

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C208 – OPE18**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 april 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek met betrekking tot Belgocontrol en de regionale luchthavens 3

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over kreukelpalen langs gewestwegen 6

Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toestand bij Flanders Port Area 10

BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toestand bij Flanders Port Area 20

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek met betrekking tot Belgocontrol en de regionale luchthavens

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Minister, voorzitter, collega's, mijn vraag zal zeer kort zijn. Ik ga de geschiedenis van de problematiek van de luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) en van luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) niet opnieuw schetsen. Ik denk dat die voldoende is gekend. Er zijn parlementaire debatten over geweest. In een actuele vraag van 31 maart 2010 hebben we het gehad over de problematiek van Belgocontrol en de regionale luchthavens.

Minister, u antwoordde toen dat u de besprekingen van het interministerieel comité zou afwachten. Welnu, de besprekingen tussen de federale overheid en de gewesten hebben inmiddels plaatsgevonden. De bestekken voor de regionale luchthavens zijn gekend, evenals de mensen en de bedrijven die geïnteresseerd zijn. Ik heb me laten vertellen dat in die bestekken staat dat de eventuele kosten voor de controle van het luchtruim ten laste van de overheid zijn en niet van diegene die vroeg of laat de exploitatie zal doen.

We hebben de commentaar, over de taalgrens heen, rond de hele problematiek gevolgd. Het is het zoveelste communautair dossier. Met de crisis in de federale regering behoort het intussen tot de lopende zaken. Ik denk niet dat het een lopende zaak is. Ik weet niet hoe het dossier nu voortgang moet maken.

Minister, ik wil u vragen stellen over de stand van zaken van dit toch wel moeilijke dossier. Wat waren de resultaten van het overleg? Hoe gaat u dit concreet aanpakken? Wie zal uiteindelijk de kosten moeten betalen, overheid of exploitant? Ik vermoed de overheid, maar blijft het zo, gezien de omstandigheden? Wat is de mogelijke kostprijs hiervan voor de Vlaamse overheid? Ik heb bedragen gezien: het gaat over zeer veel geld. Zijn er voldoende middelen voor de controle van het luchtruim door de Vlaamse overheid, zoals in de bestekken omschreven? De budgetcontrole is gepasseerd in de Vlaamse Regering. Ik denk niet dat er extra middelen voor zijn. Misschien is het het moment om wat duidelijkheid te creëren.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, minister, collega's, ik heb over deze problematiek een schriftelijke vraag ingediend.

Het antwoord op de tweede vraag van de heer Decaluwé is eigenlijk al gegeven in de plenaire vergadering. Minister, u hebt daar gezegd dat er een clause is waarin staat dat de kosten nooit zullen worden doorgerekend aan de LEM, zelfs als de regelgeving wordt gewijzigd.

Ik zou ook willen vragen naar de audits waarvan toen sprake was. Ze zouden in de Kamer worden voorgesteld. Ik weet niet of ze nog zullen worden behandeld. Bent u ook op de hoogte van de audits?

Het huidige beheerscontract met Belgocontrol loopt af in maart. Belgocontrol en de overheid starten daarom binnenkort onderhandelingen over een nieuw beheerscontract. In functie daarvan werd de audit aangevraagd. Op welke manier is de Vlaamse Regering eventueel betrokken bij het nieuw beheerscontract? Is de Vlaamse Regering intussen in het bezit van de audits?

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Voorzitter, minister, collega's, ik vind de vraag van de heer Decaluwe een goede vraag omdat het belangrijk is in welke mate wij onze eigen luchthavens kunnen ontwikkelen. U weet dat wij kritisch zijn over deze evolutie.

Als het een element is dat de Vlaamse overheid gelijkmatig en tegelijkertijd kan ontwikkelen ten bate van vele luchthavens, dan kan het een win-winsituatie worden. In die zin vind ik het een hele interessante vraag. Ik hoop ook dat er een oplossing komt voor de problematiek as such.

De heer Jan Peumans: Minister, ik heb in de wandelgangen gehoord dat de luchtcontrole in Bierset door het Belgisch leger wordt gedaan. Dat is me verteld vanuit kringen van het Vlaams Economisch Verbond (Voka). Er staat daar trouwens een hele mooie nieuwe controletoren die wordt bemand door het Belgisch leger. Misschien is dat ook een oplossing. Bierset heeft nog altijd de status van militaire luchthaven. Ik denk dat de Agusta-helikopters er ook nog gestationeerd zijn. Men zegt dat dat concurrentievervalsing is omdat het Belgisch leger daar de verkeersleiders levert. Het gaat in tegen het principe van gelijkheid.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik zal me informeren over wat het leger in Bierset doet.

We moeten de geschiedenis van de problematiek hier niet opnieuw bespreken. Ik heb nog niet zo lang geleden een actuele vraag beantwoord. Ik heb toen inderdaad gezegd dat de vergadering van het interministerieel comité (IMC) zeer nakend was. U hebt dat zeer goed onthouden. Intussen is die vergadering voorbij. Het punt was niet formeel geagendeerd, maar is aan bod gekomen bij het punt varia. Er is onmiddellijk een afspraak gemaakt – en ik antwoord hiermee al een beetje op de vraag van mevrouw Eerlingen – om eerst de audit te krijgen voor men een dergelijk belangrijk dossier gaat bespreken. Staatssecretaris Schouppe heeft gezegd dat de gewesten die informatie zouden krijgen waarna de gesprekken kunnen worden opgestart. Het was een unanieme vraag, zowel van het Vlaamse als van het Waalse Gewest.

Aan de basis van het overleg dat nu noodzakelijk is, ligt een recente verordening van 21 oktober 2009. Vandaar dat het punt bijkomend werd geagendeerd op de interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie (ICMIT). De bespreking in het interministerieel comité is nooit echt concreet geworden. De gewesten hebben wel gezegd principieel bereid te zijn erover te praten.

Wat is eigenlijk het knelpunt? Alles werd vroeger gefinancierd vanuit de federale pot, maar de luchthavens hadden ook inkomsten van de vliegtuigen die gewoon in ons luchtruim vlogen, zonder te landen of op te stijgen. Met die opbrengsten werden de regionale luchthavens betaald. Dat mag niet meer van Europa. Er moet dus een oplossing worden gevonden. We zijn natuurlijk bereid om daarover te praten, maar wel op basis van fair play en gelijkheid voor iedereen. Wat voor Vlaanderen een oplossing zou kunnen zijn, moet dat ook zijn voor Wallonië. Het moeten dus dezelfde regels zijn.

In het IMC is afgesproken om de audit te zien. Voor ons is dat niet onbelangrijk. Dan gaan we bilateraal onderhandelen en zullen we misschien al technische besprekingen kunnen voeren.

Ik heb er geen zicht op wie de kosten moet betalen omdat de onderhandelingen formeel nog moeten worden opgestart. Mijnheer Decaluwe, het zou gek zijn nu in de budgetcontrole al middelen te plannen. We moeten nog beginnen te onderhandelen. Laat ons rustig die audit afwachten en een faire verdeling afspreken.

Wat wel zeker is, is dat de kosten niet zullen worden afgewenteld op de LEM-partner. Er lopen onderhandelingen en het bestek is goedgekeurd. Ik hoop morgen het bestek voor Antwerpen te kunnen goedkeuren. Dat zal een beslissing van de Vlaamse Regering zijn. In alle drie de bestekken is gepland dat als er een regeling komt, die niet zal worden doorgeschoven naar de LEM. Dat is niet in strijd met een of andere regel. Europa heeft een reglement dat je onder de 30.000 vliegbewegingen een afwijking kunt toestaan en die kosten niet doorrekent. We hebben dat veiligheidshalve in de bestekken gepland, om te vermijden

dat we daar in de loop van de onderhandelingsprocedure plots mee te maken krijgen en de privépartner het noorden kwijt is en dat we procedureproblemen hebben.

Vandaag is er geen akkoord over de financiering. Er wordt wel onderhandeld. Ik heb er geen idee van of die onderhandelingen al dan niet zijn opgeschort. We moeten afwachten hoe het nu loopt. Het samenwerkingsakkoord vandaag zegt dat we die kosten niet moeten dragen. De federale overheid is vragende partij om dat samenwerkingsakkoord op te zeggen, maar om dat te doen heb je het akkoord van iedereen nodig. We zullen zien of die vraag wordt gesteld, dan wel of ze misschien enkele maanden in de koelkast gaat. We zijn bereid om hierover te praten, maar de principes zijn duidelijk: het speelveld en de principes zijn voor iedereen gelijk, en een en ander moet gebeuren op basis van transparantie in het verstrekken van informatie die is gevraagd en ook is toegestaan door de staatssecretaris.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Minister, u had het over de mogelijke kostprijs. Wat is het Vlaamse aandeel?

Minister Hilde Crevits: Er is vandaag geen akkoord over de verdeling. De cijfers die circuleren, gaan in de richting van een kleine 20 miljoen euro. Daarin is de bijdrage die de federale overheid zou kunnen dragen, inbegrepen. De gewesten hebben om informatie gevraagd om dan in alle rust bilateraal na te gaan wie wat zal dragen. Het samenwerkingsakkoord is nog niet opgezegd. Er moet over worden gepraat.

De heer Carl Decaluwe: Er zijn veel onzekere factoren.

Minister Hilde Crevits: Vlaanderen is ook geen vragende partij.

De heer Carl Decaluwe: Kortrijk-Wevelgem en Oostende zijn goedgekeurd, morgen volgt Antwerpen. Ondertussen gaan de onderhandelingen met de bedrijven verder.

Minister Hilde Crevits: In de bestekken staat dat, als de toestand van vandaag wijzigt, de kosten nooit worden doorgerekend aan de LEM. De reden is dat we een afwijking kunnen toestaan op basis van de Europese verordening.

De heer Carl Decaluwe: Niemand kan voorspellen wat er allemaal gebeurt. Stel dat het politieke gebeuren moeilijk verloopt, dat er maanden aan een stuk niets gebeurt en dat dit ondertussen wordt gefinaliseerd. Het moet dan wel worden uitgevoerd. Dan moet men toch snel kunnen bijpassen, zodat het niet stilvalt. Minister, ik begrijp dat u hier vandaag niet duidelijk over kunt zijn.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, u zei dat Kortrijk-Wevelgem buiten de samenwerkings-overeenkomst met Belgocontrol valt. In welke mate zal dat er toch bij worden betrokken?

Minister Hilde Crevits: Dat is een van de zaken die we moeten bekijken. We bereiden ons daarop voor. Het is belangrijk dat Vlaanderen zich daar goed op voorbereidt, zodat we de discussie technisch gefundeerd kunnen voeren. We moeten een technische beschouwing maken. Ik kan vandaag niets zeggen over de timing omdat Vlaanderen geen vraag stelt. Men vraagt ons om te spreken. Ik ben geïnteresseerd in de stukken die men ons bezorgt. Als er een verdeelsleutel wordt vastgesteld, is dat op basis van parameters. Ik wil nagaan of die correct zijn. We willen van elke luchthaven weten wat de bewegingen zijn. Ik denk dat Wallonië net hetzelfde doet. Dan kunnen we fatsoenlijk discussiëren.

De Vlaamse Regering kiest voor de instandhouding van de regionale luchthavens. Als er een akkoord uit de bus komt, zullen we, als er middelen worden gevraagd, die ook moeten plannen. Middelen plannen als we nog niet weten wanneer, hoe en wat is een foute optie. We moeten dit gesprek volwassen en transparant voeren, en gelijk voor alle regionale luchthavens van dit land.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Ik begrijp dat we niet gehaast zijn om een rekening te ontvangen, en ik heb daar alle begrip voor. Is er geen deadline bepaald tegen wanneer dat moet worden geregeld, en ligt die nog ver voor ons? We moeten het samenwerkingsakkoord opzeggen en alle partijen moeten daarover akkoord gaan. Dat past in de Europese regelgeving. We kunnen dat toch niet eeuwig voor ons uitschuiven.

Minister Hilde Crevits: Ik heb geen precieze deadline. Het moet worden opgelost, maar we moeten wel de procedure volgen. We moeten de regels correct toepassen. Voor mij is dat elementair. Het is absoluut niet mijn bedoeling om het te vertragen. Het mocht technisch helemaal uitgeklaard geweest zijn voor de voorbije IMC. Het is wel logisch dat we eerst alle informatie moeten krijgen voor we kunnen landen.

Over de werking van Belgocontrol is een kritische beschouwing gemaakt, er is veel over verschenen in de pers. Het interesseert mij ook wel wat daar nu van aan is. Hoe zit het met dat bedrijf? Misschien loopt het beter dan wat in de kranten wordt geschreven. Voor mij is dat van belang.

Ook de parameters op basis waarvan men ons een voorstel doet, zijn belangrijk. Het initiatief ligt wel bij de federale overheid. Dat is ook de reden waarom het in de variapunten toch werd geagendeerd op de IMC. Dat is om afspraken te maken. De heer Schouppe ging daarmee akkoord. Er lopen ondertussen al technische bilaterale gesprekken. Op een volgend IMC kunnen we daar misschien al ten gronde op ingaan. Ik kan nog niet zeggen wanneer dat precies zal zijn. We zullen actief meewerken aan een oplossing. Dat is mijn engagement in deze zaak. We hebben er alle belang bij om dat te doen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over kreukelpalen langs gewestwegen

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, het Vlaamse Gewest kiest nog altijd systematisch voor de aankoop van de klassieke verlichtingspalen. Ondertussen staan er ongeveer 250.000 verlichtingspalen langs onze gewestwegen en toch zijn er op dit moment slechts een duizendtal zogenaamde 'kreukelpalen'.

Wat is het verschil tussen een kreukelpaal en de klassieke verlichtingspaal? De kreukelpaal is botsvriendelijker en meer energieabsorberend dan de klassieke paal. De klassieke paal is onveiliger bij ongelukken. Kreukelpalen zijn daarenboven 20 percent goedkoper dan de klassieke standaardpalen.

Recent zijn we te weten gekomen dat er toch een honderdtal voertuigen per maand zouden botsen tegen verlichtingspalen, wat toch heel veel is. Als je dan weet dat er op dit ogenblik slechts een duizendtal palen op een totaal van 250.000 palen langs de gewestwegen, van die botsvriendelijke palen zijn, dan stel je de vraag hoe het komt dat het Vlaamse Gewest bijna niet investeert in deze palen.

De reden waarom ik deze vraag vandaag stel, is een krantenartikel waarin een Vlaamse producent van kreukelpalen een getuigenis aflegde en sprak van een "onverklaarbare tegenkanting" bij enkele ambtenaren die blijkbaar de voorkeur geven aan de Franse, duurere standaardpalen.

Minister, hoe verklaart u dat er nog steeds zo weinig gekozen wordt voor een zoveel veiliger en zelfs goedkoper alternatief voor de traditionele verlichtingspalen?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, dit is een discussie die – ik heb hier enig onderzoekwerk naar verricht – toch al een tijd aansleept. Er wordt al lang gezegd dat we de kreukelpalen zullen invoeren, maar het klopt dat er nog maar heel weinig zijn. Nu blijkt dat in Groot-Brittannië en in de Scandinavische landen die botsvriendelijke paal wel heel systematisch wordt geplaatst.

Indien het probleem zou zijn dat we op het vlak van de kwaliteit nog niet helemaal op punt staan, is het misschien wel nuttig om eens over de grens te kijken en te gaan spreken met de producenten in die andere landen. Misschien kunnen we op die manier ook aan goedkope, maar toch degelijke kreukelpalen geraken.

Destijds werden een aantal argumenten contra aangehaald: kreukelpalen hebben een minder lange levensduur, ze zijn buigzaam voor de wind en ze moeten sneller opnieuw geschilderd worden. Maar dit zijn argumenten die niet mogen opwegen tegen de veiligheid van mensen. De veiligheid moet nog altijd primeren. Ik weet dat er een vergelijkbare discussie bezig is over de ratelklikkers, maar ik vind dat veiligheid moet primeren ten opzichte van andere zaken. Ik hoop dat u me straks zult bevestigen dat sneller geschilderd moeten worden en een minder lange levensduur niet opwegen tegen de veiligheid.

Uit het krantenartikel blijkt ook dat er een zekere tegenkanting zou zijn, niet vanuit uw kabinet, maar eerder vanuit de administratie, want de afdeling elektriciteit en mechanica zou daar blijkbaar wat vragen bij hebben, en ik vraag me af hoe u daar gevolg aan zult geven, hoe u hier tegenover staat. Misschien – maar ik begrijp het indien u hier niet direct op kunt antwoorden – is het ook nuttig een aantal cijfers te bekijken van het aantal botsingen tegen palen, tegen gewone palen en tegen botsvriendelijke palen, om daarvan een vergelijking te maken en om te zien wat het nut van de palen is.

Als ik me niet vergis, is er ook al een proefproject bezig op de N14 tussen Zandhoven en Zoersel. Misschien kan daar een evaluatie van worden gemaakt.

Ten slotte is het opvallend dat er ook grote regionale verschillen zijn, want in Oost- en West-Vlaanderen worden nooit dergelijke palen geplaatst, in Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant wel. Is daar misschien een reden voor?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, ook vanuit onze fractie zijn we uiteraard voorstander van meer veiligheid. Als dat ook via infrastructuur kan, des te beter. In tegenstelling tot wat mevrouw De Wit vertelde, kan ik vertellen dat de ZIPpole, de kreukelpaal, van Vlaamse makelij is van een Vlaams innovatief bedrijf. We moeten dus niet naar het buitenland gaan om die kreukelpaal te laten produceren.

Het verraste ook mij dat die kreukelpalen in het buitenland veel meer worden gebruikt dan in Vlaanderen zelf, vanwaar de kreukelpaal afkomstig is en waar het concept van die kreukelpaal is gegroeid.

Minister, is er al onderzoek gebeurd vanuit het Vlaamse niveau naar de grotere veiligheid en de impact bij botsingen van een kreukelpaal tegenover een conventionele paal? Wat zijn de resultaten van dat onderzoek? Als er nog geen onderzoek gevoerd zou zijn, kan er dan eventueel een onderzoek worden gevoerd naar de veiligheidsimpact van die kreukelpalen?

Hoe komt het dat tot op heden nog niet werd gekozen voor een grotere aanbesteding van die kreukelpalen? Is er een bestaand contract voor de palen lopende? Kan daar eventueel op teruggekomen worden, bestaat de mogelijkheid contractueel om in die aanbesteding een nieuw element in te voegen, namelijk het bestaan van een nieuw product dat meer veiligheid biedt dan de conventionele paal? Kan er op die manier via een nieuw criterium van veiligheid toch buiten een eventueel bestaand contract om, meer gebruik worden gemaakt van die

kreukelpalen om, als ze effectief voor meer veiligheid zorgen, ze op grotere schaal in Vlaanderen te kunnen implementeren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, laat duidelijk zijn dat ik absoluut alle pleidooien voor kreukelpalen ondersteun. Ik geef u de stand van zaken. Het is juist – en de heer Reekmans en de anderen verwezen daar al naar – dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in het verleden heel defensief geopteerd heeft voor het plaatsen van een verlichtingspaal waarvan het onderhoud minimaal is. Bij de keuze voor de vroegere verlichtingspaal liet men zich vooral leiden door de ontwerplevensduur: men wou de paal zetten die het langste kon blijven staan.

Ik heb ruim een jaar geleden de aanzet gegeven om dit nog eens te bekijken, omdat ze in andere landen wel worden gebruikt en ze misschien wel een valabel alternatief zijn. Het is juist dat het bijzonder lang heeft geduurd vooraleer er iets gebeurde. Ik geef u een stand van zaken. We weten allemaal dat verlichtingspalen gevaarlijk kunnen zijn, zeker wanneer ze dicht bij de rijweg staan. Een paal die mee kreukelt, kan levens redden.

Vandaag is het zo dat er langs de Vlaamse gewestwegen 791 kreukelpalen staan op een totaal van 91.000 verlichtingspalen, dat is absoluut weinig. Hoe was de richtlijn tot voor kort? Kreukelpalen werden gebruikt op plaatsen waar de kans op aanrijding van de verlichtingspaal het grootst is, bijvoorbeeld bij de aanleg van toegangswegen tot en verbindingswegen tussen rotondes, in scherpe bochten, op plaatsen waar twee wegen scherp splitsen en op andere gevaarlijke punten.

Het is inderdaad een feit dat de huidige kreukelpalen ongeveer 20 percent goedkoper zijn dan klassieke palen en dus zou men kunnen overwegen om ze overal te zetten. Maar er is een duidelijk verschil tussen beide types palen. Kreukelpalen zijn berekend op een ontwerplevensduur van 25 jaar en hebben een toegelaten uitwijking van 6 percent. De huidige klassieke palen hebben een ontwerplevensduur van 50 jaar. De hoogte van de huidige types kreukelpalen bedraagt maximaal 12 meter. De hoogtes 16 en 20 meter zijn enkel beschikbaar bij de klassieke paaltypes. De huidige klassieke palen zijn altijd even stabiel bij een lichte aanrijding. Kreukelpalen verliezen hun sterkte bij een lichte aanrijding. Er is daarover al overleg geweest met het bedrijf dat die kreukelpalen aanbiedt, en we zijn het eens over de parameters.

Op maandag 22 maart 2010 was er een overleg op mijn kabinet met de producent van deze kreukelpalen om de discussiepunten te bespreken. Er moeten een aantal elementen in rekening worden gebracht. Kreukelpalen redden ongetwijfeld mensenlevens: Finse cijfers spreken van 100 per jaar. Dat is zeer belangrijk en zeker het overwegen waard. Kreukelpalen zijn tot op heden slechts berekend voor één verlichtingspunt: ze worden niet op een rij gezet, maar op een gevaarlijk punt. Kreukelpalen zijn goedkoper dan de klassieke palen volgens de huidige bestekseisen. Kreukelpalen kunnen niet ingezet worden in kustgebied tot 2 kilometer landinwaarts en aan grote uitgestrekte watervlaktes zoals aan de Schelde voorbij Antwerpen. Kreukelpalen zijn iets minder duurzaam. De maximale hoogte van de huidige kreukelpalen bedraagt 12,5 meter. Kreukelpalen verliezen sneller hun stabiliteit bij een lichte aanrijding.

Deze zaken zijn allemaal besproken met de producent.

We hebben ook een korte benchmarking in enkele Europese landen gedaan. Finland heeft tussen 1994 en 2005 alle palen op drukke wegen vervangen door veilige palen van het type break-away. In stedelijke omgevingen worden energieabsorberende palen geplaatst. Zweden zet sinds 1994 op nieuwe wegen enkel veilige palen. In stedelijke omgeving worden tevens enkel energieabsorberende palen geplaatst. Noorwegen zet op wegen met een toegelaten snelheid hoger dan 50 kilometer per uur en zonder vangrail altijd veilige palen. Op wegen met een toegelaten snelheid kleiner of gelijk aan 50 kilometer per uur worden enkel veilige palen geplaatst als ze op minder dan 2 meter van de rand van de rijstrook staan. Groot-

Brittannië plaatst sinds 2005 veilige palen op wegen met een toegelaten snelheid groter of gelijk aan 70 kilometer per uur, waar geen vangrail aanwezig is. In geen geval worden veilige palen geplaatst binnen een zone 30. Die hebben daar totaal geen toegevoegde waarde.

Voor de toekomst wordt volgende richtlijn – die klaar is – uitgevaardigd voor nieuw op te stellen of te vervangen verlichtingspalen. Ten eerste, in functie van de verkeersveiligheid worden altijd kreukelpalen geplaatst op wegen waar de toegelaten snelheid hoger is dan 50 kilometer per uur en waar geen vangrails staan. Ten tweede, worden ze geplaatst als de toegelaten snelheid kleiner of gelijk is aan 50 kilometer per uur en de verlichtingspalen op minder dan 2 meter van de rand van de rijstrook staan. Ten derde, komen ze op rotondes, behoudens in gebieden van terreinklasse 1, dit wil zeggen in kustgebied tot 2 kilometer landinwaarts en aan grote uitgestrekte watervlaktes zoals de Schelde voorbij Antwerpen. Er worden dus altijd kreukelpalen geplaatst behalve in de twee bovenstaande gevallen, en behoudens in zones 30. Ten vierde, op plaatsen waar de kans op aanrijdingen van de verlichtingspalen het grootst is, bijvoorbeeld bij de aanleg van de toegangswegen tot en de verbindingswegen tussen rotondes, in scherpe bochten, op plaatsen waar twee wegen scherp splitsen en op andere gevaarlijke punten. In die vier gevallen worden er dus systematisch kreukelpalen geplaatst.

Er worden in twee gevallen geen kreukelpalen geplaatst. Op plaatsen waar verlichtingspalen met een hoogte groter dan 12 meter moeten worden opgesteld, wegens beperkingen van de hoogte van kreukelpalen, en in gebieden van terreinklasse 1 – in kustgebied tot 2 kilometer landinwaarts en aan grote uitgestrekte watervlaktes zoals de Schelde voorbij Antwerpen. Op andere locaties dient een afweging gemaakt te worden in functie van de lokale omstandigheden. De regel is: kreukelpalen genieten de voorkeur boven een combinatie van klassieke palen met vangrails specifiek ter beveiliging van de verlichtingspalen.

Om in de toekomst een goede afweging te kunnen maken, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) recent een kort onderzoek uitgeschreven om de technische specificaties van verlichtingspalen voor het Vlaamse wegennet te bepalen. Tot die regels er zijn, is de regel: kreukelpaal.

De nieuwe richtlijnen zijn dus klaar. Ze zijn het resultaat van een procedure die, wat mij betreft, zeer lang heeft geduurd maar die toch zorgvuldig is gebeurd. Ik hoop dat er nu duidelijkheid is. Waar worden ze gezet? Waar niet? Op welke manier worden ze gezet? Op welke manier niet? Er is blijkbaar wel een aanbesteding gebeurd. Ze kunnen dus worden geplaatst en ze worden ook geplaatst, maar men plaatst ze punctueel. We hebben nu regels dat ze worden geplaatst, behalve in een paar uitzonderlijke gevallen.

De weg voor de kreukelpalen is nu hopelijk kreukvrij en er is nu hopelijk ook duidelijkheid over waar ze worden geplaatst en waar niet. In elk geval zijn de vragen terecht, zeker ook de vraag om er meer dan vandaag het geval is, gebruik van te maken.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, bedankt voor uw uitleg. LDD juicht de nieuwe richtlijnen voor de kreukelpalen toe, maar ik heb toch een bedenking.

U hoopt dat uw antwoord meer duidelijkheid brengt. Ik denk niet dat het echt over onduidelijkheid ging. AWV heeft recent, onder druk toch van uw kabinet, zijn zienswijze veranderd en dat betreurt ik. Mevrouw De Wit haalde het ook aan: in Groot-Brittannië en in Scandinavië wordt er al lang mee gewerkt. Het zijn onze bedrijven die er leveren. Voor de export is dat natuurlijk heel goed, maar het zijn onze bedrijven die daar de wegen veiliger maken. In ons eigen land gebruiken we de innovatie van die bedrijven niet om mensenlevens te redden, terwijl de kreukelpalen al lang hebben aangetoond dat ze mensenlevens redden.

Er is ook nog de discussie over de hoogte: 12,5 meter tot 20 meter. Het gaat slechts over een kleine 10 percent van de locaties waar palen van 16 tot 20 meter zouden moeten komen. Het is zelfs minder: het gaat over 7 of 8 percent.

Minister, ik juich toe dat u met uw kabinet tegen uw administratie bent ingegaan, maar ik vind het spijtig dat een Vlaamse producent die uitvoert naar het buitenland om er al jaren de wegen veiliger te maken, eerst een aanklacht in de media moet brengen vooraleer u uw ambtenaren ertoe kunt bewegen om te investeren in kreukelpalen. Nogmaals, ik juich uw nieuwe richtlijnen toe.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, ik ben heel blij met uw antwoord. Ik kan me volledig achter de voorwaarden scharen van de richtlijn die u hebt uitgevaardigd. Het kan alleen maar de verkeersveiligheid ten goede komen.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Wie ben ik om dat tegen te spreken?

Ik ben blij te horen dat de veiligheid primair is en dat moet alleszins vooropstaan, welke kosten er ook aan verbonden zijn. Een mensenleven kent geen prijs.

Minister Hilde Crevits: Voor wie mocht denken dat wij ons laten leiden door de media: ik ben anderhalf jaar geleden op bezoek geweest in dat bedrijf. Ik heb mij uitvoerig laten informeren over kreukelpalen. Ik kende ze niet.

We kunnen uiteraard niets doen voor een bepaald bedrijf, maar kreukelpalen hebben hun veiligheid wel bewezen. Ik geef toe dat het wat tijd heeft gekost om de administratie de omslag te laten maken. Het allerbelangrijkste is dat er duidelijkheid is en dat de administratie er zelf van overtuigd is dat het goed is om met dergelijke palen te werken. Dat kost wat tijd, maar ik heb liever dat het wat langer duurt en dat de mensen die dagelijks met die bestekken moeten werken, ervan overtuigd zijn dat het goed is, dan dit holderdebolder op te leggen. De lijnen zijn getrokken, ik ben ervan overtuigd dat ze effectief zullen worden uitgevoerd.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik weet dat u er al langer mee bezig was. Het gaat over een bedrijf dat dit heeft uitgevonden en al jaren met succes uitvoert naar het buitenland. Ik vind het betreuenswaardig dat uw administratie dat heeft tegengehouden. Gelukkig hebt u het initiatief genomen om de richtlijnen te veranderen. Als die firma geen aanklacht had gedaan, hadden we het niet geweten. Ik zou bij de administratie aandringen om na te gaan welke innovatieve producten we in dit land hebben.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, toen Kris Peeters minister van Openbare Werken werd, was het eerste dat ik tegen hem zei: minister, u moet één zaak onthouden, uw agenda en de agenda van de administratie is niet altijd dezelfde. Dat is een gouden regel van het bestuurlijk beleid.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toestand bij Flanders Port Area

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, collega's, met Flanders Port Area lanceerde de Vlaamse Regering een zeer ambitieus plan om de samenwerking tussen de havens van

Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen te bevorderen, waardoor ze niet zozeer elkaars concurrenten zouden zijn, maar veeleer complementaire delen van een groter geheel.

Volgens mevrouw Erna Vienne, voorzitter van Association Port of Zeebrugge Interests (APZI), de koepelorganisatie van de privésector in Zeebrugge, is Flanders Port Area (FPA) echter zwaar ziek en dringend aan reanimatie toe: “De samenwerking tussen sommige Vlaamse havens lijkt wel 10 jaar teruggedraaid. De crisis zal niet vreemd zijn aan de neiging zich terug te trekken achter de eigen stellingen. Nochtans blijft een gemeenschappelijke, goed overlegde opstelling van de Vlaamse havens een noodzaak om hun toekomst te verzekeren.”

Nochtans is een goed werkende Flanders Port Area essentieel, zo blijkt uit de beleidsnota. Ze moeten hun krachten bundelen om weerwerk te kunnen bieden aan de buitenlandse concurrentie. Dat is ook de reden waarom Flanders Port Area door de vorige regering is uitgewerkt, en er werd beslist om de dynamiek van de Vlaamse zeehavens te ondersteunen in samenwerking met de havenbesturen en de privésector. Daarom was een programma met tien actiepunten opgenomen.

Minister, in uw antwoord op een vraag om uitleg van Wilfried Vandaele verwijst u naar het regeerakkoord en zegt u dat we daar werk moeten van maken, dat er concrete doelstellingen zijn waar u achterstaat, dat er overleg is, en een consensus over de hoofdlijnen van de verdere aanpak. U zei ook: “De eerste taskforce van het hernieuwde Flanders Port Area zal er begin maart van dit jaar zijn, over anderhalve maand.” Ondertussen is het al een maand geleden.

Dat staat in schril contrast met de toestand die mevrouw Vienne aankaart. Zij zegt dat het moet worden gereanimeerd, dat het zwaar ziek is. En u zegt dat er goede actieplannen en concrete projecten zijn en dat u ermee voortgaat. Er is alleszins een discrepantie.

Minister, deelt u de mening van Erna Vienne? Legt ze de vinger op de wonde of overdrijft ze?

Stelt u vast dat de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens eerder af- dan toeneemt? De aangehaalde uitspraken staan in contrast met de ambities van deze regering. U zou de doorstart van Flanders Port Area aansturen. Hoe was het eerste overleg daarover? Wat zijn de hoofdlijnen van verdere aanpak van de eerste taskforce in maart? Welke concrete projecten en actieplannen werden uitgewerkt? In welke mate is overlegd met APZI en is APZI betrokken partij?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik ben altijd een zeer koele minnaar geweest van het project van Flanders Port Area, omdat ik het vrij kunstmatig vind. Het is een politiek geïnspireerde instelling die dikwijls aansluiting mist met de realiteit van de havenwereld. In Vlaanderen hebben we een heel sterke hanzeatische traditie. Dat wil zeggen dat de lokale gemeenschappen de haven dragen, promoten en sturen en die hebben het soms moeilijk om met elkaar op een gedwongen manier samen te werken.

Mevrouw Vienne vergaloppeert zich een beetje als ze zegt dat het hele project doodziek is. Dat het project te velde niet wordt gedragen, is wel duidelijk. Het is dan maar de vraag of we daar wakker moeten van liggen. Moeten we niet concluderen wat velen in de lokale havengemeenschappen al hebben gedaan: laten we voortwerken zoals we bezig zijn, in het verleden deden we dat niet slecht? Laten we vanuit de politieke wereld niet te veel kunstmatige nieuwe instellingen opleggen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Ik begrijp de uiteenzetting van de heer Penris. Een grote speler speelt niet graag met kleinere spelers. Onze Vlaamse zeehavens zijn concullega's, ze zijn collega's, maar vaak ook concurrenten. Flanders Port Area staat in het regeerakkoord. De doelstellingen van het regeerakkoord over samenwerking kunnen we onderschrijven. Die moet alle kansen krijgen.

Minister, de cruciale vraag is of u klanken hebt opgevangen over een negatieve sfeer, of dat het niet vooruitgaat of dat de doelstellingen van het Vlaams regeerakkoord en de beleidsbrief niet worden nagekomen. Moeten we eventueel een aanzet geven om dit te realiseren? Hoe schat u dit in?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, het idee van Flanders Port Area is interessant, het is een goed concept. Maar het is onvoldoende om te komen tot wat u wilt, namelijk dat de havens de krachten bundelen. De afgevaardigd bestuurders van de verschillende havens komen wel op elkaars receptie, maar veel verder dan dat gaat de samenwerking niet.

Ik was zelf bestuurder van het havenbedrijf van Gent. Als het gaat over aantrekken van bedrijven of trajecten, ontwikkelen de havens hun eigen strategie en kijken ze weinig om naar de andere havens. Toen we de presentatie kregen van de Antwerpse haven, die zich weinig gelegen laat aan de andere havens vanuit zijn positie als grootste haven, werd er niet gepraat over de andere havens. Soms heeft dat negatieve effecten. We hebben al discussies gehad over het nut en de noodzaak van het Saeftinghedok. De andere havens ontwikkelen hun eigen strategie voor containertrajecten. Het zou wel eens kunnen dat die strategieën tegenstrijdig zijn met de verdere ontwikkeling van het Saeftinghedok – dat sowieso al niet nodig is, dat weten we.

Ik zou graag van u vernemen, minister, wat u zult doen om de Flanders Port Area meer te laten zijn dan een interessant concept. Enkel het idee van samenwerking en het pleidooi daarvoor, zijn onvoldoende. Er zal wat meer moeten komen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, ik wil de bezorgdheid van mevrouw Vienne onderstrepen. Het is goed dat mevrouw De Wit de vraag hier ter sprake heeft gebracht. Ik ben zelf bestuurder van de haven van Gent, en mijn betoog ligt in de lijn van het betoog van de heer Watteeuw. We zijn in Gent wel degelijk – dat vermoed ik toch – de beste aanhangers van Flanders Port Area. Wij zijn inderdaad wel vragende partij, in tegenstelling tot de heer Penris uit de haven van Antwerpen, om die Flanders Port Area nieuw leven in te blazen. Mijn betoog ligt dan ook in de lijn van die van een aantal vorige sprekers, maar niet van dat van de heer Penris.

Wat zult u doen om de FPA-gedachte nieuw leven in te blazen? Het is wellicht juist dat de crisis daar niet vreemd aan is, maar precies omwille van die crisis is het belangrijk dat die vier havens met elkaar samenwerken. Over de vraag tot op welk niveau dat moet gebeuren, kan inderdaad gediscussieerd worden. Dat elke haven haar eigen strategie moet uitbouwen, dat is ook evident, maar er liggen wel degelijk kansen voor het grijpen om een aantal van die havens, zeker op de buitenlandse markten, maar ook op de binnenlandse, te laten samenwerken. En dus is het mijn vraag, minister, wat u wilt doen op korte termijn en/of langere termijn om de gedachte van Flanders Port Area, die door de minister-president tijdens de vorige legislatuur op poten werd gezet, nieuw leven in te blazen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, het is inderdaad goed dat deze vraag wordt gesteld, want dat laat mij toe om ook eens een stand van zaken te geven van wat ik ondertussen al heb gedaan tijdens de voorbije maanden.

De beoordeling die hier door veel mensen wordt gemaakt, deel ik niet. Ik bedoel daarmee dat het wel waar is dat Flanders Port Area de laatste maanden wat minder prominent in de aandacht is gekomen, maar dat betekent niet dat er niet hard werd gewerkt of samengewerkt. Ik zal u daar straks een aantal voorbeelden van geven.

Voor mij was het wel zo dat de aanvang van deze legislatuur – en de mensen die bevoegd zijn voor de havens hebben mij daar zonder uitzondering over aangesproken – het ideale moment

was om de werking van Flanders Port Area van de voorbije jaren te evalueren, om eens te bekijken wat de plussen zijn en wat de minnen, om te bekijken waar we het vertrouwen hebben versterkt en waar de goedbedoelde acties ertoe hebben geleid dat er wantrouwen is ontstaan, want niet elke actie die wordt ondernomen, is een geslaagde actie.

De evaluatie is gebeurd, en tegelijk is er ook nagedacht over hoe we het draagvlak kunnen versterken voor – want ik draai het graag om – Flanders Area of Ports, want dat is het ook: Vlaanderen heeft sterke havens met een eigen identiteit die er ook op staan om in het buitenland die eigen identiteit op de kaart te kunnen zetten, zonder uitzondering, want elke haven wil dat doen. Onze regio is niet groot en heeft sterke havens die, de ene meer dan de andere, zeker in het buitenland, heel zware en goede contacten hebben. Het was dus ook van belang om te bekijken hoe we FPA kunnen versterken en hoe we samen zullen bepalen welke richting dit platform verder zal moeten uitgaan.

Ik heb op 12 maart 2010 in een mededeling aan de Vlaamse Regering een toelichting gegeven over hoe ik het globale plaatje van Flanders Logistics zie. Flanders Port Area is daar voor mij een onderdeel van, en het is ook de uitdrukkelijke vraag van de havens om ze niet op een eiland te zetten, maar om hen een plaats te geven binnen het globale logistieke verhaal van Vlaanderen. Een haven dat is alles dat er binnenkomt, maar ook alles dat weer naar buiten moet gaan.

FPA is een van de vier poten: naast Flanders Port Area is er Flanders Inland Shipping Netwerk, Flanders Airtransport Netwerk (FAN), dat pas werd opgericht en waarover we deze week een grote bespreking hebben gehouden, en Flanders Land Logistics, voor alles wat het landtransport betreft. Ik heb er dus op uitdrukkelijke vraag een nieuwe structuur voor gemaakt en ik heb die ook aan de Vlaamse Regering voorgelegd in de vorm van een mededeling, u kunt die van de website halen.

Ter voorbereiding heb ik twee heel uitgebreide avondsessies gehad met de vier havenverantwoordelijken om eens te bekijken hoe we de zaak verder kunnen aanpakken. Het eerste gesprek was nog samen met de minister-president, en daarna waren er twee sessies bij mij. Er werden ook een aantal kritische zaken in overweging genomen, factoren die niets te maken hebben met de haven op zich, maar die externe gebeurtenissen zijn. Ik geef ze u even mee.

Er is de economische crisis die ervoor gezorgd heeft dat de concurrentieverhoudingen tussen alle havens op scherp werden gesteld. Dat leidt ertoe dat samenwerking tussen de Vlaamse havenactoren belangrijker is geworden, maar niet eenvoudiger.

Er vallen zeker lessen te trekken uit wat er in het verleden gebeurd is inzake Flanders Port Area. We mogen ook niet vergeten dat FPA nog maar 3 jaar actief is, dat is nog niet zo lang, het is niet iets dat al 20 jaar bestaat, en dat betekent dat alles met vallen en opstaan gebeurt.

Op uitdrukkelijke vraag van de vier havenbedrijven moeten we de inspanningen concentreren op enkele centrale punten die complementair zijn met de inspanningen die door de havenbedrijven en de havenondernemingen zelf genomen worden om hun concurrentiepositie te versterken. Iedereen heeft een totaalplan om zijn haven meer concurrentieel te maken, en het is de bedoeling dat er inspanningen worden geleverd met FPA om daar complementair mee te zijn, het is niet de bedoeling om elkaars werk te doen, we moeten goed afbakenen wie wat doet en bekijken hoe we het netwerk kunnen versterken.

Ik heb daarom samen met de direct betrokken actoren een aantal krijtlijnen voor samenwerking vastgelegd. Flanders Port Area wordt geheroriënteerd als een open netwerk van en voor de volledige havensector. Het is mijn bedoeling om de havensector ten volle te betrekken. Een aantal leden hebben terecht aangehaald dat er een verschil is tussen het havenbedrijf en de havengemeenschap. Het is vanuit die havengemeenschap dat mevrouw Erna Vienne een uitdrukking heeft gegeven aan haar ervaringen en dat is ook normaal. Ik heb mijn gesprekken met de vier havenbedrijven gevoerd om te bekijken hoe we kunnen

versterken, om dan in een tweede fase uit te breiden ten aanzien van de volledige havengemeenschap.

Ik ken mevrouw Vienne heel goed en ik begrijp dat ze dacht: “Oei, het is hier zo stil”. Nu en dan wordt er wel eens een uitspraak gedaan in de pers, zo deed de havenschepen van Gent eens een uitspraak die niet plezant was voor Zeebrugge en zo meer, maar die hebben eigenlijk niets te maken met FPA, het zijn uitspraken die wel eens gedaan worden in de rand ervan, maar die in se niets te maken hebben met de werking ervan. Ik zal dit persoonlijk met mevrouw Vienne bespreken, want het is inderdaad een beetje windstil. Ik wil FPA echter niet ter eer en glorie van mezelf, voor mij hoeft het niet, maar ik ben wel van mening dat het iets is dat een heel sterke toegevoegde waarde kan bieden, op voorwaarde dat we het aan de kapstok van Flanders Logistics in het algemeen hangen. Als we over treinen praten en spoorverbindingen, dan weet FPA onmiddellijk dat dat heel strategische dingen zijn die voor alle havens heel belangrijk zijn. Het moet toegevoegde waarde creëren en we moeten bekijken hoe we die havengemeenschappen erbij betrekken, want dat was de reden waarom mevrouw Vienne het windstil vond, maar ondertussen had ik natuurlijk al een aantal sessies achter de rug.

Ik heb een overzicht meegebracht van de strategische thema's waarrond we zullen werken. Het is een paar bladzijden lang en ik stel voor dat ik het u meegeef. Ik overloop ze nu even kort. Ik ben ook al bij de verschillende havengemeenschappen op bezoek geweest en ik heb ook al wat toelichting gegeven. Wat iedereen heel erg belangrijk vindt, is het maatschappelijke draagvlak voor onze havens. Dat is intra-Vlaams, iedereen heeft er de mond van vol, we willen dat er allerhande zaken tot hier geraken, maar de hinder die een haven soms met zich meebrengt, dat is iets dat voor iedereen gelijk is. Laat ons daar dus alstublieft aan werken.

Ik geef u in primeur ook mee dat de volgende editie van de Vlaamse Havendag niet dit jaar wordt georganiseerd, want we gebruiken dit jaar om FPA te herstructureren en om heel duidelijk te bekijken wat we willen doen, maar wel op 26 juni 2011. Dan is er opnieuw een Vlaamse Havendag. Men is daar heel enthousiast over en men heeft gevraagd om de dag nu al vast te leggen voor 2011, omdat we dan de bedrijven respecteren. Als we dat in januari zouden vastleggen voor juni, dan hebben de bedrijven al engagementen en komt het te snel op hen af. De datum ligt vast en is al doorgesijpeld. Ik hoop dat het een heel mooie dag kan worden.

Een volgend punt is het actiever betrekken van de omwonenden van de havengebieden bij de werking van de havens. Ook is er de suggestie om een educatief kennismakingspakket op te maken over havens en maritiem transport in aanvulling van het lessenpakket Flanders Logistics, dat nu al bestaat, en om dat te richten op het secundair onderwijs. Dit is ook terug te vinden in het overzicht.

Een tweede strategisch thema is de verankering van onze havens als duurzame knooppunten in logistieke netwerken. Dat klinkt nogal zwaar, maar er is vaak kritiek die luidt dat de havenontwikkelingen uitsluitend vertrekken vanuit economische overwegingen en dat er onvoldoende oog is voor de impact op leefmilieu en samenleving. Ik heb van elk van de vier havens een duidelijk signaal gekregen. Een duurzame haven kan ook een competitief voordeel opleveren, want als we daar actief mee bezig zijn en dat ook tonen, dan kunnen we daar zeker in de toekomst ook mee scoren. Men heeft daar ook gezegd dat een duurzame maatregel nemen, ook voor Logistiek Vlaanderen de beste beslissing is die kan worden genomen. Laten we ook daarrond samenwerken.

Ook werd de afspraak gemaakt om tussen de havens 'best practices' uit te wisselen inzake de verschillende aspecten van duurzaamheid die worden toegepast. De bereidheid bestaat om dat te doen.

Een derde strategisch thema is heel belangrijk en betreft de versterking van onze concurrentiepositie binnen de Hamburg-Le Havre-range. U weet dat er op dit ogenblik allerhande ontwikkelingen zijn in Noord-Frankrijk en in Nederland. We moeten ervoor zorgen dat we hier onze havens sterk concurrentieel houden. Ik heb het dan niet over de sterke concurrentie tussen de havens, maar over de belangen die onze havens hebben bij het versterken van de concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland. En dan komen we natuurlijk voor een stuk ook op federaal terrein terecht, als het gaat om de arbeidsmarkt, de havenarbeid en zo meer. Maar dat neemt niet weg dat een gezamenlijke actie vanuit FPA om verbeteringen of veranderingen te verkrijgen, veel beter is dan indien elke haven individueel haar actie onderneemt om een aantal wijzigingen te verkrijgen. Die krachten moeten we absoluut bundelen. Ik heb hierover dus nog wat extra uitleg bij die u zult krijgen.

Tot slot is Association Port of Zeebrugge Interests voor mij een bijzonder belangrijke partner in FPA. Wat heb ik gedaan tijdens de voorbije zes maanden? Ik heb eerst bekeken wat de haven echt wil, want ik kan wel iets op touw zetten, maar als de wil er niet is om ermee te werken, dan kan ik dat beter niet doen. Er zijn drie vergaderingen geweest en op basis daarvan heb ik geconcludeerd dat het absoluut waardevol is om met FPA doorgaan. Ik heb me dan afgevraagd hoe we dit konden inpassen in het grotere logistieke verhaal. Dat is ondertussen volledig klaar. In principe kunnen we er nu perfect mee naar buiten komen en ons heel actief richten op de havenverenigingen.

Het is heel interessant. De datum wordt nu gezocht om, net zoals ik heb gedaan met de luchtvaartsector, een ‘vierkante tafel’ te organiseren en onze projecten voor te leggen. Iedereen zit dan mee aan tafel, ook de havenbedrijven.

Ik vind de uitspraak van mevrouw Vienne heel spijtig, want ik ken haar als een heel dynamische dame, maar ik begrijp ze. Ik begrijp hoe het komt dat ze die uitspraken gedaan heeft en ze waren ook terecht, maar de oorzaak ligt bij het feit dat ik de voorbije maanden de gesprekken vooral met de havens heb gevoerd omdat ik een duidelijk engagement van hen wilde, omdat zij het zijn die FPA moeten trekken. Ik zal me niet als ‘mama overheid’ opstellen die zegt wat we zullen doen, maar ik wil dat het engagement duidelijk van hen komt. Dat engagement heb ik ook gekregen.

En ik kijk nu ook even in de richting van de heer Penris, want het is ook een poging om een stukje tegemoet te komen aan zijn kritiek, want de vraag is hoe ik me als overheid moet opstellen. De overheid moet ervoor zorgen dat er dynamische bedrijven zijn en hij verwijst naar een aantal leuzen, die terecht zijn. Toch heb ik ook vanuit Antwerpen, net als vanuit Gent, Oostende en Zeebrugge absoluut het gevoel dat er nood is aan dat platform, maar daarbij werd gevraagd om goed af te bakenen waarvoor het wel en waarvoor het niet kan worden gebruikt.

Mevrouw Sophie De Wit: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik heb spijt dat ik er daarstraks ook niet heb aan gedacht om ‘FPA’ te zeggen, dat had mij wat haperingen bespaard. Ik heb ook het woord ‘vierkante tafel’ genoteerd. Het is een interessante uitdrukking.

Ik ben verheugd dat u denkt dat er geen reanimatie nodig is, dat er wel wordt samengewerkt en dat er wel wordt nagedacht over wat er gaande is. Het is een belangrijke piste om het te bekijken binnen een groter geheel, niet enkel binnen de haven maar veel globaler.

Het is zinvol – en misschien is in die zin mijn vraagstelling toch wel nuttig geweest – om aan die verdere communicatie te beginnen en de actoren samen te brengen, al is het dan aan een vierkante tafel.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik heb zeer goed geluisterd naar uw nuances. Ik heb met veel plezier kennis genomen van uw woordspeling. We moeten niet meer durven te spreken over

FPA, maar over Flanders Area of Ports. Ik denk dat die vlag de lading misschien beter dekt, ook omdat u spreekt over een open netwerk. Het moet een open netwerk zijn dat misschien van bovenaf kan worden begeleid, maar dat van onderuit moet worden gestuurd.

De aandachtspunten voor het maatschappelijk draagvlak en de duurzaamheid kunnen worden meegenomen. Het concurrentieverhaal zal moeilijker liggen. Een voorbeeld: de grote concurrenten van Antwerpen zijn op dit moment de snel opkomende Zeeuwse havens. Laat het nu uitgerekend een van die Zeeuwse havens zijn waarmee de Gentse haven niet in concurrentie treedt, maar net intenser mee wil samenwerken. U ziet het: het concurrentieverhaal op Vlaams niveau organiseren, wordt alleen daardoor al een stuk bemoeilijkt. Ik denk dat de verschillende havenbedrijven volwassen genoeg zijn om te weten hoe ze met die gegevens moeten omgaan.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord. De strategische thema's die u naar voren hebt gebracht, zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ik vind ze ook goed: maatschappelijk draagvlak, duurzaamheid, concurrentiepositie. Ik heb ook begrepen dat ze in ruim overleg met de vier havens tot stand zijn gekomen. Dat is goed en het is ook een bewijs dat Flanders Port Area nog wel degelijk leeft. Ik verheug me daar over.

Ik heb nog een vraag, ook collega Penris heeft het er over gehad. Is het een woordspeling of is het wel degelijk een verandering in beleid om niet meer te spreken over Flanders Port Area maar over Flanders Area of Ports? Is dat de vlag waaronder we in het buitenland Vlaanderen zullen etaleren, of is het enkel een woordspeling in de commissie? Ik vind het niet onbelangrijk, want als het zo is, dan is het wel een beleidswissel.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, ik dank u voor uw antwoord. De opgesomde thema's waarrond zal worden gewerkt, zijn op zich interessante thema's, maar het illustreert ook een beetje de zachte aanpak waartoe Flanders Port Area is veroordeeld. Zeker de eerste vijf thema's zijn uiteindelijk gewoon zeer interessante uitwisselingsthema's en niet meer dan dat.

Het zesde thema is natuurlijk het belangrijkste. Ik stel me de vraag of de havens wel willen dat strategieën op elkaar worden afgestemd. Als de Gentse haven gaat samenwerken met de Zeeuwse havens, dan heeft dat veel te maken met hoe de Vlaamse havens tot nu toe met elkaar zijn omgegaan. Gent zoekt gewoon een oplossing voor zijn toekomst.

De Gentse haven heeft in het verleden weinig gehoor gevonden bij de Antwerpse haven. Ik denk dat hiermee de essentie van Flanders Port Area is aangegeven: de positie die de Antwerpse haven inneemt, is fundamenteel voor het verder samenwerken van de Vlaamse havens. Ik merk dat de Antwerpse haven weinig interesse heeft voor de andere havens. Ik geef een voorbeeld: toen het Vlaams Parlement de Antwerpse haven heeft bezocht, waren er mensen vanuit alle provincies. Toen we naar de Gentse haven gingen, waren er alleen mensen uit Oost- en West-Vlaanderen. Er was niemand uit Antwerpen. Ik wil het niemand verwijten, maar het illustreert wel de manier waarop de ene haven naar de andere kijkt. Zolang de Antwerpse haven zegt dat ze genoeg heeft aan zichzelf, zal Flanders Port Area niet echt werken.

De voorzitter: Mijnheer Watteeuw, voor alle duidelijkheid: er was ook een Limburger aanwezig.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, mijnheer Roegiers, wat de concurrentiepositie betreft: het thema komt niet van mij. Het thema van de concurrentie is vanuit de havens zelf gekomen. Zij hebben gevraagd om er een thema van FPA van te maken. Ze hebben gevraagd om een pakket maatregelen uit te werken die proberen om belemmeringen voor een verdere havenontwikkeling weg te werken. Ik heb hun ook een aantal vragen gesteld. Voor mij is het interessant om bijvoorbeeld te weten hoe ze keuzes maken en of ze elkaar verwittigen als ze

keuzes maken. Dat is een heel moeilijk gesprek, waarin een balans moet worden gemaakt tussen: moet dat, kan dat, mag dat enzovoort.

De heer Watteuw heeft het over een zachte aanpak. Ik vind het net een meerwaarde. Er zijn al schitterende zaken uit voortgekomen, zowel bij FPA als bij het Flanders Inland Shipping Network (FISN). Uit die samenwerking is al een binnenvaartsimulator ontstaan. Er zijn kleine steunmaatregelen voor binnenschippers genomen. Zo'n netwerk leidt tot maatregelen die ervoor zorgen dat het beter wordt voor de sector.

Dat is de weg die ik volg. Mijnheer Roegiers, het is geen beleidswissel, maar ik vind dat je gradueel moet opbouwen. Misschien stel ik mijn ambitieniveau een beetje bij. Flanders Port Area betekent dat we in het buitenland zeggen dat Vlaanderen eigenlijk één grote haven is. Neen, ik vind het nu van belang om de vier sterke havens als vier sterke havens te tonen, waarbij de ene uiteraard groter is dan de andere en de ene meer samenwerkt dan de andere. Je moet zoeken hoe Flanders Port Area versterkend kan werken voor de havens op zich en voor de samenwerking tussen de havens. Wat de toekomst brengt, zullen we wel zien.

Je voelt wel dat de fut er een beetje uit was na de eerste 3 jaar. We moeten zoeken waar de specifieke meerwaardes liggen. Ik heb zelf gezegd: het logo blijft evident Flanders Port Area. Ik interpreteer het als volgt en ik heb dat in Gent in mijn toespraken ook gezegd: voor mij is Vlaanderen vooral een regio van havens. We zullen wel zien hoe ver de samenwerking in de toekomst zal gaan. Als je spreekt over Flanders Port Area geeft het de indruk dat we van Vlaanderen één grote haven maken. We zijn daar vandaag absoluut niet rijp voor. Je moet evoluerend werken, je weet niet wat er in de toekomst gebeurt. Ik vind niet dat die perceptie er mag zijn, maar ik vind dat het altijd de bedoeling van FPA is geweest. FPA blijft bestaan als FPA, maar ik geef er, samen met de vier havenbedrijven, de interpretatie aan van 'Area of Ports'.

Het is juist dat het moeilijk is om te werken rond de concurrentiepositie, maar ze vragen het zelf. Ik steun die vraag omdat het toelaat om een aantal problemen op tafel te leggen. Ik heb ook al een paar havenlunches achter de rug. Overal waar ik uitleg hoe ik het concept zie, voel ik dat er enthousiasme over is. Ze vinden het goed en ze willen dat. Maar het is inderdaad het moment om dit structureel te verankeren, omdat anders de indruk ontstaat dat er niets gebeurt, wat absoluut niet het geval is.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, ik denk dat alles is gezegd. Ik noteer dat we niet meer over FPA, maar over FAP zullen spreken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toestand bij Flanders Port Area

Doelstellingen FPA

Het Vlaams regeerakkoord is duidelijk: “De Vlaamse overheid stimuleert vanuit het Flanders Port Area-project op een realistische wijze de verdere samenwerking tussen de havens. We geven prioriteit aan de terreinen waar gemeenschappelijke initiatieven een meerwaarde kunnen betekenen. De lokale verankering van de havens wordt daarbij niet in vraag gesteld”.

Flanders Port Area zal worden verder gezet en verbreed als netwerk van en voor de volledige havensector, waarin gewerkt wordt rond een aantal concrete doelstellingen. De methodiek van het netwerk is dan ook tweeledig. Enerzijds is het de bedoeling om inspraak in en participatie van de volledige havensector aan het Vlaams beleid, relevant voor de havens, te creëren, door onder meer betrokkenheid en inhoudelijke voorstellen vanuit de invalshoek van de havengebruikers aan te moedigen.

Anderzijds wordt een netwerk aangeboden waarin rond bepaalde onderwerpen en projecten kan worden samengewerkt. Samenwerking en overleg met sectoren en belanghebbenden is een noodzakelijke voorwaarde voor een goed doordacht havenbeleid. Elke sector heeft immers zijn eigen expertise, die nuttig en noodzakelijk is bij de uitwerking van projecten en initiatieven.

a. Strategisch thema “Versteviging van het maatschappelijk draagvlak voor onze Vlaamse havens”

Situering:

Voor de Vlaamse havens geldt nog al te vaak “Onbekend maakt onbemind”. Een negatieve perceptie kan mogelijks omgebogen worden door het werken aan de bewustwording. Onverschilligheid en afstandelijkheid bij het brede publiek ten opzichte van het havengebeuren is veel moeilijker aan te pakken. Toch is het belangrijk om hierin op alle niveaus en via verschillende kanalen te blijven investeren. Een steviger maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens maakt ook een steviger Vlaams havenbeleid mogelijk.

Mogelijke projecten:

- Organiseren van de volgende editie van de Vlaamse Havendag. De datum van de volgende Vlaamse Havendag is vastgelegd op zondag 26 juni 2010.
- Omwonenden van de havengebieden actiever betrekken bij de havens;
- Opmaken van een educatief kennismakingspakket over havens en maritiem transport, in aanvulling van het lessenpakket Flanders Logistics, in de eerste plaats voor het secundair onderwijs

b. Strategisch thema “Verankering van onze havens als duurzame knooppunten in logistieke netwerken”

Situering:

Er is vaak kritiek dat de havenontwikkelingen uitsluitend vertrekken vanuit economische overwegingen, met onvoldoende oog voor de impact op leefmilieu en samenleving. Het bevorderen van meer duurzame havens kan ook een competitief voordeel worden. Immers, de meest duurzame maatregel is op termijn ook de meest voordelige voor Logistiek Vlaanderen.

Mogelijke projecten:

- Streven naar maximale logistieke toegevoegde waarde
- Uitwerken van innovatieve logistieke concepten in havens (in afstemming met het thema Innovatie van Flanders Logistics en de andere pijlers);
- Uitwisselen tussen de havens van “best practices” inzake verschillende aspecten van duurzaamheid

c. Strategisch thema “Versterking van de concurrentiepositie van onze havens (in de Hamburg-Le Havre Range)”

Situering:

In tijden van economische crisis wordt het belang van een sterke concurrentiepositie van onze havens nogmaals onderstreept en komt de impact voor de Vlaamse welvaart nadrukkelijker in beeld. De bedoeling is om concrete maatregelen uit te werken die de concurrentiepositie van onze havens (op korte termijn) kunnen versterken. In de eerste plaats moeten de belemmeringen op verdere havenontwikkelingen van overheidswege worden weggewerkt.

Mogelijke projecten:

- Uitwerken van maatregelen die belemmeringen op verdere havenontwikkelingen van overheidswege wegwerken;
- In uitvoering van het Regeerakkoord een benchmark van de havenoverschrijdende dienstverlening en regelgeving in onze havens uitvoeren;
- Hernemen en verder uitwerken van de strategische verkenningsnota “Zeehavens en maritiem transport - cruciale schakels voor logistiek succes”;