

---

## Toespraak van gouverneur André Denys

voor de Provincieraad

# "Oost-Vlaanderen, havenprovincie!"

woensdag 12 december 2007

Provincieraadzaal

---

### **Jaarlijkse rede: belangrijk maatschappelijk pleidooi**

Mijnheer de Voorzitter, ik ben u en het Bureau van de Provincieraad dankbaar om de jaarlijkse rede van de gouverneur te hebben verschoven naar de laatste zitting van het jaar. Het laat iedereen toe zijn of haar rol op de juiste wijze te spelen. Het is niet goed als mijn toespraak in het vaarwater komt van de begrotingsbesprekingen. Het begrotingsdebat is het politieke moment bij uitstek voor de deputatie en de provincieraad. Voor mij als gouverneur is het een moment om te zwijgen en goed te luisteren. Ik vond uw werkzaamheden erg interessant.

Minister van Staat Jos Geysels, mijn vroegere groene collega in het parlement, heeft het politieke debat ooit eens "het democratisch georganiseerde meningsverschil" genoemd. Ik beluister uw debatten op een andere wijze, niet met de bedoeling om te

focussen op de meningsverschillen. Integendeel, ik zoek naar standpunten die gedragen worden door een ruime Oost-Vlaamse meerderheid. Het zijn die standpunten die ik kan gebruiken in mijn rol als pleitbezorger van onze provincie.

Mijnheer de Voorzitter, met een gouverneur die alleen maar luistert en voor de rest zwijgt, is de provincie zeker niet gediend. De traditie van de jaarlijkse gouverneurstoespraak in alle provincies biedt ons de kans om een maatschappelijk thema aan te kaarten die voor de provincie van groot belang is. Het thema dat ik dit jaar gekozen heb, heb ik de titel: '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' mee gegeven.

## **Waarom dit thema?**

De keuze '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' lijkt provocerend; zeker voor onze Antwerpse collega's. Dat Antwerpen het onderspit moet delven voor Gent en Leuven als universitaire omgeving aanvaarden ze nog. Dat Antwerpen minder een historische trekpleister is dan Gent en Brugge kunnen ze moeilijk ontkennen. Maar dat Antwerpen binnen Vlaanderen ook nog concurrentie krijgt op het vlak van hun onaantastbare reputatie van maritieme metropool is voor hen onvergeeflijk.

De titel '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' is waarschijnlijk ook verrassend voor de rest van Vlaanderen en ons land. De meeste Vlamingen hebben geen besef van ons havenpotentieel. Het is maar een "fait divers" maar de vaststelling dat iemand zoals Marc Reynebeau in een uitzending van de 'Slimste Mens' moest passen als er werd gevraagd naar een belangrijke haven in Oost-Vlaanderen, wijst erop dat de link

tussen Gent en zijn haven nog te weinig behoort tot de parate kennis van vele Vlamingen. Maar erger is het nog gesteld met de kennis van de Waaslandhaven.

Ik krijg meer en meer de indruk dat in de publieke opinie, buiten het Waasland, de link tussen de Waaslandhaven en Oost-Vlaanderen onbestaande is. Geen drie op tien Vlamingen weten dat het Deurganddok, de grootste container- toegangspoort van de Antwerpse Haven, gelegen is in Beveren. Bij een onlangs gehouden voordracht voor een serviceclub in Brussel stelde ik tot mijn verwondering vast dat deze Brusselse Vlamingen dachten dat Beveren in de provincie Antwerpen lag.

Mijnheer de Voorzitter, met deze titel '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' wil ik een beetje provoceren om de problematiek op scherp te stellen. Ik wil er in geen geval een oorlog met onze Antwerpse vrienden mee uitlokken. Dit zou compleet in tegenstelling zijn met mijn inzichten over wat ik noem het 'nieuwe provincialisme'. Het nieuwe provincialisme verzoent subsidiariteit en mondiale visie en keert zich tegen zogenaamde provincialistische kortzichtigheid. We hebben behoefte aan samenwerking en niet aan een steden- of provincieoorlog.

## **Flanders Port Area: nieuwe evolutie**

Deze visie past perfect in de oproep van Vlaams minister-president Kris Peeters voor de creatie van "Flanders Port Area" op 16 februari II. Flanders Port Area is gebaseerd op de volgende beleidskeuzes:

- het verzekeren van een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens;

- het verbeteren van de multimodale hinterlandontsluiting, interportuaire verbindingen en intermodale overslagfaciliteiten;
- het zorgen voor voldoende en tijdig beschikbare haventerreinen;
- het aansporen tot intensievere samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens;
- het bevorderen van innovatieve concepten en processen in haventechnologie en havenlogistiek;
- het zorgen voor een stimulerend investeringsklimaat en aantrekkelijke vestigingsfactoren in de Vlaamse zeehavens.

Kortom, "Flanders Port Area" is een oproep tot samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens in een open en constructief overleg.

## **Uniek havenpotentieel**

Binnen die context heeft Oost-Vlaanderen een uniek havenpotentieel. Ons havenpotentieel is groot en groeiend. Wij beschikken over:

1. twee maritieme havenpoorten op Oost-Vlaams grondgebied;
2. gunstige ligging binnen het verhaal van een belangrijke Europese binnenvaartsnelweg, de Seine-Schelde verbinding;
3. een vlot bereikbaar en centraal gelegen hinterland.

Laat me eerst iets zeggen over onze twee havenpoorten. De twee maritieme toegangspoorten zijn verschillend, maar complementair. De Waaslandhaven, de linkerzijde van de Haven van Antwerpen, heeft met het Deurganckdok één van de grootste containerterminals in Europa. De Gentse Haven is een kleinere haven, maar door zijn industriële ontwikkeling is het een motor voor tewerkstelling. Nergens is de verhouding tonnage/tewerkstelling zo spectaculair als in de Gentse haven.

Naast de twee havenpoorten is er het Seine-Schelde project. Dit wordt de Europese binnenvaartsnelweg bij uitstek. Binnenschepen met een tonnage tot 4.500 ton zullen zonder onderbreking van Parijs tot aan het Leie-kanaal kunnen varen. En dan zal via de provincie Oost-Vlaanderen, het Leiekanaal en het kanaal Gent-Terneuzen deze binnenvaartsnelweg de toegang vinden tot de zee. Het is zo voorspelbaar dat de Shortsea containertrafiek van onder meer Rotterdam, maar ook van andere grote havens, op deze binnenscheepvaartroute zal aansluiten.

Naast onze toegangspoorten en deze binnenvaartroute is er ook ons hinterland. Het Oost-Vlaams hinterland biedt 3 mogelijkheden om de troef van de inkomende haventrafiek te gebruiken voor bijkomende tewerkstelling.

Oost-Vlaanderen is het perfecte hinterland voor de goederen die vanuit de Waaslandhaven een westwaartse bestemming hebben. Bedrijvzones in Beveren, Temse, Sint-Niklaas, St-Gillis-Waas–Stekene en Lokeren zijn terzake optimaal gelegen.

Het hinterland van de Haven van Gent reikt ook verder dan de Kanaalzone. De binnenvaart die zal aansluiten op de Shortsea containertrafiek biedt nieuwe kansen voor bedrijvzones die gelegen zijn in de nabijheid van de binnenvaartroute. Ik denk aan Evergem, Gent, Aalter, Deinze-Nazareth en Zulte-Kruishoutem. Zij worden ideale "hotspots" bij het uittekenen van een logistiek kaartje.

Maar Oost-Vlaanderen is ook het hinterland voor een grote zeehaven die gelegen is buiten onze provincie, namelijk Zeebrugge. Zeebrugge is een diepzeehaven zonder groot hinterland. Veel van de containers die in Zeebrugge toekomen, gaan oostwaarts of zuidwaarts via de E40. Oostwaarts bieden zij uitstekende logistieke

kansen voor de **toekomstige bedrijvenruimtes** tussen Zeebrugge en Gent zoals in Maldegem, Assenede en Eeklo. Zuidwaarts zijn ze een bijkomende troef voor de E40-bedrijvzones in Aalter, Gent, Wetteren en Aalst. Het havenverhaal is voor Oost-Vlaanderen een veel breder verhaal dan de Kanaalzone en de Waaslandhaven. Het is een verhaal dat zich onrechtstreeks uitstrekt over drie vierden van de 65 steden en gemeenten in deze provincie.

## **Verhaal van kansen en bedreigingen**

De intellectuele eerlijkheid gebiedt ons om te zeggen dat het een gemengd verhaal is. Een verhaal van kansen en bedreigingen. Dankzij de haventrafieken is deze provincie erg kansrijk om de economie en tewerkstelling te doen groeien. Maar haveninfrastructurele ingrepen vergen veel ruimte. Zij bedreigen woon-, natuur- en landbouwgebied. Bovendien dreigt iedere havenontwikkeling onze mobiliteit nog meer te belasten. Wegencongestie oplossen betekent grotere spoor- en waterweginfrastructuren die op hun beurt ook ruimte in beslag nemen. De fractievoorzitter van Groen in onze provincieraad, de heer Jan Fiers, heeft in zijn begrotingstussenkomst terecht gewezen op de negatieve zijde van het verhaal. Ik deel zijn analyse.

## **Brede consensus om groei en leefbaarheid te verzoenen**

Maar welke conclusie moeten we uit de analyse trekken? Moeten we een rem zetten op de groeiscenario's en iedere vraag tot havenontwikkeling afwijzen? Of moeten we de groei van de havenontwikkeling positief benaderen in samenhang met een zoektocht naar maximale leefbaarheid?

Sinds 1992 koos de provincieraad van Oost-Vlaanderen met het toenmalige ROME-project voor het Gentse havengebied voor een aanpak waarbij havenactiviteiten een optimale ontwikkelingskans kregen in samenhang met een maximale leefbaarheid van de kanaaldorpen. In de voorbije 15 jaar is er, ongeacht de meerderheid en de samenstelling van deputatie en provincieraad, continuïteit geweest in die beleidskeuze. Diezelfde visie vind ik ook terug in Gent, Evergem, Zelzate, maar ook in de Wase gemeenten als het gaat over de ontwikkeling van de Waaslandhaven.

Die visie is voor de Gentse Kanaalzone vertaald in het strategisch plan dat ik op 9 november 2007 mocht overhandigen aan minister-president Kris Peeters. Het is de leidraad die de Vlaamse overheid zal hanteren voor de invulling van de ruimtelijke planprocessen. Niet het afremmen van de groei van de haven, maar groei en leefbaarheid met elkaar verzoenen is dan ook mijn leidraad om een strategie te ontwikkelen rond havenbeleid in deze provincie. Het is vanuit deze visie dat u dan ook de context van mijn betoog moet inschatten.

## **Aanwakkeren van de beslissingsprocessen**

Een eerste punt dat ik beoog met mijn toespraak is het aanwakkeren van de beslissingsprocessen. Ieder beslissingsproces bij grote infrastructuurwerken kent terecht een zware procedure. Inspraak, overleg, studie en onderzoek, het afwegen van scenario's, diverse MER-onderzoeken, ruimtelijke planprocessen, vergunningsprocedures; ze hebben allemaal hun betekenis in de voorbereiding van een goed beslissingsproces. Maar het gevolg is wel dat er meestal meerdere jaren liggen tussen de eigenlijke beslissing en de concrete realisatie. In een mediatijdperk dat gekenmerkt wordt door de **dictatuur van de korte termijn** is dat een probleem.

Het is zeer verleidelijk voor bestuurders om moeilijke beslissingen, die steeds op de een of andere plaats protest uitlokken, uit te stellen. Ik wil waarschuwen voor een beleid van "non-beslissingen". Een overheid die te lang aarzelt, wekt wantrouwen bij de private havenpartners. Vergeten we vooral niet dat rederijen en investeerders in maritieme trafieken vandaag niet meer gebonden zijn aan één enkele haven. Dat is het grote verschil met tien jaar terug.

Ik neem het voorbeeld van een belangrijke Gentse Haveninvesteerder, namelijk Sea-Invest. Sea-Invest stond vroeger symbool voor bulktrafiek via de Gentse Haven. Vandaag is dit bedrijf actief in verschillende Europese en Afrikaanse zeehavens. Deze belangrijke groep vinden we onder meer terug in Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Vlissingen, Rotterdam, Hamburg, de voornaamste Franse zeehavens en in een aantal Afrikaanse havens. Maar die spreiding is noodzakelijk en heeft hen niet belet om verder en steeds meer te investeren in de Gentse Kanaalzone. Die spreiding betekent wel dat men vlugger voor een andere haven kiest als men merkt dat een havenbedrijf niet meer dynamisch investeert. Dan stopt een gelijkaardig bedrijf ook met het investeren in die welbepaalde haven.

Het nemen van langetermijnbeslissingen over grote haveninfrastructuurwerken is een complex gebeuren. Het zit geprangd tussen overheid en markt. Het succes, het uiteindelijke resultaat is steeds afhankelijk van de markt. Maar de zwaar maatschappelijke impact verplicht ons te werken met planprocessen die gestuurd worden door een maatschappelijk bewogen overheid. Planprocessen moeten echter korter en meer flexibel worden. En eens afgerond, moeten de bestuurlijke overheden zo vlug mogelijk de nodige beslissingen nemen.

## **Vlotte maritieme toegankelijkheid bepalend voor aantrekkelijkheid**

De eerste voorwaarde om de groei van een haven te garanderen is een vlotte toegang vanuit de zee. Een haven moet een veilige en vlekkeloze maritieme

toegankelijkheid bieden voor de nieuwe generaties van schepen. Vanuit deze invalshoek zijn er twee dossiers die voor ons van groot belang zijn: de verdieping van de Westerschelde en het sluiscomplex in Terneuzen.

## **Verdieping Westerschelde verhoogt Antwerpse competitiviteit**

De verdieping van de Westerschelde is absoluut noodzakelijk om de haven van Antwerpen als wereldspeler te behouden. De haven van Antwerpen met op de linkerzijde de Waaslandhaven, speelt mee in de categorie van de wereldhavens die we maritiem omschrijven als de "Hamburg/Le Havre range". Vele van die havens hebben maritieme congestieproblemen, maar ze zoeken naar oplossingen. Zo zal Rotterdam zijn congestieproblematiek aanpakken met de realisatie van de tweede Maasvlakte, het megaproject waardoor de haven dieper in de zee komt te liggen.

De verdieping van de Westerschelde is een uitermate belangrijk dossier, maar we kunnen het niet alleen oplossen. Wij zijn afhankelijk van Nederland. Sommige Antwerpse stemmen drongen destijds aan om het recht op die verdieping juridisch af te dwingen. Maar de Vlaamse Regering verkoos om in goed nabuurschap samen aan tafel te zitten met Nederland. Op 5 februari 2001 zaten de toenmalige Vlaamse minister van Openbare Werken, Steve Stevaert en zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Tineke Netelenbos samen in Kallo om een intentieverklaring te ondertekenen. Er werd afgesproken om een memorandum op te maken rond de toegankelijkheid, de veiligheid en de natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. Het was de start van het zogenaamde Proses-verhaal.

De studies moesten 2 jaar later klaar zijn. Dit wou zeggen tegen februari 2003 en uiterlijk negen maanden later, laat ons zeggen eind 2003 moest de politieke besluitvorming rond zijn. De tussentijdse politieke besluitvorming kreeg twee jaar

vertraging. De nieuwe Scheldeverdragen werden op 21 december 2005 ondertekend in Middelburg door de bevoegde minister van Nederland en Vlaanderen, namelijk mevrouw Carla Peijs en de heer Kris Peeters. Maar de uiteindelijke politieke besluitvorming is vandaag, eind 2007, na vier jaar vertraging nog steeds niet volledig rond want deze verdragen zijn nog steeds niet geratificeerd door de Nederlandse Tweede Kamer.

Ik ben een groot voorstander om oplossingen te zoeken via goed nabuurschap tussen Vlaanderen en Nederland. Velen onder ons stoppen daar veel energie in. Maar het is erg ontgoochelend te moeten vast stellen dat – 4 jaar na de afgesproken datum – er nog altijd géén zekerheid is over dat belangrijke dossier.

## **Kanaal Gent-Terneuzen: sluizen groot genoeg voor industrie & Shortsea traffic**

Een tweede belangrijk dossier voor de provincie Oost-Vlaanderen is de nautische toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen. Het is vanuit de ontgoochelende ervaring met het dossier van de Westerscheldeverdieping, dat ik met de nodige zin voor realiteit de huidige besprekingen rond het project KGT 2008 volg. Het project KGT 2008 is de studie die de Nederlandse en Vlaamse Regering hebben besteld om de problematiek van de nautische toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen te bekijken.

Als gouverneur maak ik deel uit van het zogenaamde stakeholdersoverleg dat in co-voorzitterschap wordt voorgezeten door Minister van Staat Miet Smet en gewezen minister Brackx uit Nederland. Het positieve aan dit studieproces is dat het dossier van de nautische toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen voor de eerste maal getrokken wordt door Den Haag en Brussel. Het zijn tenslotte de Nederlandse en de

Vlaamse Regering die moeten betalen. Er is een zeer goed contact tussen Zeeland en Oost-Vlaanderen, tussen Terneuzen en Gent.

Ik wens in dat verband uitdrukkelijk mijn collega – de nieuwe Commissaris van de Koningin – mevrouw Carla Peijs en de burgemeester van Terneuzen, de heer Jan Lonink te danken. Maar uiteindelijk zijn het de centrale regeringen die financieel over de brug zullen moeten komen. De toekomst van de Gentse haven is afhankelijk van de wijze waarop het sluiscomplex in Terneuzen wordt uitgebouwd. Het sluiscomplex in Terneuzen moet groot genoeg zijn opdat de bestaande bedrijven zoals Arcelor-Mittal Gent, Volvo, Sea-Invest voldoende grote schepen kunnen ontvangen aan een concurrentiele vrachtprijs.

Bulkcarriers geladen met massagoederen, Ro/Ro-schepen en Car-carriers voor de automotive sector moeten vlot en veilig kunnen passeren door het sluiscomplex om via het kanaal onze havenzone te kunnen bereiken. **Bovendien moet het nieuwe sluiscomplex toelaten dat, zonder vorm van congestie, de nieuwe evolutie van Shortsea containertrafiek maximaal kan gelinkt worden aan de groei van de binnenvaart op het Seine-Scheldetraject.** De toekomst van de haven van Gent en het kanaal is een "én – én verhaal".

Gent moet zowel functioneren als een zeehaven voor zijn industriële bedrijven, maar ook als een binnenhaven voor de binnenvaart die gelinkt is aan zeevaart. Het is geen wereldhaven zoals Hamburg, Rotterdam en Antwerpen. Wij vragen niet dat er ultra large container carriers moeten binnen kunnen. Maar de nieuwe generatie van postpanamaxen die straks door het Panamakanaal zullen varen moeten ook door ons kanaal kunnen.

Dit dossier is van cruciaal belang, niet alleen voor Gent en de Kanaalzone maar voor gans Oost-Vlaanderen:

- 15 % van de Oost-Vlaamse tewerkstelling is rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden aan de activiteiten in de Gentse Kanaalzone;
- 25 % van de toegevoegde waarde die in de provincie wordt gerealiseerd, is afkomstig van de bedrijvigheid in de Gentse haven;
- de Gentse haven is tenslotte goed voor de helft van de Oost-Vlaamse export.

## **Volwaardig partnerschap tussen Antwerpen en 'Waasland–Oost-Vlaanderen'**

Het derde belangrijke dossier voor de provincie Oost-Vlaanderen is de graad van medezeggenschap die het Waasland en Oost-Vlaanderen zullen krijgen in het bestuur en het beleid van het havengebeuren in de Waaslandhaven. Zeer simpel gezegd: "het realiseren van een volwaardig partnerschap met de haven van Antwerpen in het linkeroevergebied". Een volwaardig partnerschap is voor mij de logica zelf.

In gans Europa bestaat er een consensus om het voeren van een havenbeleid en het besturen van de haven als een overheidstaak te beschouwen. Ik heb al gezegd, het havengebeuren biedt kansen maar is ook bedreigend. Het is méér dan een economisch marktgebeuren, het grijpt in op de maatschappelijke omgeving en het heeft impact op de mens. Europa laat weliswaar toe dat private bedrijven bepaalde onderdelen in concessie kunnen krijgen maar het ganse beleid en bestuur is bijna overal in handen van havenbedrijven die de eigenschap vertonen van overheidsbedrijven.

Bijna het volledige beleid in de haven van Antwerpen en de Waaslandhaven wordt bepaald door het Antwerps Havenbedrijf. De wet Chabert, de zogenaamde havenwet heeft in 1978 voor het ganse Linkeroevergebied de ingewikkelde constructie vastgelegd waarbij Antwerpen het havengebied en het havenbeheer kreeg, en de Maatschappij van het Waasland het grondbeheer van het industriegebied. Gewezen senator Ferdinand De Bondt maar ook EROV hebben toen in de jaren zeventig altijd beweerd dat deze wet, weliswaar geen institutionele annexatie was door Antwerpen, maar een annexatie in de feiten. Zij hebben gelijk gekregen. De studie van professor Verbeke over de problematiek van 'kosten en baten' bewijst dit overvloedig.

Ik ben de eerste om te zeggen dat het Antwerps havenbedrijf een goed presterend en erg professioneel geleid overheidsbedrijf is. Maar het overheidsbedrijf is een filiaal van een stad. Er is slechts één aandeelhouder, namelijk de stad Antwerpen. Eigenlijk kan dit niet en dit om twee redenen. Ten eerste, de nieuwe ontwikkeling van de haven gebeurt volledig buiten de grenzen van de stad, namelijk op de linkeroever, op het grondgebied Beveren. Ten tweede, de uitbouw van de haven is steeds sterk gefinancierd geweest door Vlaanderen omdat het havengebeuren terecht wordt beschouwd als zijnde van groot regionaal belang voor gans Vlaanderen.

Naar mijn mening zijn er dan ook slechts twee bestuursopties mogelijk. De eerste mogelijkheid is een bestuur in de geest van Flanders Port Area, het integreren van één Vlaams havenbeleid in één bestuursstructuur. Er zijn er in Vlaanderen die dromen van één groot havenbedrijf, één grote holding met vier filialen. Persoonlijk ben ik geen voorstander van een dergelijke structuur. Mijn bestuurlijke ideologie is 'bottom-up' en niet 'top-down' geïnspireerd. In al mijn bestuurlijke benaderingen, en dat weet u, ben ik een fervente voorstander van de subsidiariteit, het besturen zo dicht mogelijk op het terrein.

Een centraal, centralistisch havenbestuur zal de reflex van de lokale verankering missen. Daarom geloof ik zeer sterk in een tweede formule: "het uitbouwen van het Antwerps havenbedrijf tot een volwaardig partnerschap tussen de lokale partners van linker- en rechteroever die gemeenschappelijk de kosten en de baten met elkaar delen en die gemeenschappelijk de grote maatschappelijke keuzes maken". Volwaardige partners ook die gemeenschappelijk de haven besturen, die geen onderscheid maken tussen de kunstmatige indeling van havengebied en industriegebied.

Ik weet dat we bij de onderhandelingen met een achterstand staan. We kunnen de geschiedenis niet herschrijven. Maar hoe langer wij wachten hoe groter de achterstand wordt. Beveren, het Waasland en Oost-Vlaanderen mogen niet langer langs de zijlijn de ontwikkeling van het ganse linkeroevergebied overlaten aan een filiaal van Antwerpen. Het is een stelling die ik al verkondig sinds mijn aantreden als gouverneur .

Mijn oproep werd eerst kritisch onthaald in het Waasland. Diegenen die aanwezig waren op ons eerste werkbezoek in het kader van de ronde van Oost-Vlaanderen zullen zich herinneren hoe kritisch de toenmalige burgemeester van Beveren stond tegenover onze aanpak. Vandaag is dit niet meer het geval. Er is een perfecte samenwerking met de huidige burgemeester van Beveren en binnen het forum dat werd opgericht in de schoot van de Intercommunale van het Waasland werd een mooi front gevormd met alle partners van deze intercommunale.

Samen hebben de provincie en de intercommunale twee interessante studies gemaakt over de sociaal-economische ontwikkeling en de juridische mogelijkheden tot samenwerking. De beide studies tonen de nood aan reële participatie vanwege het Waasland bij de verdere ontwikkeling van het havengebied op het Linkeroevergebied. Maar zoals met elk onderzoek hebben conclusies maar waarde als ze mede worden aanvaard door uw gesprekspartner. Het is een langzaam en behoedzaam proces. Met veel gesprekken achter de schermen. Maar het gaat in de

goede richting. Met havenscheper Marc Van Peel werd afgesproken om een ambtelijke stuurgroep van 'wijze mensen' op te richten die de verschillende studies zullen onderzoeken. Daarna moeten er gemeenschappelijke conclusies worden getrokken. Ik hoop op een gemeenschappelijk politiek front in het Waasland. Waar wij 30 jaar terug niet in geslaagd zijn mag morgen niet mislukken. Geloof me vrij, vandaag is de tijd meer dan rijp voor die stap.

Langs Antwerpse zijde is er een nieuwe evolutie in de geesten. Diegenen die aanwezig waren op de tiende verjaardag van het Antwerps Havenbedrijf hebben dit kunnen merken. Verschillende Antwerpse sprekers wezen op de grote logica om Beveren en het Waasland structureel te verankeren in één groot havenbedrijf. Maar we moeten de juiste strategie afspreken. Een volwaardig partnerschap is iets anders dan een paar zitjes in de Raad van Bestuur. Volwaardig partnerschap mag niet tot doel hebben om aan enkelen een vorm van machtsverwerving te geven. Het mag er niet om te doen zijn om buitenburgemeester voor Antwerpen te spelen in de Linkeroever. Er mag maar één bedoeling zijn, namelijk om via het meebesturen de havenontwikkeling te organiseren op een manier waarbij het Waasland volwaardig wordt erkend en de opties breed maatschappelijk worden gedragen. En dat is in het verleden, op zijn zachtst uitgedrukt, niet altijd het geval geweest.

## **Saeftinghedok, mobiliteitsproblematiek, afbakening en invulling bewijzen noodzaak van samenbesturen en consensus**

Twee actuele en gevoelige dossiers bewijzen de noodzaak van een volwaardig meebesturen vanuit het Waasland:

- ten eerste is er de keuze over de afbakening van het havengebied en een eventueel nieuwe bijkomend dok, het zogenaamde Saeftinghedok;
- ten tweede is er de keuze voor de oplossing van de mobiliteitsproblematiek.

Het voorbereidingsproces op de beslissing van de afbakening van het havengebied heb ik als co-voorzitter van de werkgroep voor het Strategisch Plan van nabij gevolgd. Ik vertel u geen geheim als twee jaar terug het voor de Antwerpse havenkringen bijna evident was dat er zo vlug mogelijk een beslissing zou komen ten gunste van een bijkomend dok, het Saeftinghedok. Vandaag is dat gelukkig geen evidentie meer.

In het begin van mijn toespraak heb ik gepleit om beslissingen niet uit te stellen. Maar er is één beslissing waar ik wel voor uitstel pleit, namelijk de beslissing over het Saeftinghedok. De reden is éénvoudig: "er zijn teveel mobiliteits- en economische onzekerheden". De verkeerde economische keuze om destijds het Doeldok uit te graven als industrie-dok moet ons hoeden voor beslissingen op basis van al te vage economische gegevens. Bovendien weten we allemaal dat de groei van de containertrafiek via het Deurganckdok al zware bijkomende files zal opleveren.

Zo lang er geen oplossing is voor de mobiliteitsproblematiek, kan er wat mij betreft geen nieuw Saeftinghedok komen. Ik stel vast dat de dure beslissingen om de mobiliteitsproblemen langs Antwerpse zijde op te lossen, genomen zijn. Langs Wase en Oost-Vlaamse zijde zitten we nog maar in de fase van de studies. We moeten daar niet over jammeren, maar er iets aan doen. Met een gemeenschappelijke visie en gemeenschappelijk lobbywerk kunnen we die achterstand in de komende jaren wegwerken. Maar ik herhaal, zolang het mobiliteitsverhaal onzeker blijft, kan er geen sprake zijn van het open zetten van de poort open naar een nieuw groot bijkomend containerdok.

**Ontsluiting hinterland sterk bepalend voor meerwaarde tewerkstelling**

Het succes van een haven wordt bepaald door zijn toegang vanuit zee. Maar het succes van de tewerkstellingsmeerwaarde verbonden aan haventrafiek wordt vandaag vooral bepaald door de toegang tot het hinterland. Het congestiegevaar richting hinterland is een zeer groot probleem. Als de goederen niet weg raken uit de haven wegens een vastlopende mobiliteit op onze wegen dan legt dit niet alleen een zeer zware hypotheek op de toekomstige groei van onze havens, maar ook op de leefbaarheid van onze samenleving. Deze problematiek geldt voor alle Vlaamse provincies, maar na de provincie Antwerpen dreigt deze problematiek het meest prangend te worden in onze provincie, in Oost-Vlaanderen. Ik verheel niet dat ik soms wakker lig van deze problematiek.

Het was daarom dat ik bewust gekozen heb om onze twee eerste Staten-Generaal rond deze problematiek te organiseren. De Staten-Generaal in november 2005 resulteerde in een grote eensgezindheid rond 14 missing links in het Oost-Vlaams wegennet. De Staten-Generaal in maart 2007 had als doel om het begrip "modal shift" voor ons grondgebied te concretiseren. In het licht van het Oost-Vlaams havenbeleid betekent dit het afbouwen van het containertransport via de weg van 64% naar 40%. Het vrachtverkeer via de binnenscheepvaart en het spoorverkeer dient echter te worden opgedreven van respectievelijk 28% tot 40% voor de waterweg en van 8% tot 20% voor het goederenverkeer per spoor.

Mijn overtuiging staat vast dat als we de optie van de modal shift ernstig nemen, wij nu best beginnen om alle grote opties te bestuderen. Als we dat niet doen dan voorspel ik u dat binnen tien jaar het verkeer volledig vastloopt op de autowegen E17 en E 40. Veel van deze dossiers hebben met ruimtelijke indeling en mobiliteit te maken. Bijgevolg zullen ze in de komende jaren nog veelvuldig aan bod komen in uw provincieraad. Natuurlijk zullen de uiteindelijke beslissingen worden genomen door de Vlaamse Regering. Maar de deputatie en de provincieraad zullen een belangrijke

rol spelen op basis van hun bevoegdheden in het kader van de provinciale structuur- en mobiliteitsplanprocessen.

### **Onderzoeksproces aansluiting haven Zeebrugge**

Gezien de gevoeligheid van het dossier wil ik ook dieper ingaan op het dossier van de ontsluiting van de haven Zeebrugge naar het hinterland. U weet dat minister-president Peeters op vraag van de haven van Zeebrugge, een studie heeft besteld om via het Schipdonkkanaal aansluiting te krijgen het Seine-Schelde project. Joachim Coens, de havendirecteur van Zeebrugge wil ook dat binnenschepen (klasse V–b) met een tonnage van 4,5 duizend ton via de rechtgetrokken Leie het Seinegebied en de rest van Frankrijk kunnen bereiken.

Het is logisch dat Zeebrugge vraagt om rechtstreeks aangesloten te worden op de Europese watersnelweg. Maar zoals u weet, er wordt niet beslist alvorens de studie volledig is. Tijdens de Staten-Generaal van 2 maart 2007 heeft minister Peeters u meegedeeld binnen welke contouren deze studie wordt opgemaakt. Ik verwacht dat deze studie zal klaar zijn tegen halfweg 2008. Ze is van zeer groot belang omdat we pas dan een juiste inschatting zullen krijgen van de vorm van de verbreding, de inname van grond en de gevolgen op mens en natuur. Ik begrijp de protesten in de gemeente Zomergem, maar ik vind het gelijktijdig verstandig van de diverse sociaal-economische overlegplatformen in het Meetjesland om het debat zelf te hebben uitgesteld tot na een kennisname van de studie.

Ik heb in een vorige RESOC-bijeenkomst in het Meetjesland mij uitgesproken ten gunste van dit dossier. Maar zoals afgesproken tijdens de Staten-Generaal zal ik mijn definitieve houding bepalen na de bekendmaking van de studie. Correctheidshalve wil ik er u op wijzen dat in dit dossier de mogelijkheid bestaat dat de Vlaamse

overheid mij in een actievere rol duwt. Als ik aanvoel dat deze rol strijdig is met wat de meerderheid van de Oost-Vlaamse provincieraad wil dan zal ik mij onthouden van elke vorm van beïnvloeding in uw besluitvormingsproces.

## **Oost-Vlaanderen, *LOGISTIEKE CENTRAAL REGIO (LCR)***

Mijnheer de Voorzitter, de cruciale positie van de provincie Oost-Vlaanderen in de ganse havenevolucie biedt kansen en bedreigingen. Ik heb die bedreigingen in mijn uiteenzetting niet onder de mat geveegd. Maar de verhouding 'kansen/bedreigingen' wordt positiever als wij strategisch de juiste keuzes maken. Als de omzet van de havens zich in grote mate beperkt tot een transitgebeuren, waarbij containers en goederen alleen maar toekomen en doorverstuurd worden, is de meerwaarde beperkt en de mobiliteitslast erg groot.

Als echter een strategie uitgebouwd wordt waarbij de containers hier uitgekapt worden en verwerkt worden dan is er een grote meerwaarde aan tewerkstelling, economische groei en welvaartsgroei. Vandaag zijn 90% van de containers die toekomen in Antwerpen en Zeebrugge containers in transit; die containers zijn alleen op doorreis. *Eigenlijk zou het een Vlaamse doelstelling moeten zijn dat 50 % van de goederen die per container toekomen in onze Vlaamse Havens, een logistiek-distributie verwerkingsproces krijgen in Vlaanderen.* Dit kan alleen maar als we maximaal inzetten op het aan elkaar koppelen van logistiek en distributie.

Logistiek in de zin van louter transport is te beperkt en neigt te uitsluitend naar doorvoer. Logistiek in de zin van het uitbouwen van distributiecentra, waar vanuit onze havengebieden of Oost-Vlaams hinterland vele Europese landen bediend worden dat is een grote toekomst. Begrijp me niet verkeerd, ik schrijf daarmee zeker niet onze havengebonden industriële ontwikkeling af. Integendeel de bestaande industrieën in de havenzones en ook elders moeten we koesteren. Maar grote

nieuwe industriële bedrijven die zich in de havens vestigen wordt moeilijker en moeilijker.

Ik raad u aan om eens het interview te lezen met Pierre Timmermans, de topman van Hessennatie-PSA, de Singaporese terminaluitbater in het Deurganckdok in het dagblad De Tijd van 2 oktober 2007. PSA is de grootste containerbehandelaar na het Hongkongse Hutchinson. Ik citeer letterlijk een belangrijke passage uit het interview: "De handel tussen China en Europa is de groeimotor van het hele containergebeuren. De productie trekt onvermijdelijk meer oostwaarts maar het Westen blijft de belangrijkste consumptiemarkt. Tegen 2012 voorzien wij dat er 4 à 5 miljoen TEU zal binnenkomen via het Deurganckdok. Dan zullen wij als containerterminal Rotterdam ingehaald hebben. Het hinterland dat dicht bij zo een containerterminal ligt heeft een unieke kans om het hart te worden van een Europees netwerk van distributiecentra".

Mijnheer de Voorzitter, wij zullen die kansen maar ten volle benutten als wij van **'Oost-Vlaanderen, de logistieke Centraalregio'** maken.' Oost-Vlaanderen ligt centraal in het Vlaamse havengebeuren en is bijgevolg perfect gesitueerd om die logistieke distributiecentra aan te trekken. Daarom ben ik zeer tevreden met het initiatief van de deputatie en gedeputeerde De Buck om een consortium op te richten dat moet leiden tot een wetenschappelijk onderzoek van Oost-Vlaanderen als logistieke Centraalregio.

Een consortium waar alle belangrijke spelers in verenigd zijn. De havenbedrijven van Antwerpen, Gent en Zeebrugge en de maatschappij voor grondbeheer in de Waaslandhaven. De intercommunales van het Waasland, Ilva, DDS en Veneco. De overheidsbedrijven zoals Infrabel, de NV Waterwegen en Zeekanaal. Onder de leiding van de POM, het provinciebestuur en met het concept van de "extended

gateways" van het Vlaams Instituut voor Logistiek (V.I.L.) moet dit een uniek resultaat opleveren.

Ik zie uit naar half 2008; naar het resultaat van dit onderzoek. Het moet de basis worden om Oost-Vlaanderen uit te bouwen tot dé Logistieke Centraalregio van Vlaanderen.

## **Logistieke roeping kan niet zonder meer bedrijfsruimte**

Maar hoe goed het resultaat van dit onderzoek ook zal zijn, voor één belangrijk aspect zal het niet kunnen zorgen, en dat is 'ruimte'. Om ruimte voor logistieke hotspots tot stand te brengen zullen onze gemeenten, de provincie en Vlaanderen inspanningen moeten leveren. Op dat vlak ben ik minder gerust. Ik stel mij de vraag of wij in Oost-Vlaanderen wel klaar zijn om ons deel van die logistieke distributiekoek aan te trekken? Meer en meer stel ik een groot onderscheid vast tussen het aantal hectaren dat als bedrijventerrein is ingekleurd en het aantal beschikbare hectaren voor nieuwe aanvragen.

Vandaag hebben wij voor gans Oost-Vlaanderen juist geteld 62 ha bedrijventerrein onmiddellijk ter beschikking. Meestal gaat het over percelen van 1 tot 2 ha. Onlangs werd ik gecontacteerd om mee te helpen zoeken naar een geschikte site om een zeer mooi Frans distributiebedrijf een plek te geven in het Waasland. Dit bedrijf vroeg 4 ha met een tewerkstelling van 200 personen, wat dus betekent 50 personen per ha. Dat is zeer veel in vergelijking met de voorwaarden van de meeste intercommunales voor het verkrijgen van bedrijfsgrond, namelijk 20 personen per ha. Wel, vandaag kunnen we dit bedrijf geen plaats geven in het Waasland.

Ik moet u zeggen dat dergelijke cases mij afgunstig doen kijken naar Limburg. Om u een voorbeeld te geven van de mogelijkheden die daar bestaan, verwijs ik naar Lommel. In Lommel wordt nu gestart met fase 3 van het Kristalpark. Dat zal bijkomend 330 ha logistiek park creëren.

## **Staten-Generaal: gemeenschappelijk front rond missing links in ruimtelijke planning**

Ik weet dat het realiseren van nieuwe bedrijvenruimtes de grote bekommernis is van de ganse deputatie. Als provinciaal bestuur kunnen we dit niet alleen. De lokale, provinciale en Vlaamse overheid moeten hieraan meewerken. Het realiseren van bijkomende ruimte om werkplaatsen te creëren is van fundamenteel belang als we onze logistieke roeping willen realiseren.

Ik stel dan ook voor dat we in 2008 een Staten-Generaal organiseren rond ruimtelijke ordening. De missing links aanduiden in onze ruimtelijke structuurplanning en daar proberen een zo breed mogelijk Oost-Vlaams front rond te smeden, is absoluut noodzakelijk als wij ons economisch potentieel in tewerkstelling willen omzetten.

## **Havengebonden gronden: productie, distributie en overslag**

Mijnheer de voorzitter, begrijp mijn voorstel tot het meer reserveren van meer bedrijfsruimte niet als een voorstel tot het blind prioriteren van de ruimte voor industrie- of bedrijventerreinen. Met de ruimte moet zeer zorgvuldig worden omgesprongen. Dit geldt in het bijzonder voor de ruimte waar ik het tot dusver nog

niet over had, met name over de beschikbare gronden die gelegen zijn in de havenzones.

In het Kluizendok beschikken we nog over méér dan 300 ha havengebonden gronden, en in de Waaslandhaven is er nog méér dan 600 ha beschikbaar. Dit zijn grote reserves als ze goed gebruikt worden. Havenbedrijven en havenmaatschappijen zijn eigenaar van die concessiegronden. De juiste invulling van die concessiegronden is een belangrijk onderdeel van het havenbeleid en de tewerkstellingsmeerwaarde die men wenst te realiseren. In dat verband is het ook noodzakelijk dat bijvoorbeeld het havenbedrijf van Gent zich uitspreekt over de resterende gronden in het Kluizendok.

Dit heeft natuurlijk te maken met de belangrijke vraag hoe de haven van Gent er in de toekomst kan uitzien rekening houdend met de evolutie in het internationaal maritiem transport. Ik geloof niet meer in de tegenstelling tussen een industriële haven versus een containerhaven. Veeleer ben ik overtuigd dat het een "en-en-verhaal" wordt. Persoonlijk denk ik dat het Kluizendok een ideale logistiek hub kan worden. In elk geval kijk ik ter zake vol belangstelling uit naar de conclusies van het onderzoek van het consortium.

## **De wet Major en logistieke ontwikkeling in havenzones**

Om de conclusies van een onderzoek succesvol in te vullen, zullen in elk geval private logistieke spelers moeten aangetrokken worden. Als we spreken over het Kluizendok met logistieke spelers wordt zeer dikwijls verwezen naar de handicap van de Wet Major. Sommigen beweren dat de Wet Major – de wet ter bescherming van de havenarbeiders – hiertoe een belemmering is. Ik geloof dit niet.

De wet Major is een wet met sterke en zwakke punten. Insiders die de haveneconomie goed kennen, zeggen me dat deze wet niet moet afgeschaft, maar gemoderniseerd worden. In elk geval moet deze wet geüniformiseerd worden, want in de 3 havens wordt deze wet op een verschillende wijze toegepast. In alle Vlaamse havens zeehavens wordt voorgeschreven dat binnen het afgebakende gebied havenarbeid verricht moet worden met erkende havenarbeiders. Wat is echter havenarbeid?

Het fysieke laden en lossen van schepen is iets anders dan de logistieke verhandeling in distributiebedrijven. Op het ogenblik dat we zoeken om meer arbeidskansen te geven aan de zogenaamde kansengroepen, bieden banen als sorteren, verpakken en labelen van goederen ideale kansen. De vraag naar dergelijke activiteiten binnen het havengebied is zeer groot. Laat ons dan ook een aantrekkelijk kader uitwerken om dat mogelijk te maken.

Persoonlijk vind ik de wet op de havenarbeid voor het fysieke laden en lossen van zeeschepen zeer verdedigbaar. Dit moet steeds in veilige omstandigheden gebeuren door arbeiders die ter zake de nodige opleiding hebben genoten en kennis van zaken hebben. Voor magazijnarbeiders moet er echter een ander kader komen, zoniet prijzen we ons uit de markt en missen we heel wat kansen op tewerkstelling binnen de havens. Ik pleit dus niet voor een revolutie maar een evolutie. Dat wil zeggen: "Alles steeds in dialoog en binnen een pakket van maatregelen waar alle partijen beter van worden".

Een open gesprek over de Wet Major is vandaag bijzonder moeilijk. Het wordt tijd dat we de symboliek van de Wet Major overstijgen. Deze wet hoeft geen remmende factor te zijn. We moeten alleen het debat durven voeren en werk maken van een toekomstproject dat de belangen van iedereen behartigt.

## Tot slot

Mijnheer de voorzitter, als slot wens ik de essentie van mijn toespraak samen te vatten.

**'Oost-Vlaanderen, havenprovincie!'** wijst op de unieke sociaal-economische troeven waar deze provincie over beschikt dankzij de twee havenpoorten, de unieke Europese binnenvaartsnelweg en ons havenhinterland. Die economische- en tewerkstellingsgroei heeft schaduwzijden op het vlak van inname van ruimte en mobiliteitscongestie. Iedere ingreep moet dan ook getoetst worden aan omgeving, milieu en leefbaarheid. Op dat vlak is het nastreven van de modal shift voor het goederenvervoer een prioriteit.

Er zijn belangrijke dossiers die essentieel zijn voor de toekomst van de havens en Oost-Vlaanderen als havenprovincie:

- de verdieping van de Westerschelde moet vlug gerealiseerd worden;
- het sluizencomplex in Terneuzen moet aangepast worden aan de noden van onze industriële bedrijven in de Kanaalzone en de nieuwe opportuniteiten van Shortsea containertrafiek en binnenvaart;
- de Antwerpse haven en de Waaslandhaven moet één gemeenschappelijke strategie en structuur hebben gebaseerd op een volwaardig partnerschap tussen het Antwerps Havenbedrijf, Beveren, het Waasland en Oost-Vlaanderen;
- het Saefthinghedok kan en mag er nooit komen zonder dat er een oplossing is voor de mobiliteit.

De logistieke en distributiesector biedt veel kansen voor een toekomstige tewerkstellingsmeerwaarde. Er moet een strategie opgebouwd worden waarbij de containertrafiek die vandaag voor 90 % in doorvoer is evolueert naar een 50/50 verhouding (50% in transit, 50% in verwerking bij distributiebedrijven). Het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen is proactief bij de uitbouw van onze provincie tot een Logistieke Centraalregio met logistieke hot spots, dankzij het trekken van een onderzoek in samenwerking met een consortium van belangrijke spelers. Hoe dan ook zal Oost-Vlaanderen als Logistieke Centraalregio pas kunnen als er voldoende bedrijfsruimte zal voorbehouden worden. Een Staten-Generaal in 2008 moet ons terzake de juiste weg wijzen. Tenslotte doe ik een oproep om een open debat te voeren over de wet Major met zijn goede en zijn minder goede kanten.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb u vandaag een overzicht gegeven van deze ongemeen boeiende problematiek en uitdagingen voor onze provincie. Dit is natuurlijk zware kost in één enkele toespraak. Vele van deze dossiers verdienen verder uitgediept te worden. De informatie en de kennis waar ik over beschik, ben ik graag bereid te delen met de provincieraad.

Tijdens een gesprek met u en het Bureau van de Provincieraad hebt u verwezen naar de mogelijkheid voor een uitgebreide gedachtewisseling in de commissies. Ik kan alleen maar zeggen, dat wanneer u of uw raad mij hiervoor uitnodigt, ik zeer graag ter uwer beschikking sta. Alleen mogen we nooit vergeten dat haventrafiek en havenproblematiek een bij uitstek mondiaal gebeuren zijn.

Wij hebben als Oost- Vlaanderen een unieke positie, we moeten bewust zijn van onze kansen maar we mogen ons zelf nooit overschatten. Wij zullen moeten samenwerken met vele andere actoren, die geen rekening houden met provincies of provinciegrenzen. Daarom zullen wij soms onze eigen grenzen moeten verleggen. Maar los daarvan is 'Oost-Vlaanderen, havenprovincie' een boeiend project en traject, dat ik graag met u allen samen wil invullen en afleggen.

Ik dank u,

André Denys

Gouverneur van Oost-Vlaanderen

woensdag 12 december 2007