

Oost-Vlaanderen, havenprovincie!
Toespraak door gouverneur Denys voor de provincieraad
woensdag 12 december 2007

Voorwoord
Het belang van de jaarlijkse traditionele rede

Ik ben de Voorzitter en het Bureau van de Provincieraad dankbaar dat de jaarlijkse rede van de gouverneur verschoven werd naar de laatste provincieraadszitting van het jaar. Het laat iedereen toe zijn of haar rol op een correcte wijze te spelen. Ik wil met mijn toespraak niet in het vaarwater komen van de provinciale begrotingsbesprekingen. Dit debat is immers voor de deputatie en de provincieraad hét politieke moment bij uitstek. Voor mij als gouverneur is het een moment om te zwijgen en goed te luisteren.

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 manier, en het is daarbij zeker niet mijn bedoeling om te focussen op de meningsverschillen. Integendeel, ik ben vooral geïnteresseerd in standpunten die gedragen worden door een ruime Oost-Vlaamse meerderheid. Het zijn die standpunten die ik kan gebruiken in mijn rol als pleitbezorger voor onze provincie.

Met een gouverneur die alleen maar luistert en voor de rest zwijgt, is de provincie zeker niet gediend. De traditie van de jaarlijkse toespraak voor de provincieraad biedt de gouverneurs in alle provincies de kans om een maatschappelijk thema aan te kaarten dat voor hun provincie belangrijk is. Dit jaar koos ik als thema: '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' .

Inhoudstafel

'Oost-Vlaanderen, havenprovincie!'	3
"Flanders Port Area": nauwere samenwerking tussen de 4 Vlaamse havens in de strijd tegen de buitenlandse havenconcurrentie	4
Twee maritieme poorten, een belangrijk binnenvaartnetwerk en een groot hinterland	4
Uniek havenpotentieel is een verhaal van kansen en bedreigingen	6
'Groei' en 'leefbaarheid' verzoenen is dé maatschappelijke uitdaging	6
Aanwakkeren van de beslissingsprocessen	7
Vlotte maritieme toegankelijkheid bepalend voor de aantrekkelijkheid van een haven.....	8
Verdieping Westerschelde verhoogt Antwerpse competitiviteit	8
Kanaal Gent-Terneuzen: sluizen groot genoeg voor industrie & Shortsea traffic	9
Pleidooi voor volwaardig partnerschap tussen Antwerpen en het 'Waasland & Oost-Vlaanderen'	11
Saeftinghedok: niet zonder oplossing voor de mobiliteit.....	13
Ontsluiting hinterland bepalend voor meerwaarde tewerkstelling	14
Onderzoeksproces aansluiting haven Zeebrugge	15
Oost-Vlaanderen, logistieke Centraalregio (LCR)	16
Logistieke roeping kan niet zonder méér bedrijfsruimte	18
Staten-Generaal: gemeenschappelijk front rond missing links in ruimtelijke planning	19
Havengebonden gronden: productie, distributie en overslag.....	19
De wet Major en logistieke ontwikkeling in havenzones	20
Tot slot.....	21

'Oost-Vlaanderen, havenprovincie!'

De keuze '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' lijkt provocerend; zeker voor onze Antwerpse collega's. Dat Antwerpen het onderspit moet delven voor Gent en Leuven als het over universitair onderwijs gaat, wordt nog aanvaard. Dat Antwerpen minder belangrijk is als historische trekpleister dan Gent en Brugge kan niemand ontkennen. Maar dat Antwerpen binnen Vlaanderen ook nog concurrentie krijgt als maritieme metropool blijkt zwaar op de maag te liggen. Antwerpen meent op dat vlak een onaantastbare reputatie te hebben.

De titel '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' is wellicht ook verrassend voor de rest van Vlaanderen en van België. De meeste Vlamingen hebben geen besef van het havenpotentieel dat hier aanwezig is. De vaststelling dat Marc Reynebeau tijdens een uitzending van de 'Slimste Mens' het antwoord schuldig blijft op de vraag om een belangrijke haven in Oost-Vlaanderen op te noemen, is misschien slechts een fait divers maar het wijst er toch op dat de link tussen Gent en zijn haven door de doorsnee Vlaming (nog) niet gelegd wordt.

Met de kennis over de Waaslandhaven is het nog erger gesteld. Ik krijg zelfs meer en meer de indruk dat behalve door de Waaslanders de link tussen de Waaslandhaven en Oost-Vlaanderen helemaal niet gelegd wordt. Minder dan drie op tien Vlamingen weten dat het Deurganckdok, dat voor de Antwerpse haven toch de grootste toegangspoort is voor containers, in Beveren ligt. Toen ik onlangs een voordracht hield voor een Brusselse serviceclub, vernam ik tot mijn grote verbazing dat deze Brusselse Vlamingen dachten dat Beveren in de provincie Antwerpen lag.

Met deze titel '**Oost-Vlaanderen, havenprovincie!**' wil ik inderdaad een beetje provoceren en ik doe dit bewust om de polemiek rond deze materie aan te scherpen. Begrijp me niet verkeerd, ik wil zeker geen oorlog met onze Antwerpse vrienden. 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 moeten samenwerken en geen oorlog uitlokken tussen steden en/of provincies.

"Flanders Port Area": nauwere samenwerking tussen de 4 Vlaamse havens in de strijd tegen de buitenlandse havenconcurrentie

Deze visie past perfect in de oproep van Vlaams minister-president Kris Peeters voor de creatie van "Flanders Port Area" op 16 februari 2007. 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; en het bevorderen van innovatieve concepten en processen in haventechnologie en -logistiek; het zorgen voor een stimulerend investeringsklimaat en aantrekkelijke vestigingsfactoren in de Vlaamse zeehavens. Het is duidelijk dat "Flanders Port Area" een oproep is tot samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens in een open en constructief overleg.

Twee maritieme poorten, een belangrijk binnenvaartnetwerk en een groot hinterland

Binnen die context beschikt Oost-Vlaanderen over een uniek, aangroeiend en groot havenpotentieel, namelijk twee maritieme havenpoorten op Oost-Vlaams grondgebied, een gunstige ligging binnen het verhaal van de Seine-Scheldeverbinding, die een belangrijke Europese binnenvaartsweg kan worden, en een vlot bereikbaar en centraal gelegen hinterland.

Onze twee havenpoorten 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 hier.

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

Daarnaast beschikken we over een uiterst gunstig gelegen hinterland. Oost-Vlaanderen is het perfecte hinterland voor de goederen die vanuit de Waaslandhaven een westwaartse bestemming hebben. De bedrijvzones in Beveren, Temse, Sint-Niklaas, St-Gillis-Waas–Stekene en Lokeren zijn daarvoor 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.

Oost-Vlaanderen is ook het hinterland voor een grote zeehaven die gelegen is buiten onze provincie, namelijk Zeebrugge. Zeebrugge is een diepzeehaven die niet over een groot hinterland beschikt. 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 gelegen tussen Zeebrugge en Gent zoals bijvoorbeeld in Maldegem, Assenede en Eeklo. Zuidwaarts zijn ze een bijkomende troef voor de E40-bedrijvzones in Aalter, Gent, Wetteren en Aalst. Het is dus duidelijk dat het havenverhaal voor Oost-Vlaanderen zich niet alleen afspeelt in de Kanaalzone en de Waaslandhaven, maar ook in driekwart van de 65 steden en gemeenten in deze provincie

Uniek havenpotentieel is een verhaal van kansen en bedreigingen

De intellectuele eerlijkheid gebiedt ons om te zeggen dat het een gemengd verhaal is: het is een verhaal van kansen en bedreigingen. Deze provincie heeft dankzij de haventrafieken veel groeipotentieel in zich voor economie en tewerkstelling. Anderzijds vragen haveninfrastructurele ingrepen veel ruimte. Zij bedreigen woon-, natuur- en landbouwgebieden. Bovendien dreigt iedere havenontwikkeling onze mobiliteit nog meer te belasten. De wegencongestie oplossen betekent dat er meer en grotere spoor- en waterweginfrastructuren moeten voorzien worden 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. Op dit vlak deel ik zijn analyse.

'Groeï' en 'leefbaarheid' verzoenen is dé maatschappelijke uitdaging

Welke conclusie moeten we dan uit deze 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 en tegelijkertijd een maximale leefbaarheid proberen te behouden?

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 terwijl een maximale leefbaarheid van de kanaaldorpen betracht werd. In de voorbije 15 jaar is er, ongeacht de meerderheid en de samenstelling van deputatie en provincieraad, continuïteit geweest in die beleidskeuze. Diezelfde continuïteit is terug te vinden in het beleid dat gevoerd wordt in Gent, Evergem, Zelzate en in de Wase gemeenten voor wat de visie op de ontwikkeling van de Waaslandhaven betreft.

Dit heeft voor de Gentse Kanaalzone geleid tot 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 het Oost-Vlaams havenbeleid. U moet mijn betoog in die context zien.

Aanwakkeren van de beslissingsprocessen

Met mijn toespraak wil ik de beslissingsprocessen aanwakkeren. Inspraak, overleg, studie en onderzoek, het afwegen van scenario's, diverse MER-onderzoeken, ruimtelijke planningsprocessen, vergunningsprocedures: ze hebben allemaal hun betekenis in de voorbereiding van een goed beslissingsproces. Het is een zware en tijdrovende procedure. Tussen de eigenlijke beslissing en de concrete realisatie kunnen er verschillende jaren liggen. Ons huidig mediatijdperk wordt echter gekenmerkt door de 'dictatuur van de korte termijn'. Een dergelijk intensief en moeilijk proces vraagt tijd.

Het kan voor bestuurders soms zeer verleidelijk zijn om moeilijke beslissingen, die steeds op de één of andere plaats protest uitlokken, uit te stellen. Ik wil toch waarschuwen voor een dergelijk beleid. Een overheid die te lang aarzelt, wekt wantrouwen bij de private havenpartners. Vandaag zijn rederijen en investeerders in maritieme trafieken niet meer gebonden aan één enkele haven. Dit was vroeger anders.

Een voorbeeld illustreert dit. Sea-Invest, een belangrijke Gentse haveninvesteerder, 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, in de voornaamste Franse zeehavens en in een aantal Afrikaanse havens. Deze noodzakelijke spreiding heeft hen evenwel 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.

Het nemen van langetermijnbeslissingen over grote haveninfrastructuurwerken is een complex gebeuren dat zich afspeelt en dat geprangd zit tussen de overheid en de private markt. Enerzijds is er het feit dat het uiteindelijke resultaat steeds afhankelijk is van de markt. Anderzijds is er de maatschappelijke impact die ons verplicht om te werken met planprocessen die gestuurd worden door een maatschappelijk bewogen overheid. We moeten proberen te streven naar kortere en meer flexibele planningsprocessen. Wanneer deze afgerond zijn, is het dan de taak van de bestuurlijke overheden om snel een beslissing ter zake te treffen.

Vlotte maritieme toegankelijkheid bepalend voor de aantrekkelijkheid van een haven

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 worden geconfronteerd met maritieme congestieproblemen, waarvoor ze oplossingen zoeken. Rotterdam bijvoorbeeld probeert dit te doen door de realisatie van de tweede Maasvlakte, een megaproject dat beoogt om de haven dieper in de zee te leggen.

De verdieping van de Westerschelde is een uitermate belangrijk dossier, maar voor een oplossing zijn we afhankelijk van Nederland. Destijds gingen er in Antwerpen stemmen op om het recht op die verdieping juridisch af te dwingen. De Vlaamse Regering echter verkoos om als goede burensamen aan tafel te zitten. Op 5 februari 2001 ondertekenden Steve Stevaert, die toen Vlaams minister van Openbare Werken was, en zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Tineke Netelenbos, samen in Kallo een intentieverklaring 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 en uiterlijk eind 2003 moest de politieke besluitvorming rond zijn. De tussentijdse politieke besluitvorming zorgde echter voor twee jaar vertraging. De nieuwe Scheldeverdragen werden op 21 december 2005 ondertekend in Middelburg door de bevoegde ministers van Nederland en Vlaanderen, respectievelijk mevrouw Karla Peijs en de heer Kris Peeters. De uiteindelijke politieke besluitvorming is vandaag, eind 2007, na vier jaar vertraging nog steeds niet volledig rond: de verdragen zijn immers nog steeds niet geratificeerd door de Nederlandse Tweede Kamer. Hoewel ik een groot voorstander ben van een goed nabuurschap met Nederland, is het ontgoochelend te moeten vaststellen dat, vier jaar na de afgesproken datum, er nog steeds geen zekerheid is over dit belangrijk 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 Kanaal Gent Terneuzen 2008 volg. Dit project omvat de studie die de Nederlandse en Vlaamse regeringen besteld hebben om de problematiek van de nautische toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen aan te pakken.

Als gouverneur maak ik deel uit van het zogenaamde stakeholdersoverleg dat in co-voorzitterschap wordt voorgezeten door Miet Smet, minister van Staat en gewezen minister Brackx uit Nederland. Het positieve aan dit studieproces is dat dit dossier voor het eerst getrokken wordt door degenen die uiteindelijk zullen moeten betalen, namelijk de centrale regeringen in Den Haag en Brussel. Ik kan getuigen dat er tussen Terneuzen en Gent, tussen Zeeland en Oost-Vlaanderen een zeer goed contact is. Hiervoor wens ik trouwens mijn collega mevrouw Karla Peijs, de nieuwe Commissaris van de Koningin en de heer Jan Lonink, burgemeester van Terneuzen, te bedanken.

De toekomst van de Gentse haven is afhankelijk van de wijze waarop het sluizencomplex in Terneuzen wordt uitgebouwd. Het sluizencomplex in Terneuzen moet groot genoeg zijn opdat de bestaande bedrijven zoals bijvoorbeeld Arcelor-Mittal Gent, Volvo en Sea-Invest voldoende grote schepen kunnen ontvangen aan een concurrentiële vrachtprijs. Bulkcarriers geladen met massagoederen, Ro/Ro-schepen en Car-carriers voor de automotive sector moeten vlot en veilig kunnen passeren door het sluizencomplex om via het kanaal onze havenzone te bereiken. Bovendien moet het nieuwe sluizencomplex 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 Seine-Scheldekanaal is dus een "én – énverhaal". Gent moet functioneren als een zeehaven voor zijn industriële bedrijven, én als een binnenhaven voor de binnenvaart, gelinkt aan de 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 passeren.

Dit dossier is van cruciaal belang, niet alleen voor Gent en de Kanaalzone maar voor gans Oost-Vlaanderen, want: 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; en de Gentse haven is ten slotte goed voor de helft van de Oost-Vlaamse export.

Pleidooi voor volwaardig partnerschap tussen Antwerpen en het 'Waasland & Oost-Vlaanderen'

Het derde belangrijke dossier voor de provincie Oost-Vlaanderen is de realisatie van een volwaardig partnerschap in het Linkeroevergebied van de Antwerpse haven. Overal in Europa wordt het voeren van een havenbeleid en het besturen van de haven als een overheidstaak beschouwd. 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 op een gelijkaardige wijze gestructureerd zijn als 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.

Het Antwerps havenbedrijf is een goed presterend en erg professioneel geleid overheidsbedrijf, maar er is slechts één aandeelhouder en dat is de stad Antwerpen. Eigenlijk zou dit niet mogen kunnen en wel om twee redenen. Ten eerste omdat de nieuwe ontwikkeling van de haven volledig buiten de grenzen van de stad, op de linkeroever van de Schelde namelijk op het grondgebied van het Oost-Vlaamse

Beveren, gebeurt. Ten tweede daar de uitbouw van de haven steeds sterk gefinancierd is geweest door Vlaanderen omdat het havengebeuren terecht beschouwd wordt als van groot regionaal belang voor gans Vlaanderen.

Ik meen dat er slechts twee bestuursopties mogelijk zijn. De eerste mogelijkheid is het integreren van één Vlaams havenbeleid in één bestuursstructuur. Sommigen in Vlaanderen dromen van één groot havenbedrijf, één grote holding met vier filialen maar persoonlijk ben ik daar geen voorstander van. In al mijn bestuurlijke benaderingen ben ik een fervente voorstander van de subsidiariteit, het besturen zo dicht mogelijk op het terrein, bottom-up en niet top-down. Een centralistisch havenbestuur zal de reflex van de lokale verankering missen.

Zelf geloof ik zeer sterk in een tweede formule namelijk het uitbouwen van een volwaardig partnerschap waarbij de lokale partners van zowel Linker- als Rechteroever de kosten en de baten delen en samen de grote maatschappelijke keuzes maken. Volwaardige partners dus die gemeenschappelijk de haven besturen zonder de kunstmatige indeling van haven- en industriegebied.

Momenteel moeten we nog flink wat achterstand inhalen voor wat de onderhandelingen betreft, maar helaas, we kunnen de geschiedenis niet herschrijven. Hoe langer we nu echter nog verder blijven wachten, hoe groter deze achterstand wordt. Beveren, het Waasland en Oost-Vlaanderen mogen niet langer langs de zijlijn blijven toekijken en de verdere ontwikkeling van de Linkeroever overlaten aan het Antwerps havenbedrijf. Dit is een stelling die ik reeds verkondig sinds mijn aantreden als gouverneur van Oost-Vlaanderen.

Degenen die deelnamen aan het werkbezoek aan Beveren in het kader van de Ronde van Oost-Vlaanderen zullen zich herinneren hoe kritisch de toenmalige burgemeester stond tegenover onze aanpak. Vandaag echter 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.

De provincie en de intercommunale hebben samen twee interessante studies gemaakt over de sociaal-economische ontwikkeling en de juridische mogelijkheden

tot samenwerking. De beide studies tonen aan dat er nood is aan een reële participatie van het Waasland aan de verdere ontwikkeling van het havengebied op het Linkeroevergebied. Dit langzaam en behoedzaam proces, met veel gesprekken achter de schermen, gaat evenwel in de goede richting. Met havenscheper van Antwerpen, Marc Van Peel, werd afgesproken om een ambtelijke stuurgroep van 'wijze mensen' op te richten die de verschillende studies zullen bespreken en onderzoeken om daarna tot gemeenschappelijke conclusies te komen. Ik hoop werkelijk op een gemeenschappelijk politieke frontvorming in het Waasland. Vandaag is de tijd rijp voor die stap.

Op de viering van de tiende verjaardag van het Antwerps Havenbedrijf hebben de aanwezigen kunnen merken dat er een nieuwe wind waait. Verschillende Antwerpse sprekers wezen op de grote logica om Beveren en het Waasland structureel te verankeren in één groot havenbedrijf. De juiste strategie hiertoe moet echter nog bepaald worden. Een volwaardig partnerschap betekent niet het geven van één of andere vorm van macht aan enkelingen via bijvoorbeeld een zitje in de Raad van Bestuur of 'buitenburgemeester' spelen voor Antwerpen in de Linkeroever.

We kunnen maar één doel hebben: meebesturen en de havenontwikkeling op een dergelijke manier aanpakken zodat het Waasland volwaardig erkend wordt en de opties breed maatschappelijk worden gedragen. Helaas is dit in het verleden niet altijd het geval geweest.

Saeftinghedok: niet zonder oplossing voor de mobiliteit

Twee actuele en gevoelige dossiers bewijzen de noodzaak van een volwaardig meebesturen vanuit het Waasland: de keuze over de afbakening van het havengebied en eventueel een nieuw bijkomend dok, het zogenaamde Saeftinghedok; en de keuze over de aanpak van de mobiliteit.

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. Twee jaar geleden was het voor de Antwerpse havenkringen bijna evident

dat er zo vlug mogelijk een positieve beslissing zou komen rond een bijkomend dok, het Saeftinghedok. Vandaag is dit gelukkig geen evidentie meer.

Hoewel ik in het begin van mijn toespraak gepleit heb om beslissingen niet steeds op de lange baan te schuiven, zou ik een beslissing over het Saeftinghedok wél willen uitstellen. De reden hiervoor is dat er te veel onzekerheden zijn op het gebied van mobiliteit en economie. Het is indertijd een verkeerde economische keuze geweest om het Doeldok uit te graven met de bedoeling er een industriële functie aan te geven. We mogen thans géén beslissingen meer nemen op basis van al te vage economische gegevens. Bovendien moeten we er rekening mee houden dat de groei van de containertrafiek via het Deurganckdok zware bijkomende files zal opleveren.

Mijn mening is dan ook dat er geen nieuw groot bijkomend containerdok kan bijkomen zolang er geen oplossing is voor de mobiliteitsproblematiek. Langs Antwerpse zijde zijn de (dure) beslissingen reeds genomen om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken en op te lossen. In Oost-Vlaanderen zitten we nog in de fase van de studies maar ik ben ervan overtuigd dat we met een gemeenschappelijke visie en gemeenschappelijk lobbywerk die achterstand in de komende jaren zeker zullen kunnen wegwerken.

Ontsluiting hinterland bepalend voor meerwaarde tewerkstelling

Het succes van een haven wordt bepaald door zijn toegang vanuit zee maar het succes van de tewerkstellingsmeerwaarde die haventrafiek met zich meebrengt, wordt vandaag vooral bepaald door de toegang tot het hinterland. Het congestiegevaar richting hinterland is hierbij een zeer groot probleem. Als de goederen de haven niet kunnen verlaten 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. Dit probleem stelt zich in alle provincies maar na de provincie Antwerpen dreigt deze problematiek het meest prangend te worden in Oost-Vlaanderen. Het is een problematiek die mij zorgen baart en dit was ook de reden waarom ik in 2005 en 2007 een Staten-Generaal georganiseerd heb rond dit thema.

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. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat we het begrip 'modal shift' ernstig moeten nemen en alle grote opties moeten bestuderen zonet zullen we de komende jaren geconfronteerd worden met onoplosbare files op grote autowegen zoals de E17 en de E40.

Aangezien veel van deze dossiers met ruimtelijke indeling en mobiliteit te maken hebben, zullen ze tijdens deze ambtstermijn nog veelvuldig aan bod komen in de zittingen van de provincieraad. Hoewel de uiteindelijke beslissingen genomen zullen worden door de Vlaamse Regering zullen de deputatie en de provincieraad een belangrijke rol spelen wegens hun bevoegdheden in het kader van de provinciale structuur- en mobiliteitsplanprocessen.

Onderzoeksproces aansluiting haven Zeebrugge

Zoals u wellicht weet heeft minister-president Peeters op vraag van de Zeebrugge haven een studie besteld rond de aansluiting van de haven op het Seine-Scheldeproject via het Schipdonkkanaal. 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 ook logisch dat Zeebrugge vraagt om rechtstreeks aangesloten te worden op de Europese watersnelweg maar er kan niet beslist worden vooraleer de studie gefinaliseerd is. Tijdens de Staten-Generaal van 2 maart 2007 heeft minister Peeters u de contouren verduidelijkt waarbinnen deze studie wordt opgemaakt. Rond half

2008 zal deze studie wellicht klaar zijn. Het is een erg belangrijke studie 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 het protest in de gemeente Zomergem maar misschien is het verstandiger om, zoals de diverse sociaal-economische overlegplatformen in het Meetjesland, het debat zelf uit te stellen tot de resultaten van de studie bekend zijn.

Zelf heb ik mij tijdens een recente RESOC-bijeenkomst in het Meetjesland positief opgesteld ten opzichte van dit dossier maar zoals tijdens de Staten-Generaal van november 2007 afgesproken werd zal ik mijn definitieve houding slechts bepalen na de bekendmaking van de resultaten van deze studie. Welke rol de Vlaamse overheid mij ook zal toebedelen in dit dossier, ik zal mij onthouden van elke vorm van beïnvloeding in uw besluitvormingsproces indien mijn rol strijdig zou zijn met wat de meerderheid van de Oost-Vlaamse provincieraad wil.

Oost-Vlaanderen, logistieke Centraalregio (LCR)

De cruciale positie van de provincie Oost-Vlaanderen in de ganse havenevolucie biedt kansen en bedreigingen, maar het spanningsveld vermindert wanneer de juiste strategische keuzes gemaakt worden. Wanneer de omzet van de havens zich hoofdzakelijk beperkt tot het transitgebeuren is de meerwaarde veeleer beperkt en de mobiliteitslast erg groot.

Wanneer echter een strategie uitgebouwd wordt waarbij de containers hier gelost en verwerkt worden, kan dit een grote meerwaarde betekenen voor de tewerkstelling, de economische groei en de welvaart. Het is een feit dat vandaag 90% van de containers die toekomen in Antwerpen en Zeebrugge containers in transit zijn. Er moet dus naar gestreefd worden om 50 % van de goederen die per container toekomen in onze Vlaamse havens ook hier in Vlaanderen verwerkt en gedistribueerd worden. Als we dit willen bereiken moeten we logistiek en distributie maximaal aan mekaar koppelen.

Als we spreken over logistiek en daar louter transport mee bedoelen, dan spreken we enkel over doorvoer. Logistiek in de zin van het uitbouwen van distributiecentra die vanuit onze havengebieden of vanuit het Oost-Vlaamse hinterland Europese landen kunnen bedienen, dat is evenwel de toekomst. Hiermee wil ik onze havengebonden industriële ontwikkeling niet afschrijven, integendeel. Wat we hebben aan bestaande industrieën in de havenzones en ook elders moeten we koesteren maar in de praktijk blijkt het evenwel steeds moeilijker te worden om nieuwe industriële bedrijven naar onze havengebieden te lokken.

Het is interessant om in dit verband in De Tijd van 2 oktober 2007 het interview te lezen met Pierre Timmermans, de topman van Hessennatie-PSA, de Singaporese terminaluitbater in het Deurganckdok. PSA is na het Hongkongse Hutchinson de grootste containerbehandelaar. 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".

Het is duidelijk dat wij dergelijke kansen maar ten volle zullen kunnen benutten als wij van Oost-Vlaanderen de logistieke Centraalregio maken. Oost-Vlaanderen ligt centraal in het Vlaamse havengebeuren en is bijgevolg perfect gesitueerd om de logistieke distributiecentra aan te trekken. Ik ben dan ook zeer tevreden met het initiatief van de deputatie en meer bepaald van gedeputeerde De Buck om een consortium op te richten dat moet leiden tot het wetenschappelijk onderzoek van de mogelijkheden om van Oost-Vlaanderen de logistieke Centraalregio te maken.

Dit consortium moet alle belangrijke spelers verenigen: 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 ben benieuwd naar het resultaat van dit onderzoek dat midden 2008 wordt afgerond. Het kan de basis worden voor de uitbouw van Oost-Vlaanderen tot dé logistieke Centraalregio van Vlaanderen.

Logistieke roeping kan niet zonder méér bedrijfsruimte

Ruimte, het is een kostbaar goed. We hebben er te weinig van en daar kan geen enkele studie voor zorgen. Om ruimte te creëren of vrij te maken voor logistieke hotspots zullen onze gemeenten, de provincie en Vlaanderen inspanningen moeten leveren. Ik geef het toe, ik ben er niet gerust in. Ik vraag me af of wij in Oost-Vlaanderen hiervoor klaar zijn. Meer en meer stel ik vast dat er een grote discrepantie is tussen het aantal hectaren dat als bedrijventerrein is ingekleurd en het aantal hectaren dat beschikbaar is voor nieuwe aanvragen.

Vandaag hebben wij voor gans Oost-Vlaanderen juist geteld 62 ha bedrijventerreinen 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 voor een Frans distributiebedrijf in het Waasland. Dit bedrijf had 4 ha grond nodig en zou 200 personen tewerkstellen. Dit betekent 50 personen per ha, wat veel is in vergelijking met de streefcijfers die de meeste intercommunales thans vooropstellen, namelijk 20 personen per ha. Helaas, er is vandaag, met de huidige normen geen plaats voor dit mooie bedrijf in het Waasland.

Dergelijke voorbeelden zorgen ervoor dat ik afgunstig word op een provincie zoals Limburg waar op ruimtelijk gebied nog heel veel mogelijkheden zijn. Kijk bijvoorbeeld maar naar Lommel. Daar start men nu met fase 3 in de aanleg en inrichting van het Kristalpark, waarin bijkomend 330 ha logistiek park gecreëerd zal worden.

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 we onze logistieke dromen willen realiseren is het van uitermate groot belang om bijkomende ruimte voor werkplaatsen te creëren. Als provinciaal bestuur kunnen we dit niet alleen. In dit proces spelen ook de Vlaamse en de lokale overheden een belangrijke rol.

Daarom stel ik 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 voor te mobiliseren, is absoluut noodzakelijk als wij ons economisch potentieel in tewerkstelling willen omzetten.

Havengebonden gronden: productie, distributie en overslag

Ik wil met dit voorstel de ruimte waarover we beschikken niet exclusief voorbehouden voor industrie- of bedrijventerreinen. Ik beseft ten volle dat we met de ruimte zéér zorgvuldig moeten omspringen. Dit geldt in het bijzonder voor de beschikbare gronden waarover ik nog niet gesproken heb, namelijk deze die zich situeren in de havenzones.

In het Kluizendok liggen er nog meer dan 300 ha havengebonden gronden ter beschikking, en in de Waaslandhaven nog méér dan 600 ha. Dit zijn grote reserves en het zijn havenbedrijven en havenmaatschappijen die er eigenaar van zijn. De juiste invulling van die concessiegronden is een zeer belangrijk onderdeel van het havenbeleid vooral als men denkt aan de meerwaarde die zij kunnen hebben voor de tewerkstelling. In dat verband is het dan ook noodzakelijk dat het Havenbedrijf van Gent zich uitspreekt over de resterende gronden in het Kluizendok. Dit heeft natuurlijk alles te maken met de belangrijke vraag hoe de haven van Gent er in de toekomst kan uitzien als we rekening houden met de evolutie in het internationaal maritiem transport. Ik geloof niet meer in de tegenstelling tussen een industriële

haven en een containerhaven. Ik ben er veeleer van overtuigd dat het een één-énverhaal wordt. Ik meen dat het Kluizendok een ideale logistiek hub kan worden. Ik kijk in elk geval belangstellend 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. Sommigen beweren dat de wet Major – de wet ter bescherming van de havenarbeiders – hierbij een handicap, een belemmering is. Ik geloof dit echter niet.

De wet Major is een wet met sterke en zwakke punten. Insiders die goed op de hoogte zijn van wat reilt en zeilt binnen de havenconomie, 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 en zeehavens wordt voorgeschreven dat binnen het afgebakende gebied havenarbeid verricht moet worden met erkende havenarbeiders. Wat moet men echter verstaan onder havenarbeid?

Het fysieke laden en lossen van schepen is iets anders dan logistieke verhandeling in distributiebedrijven. Als we meer arbeidskansen willen geven aan de zogeheten kansengroepen, bieden banen als sorteren, verpakken en labelen van goederen hier de mogelijkheid toe. De vraag naar dergelijke activiteiten binnen het havengebied is zeer groot. Laten we 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. Het spreekt vanzelf dat dit steeds moet gebeuren in veilige omstandigheden door arbeiders die ter zake de nodige opleiding hebben genoten en kennis van zaken hebben. Voor magazijnarbeiders moet er echter een andere regeling komen, zoniet missen we heel wat kansen op tewerkstelling voor

hen binnen de havens. Ik pleit dus niet voor een revolutie maar een evolutie. Ik bedoel hiermee dat alles steeds in dialoog moet gebeuren en binnen een pakket van maatregelen waar alle partijen beter van worden.

Een open gesprek over de Wet Major blijkt vandaag bijzonder moeilijk te zijn. We moeten echter de symboliek ervan overstijgen en deze wet niet beschouwen als een remmende factor. Wat we wél moeten doen is het debat durven voeren en werk maken van een toekomstproject dat de belangen van iedereen behartigt.

Tot slot

Oost-Vlaanderen, havenprovincie! wijst op de unieke sociaal-economische troeven waar deze provincie dankzij de twee havenpoorten over beschikt: de unieke Europese binnenvaartsnelweg en ons havenhinterland. Die economische en tewerkstellingsgroei heeft schaduwzijden op het vlak van inname van ruimte en van 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 Saeftinghedok 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 de rol die zij speelt bij het onderzoek dat gevoerd wordt in samenwerking met een consortium van belangrijke spelers. Dit is echter slechts realiseerbaar wanneer er voldoende ruimte voorbehouden wordt voor de inplanting van bedrijven. Een Staten-Generaal in 2008 moet ons bij deze zoektocht helpen. Ten slotte wens ik ook een oproep te doen om een open debat te voeren over de wet Major met zijn goede en zijn minder goede kanten.

Met deze toespraak heb ik een overzicht wil geven van een ongemeen boeiende problematiek die het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen voor grote uitdagingen stelt. Haventrafiek en havenproblematiek zijn bij uitstek een mondiaal gebeuren. De provincie Oost- Vlaanderen heeft een unieke positie. We moeten ons daar bewust van zijn, maar we mogen niet aan zelfoverschatting lijden. Samenwerken met vele actoren, binnen of buiten de provinciegrenzen, is de boodschap. Daarbij zullen wij soms zelf onze eigen grenzen moeten verleggen, maar afgezien daarvan kan **'Oost-Vlaanderen, havenprovincie!'** een boeiend project en traject zijn dat ik graag met de deputatie en de provincieraad wil invullen en afleggen.

André Denys

Gouverneur van Oost-Vlaanderen