouwkracht opzetten om dat in de volgende twee jaar ook effectief te realiseren en daar de nodige stappen voor te zetten. Zo zullen we op het einde van deze legislatuur tot een Flanders Port Area komen, die ingevuld is door de verschillende havens, de havenbedrijven en iedereen die ermee te maken heeft.

Men heeft me nog gewezen op twee belangrijke zaken. Een daarvan is het maatschappelijke draagvlak. Men wil heel snel bijkomende inspanningen doen om het maatschappelijke draagvlak te verbreden. Een andere belangrijke zaak is de reglementering inzake douane en andere. Het is de bedoeling om ook daar snel tot resultaat te komen. Het programma kan niet in een paar weken of maanden worden geconcretiseerd. We zullen daartoe een taskforce oprichten met een beperkte groep uit die dertig mensen die een aantal voorstellen zal doen. Die groep zal ofwel vlak voor ofwel vlak na het

zomerreces opnieuw bijeenkomen om bijkomende beslissingen te nemen of acties te ondernemen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, uw uiteenzetting was interessant. Ik ben dan ook blij dat we het initiatief voor deze interpellatie hebben genomen. Het debat is nog niet uitgeput, daarvoor is het tijdsbestek te kort; ik zal me dan ook beperken tot een paar bijkomende bedenkingen bij punten die u in Steenokkerzeel hebt besproken.

Het eerste punt betreft de kustvaart. Wij zijn dat initiatief zeer genegen. Om succesvol te zijn moet het echter worden gedragen door de hele Vlaamse havengemeenschap. Toch mag ook hier het privéinitiatief niet worden gefnuikt. Ik heb begrepen dat de privésector geïnteresseerd is in deze transportmodus. Dat spreekt voor zich want er is geld mee te verdienen. De havensector is dankbaar voor de overheidssubsidies al was het maar omdat we vaststellen dat de achterlandverbinding op andere modi onvolkomen is. Zeebrugge is gehandicapt wat de spoorwegontsluiting en een volwaardige wegontsluiting betreft.

De heer De Meyer heeft het terecht gehad over de expresweg. Die haven zoekt dan ook naar alternatieven die voor een deel worden gevonden in de kustvaart. Toch blijft het voor mij belangrijk dat de privé-sector het initiatief behoudt. In het kader van een area-gedachte mogen we niet te dirigistisch optreden. We moeten de initiatieven van onderuit laten groeien.

Mijnheer de minister, u hebt het verder gehad over een steunpunt goederenstromen en over onderzoek en ontwikkeling dat moet worden voortgezet. Hier kan de overheid uiteraard een rol spelen. De Vlaamse overheid heeft ook in het verleden het wetenschappelijk onderzoek en meer bepaald het toegepast wetenschappelijk onderzoek altijd gesteund. Mijn vraag is echter of de Vlaamse overheid ook een financiële inspanning van de havens verwacht.

Minister Kris Peeters: Neen.

De heer Jan Penris: Wat de arbeidsmarkt en de opleidingen betreft, was er sprake van de wet-Major. Ik zou daar in dit dossier zeer voorzichtig mee omgaan. Vlaanderen heeft een socialevredestraditie waar de hele range jaloers op is. Die socialevredestraditie bestaat ononderbroken sinds de jaren zestig. Ze is onder druk komen te staan op het moment dat Europa zich met de lokale arbeidsorganisatie is gaan bemoeien. Ik wil er dan ook voor waarschuwen, en onze havenarbeiders hebben tot tweemaal toe een duidelijk signaal gegeven, daar niet aan te raken. De lokale politici moeten de bestaande traditie ondersteunen. Die traditie wordt bekrachtigd door de wet

op de havenarbeid. Liberalen en eurocraten vinden dat een misschien wat ongemakkelijke corporatistische bijna middeleeuws aandoende wet die een soort van gildenwezen in stand houdt. Wij weten echter dat deze wet de politieke bekrachtiging is geweest van een traditie die van onderuit is gegroeid. Die wet was de garantie voor de sociale vrede die we moeten verdedigen.

Dit belet echter niet dat de uitvoeringsmodaliteiten van de wet-Major die worden vastgelegd in cao's, samengevat in de 'codices' die in de verschillende havens vigeren, niet kunnen worden aangepast. Het ploegenstelsel kan worden aangepast, de arbeidstijd kan worden versoepeld. Daar kan collectief paritair, en niet van bovenaf, over worden beslist. Daar bestaat al een samenwerking. Het collectief overleg is al havenoverschrijdend georganiseerd. Het collectieve overleg is in elke haven individueel belangrijk maar er is ook een overkoepelend paritair comité op Vlaams en Brussels niveau dat de grote lijnen vastlegt. Daar bestaat die 'port area' al in de praktijk. Laten we daar zoveel mogelijk met onze handen afblijven.

Ik ga over naar punt 9 uit uw bijkomend betoog. U hebt het daarin over de achterlandterminals. U wilt terzake een gemeenschappelijke strategie ontwikkelen. Ik ben daar voorzichtig in. Ik zal proberen geen bedrijfsgeheimen te schenden. Ik weet dat bepaalde havens al bezig zijn met het ontwikkelen van een eigen strategie. Ik denk niet dat we die van boven af moeten doorkruisen. Ik denk dat havens eerst hun eigen visies over achterlandterminals moeten kunnen uitwerken. Daarna kunnen we eventueel overleg plegen. Ik zou niet graag hebben dat Vlaamse, lokale initiatieven die nu worden opgestart, doorkruist worden.

Wat de hinterlandverbindingen betreft, ben ik het niet eens met de heer Tavernier. Er moet worden ingezet op alle modi. De markt is terzake zeer veeleisend. De markt is niet tevreden met wat op dit moment wordt aangeboden. De markt wil, afhankelijk van het te vervoeren goed, kunnen beschikken over nu eens de ene modus en dan weer over de andere. Er zijn goederen die een zeer snel transport vereisen. Daarvoor moeten we luchthavenfaciliteiten blijven onderhouden. Er zijn goederenstromen die iets trager kunnen worden vervoerd. Daarvoor kunnen we heel milieuvriendelijke en duurzame transportwegen inrichten. Ik denk daarbij aan de binnenvaart.

De klant is zeer veeleisend. Hij heeft een zeer gevarieerd aanbod dat moet worden vervoerd. Als verstrekkers van het publieke domein moeten we rekening houden met de verzuchtingen van de klant. Dat betekent dat we moeten inzetten op alle modi. Dat moet gebeuren in een zo groot mogelijk evenwicht.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, net zoals de collega's heb ik met grote belangstelling geluisterd naar uw antwoord. Ik wil nog iets zeggen over de samenwerking, over de mobiliteit en het Saeftinghedok. Ik zal afsluiten met een slotzinnetje.

Mijnheer de minister, u hebt begrepen dat onze fractie u volledig steunt als het gaat over de visie die u in uw nota hebt ontwikkeld over de samenwerking.

Collega's, een volgend punt gaat over de mobiliteit en de omvorming van de expresweg. We stellen vast dat het gaat over een van de weinige infrastructuurwerken waarover een ruime consensus bestaat in Vlaanderen. Door de economische noodzaak maar ook omwille van de veiligheid is het absoluut noodzakelijk dat de expresweg wordt omgevormd tot een autostrade. Toch gaat het tergend traag vooruit.

In het verleden heb ik de toenmalige ministers Kelchtermans, Sauwens, Baldewijns, Stevaert en Bossuyt hierover ondervraagd. Mijnheer de minister, ik hoop echt dat het werk dat uw voorgangers hebben aangevat, door u wordt beëindigd. Alle partijen zijn het daarover eens. Ook voor de veiligheid is het bijzonder belangrijk.

Collega's, als ik zie welke middelen soms ter beschikking worden gesteld van, bijvoorbeeld, De Lijn, dan moet het voor een dergelijk, vrij eenvoudig werk toch mogelijk zijn dat de Vlaamse Regering op vrij korte termijn de nodige bedragen vrijmaakt om de minister van Openbare Werken te helpen om dit project nog tijdens deze legislatuur te realiseren.

Als we het over het Saeftinghedok hebben, zouden we best enige bescheidenheid aan de dag leggen. Dat geldt ook voor het parlement. Mevrouw De Ridder, ik zou me hoeden om hierover grote uitspraken te doen. U hebt gepleit voor studies. Ik meende wel een bepaalde teneur in uw vraag te ontwaren.

Ik herinner me de voorspellingen over het Doeldok. Ik zal het echter eerst hebben over de voorspellingen inzake het Deurganckdok. Ik heb al vele voorspellingen en prognoses gehoord. Tegen jaar x zou dat dok vol liggen en tegen jaar y een ander dok. Degenen die hier al iets langer zitten, kennen ook de voorspellingen over het Doeldok. Laten we eerlijk zijn. Het zal grotendeels vol liggen met zand in plaats van met schepen.

Mijnheer de minister, collega's, ik ben mijn interpellatie begonnen met te wijzen op het groot belang van de Vlaamse havens. Ze zijn bijzonder belangrijk voor heel Vlaanderen en voor de tewerkstelling. Soms moeten we ze echter ook beschermen tegen dagdromen. Mijnheer de minister, ik vraag u dan ook om, alstublieft, eerst de mobiliteitsproblemen op te lossen vooraleer een iets te snelle beslissing wordt genomen over het Saeftinghedok.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, het zou natuurlijk gemakkelijk zijn als u de parlementsleden, waar ik deel van uitmaak, zou kunnen indelen in twee groepen: de ene groep zou bestaan uit degenen die voor u applaudiseren en de andere uit degenen die vinden dat u er niets van bakt. In uw repliek tracht u die indeling ook te maken.

Natuurlijk is de werkelijkheid iets genuanceerder. Zo is het zeer goed dat er strategische nota's worden opgesteld, dat er een visie wordt ontwikkeld. Ik ben er ook voor dat, vooraleer een stelling wordt ingenomen, eerst wordt gezegd van welke visie wordt vertrokken en welke studies zijn gemaakt. Het is een goede zaak dat we daarover kunnen discussiëren, weliswaar na interpellaties. Op dit moment hebben we gelukkig de documenten. We moeten ons niet alleen baseren op de krantenartikelen.

Ik wil mijn wat meer genuanceerde benadering ook illustreren. Zo wordt ook vermeden dat u naar buiten uit verkeerde dingen zegt of interpretaties maakt. Ik denk echter dat u het goed doorhad. Wat de containervaart en binnenvaart betreft, juicht de Groen!-fractie de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal toe.

Wat betreft de Seine-Scheldeverbinding is er, als je rekening houdt met alle randvoorwaarden, ten gronde geen probleem. Ik stel u daarover binnenkort een vraag.

Met betrekking tot het project Seine-Schelde-West stel ik heel duidelijk: wij applaudiseren daar niet voor. Uiteraard heb ik op zich niets tegen een studie waarvan je eerst de resultaten afwacht vooraleer je een stelling inneemt. Ik stel tot mijn genoegen vast dat ook mevrouw De Ridder met betrekking tot andere dossiers stelt dat je eerst wat moet studeren vooraleer je straffe uitspraken doet. Ter nuancering: op de fameuze Staten-Generaal in Oost-Vlaanderen is het project Seine-Schelde-West wel degelijk afgevoerd van de lijst met prioritaire werken.

Ik ga er nog altijd voor: laat ons datgene uitvoeren waarover er consensus bestaat, we zullen zo al waarschijnlijk al ons geld nodig hebben.

Ik applaudiseer ook voor de kustvaart. Je kunt daar nog over discussiëren, en je moet iedereen daarin kennen, maar kustvaart moeten we echt, ook op de lange termijn, au sérieux nemen. Het is goed dat men eindelijk, ook in Zeebrugge, eens denkt aan duurzaam ruimtegebruik. De grootste garage van Vlaanderen, van Europa, van de wereld, staat in Zeebrugge. Meer dan 40 hectare vlakke, waarop alleen maar auto's staan. Tewerkstelling: 207 mensen, dat is 5 per hectare. Dat kan tellen. Eindelijk ziet men in dat dit ruimteverspil-

ling is. Soms duurt het jaren vooraleer opmerkingen vanuit groene hoek ernstig worden genomen. Maar goed, geesten kunnen evolueren.

Hoe dan ook, naast de elementen die te maken hebben met de havenontwikkeling op zich, is er natuurlijk het grote knelpunt wat we doen met de goederen eens ze daar zijn aangekomen. De heer De Meyer heeft daar terecht op gewezen. De grote uitdaging is nog altijd hoe we van Vlaanderen méér maken dan alleen maar een transitland. Er moet logistiek zijn met – u hebt daar mooie termen voor – ‘added value’: tewerkstelling enzovoort. Ik zie alleen maar dat 90 percent transit is. Ik hoop dat de cijfers mij tegenspreken. Je zit daar inderdaad ook met bepaalde grenzen. Ook in de havenontwikkeling zal men een aantal grenzen, al zijn het fysieke grenzen, moeten aanvaarden. Het zijn niet enkel ecologische grenzen. Het gaat ook om draagvlak bij de bevolking. Daarom moeten we – en ik sluit mij aan bij wat zo even is gezegd – op alle modi inzetten. We zullen ook daar keuzes moeten maken. Dat kan gedifferentieerd gebeuren, naargelang van de haven. De keuzes moeten worden gemaakt op basis van economische criteria. Het klinkt mooi als je de gouverneur van Oost-Vlaanderen hoort spreken over ‘trimodale logistieke platformen’. Ik ken ook een klein beetje van transporteconomie en van kostprijzen. Als je een containerschip in een haven lost en die containers overlaadt op een binnenschip voor de binnenscheepvaart, en ze dan minder dan 50 km verder in een hinterlandterminal nog eens overlaadt op nog iets anders, stel ik me niet alleen vragen over de ecologische kost, maar ook over de transporteconomische kost. Laat ons dat ook economisch-realistisch benaderen. Laat ons het bestaan van grenzen erkennen.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Dank u, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de minister, beste collega's, ik heb met volle aandacht geluisterd naar uw antwoord. Ik ben niet helemaal tevreden met uw antwoord over de toekomst van de Gentse haven. Ik heb gelezen dat er een studie zal gebeuren door de projectgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen binnen het Gentse havenbedrijf, dit in samenwerking met Nederland. Ik veronderstel dat ik mag aannemen dat er binnen de Vlaamse Regering in het geheel geen twijfel bestaat over de nood en het nut van een tweede zeesluis in Gent. Volgens mij zal het grootste probleem zijn dat de Nederlanders mogelijk zullen dwarsliggen. De Nederlanders moeten immers akkoord gaan met die tweede zeesluis omdat die sluis grotendeels op hun grondgebied zal komen. Nu hebben ze daar nog twijfels over omdat ze van de maritieme toegang tot de Gentse haven niet onmiddellijk de voordelen zien. Een tweede zeesluis in Gent zou nadelig zijn voor de havens van Vlissingen en Rotterdam. Daarom werd dat studieproject opgezet voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen om zo op korte termijn Nederland over de streep te trekken.

Ik ben echter bang dat er van uitstel afstel zal komen. Gent noch Vlaanderen twijfelen aan de noodzaak van die tweede zeesluis. Toch zal er opnieuw een studie worden gemaakt. Ik hoop dat het uw bedoeling is om een breder draagvlak te krijgen voor het standpunt dat er een betere toegang tot de Gentse haven moet komen. Ze kunnen bijvoorbeeld als oplossing voorstellen dat er geen investeringen meer gebeuren in Gent, en alleen nog in Antwerpen en Zeebrugge? Misschien zie ik het allemaal wat te pessimistisch in. Ik begrijp dat u geen voorafname wilt doen, maar er is nood aan duidelijkheid op korte termijn!

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog een aantal aanvullende bemerkingen. Wat betreft het Saeftinghedok, noteer ik dat u de dynamiek mee wil ontwikkelen die vanuit het havenbedrijf komt. Ik wil nog eens duidelijk stellen dat ik nu geen uitspraken pro of contra doe. Ik spreek ook niet over korte of middellange termijnen, maar wel degelijk over de lange termijn. Ik wil niet dat het Doeldok wordt vergeleken met een dok waarin containerschepen worden geladen en gelost. Er is een volledig andere context tussen Doeldok, Saeftinghedok en Deurganckdok.

Mijnheer De Meyer, ik geef u gelijk dat er eerst moet worden gewerkt aan het aanpakken van de mobiliteitsproblemen en het ontsluiten van de haven, maar daar is de minister volop mee bezig. Dat geldt niet enkel voor Antwerpen, maar ook voor Gent en Zeebrugge. Pas als de modal shift ook in het goederentransport is gerealiseerd, kan de verdere wenselijkheid van het dok worden nagegaan. Ik wou enkel aanhalen dat dergelijk onderzoek best nu wordt opgestart en niet over tien jaar als over vijftien jaar de beslissing moet worden genomen.

Ik heb nog een vraag over de subsidiëring. Het systeem bestaat nu dat één euro wordt gesubsidieerd voor alle vervoer dat per spoor gebeurt. Er moet nu worden beslist of dat systeem al dan niet wordt verlengd. Hebt u er cijfers over of dit nadelig is voor de binnenvaart? Er wordt gezegd dat dit de binnenvaart afroemt en geen effect heeft op het wegtransport.

Dan wil ik nog even terugkomen op de proefprojecten met betrekking tot de spreiding van de laad- en losuren. Hebt u enig idee wanneer daarover een evaluatie voorhanden zal zijn? Dit is nog maar net opgestart. Het lijkt me nuttig om dit ook in andere havens op te zetten waardoor kan worden nagegaan of er al dan niet een draagvlak voor is. Wanneer verwacht u een dergelijke evaluatie? Na zes maanden of een jaar?

Het is zeer nuttig dat er kennisplatformen Haven en Logistiek worden opgericht. Het is misschien nuttig

om daarin ook de discussie inzake de arbeidssituatie op te nemen. De heer Penris zegt terecht dat dit ook van onderuit moet worden besproken. Als we dit van bovenaf proberen op te leggen, dan loopt het mis zoals we in het verleden hebben gemerkt. Los van het al dan niet raken aan de wet-Major, lijkt het me nuttig om te kijken in welke mate de uitvoeringsmodaliteiten, met andere woorden de codex, kunnen worden gemoderniseerd. Ik denk dat de discussie daarover wel mogelijk is. Een aantal zaken zijn aan actualisering toe. U hebt trouwens zelf al een aantal voorbeelden gegeven.

Ik vind het heel mooi dat u zegt dat het verschil tussen Antwerpen en Zeebrugge voor een Chinese verlader onbestaande is. Dat is een positieve benadering. Ik heb ooit een Chinese verlader horen verklaren dat Hamburg, Rotterdam en Antwerpen hubs van elkaar zijn. Uw achterdocht gaat op dat vlak minder ver, maar het benadrukt inderdaad de noodzaak aan samenwerking, zeker tussen de Vlaamse havens.

U wil veel aandacht aan communicatie besteden. Hoe ziet u dat internationaal? Uiteraard moeten we niet communiceren over onze Vlaamse havens op Belgisch niveau. Dat is iets wat internationaal moet gebeuren. Zult u dat via internationale netwerken zoals FIT doen? Hoe ziet u dat concreet?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de minister, ik heb met interesse uw uiteenzetting gevolgd. Bij stelling 9 over de gemeenschappelijke achterlandstrategie was er sprake van het leggen van prioriteiten in investeringen in snelle interportuaire verbindingen, onder andere ook via het spoor. Ik verwijs naar de staten-generaal inzake mobiliteit en de missing links, waar gouverneur Denys een enthousiast pleidooi heeft gehouden om de havens via het spoor te verbinden. U verwijst daarnaar. Dat is echter tegengesproken door staatssecretaris Tuybens. Heb ik het goed begrepen dat u zich niet aansluit bij de staatsecretaris, maar toch oor heeft voor het pleidooi van de gouverneur? De gouverneur heeft ter zake ondertussen toch wel een beetje zijn staart ingetrokken.

Minister Kris Peeters: Ik geef nog een antwoord op de bijkomende vragen. Wat de wet-Major betreft, kan ik de heer Penris meedelen dat ik mijn standpunt bevestig: ik doe niet mee aan de afbouw van sociale bescherming en verworven rechten. Het lijkt me niet wijs om daaraan zwaar te sleutelen. Wat wel moet, is de optimalisering van de havenarbeid, ook in het belang van de havenarbeiders zelf. Dat moet natuurlijk in overleg met de betrokkenen gebeuren. Ik heb al positieve reacties ontvangen op het voorstel om de laad- en lostijden uit te breiden. De havenarbeiders hebben op dat voorstel positief gereageerd, en ik waardeer dat erg. Er worden alles-

zins nog meer gesprekken georganiseerd om die optimalisering te bewerkstelligen.

Mevrouw De Ridder, ik heb het gisteren in een antwoord al gehad over de ecocombi's. Ik heb daarover met minister Landuyt gecorrespondeerd. Hij heeft me een aantal vragen gesteld waarop ik ondertussen ook antwoorden heb gegeven, inclusief voorstellen van trajecten die door die ecocombi's kunnen bereden worden. Ik heb er de Liefkenshoektunnel aan toegevoegd om dat project mogelijk te maken. Ik hoop dat minister Landuyt, die op dat vlak de sleutel in handen heeft aangezien hij de vereiste toestemmingen moet geven, het licht op groen zet. Eens ik het probleem van de verkeersveiligheid heb opgelost, denk ik dat er geen enkel argument is om dat niet te doen. De impact op het leefmilieu en op de mobiliteit is gunstig, en pilootprojecten in andere landen, onder meer in Nederland, tonen dat aan. In elk geval hoop ik dat er positief wordt gereageerd op de probleemstelling van het havenintern verkeer en de Liefkenshoektunnel.

Wat het Deurganckdok en het Saeftinghedok betreft, zijn de zaken uitgeklaard. We nemen een voorzichtige houding aan, zonder ter plaatse te trappen. Ik denk dat iedereen zich daarin kan terugvinden. We beseffen goed dat eerst het Deurganckdok moet worden geoptimaliseerd en dat ook andere problemen moeten worden aangepakt. Als de tijd er rijp voor is, kan dan het dossier van het Saeftinghedok op tafel komen. Wat mij betreft, is dat laatste vandaag zeker nog niet aan de orde.

Mevrouw Stevens kaartte de problemen met Nederland aan. Ik was eerlijk gezegd verrast toen ik in het weekend in *Gazet van Antwerpen* las dat de gouverneur van Antwerpen meent dat er nieuwe hindernissen zijn gerezen over de Scheldeverdragen en de uitdieping van de Schelde. Die gouverneurs houden me intensief bezig. *(Gelach)*

Misschien is er mij iets ontgaan: dat is altijd mogelijk. Ik kan u evenwel verzekeren dat ik geen enkel element ken dat de stelling rechtvaardigt dat er nieuwe obstakels zijn gerezen voor de uitdieping van de Schelde. Binnenkort zal ik de Nederlanders daarover aanspreken: minister Eurlings, staatssecretaris Huizinga, de minister van Landbouw en de nieuw verkozenen van Zeeland. In elk geval zullen we met de nodige doortastendheid en zorg waken over de uitvoering van dit dossier.

Hetzelfde geldt voor het dossier van de Gentse kanaalzone. De studie is bezig. Mevrouw Miet Smet, covoorzitter, heeft me verslag uitgebracht. Ze meldde dat alles loopt zoals is voorzien. Ik van mijn kant probeer alleszins op basis van facts and figures deze moeilijke dossiers aan te pakken. Eens de studie is opgeleverd, zullen we beslissingen nemen. Het brengt weinig zoden

aan de dijk om niet-bestaande hindernissen te creëren, al geloof ik wel dat de gouverneurs het goed bedoelen.

De vraag over één euro, mevrouw De Ridder, kan ik niet beantwoorden. Ik ben voorzichtig om nu toe te zeggen dat cijfermateriaal te geven, want dat zou ertoe leiden dat de voorzitter van het parlement me vraagt waar ik ermee blijf en me erop wijst dat ik dat al lang heb beloofd. Ik zal nagaan of dat cijfermateriaal voorhanden is, en in dat geval zal ik dat bezorgen. Ik heb begrepen dat u in het verleden die vraag al eens hebt gesteld. Ik heb dat voorgelegd aan de mensen van De Scheepvaart en van Waterwegen en Zeekanaal, en hen gevraagd of er zich een probleem stelt. Ik heb de zaak ook bij staatssecretaris Bruno Tuybens even aangekaart.

Het probleem van de laad- en lostijden wordt onderzocht, en onze inspanningen worden ook wetenschappelijk ondersteund. Ik hoop in de loop van dit jaar met een aantal concrete zaken naar deze commissie en dit parlement te kunnen komen.

U vraagt of ik arbeidsorganisatie ook op dat platform kan brengen. Ik denk dat we, zeker wat de wet-Major betreft, van elkaar goed begrepen hebben waarover het gaat en waarover het niet gaat.

Over het deel communicatie ben ik snel overgegaan, omdat dat uren in beslag kan nemen. Maar de discussie die we nu voeren is heel interessant. Ook hier leg ik niets op. Ik denk dat het heel belangrijk is om te stimuleren en als bevoegde minister als katalysator te dienen, maar niks op te leggen van bovenaf. Ik heb het volgende voorstel geformuleerd: kunnen we niet met een basispakket komen dat we aan al onze ambassades geven en aan de Vlaamse economische vertegenwoordigers in het buitenland om met de nieuwste technologieën – zoals dvd's – onze vier havens te promoten. Als een buitenlandse investeerder interesse heeft, moeten we de nodige stimulansen geven en contacten leggen. Het is dus mijn intentie om producten te ontwikkelen die in meerdere talen bezorgd kunnen worden aan diegenen die ons vertegenwoordigen in het buitenland of aan diegenen die vragen hebben over onze havens.

De gouverneurs doen heel erg hun best en ik apprecieer het ook heel hard dat ze proberen een aantal van mijn bevoegdheden te ondersteunen door te intermediairen en Staten-Generaal te organiseren. Maar wanneer we een consensus hebben vanuit Vlaanderen, ook wat de spoorwegen betreft, ga ik er meer dan ooit van uit dat zo'n consensus een heel belangrijk element is in de prioriteiten die de NMBS en Infrabel zelf weerhouden. Er kunnen verschillende redenen zijn waarom men ze nu niet weerhoudt. Maar ik ga ervan uit dat onze prioriteiten, zeker wat het logistieke betreft, in de toekomst uitgevoerd moeten worden, onder meer ook door de spoorwegen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heren Penris, Deckmyn, Huybrechts en Van Gaever en mevrouw Bruyninckx, door de heren Tavernier en Glorieux en door de heer Jos De Meyer werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jef Tavernier tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de jaarrekeningen en het businessplan van de luchthaven van Oostende

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, u hebt aan de Vlaamse Regering een strategische nota over de Vlaamse regionale luchthavens voorgelegd. Er is in deze commissie al een aantal keren over gesproken. Op een bepaald ogenblik hebt u beloofd om het aangekondigde businessplan van de luchthavens van onder meer Kortrijk-Wevelgem en Oostende-Brugge, aan de commissieleden te bezorgen. We hebben inderdaad zo'n document van een drietal bladzijden gekregen. Ik ben daarin erg geïnteresseerd omdat ik vind dat men belangrijke projecten vanuit verschillende oogpunten moet benaderen. Men moet dat doen vanuit ecologisch oogpunt, vanuit maatschappelijk oogpunt, vanuit economisch oogpunt, en dat alles in het kader van verstandig economisch en verstandig infrastructureel beleid.

Vandaar dat ik in het businessplan op zoek ga naar de cijfers. Maar jammer genoeg vond ik op die drie bladzijden zeer weinig cijfers. De regionale luchthavens publiceren jaarverslagen die in feite veredelde en wat met cijfers gestoffeerde propagandabrochuurtes zijn. Het is belangrijk om te bekijken of de gepubliceerde cijfers wel kloppen. In zoverre het gaat om een dienst afzonderlijk beheer, wordt dat voor de Vlaamse overheid, gecontroleerd door het Rekenhof. Horresco referens. Het Rekenhof doet achteraf controles, soms volgt het zaken op en waarschuwt het voor zaken in de toekomst. Ik ging dus in maart 2007 naar het Rekenhof en ik vroeg wanneer ze de rekeningen van 2006 zouden binnenkrijgen. Ze gooiden onmiddellijk hun handen in de lucht en zeiden dat ze nog niet eens de rekeningen 2005 gekregen hadden. In februari 2007 nog geen rekeningen van 2005 hebben, dat klopt ergens niet. U weet dat ondernemingen balansen en jaarrekeningen moeten indienen binnen een bepaalde periode, anders

krijgen ze boetes. Ik denk dat de logica nogal duidelijk is: binnen zoveel maanden zijn de jaarrekeningen er en worden ze gecontroleerd.

Ik vroeg dan naar de rekeningen van 2004. Ik heb het alleen over de luchthaven van Oostende. Maar men heeft me gezegd dat het voor de luchthaven van Deurne hetzelfde is. Ik bekeek de opmerkingen en ik vond een zeer merkwaardige opmerking. Er staat: "De luchthaven van Oostende beschikte niet over een inventaris per 1 december 2004. Het Rekenhof wijst er verder op dat de rekeningen nog altijd slechts een gedeelte van de reële kostprijs van de luchthavenexploitatie weergeven, aangezien een aantal activabestanddelen die in het verleden werden aangeschaft door of werden overgeheveld naar de luchthaven en nog steeds voor de exploitatie worden aangewend, niet in de rekeningen zijn opgenomen. Ten slotte moeten de vermogensuitgaven gefinancierd uit eigen middelen door DAB Luchthaven Oostende nog steeds in het patrimonium van het Vlaamse Gewest worden opgenomen."

Het Rekenhof zegt dus dat het mooi is dat rekeningen worden voorgelegd, maar dat ze onvolledig zijn. Doordat er geen inventaris is, zijn de resultatenrekeningen onvolledig. In al dan niet begrijpbare taal betekent dat, dat een aantal kosten niet werden opgenomen. Als het resultaat een bepaald verlies is, is dat verlies onderschat. Als het resultaat een eventuele winst is, klopt dat niet en zal er waarschijnlijk een verlies zijn. Hoe groot dat verlies is, weten we niet, want de inventaris is niet in orde.

Men kan zeggen dat het bij het Rekenhof kommaneukeners zijn die zitten te vitten, maar ze maken die opmerking al jaren en er wordt niks aan gedaan. Minister Van Mechelen heeft in januari een brief geschreven waarin staat dat het binnenkort wel in orde zal komen. Zoveel te beter, maar ondertussen worden wel grote verklaringen afgelegd en strategische visies en nieuwe structuren aangekondigd, waarbij zal worden samengewerkt met de privésector. In het kader van alle omvormingen en herstructureringen is het zeer belangrijk te weten waarover het gaat. Het moet duidelijk zijn wat de inventaris en de cijfers zijn.

Mijnheer de minister, rekening houdend met de opmerkingen van het Rekenhof, rijst de vraag op basis van welke cijfers met een eventuele partner zal worden onderhandeld. Hoe gaat men nieuwe structuren opzetten? Op het eerste gezicht heb ik niet veel problemen met de nieuwe structuur en de opsplitsing tussen Luchthaven-OntwikkelingsMaatschappij (LOM) en Luchthaven-ExploitatieMaatschappij (LEM). Dat is goed, maar dan komen de cijfers.

Mijnheer de minister, ondertussen hebt u nog interviews gegeven, bijvoorbeeld aan Trends, waarbij tabellen worden vermeld over de werkings- en investeringssubsidies. Naargelang de luchthaven verschillen die nogal van

periode en de ene keer gaat het over vijf jaar en de andere keer is de periode korter. Wat waren de investerings- en werkingssubsidies in de periode 2002-2006?

Mijnheer de minister, weet u ondertussen iets meer over het nettoresultaat? Wat heeft de Dienst Afzonderlijk Beheer in die periode opgegeven als nettoresultaat? Wat is het resultaat eigenlijk op basis van een correcte boekhouding en een correcte resultatenrekening? Mogen we de inventaris binnenkort verwachten? Zal die worden opgemaakt vooraleer wordt onderhandeld? Wanneer mogen we de rekeningen van 2005 verwachten?

Mijnheer de minister, het businessplan telt drie bladzijden en is nauwelijks met cijfers gestoffeerd. Ik heb er voor mezelf opgeschreven: samenvatting vermoedelijk businessplan. Dat is beter dan er de naam businessplan aan te geven.

Als er een opsplitsing komt tussen LOM en LEM, wat zal de Vlaamse overheid dan op zich nemen, zowel voor het ene als het andere? Vanuit verstandig economisch oogpunt gaat het erom dat duidelijk wordt gezegd welke kosten de overheid op zich neemt, terwijl andere kosten echte exploitatiekosten zijn. Dan gaat het over investeringen, maar ook over werking. Worden de kosten voor brandweer en veiligheid door de Vlaamse overheid gedragen of niet? Wat zal concreet worden ingebracht in de LOM? Wat zijn de milieucontouren? Als een tender wordt uitgeschreven, moet men goed weten wat men eigenlijk bedoelt.

Welke partners zijn eventueel geïnteresseerd? Sommigen schreeuwen het van de daken dat ze geïnteresseerd zijn. De luchthaven ligt niet vlak naast de zeehaven. Ik heb de heer Coene, gewezen kabinetschef en vice-gouverneur van de Nationale Bank, op het colloquium 'Rail meets Road' horen zeggen dat hij hoort dat het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende geïnteresseerd is om te participeren. De synergie tussen beide, wat bijvoorbeeld betekent dat de kosten gedrukt kunnen worden, zie ik niet onmiddellijk.

Mijnheer de minister, niet alleen de vragen, maar vooral de opmerkingen die ik maak, zijn van zeer groot belang voor de toekomst. Dan heb ik het niet over de ecologische aspecten. Ik heb de indruk dat we in dit dossier op dit moment economisch niet zo goed bezig zijn en dat we onvoldoende gegevens hebben. In een aantal verklaringen kiest u wel voor de vlucht vooruit, want zelfs in uw samenvatting van businessplan worden een aantal vragen gesteld.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Ik denk dat het zeer goed is dat eindelijk werk wordt gemaakt van die regionale

luchthaven, want het moddert al te lang aan, terwijl er toch een aantal troeven zijn.

De heer Tavernier heeft het vooral over het Rekenhof, de inventaris en de financiële aspecten. Dat is zeker van belang en de minister zal daar straks wel uitleg over verschaffen. Ik stel vast dat over heel Europa, en zelfs over de hele wereld, de regionale luchthavens aan belang winnen. In de nota die op tafel ligt, wordt vooral gesproken over vrachtlucht, wat natuurlijk belangrijk is, maar dan moet het wel op een respectvolle manier gebeuren voor zowel de economie, de ecologie als de omwonenden.

Ik lees op pagina 1 dat het potentieel aan vertrekkende passagiers relatief beperkt is in Oostende. Ik denk dat dit al deels achterhaald zou kunnen zijn. Ik lees vervolgens dat een landing in Oostende niet altijd rendabel is voor chartermaatschappijen. Ik weet niet op welke cijfers deze stelling gebaseerd is. Ik stel wel vast dat er elk jaar meer passagiersvluchten vanuit Oostende vertrekken en dat die toestellen altijd zo goed als volzet zijn, zowel op de heen- als de terugvluchten en dat steeds meer mensen de weg naar de regionale luchthaven vinden.

Waarom zou wat aan de andere kant van de taalgrens kan, niet in Vlaanderen kunnen? In Luik en Charleroi zijn die zaken mogelijk, waarom zou dat in Oostende en Deurne niet mogelijk zijn, mits een goede aanpak, een goed businessplan de nodige reclame en marketing? Ik wil wijzen op het belang van toeristisch verkeer naast vrachtverkeer. Ik denk dat daar in het verleden nog geen grote stappen voor zijn genomen. Ryanair is er even geweest, maar dat was mijns inziens een mislukking van in het begin door de manier waarop dat is aangepakt. Het zijn naar het schijnt wel geen gemakkelijke jongens om mee te onderhandelen. Behalve de touroperators zijn er nog verschillende goedkope luchtvaartmaatschappijen waarmee zou kunnen worden gesproken. Ik weet niet of dat al is gebeurd of dat het een werk is voor de toekomst. Incoming toerisme is ook van groot belang, zeker omdat er citytripmogelijkheden zijn richting Brugge. Mits de goede aanpak moet dat zeker mogelijk zijn. Ik verwijs naar een uiteenzetting die ik heb gedaan in de commissie bevoegd voor Toerisme bij minister Bourgeois om misschien overleg te plegen met Toerisme Vlaanderen om dat in de toekomst te promoten.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, ik heb met heel veel aandacht geluisterd naar de twee leden, die heel wat zaken hebben verteld die juist zijn. Dat doet me er aan denken dat ik in mijn portefeuille al jaren een kaartje heb zitten, namelijk mijn 'Delta Air Transport Identity Card 0001'. Delta Air Transport is van naam veranderd en heet vandaag SN Brussels. Mijn kaartje is ondertussen veertig jaar oud.

Veertig jaar geleden was ik afgevaardigd bestuurder van Delta Air Transport in Deurne. Toen dacht ik dat de oplossing bestond in het verlengen van de startbaan met 300 tot 400 meter. Daarvoor moest de Krijgsbaan met een lus worden omgelegd. Vandaag, veertig jaar later, lees ik om de twee tot drie maanden in de pers – en minister Peeters heeft daar ook al over gesproken – dat men de Krijgsbaan met een lus zou moeten omleggen. Op veertig jaar is er dus niets gebeurd. Vandaag heeft het nog weinig zin, want nu kan men om allerlei redenen de startbaan niet verlengen: men heeft het fort ondertussen geklasseerd omdat er een paar zeldzame vleermuizen schijnen te huizen enzovoort.

Veertig jaar geleden hadden we in België drie luchthavens: de grootste, Zaventem, en de tweede en derde grootste, Oostende en Antwerpen. Nu hebben we nog drie luchthavens in België: nog altijd Zaventem maar niet meer Deurne en Oostende, dat zijn ondertussen Charleroi en Luik geworden. De trafiek in Luik en Charleroi is op één maand groter dan in Antwerpen en Oostende. De overheid heeft de luchthavens heel slecht geleid. Er zou nu zelfs al geen inventaris meer zijn en men weet op een miljoen na niet meer waar men staat. De enige oplossing is om beide luchthavens te privatiseren. Ik ben er zeker van dat aan de wensen van de heren Verstreken en Tavernier een positief gevolg zou kunnen worden gegeven. De overheid heeft niets gebakken van de regionale luchthavens. De enige oplossing is de twee luchthavens te privatiseren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ook in dit dossier proberen wij om voor wat al jaren bestaat en waarover er mijns inziens nooit duidelijke politieke visies zijn ontwikkeld, die te ontwikkelen. Vandaar de strategische visienota en het tot concrete acties overgaan.

U verwijst naar de strategische visienota. Ik hoop u binnen enkele weken nog meer te kunnen bezorgen. Er zijn afspraken gemaakt, ook met het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), over de publicatie. Het zijn immers meer dan drie bladzijden, mijnheer Tavernier. Het gaat over meer dan honderd bladzijden. Ik heb dus afspraken met het VIL over de vertrouwelijkheid en de bekendmaking. Dit is nu rond. Er zal een uitgebreider document openbaar kunnen worden gemaakt. Ik zal dat laten bezorgen aan de leden van deze commissie.

Mijnheer Van Gaever, u weet zeer goed dat ik natuurlijk niet de striptease zal organiseren wanneer ik nog tenders moet opmaken en moet onderhandelen. Dan heb ik het over de toekomst, en niet over het verleden. Ik kan u geruststellen: er is heel wat cijfermateriaal voorhanden. Ik hoop dat u er begrip voor hebt dat dit niet volledig wordt vrijgegeven. Op het goede ogenblik zal dit kunnen worden bekendgemaakt, zeker wat de

tender betreft, die nog voor de zomer zal worden uitgeschreven.

Ik heb hier een tabel bij me met daarop de cijfers van de exploitatiedotatie, de investeringsdotaties en het nettoresultaat. Ik zal die bezorgen.

Wat de inventaris betreft, hebt u terecht benadrukt dat de Dienst Afzonderlijk Beheer luchthaven Oostende een privéboekhouding voert, maar eigenlijk geen rechtspersoonlijkheid heeft. Vandaar de specifieke aanpak: de luchthaven valt eigenlijk onder de rechtspersoonlijkheid van het Vlaamse Gewest, dat bijgevolg ook de eigenaar is van de goederen van de luchthaven, zowel de roerende als de onroerende. De onroerende en roerende goederen werden bij koninklijk besluit van 5 augustus 1992 betreffende de overdracht van goederen, rechten en verplichtingen van de Regie der Luchtwegen aan het Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest overgedragen. Deze overdracht gebeurde zonder waardebeoordeling. Dat is lang geleden, maar het is zo gebeurd.

Het agentschap Centrale Accounting en de DAB's Luchthaven Oostende en luchthaven Antwerpen onderzoeken thans de mogelijkheid tot opmaak van een volledige inventaris. Ik heb u de reden daarvoor net gegeven. De investeringen sinds 1997 zijn wel in een inventaris opgenomen.

De jaarrekeningen 2005 werden, in overeenstemming met het besluit van de Vlaamse Regering van 8 juni 1994 betreffende het financiële en materiële beheer van de diensten met afzonderlijk beheer, overgemaakt aan het departement Algemene Zaken en Financiën op 28 maart 2006. Op diezelfde dag werden ze ter controle overgemaakt aan het Rekenhof. In elk geval zal ook voor de jaarrekeningen 2006 alle zorg worden besteed aan de tijdigheid van de indiening.

Over de opmaak van het businessplan hoop ik u binnenkort wat meer informatie te kunnen geven die minstens uw intellectuele honger zal kunnen bevredigen.

Dan is er de hele problematiek van de nieuwe structuren. Ik ben die nu aan het opzetten. Er is nu juridisch advies voor die LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij, afgekort LOM. Dat is immers ook juridisch een heel belangrijk concept dat we invoeren. Er is de tender voor de privésector. Zoals de heer Van Gaeve terecht stelt, is het niet de taak van de overheid om een luchthaven te exploiteren. Wij hebben andere dingen te doen. Mijn redenering is heel eenvoudig: is de privésector niet geïnteresseerd in Oostende, dan komen we in een volledig andere situatie terecht. Wat Antwerpen betreft, hebben een aantal privépartners zich de vorige zittingsperiode al geëngageerd.

De overheid kan wel instaan voor de brandweer, de veiligheid en de infrastructuur. Dat zijn taken die we op

ons nemen. We zullen ons daar gaandeweg voort toe engageren. Wat Oostende en de certificering ervan betreft, hebben we 17 miljoen euro nodig om de luchthaven op peil te houden. Wij zullen hetzelfde doen voor Antwerpen en Kortrijk, ervan uitgaand dat de privésector geïnteresseerd is om de exploitatie te verzorgen. Is hij dat niet, dan komen we in een volledig andere context terecht. Dan moeten we ons de vraag stellen of we die luchthavens nog gaan openhouden met een exploitatie die door ons allen wordt verzorgd. Het is niet mijn bedoeling dat dan voort te zetten.

Mijnheer Daems, het gaat natuurlijk ook over werkgelegenheid. U zegt dat die boel in Deurne moet worden gesloten.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, dat heb ik niet gezegd.

Minister Kris Peeters: Ik had begrepen dat u voorstelde de luchthaven te sluiten. Dan heb ik dat verkeerd begrepen. Mijn excuses. Als u dat niet hebt gezegd, neem ik dat terug. Ik wil u geen woorden in de mond leggen.

Mijnheer Tavernier, wat de milieucontouren betreft, zijn de zaken erg eenvoudig. De milieuvergunningen blijven overeind. Het gaat hier over de milieuvergunning van 25 april 2005. De privésector zal moeten exploiteren binnen de grenzen van de verleende milieuvergunning. Dat zal ook in de tender worden opgenomen. Dat geldt trouwens ook voor de andere luchthavens.

Er werd me gevraagd welke partners eventueel geïnteresseerd zouden zijn. Zoals u heb ik vernomen dat Oostende al een aantal partners zou hebben. Ik kan alleen maar benadrukken dat ik een expert heb belast met het peilen naar de marktinteresse. Zolang die tender niet is uitgeschreven en er geen reactie op is gekomen, weet ik niet over welke partners het gaat. Iedereen is geïnteresseerd, maar het komt erop aan geld op tafel te leggen. Dan blijkt of de interesse ook hard kan worden gemaakt. Dat zal in de tweede helft van dit jaar duidelijk worden. Ik hoop heel deze operatie immers tegen het einde van dit jaar te hebben afgerond.

Ik heb ergens gelezen dat ik zou hebben beslist het aantal vluchten in Zaventem sterk op te drijven. Mevrouw Dua zou dat ergens hebben verklaard. Het gaat hier over een studie die minister Moerman voort aan het bekijken is en waarover nog geen beslissing is genomen. Mogelijk is niet echt doorgedrongen dat dit in die context moet worden bekeken. Voor alle duidelijkheid: ik heb zeker niet gezegd dat het aantal vluchten in Zaventem exceptioneel kan stijgen. De milieuvergunning is afgeleverd en het is duidelijk wat kan en wat niet.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, het schijnt inderdaad zo te zijn dat de jaarrekeningen 2005 op bepaald moment zijn ingediend bij het Rekenhof en dat men die heeft teruggehaald omdat ze onvolledig waren. Op dit moment is het Rekenhof niet in het bezit van de jaarrekeningen.

Correcte gegevens zijn belangrijk voor de toekomst en bij het uitschrijven van een tender. Er is blijkbaar een overleg gepland met de minister van Financiën. Op 20 december 2006 is een brief gestuurd aan het Rekenhof, waarin gesteld wordt: “Betreffende in onderwerp gestelde opmerkingen, wenst het IVA in overleg te treden met de DAB’s Luchthaven Antwerpen en Oostende. Dit overleg moet er toe leiden dat aan de reeds jaren aanslepende opmerkingen van het Rekenhof, onder andere in verband met de inventaris, een structurele oplossing wordt geboden. Daar dit overleg nog niet heeft plaatsgevonden, kunnen opmerkingen nog niet beantwoord worden. Ik mag u dan ook uitstel vragen voor het beantwoorden van de opmerkingen binnen de wettelijke termijn. Mijn diensten zullen er alles aan doen om zo snel mogelijk dit overleg te doen plaatsvinden.

Op 16 januari van dit jaar schrijft de eerste voorzitter van het Rekenhof aan de Vlaamse minister van Financiën en Begroting een brief waarin hij zegt: “We nemen akte van uw vraag tot uitstel voor het beantwoorden van de opmerkingen, zowel voor luchthaven Antwerpen als luchthaven Oostende. Ik stel vast dat er een overleg zal plaatsvinden.” In het kader van een economische benadering denk ik dat u absoluut moet kijken hoe het daarmee zit. Is daar al iets rond gebeurd?

Mijnheer de minister, ik krijg cijfers, maar ik denk ook aan de toekomst. Ik heb a priori niets tegen de structuur LEM-LOM, maar het is belangrijk om te weten wie wat opneemt, ook in het kader van uw tender. Ik verwijs naar dossiers die we vorige week hebben behandeld. Wie wat doet, beïnvloedt de kostprijs en de resultatenrekening. De neiging bestaat om een formule door te voeren waarin de overheid veel op zich neemt. Daar zou ik graag zicht op hebben. Ik denk ook dat het voor eventuele partners belangrijk is om te weten hoe groot hun deel is en tot welke investeringen de Vlaamse overheid bereid is. Dat is een aspect van een economische benadering. Ik heb het bewust niet over milieuaspecten, om u geen mogelijkheid te geven daarover bepaalde interpretaties naar voren te brengen.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Ik zal het kort houden. Ik denk dat een succesvolle transformatie van de luchthaven noodzakelijk is. De lokale spelers zijn daarbij van groot belang, zowel aan publieke als private zijde. Zeker als de luchthaven een reële kans wil krijgen op duurzame en rendabele exploitatie.

Ik vind het positief dat de zoektocht naar privé-investeerdere wordt verdergezet. Maar dan moet er inderdaad, zoals u zegt, geld op tafel komen. Mag ik wel vragen om er rekening mee te houden dat de investeerders voorstander zijn van de luchthaven en luchthavengebonden activiteiten willen laten doorgaan? Er wordt al volop gefluisterd dat bepaalde mensen willen investeren om zo snel mogelijk de luchthaven op te doeken, achteraf mooie complexen neer te poten en via immobiliën veel geld op te strijken. Daar ben ik geen voorstander van. Ik ben absoluut voor de luchthavenindustrie, maar met respect voor ecologie en economie.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heren Tavernier en Glorieux werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.
