

vergadering **C77 – OPE7**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 januari 2013

VOORLOPIGE VERSIE

Niet citeren zonder de bron te vermelden

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwijtschelding van volumeboetes aan haventerminals

- 509 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van de contracten voor de containerterminals

- 519 (2012-2013)

Bijlage 1

Bijlage 2

■

3

9

9

Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwijtschelding van volumeboetes aan haventerminals

- 509 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van de contracten voor de containerterminals

- 519 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, mijn vraag gaat over de boetes die zouden worden kwijtgescholden aan de exploitanten van haventerminals in het Deurganckdok. Daar is de laatste weken heel wat heisa over geweest. De vraag is of het gaat over een kwijtschelding, over een opschorting van betaling, dan wel over een vermindering van de boetes. Ik zal me daar nu niet over uitspreken.

Alleszins lijkt het zo dat sinds 2008 de door PSA Antwerp en Antwerp Gateway verschuldigde boetes wegens het niet nakomen van hun contractueel opgelegde volumes, niet zouden zijn ingevorderd. Het totaalbedrag van die boetes loopt op tot 70 miljoen euro, toch een zeer aanzienlijk bedrag als je het vergelijkt met het investeringsbudget van de haven.

De Antwerpse havenscheper stelde, in antwoord op een vraag van mij in mijn laatste gemeenteraadszitting in Antwerpen, dat het niet om een kwijtschelding ging, maar om een opschorting van invordering. Als dat klopt, is het merkwaardig dat die boetebedragen niet terug te vinden zijn als een vordering in de jaarrekeningen van 2008 tot en met 2011 van het Havenbedrijf.

Ondertussen is het duidelijk dat PSA Antwerp en Antwerp Gateway niet de enige concessiehouders zijn in de Antwerpse haven die hun contractuele verplichtingen niet nakomen. Van de vijftien concessiehouders met tonnageverplichtingen, zouden er zeven hun verplichtingen niet nakomen. Zes daarvan zouden geen vrijstelling van boetes hebben gekregen en zouden ze wel degelijk hebben betaald.

Het opleggen van volumeverplichtingen in concessies, minister, lijkt mij een zinvol instrument om erover te waken dat het Vlaamse Gewest een zekere 'return on investment' krijgt. U weet beter dan wie ook dat het Vlaamse Gewest heel wat centen in de haven geïnvesteerd heeft. Als ik me niet vergis, zijn de kaaimuren van het Deurganckdok destijds voor 20 procent gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest, en de sluis voor een nog veel groter percentage. Het onderhoudsbaggerwerk is volledig voor rekening van het Vlaamse Gewest. En wie betaalt, bepaalt, wordt wel eens gezegd. Als we daar zoveel centen in stoppen, mogen we ook een zekere zeggenschap hebben over de manier waarop de infrastructuur wordt geëxploiteerd.

Als ik vandaag hoor dat de concessievergoedingen die betaald worden door de exploitanten van de terminals in het Deurganckdok, niet eens voldoende opleveren voor de jaarlijkse baggerkost van 20 miljoen euro, kunnen we ons de vraag stellen of die investeringen wel zo doelmatig zijn geweest. Het kwijtschelden van die boetes mag dan ook niet lichtzinnig gebeuren.

In Antwerpen blijkt bovendien nog eens sprake te zijn van een beleid van twee maten en twee gewichten, aangezien sommige concessiehouders wel en andere geen kwijtschelding of opschorting van inning van boetes krijgen. Dat kan een ongelijk speelveld creëren en

aanleiding geven tot onrechtmatige staatssteun, waarvan we weten dat Europa het verbiedt, omdat het kan leiden tot een verstoring van de concurrentie.

Minister, zijn er ook in de andere zeehavens concessieovereenkomsten met volumeverplichtingen? Bestaat daar een Vlaams kader voor? Dat lijkt me zinvol, gezien de vele middelen die Vlaanderen daarin stopt. Acht u het niet raadzaam om, gelet op de financiële bijdrage van het gewest in de haveninfrastructuur, zo'n Vlaams kader met bijhorende boeteclausules op te maken, om een 'return on investment' en een gelijk speelveld te kunnen garanderen?

Hoe staat u tegenover de selectieve kwijtschelding of opgeschorte invordering van de boetes door het Antwerpse havenbestuur? Is hier volgens u sprake van een schending van het gelijkheidsbeginsel en van ongeoorloofde staatssteun? Moet zo iets dan ook aan Europa worden gemeld? Het gaat immers niet om een klein bedrag. Als je 70 miljoen euro kwijtscheldt, kun je toch spreken van staatssteun.

Welke bevoegdheid heeft het Vlaamse Gewest of de Vlaamse havencommissaris om hier te interveniëren? In artikel 23 van het Havendecreet staat dat de gewestelijke havencommissaris de uitvoering kan opschorten van alle beslissingen van bestuursorganen die hij strijdig acht met het Havendecreet. Artikel 6 stelt dat havenbedrijven alle activiteiten uitoefenen die de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden rechtstreeks of onrechtstreeks bevorderen, maar dan wel "voor zover de gelijkheid tussen eenzelfde groep van havengebruikers niet wordt verstoord." Als er aanwijzingen zijn dat die gelijkheid wel wordt verstoord, zo kun je uit artikel 6 afleiden, kunnen het Vlaamse Gewest en de Vlaamse havencommissaris in het bijzonder wel degelijk interveniëren. Ik had graag uw opinie daarover gekend, minister.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: De heer Martens heeft de context geschetst. Havenbedrijven zijn gebiedsbeheerders, met verregaande en op een aantal vlakken zelfs exclusieve bevoegdheden, op basis van het Havendecreet. Met andere woorden, minister, de havenbedrijven zijn uw eerste – maar niet enige – partner bij het implementeren van uw havenpolitiek.

Zeehavengebieden vergen aanzienlijke investeringen van de gemeenschap. Het gaat dan over infrastructuur, zoals de zeesluizen. Op dit ogenblik wordt er nog een gebouwd in de haven van Antwerpen, een tweede sluis in de Waaslandhaven. Andere sluizen staan in de steigers. Er is de kostprijs om de kanalen te onderhouden. Er is het onderhoud van de kaaien en de toegankelijkheid via maritieme wegen. Denk daarbij aan het jaarlijks terugkerende bedrag van 20 miljoen euro voor de baggerwerken voor het vrijhouden van de Westerschelde. Dat zijn enorme bedragen waar de gemeenschap voor instaat, betaald met belastinggeld.

Het is dan ook niet anders dan gerechtvaardigd dat we waken over een 'return on investment', zoals de heer Martens al stelde. De 'return on investment' voor de gemeenschap is tweërlei. Aan de ene kant is ze direct, via het innen van concessiegelden. Die concessiegelden moeten onder andere instaan voor de financiering van bijvoorbeeld de aandelen van de havenbedrijven in sommige infrastructuuronderdelen, zoals kaaien. Aan de andere kant, en misschien zelfs vooral, is ze indirect, via de tewerkstelling en de toegevoegde waarde die de havenbedrijven tot stand brengen voor onze samenleving. Het zijn de poorten tot de Vlaamse economie. Het zijn de cilinders van de motor. Dat alles is het gevolg van maritieme logistiek, die uiteraard niet tot stand kan komen zonder die infrastructuur.

Zo kom je per definitie bij de vaststelling dat er waarborgen tot stand moeten worden gebracht om havenbedrijven toe te laten die 'return on investment' zowel direct als indirect tot stand te brengen. Want dat gebeurt niet spontaan.

De grondpositie die onze havenbedrijven innemen, is er een van het landlord-type. Dat is het concept dat we in Vlaanderen hanteren. Daarbij worden onze havenbedrijven in de mate van het mogelijke zelf eigenaar van de gronden, om die vervolgens in concessie te geven aan private havenbedrijven. Deze manier van werken is duur, want ze vergt de aankoop van die gronden wanneer die niet in ons bezit zijn of zich niet in het patrimonium van het Havenbedrijf bevinden. Het gaat vaak over tientallen miljoenen euro's. Door middel van die aankoop kan het Havenbedrijf vervolgens via de concessievoorwaarden de return on investment tot stand brengen. En zo komt men terecht bij de techniek die hier wordt gehanteerd. Via een tonnageverplichting worden die goederenbehandelaars, die maritieme bedrijven verplicht om bepaalde volumes om te zetten. Als ze die volumes niet halen, worden zij daarvoor gesanctioneerd via boeteclausules. Die boeteclausules zijn de hefboom om die bedrijven aan te zetten alles te doen wat mogelijk is om die tonnages en die goederentrafië tot stand te brengen en de daaruit volgende tewerkstelling en toegevoegde waarde te garanderen. Dat is de context. We houden hier geen debat in de marge van het havenbeleid, het gaat hier wel degelijk over de kern van de havenpolitiek.

De heer Martens heeft de feiten geschetst. De boeteclausules die in de diverse concessieovereenkomsten in de Antwerpse haven maar ook in andere havens bestaan, werden in de Antwerpse haven klaarblijkelijk voor een aantal concessionarissen niet gefactureerd, en dit voor de jaren 2008, 2009, 2010 en 2011. Misschien kunt u vandaag al wat toelichting geven over 2012, want intussen zijn ook die tonnages gekend. We weten in welke mate die bedrijven zich al dan niet hebben gehouden aan de in de contracten voorziene minima.

Het feit dat men die boeteclausules of die bedragen niet heeft gefactureerd, duidt onmiskenbaar op de intentie van het Havenbedrijf om minstens in een eerste fase niet over te gaan tot inning. Het gaat in feite over meer. Het feit dat het Havenbedrijf deze vorderingen ook niet inschrijft in zijn rekeningen – een handeling die op zich al sterk betwistbaar is – drukt de intentie uit om die inning helemaal niet te doen en die boetes helemaal niet te vorderen.

Minister, stel dat het Havenbedrijf dit als een algemene maatregel zou hanteren voor alle concessies waarbinnen die tonnageverlichting zich voordoet, dan zou de vraagsteller alleen de Vlaamse overheid zijn. De vraag zou dan zijn of dit toelaatbaar is in functie van het Havendecreet. Indien dit toelaatbaar zou zijn, wat betwistbaar is rekening houdend met artikel 20 van het Havendecreet, dan kan men zich twee nieuwe vragen stellen. Is dit verzoenbaar met de Vlaamse havenpolitiek die u wilt voeren en die al jaren wordt gevoerd? Indien dit het geval is, dan moet men mij eens uitleggen op welke wijze dit bijdraagt tot de verankering. Het motief is dan de verankering van wat vandaag blijkbaar moeilijk te verankeren is, namelijk de grote volumes op die containerterminals. Ook Rotterdam heeft zich in deze aangelegenheid gemoeid en daar uitspraken over gedaan.

Minister, zelfs indien het Havenbedrijf de algemene maatregel van een vrijstelling of het niet innen van de boeteclausule zou toepassen, dan nog ontsnapt u niet aan de vragen die ik daarnet heb gesteld, namelijk of het toelaatbaar en zinvol is.

Het is spijtig genoeg anders gelopen. De discussielijn is heel wat breder. Er is een tweede front tot stand gebracht, als ik dat zo mag omschrijven, omdat het Havenbedrijf een onderscheid heeft gemaakt tussen concessionarissen. De heer Martens zei al dat er vijftien concessionarissen zijn die een boeteclausule hebben in hun concessiecontract. Negen daarvan hebben klaarblijkelijk het voorrecht genoten om de boeteclausule niet te moeten betalen. Dat maakt het pijnlijk en heel betwistbaar. Nu wordt niet alleen de Vlaamse overheid geconfronteerd met die ongelijke behandeling. Ook de andere spelers zullen zich nu bewegen in het discussieveld omdat zij zich discriminatoir behandeld voelen. Men moet geen groot jurist zijn om aan te voelen dat het feit dat de ene concessionaris anders worden behandeld dan de andere voor op zich identieke clausules, een discriminatoire handeling is die in strijd is met artikel 6 van het Havendecreet en naar alle waarschijnlijkheid met een heel reeks

andere algemene rechtsregels. Er ontstaat een ongelijk speelveld. De heer Martens verwees daarnet ook al naar het risico van onrechtmatige staatssteun.

Minister, wie heeft volgens u de bevoegdheid om gebeurlijke boetes kwijt te schelden? Is dat een bevoegdheid die men intern kan regelen? Is dat een raad van bestuur? Is dat een directiecomité? Is dat iemand of iets anders?

Hebt u via de havencommissaris kennis van kwijtscheldingen in verschillende havenbedrijven? Zijn er nog andere havenbedrijven die met dezelfde problematiek worden geconfronteerd en op dezelfde manier handelen? Zo ja, welke?

Bestaan hierover richtlijnen die de havenbedrijven moeten respecteren? Het feit dat het sinds 2008 gebeurt in Antwerpen, doet me vermoeden dat dit al langer bekend moet zijn bij uw administratie of bij de havencommissaris. In welke mate zijn daar richtlijnen voor verstrekt?

Hoe staat u tegenover het motief dat commerciële redenen een kwijtschelding rechtvaardigen? Volgens de heer Smits van het Havenbedrijf Rotterdam is het medicijn dat we hier toedienen naar alle waarschijnlijkheid erger dan de kwaal. Dat zou wel eens waar kunnen zijn. De havenbedrijven die soepel omgaan met de clausules zouden ongewild die private bedrijven en goederenbehandelaars kunnen aanzetten om hun goederenstromen af te leiden weg van die havens die helemaal geen welwillendheid aan de dag leggen.

Tast een kwijtschelding niet de gelijkheid aan ten opzichte van die bedrijven die zich wel houden aan de tonnageverplichting en die boete wel hebben betaald?

Tast een kwijtschelding ook niet de essentie aan van een concessie? De essentie is dat we die tewerkstelling en die toegevoegde waarde tot stand brengen of er alleszins over waken dat de concessionarissen niets onverlet laten om die tot stand te brengen. Als men dit wezenlijk onderdeel dan uiteindelijk niet implementeert, is het dan niet zo dat men haaks werkt ten overstaan van de havenpolitiek die al jarenlang wordt gevoerd, namelijk optimaal ruimtegebruik en het realiseren van het terugverdieneffect van de door de gemeenschap gedragen investeringen?

Tot slot nog een vraag over de rapportage die de havencommissaris naar alle waarschijnlijkheid formuleert aan de Vlaamse Regering over de toepassing van de principes van de corporate governance. In welke mate gebeurt dat en wat heeft dat u geleerd? Zijn er in het kader van die rapportages ooit verwijzingen geweest naar de problematiek die zich hier voordoet? Hoe is daar dan op gereageerd?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik sluit me aan met een zekere terughoudendheid. In dit dossier ben ik immers voor een deel betrokken partij. We zijn natuurlijk allemaal betrokken partij, want we zijn allemaal mensen.

Ik heb een opleiding gehad bij de jezuïeten – ik ben een jezuïetenproduct – bij wie de cursussen natuurrecht en moraalfilosofie een heel belangrijk deel van het curriculum uitmaakten. In die cursussen werden wij geconfronteerd met hypothetische vragen van de aard zoals die vandaag worden behandeld. Toen ik student was, dacht ik dat ik nooit in aanraking zou komen met dergelijke hypothetische vragen en dat de jezuïeten die uitvonden om ons te buizen op het examen. Maar de werkelijkheid is helaas heel wat straffer geweest.

Ik ben nu ook bestuurder – nog even – in de raad van bestuur van het Havenbedrijf. Ik ben dat lang en met veel plezier geweest. Ik heb dus ook meegewerkt aan de totstandkoming van de besluitvorming in dezen. Of juist niet, want ondertussen zult u in de pers hebben gelezen dat ik stout ben geweest in die raad van bestuur. Ik schend het geheim van de vergadering niet, mijnheer de Kort, de pers heeft daar uitvoerig over uitgeweid. Ik ben van mening, misschien voor een stuk wegens mijn opleiding, dat in dezen niet gediscrimineerd mag worden en dat boetes die contractueel bedongen zijn, ook geïnd moeten kunnen worden.

De vraag is of wij in deze zaal bevoegd zijn om over dit onderwerp te discussiëren. Sommigen zullen dat in vraag stellen, ik zeg u, minister, volmondig “ja”, want wij zijn als Vlaams Parlement ook bevoegd om in dezen over dit onderwerp te debatteren. Ik zal u zeggen waarom. In die raad van bestuur hebben we een regeringscommissaris zitten die erover moet waken dat de beslissingen die de raad van bestuur neemt, één, conform de wetgeving of decreetgeving ter zake zijn en twee, dat er nooit beslissingen worden genomen die uw en ons politiek beleid kunnen doorkruisen of in vraag stellen.

Heeft de regeringscommissaris opmerkingen gemaakt of niet, dat laat ik in het midden. Dat deel van de vergadering zal ik niet openbaar maken, daar moet u straks maar op antwoorden. Maar u hebt in die raad van bestuur, zoals in alle raden van bestuur van onze havengemeenschap, een oor en een oog en een pen. De regeringscommissaris zit daar om onze belangen als Vlaamse volksvertegenwoordigers en als Vlaamse Gemeenschap te verdedigen. Heeft de regeringscommissaris u ingelicht over de stand van zaken? Heeft hij verslag uitgebracht over wat er in de raden van bestuur ter zake is beslist? Ik hoop van wel en ik neem aan van wel.

De vraag die ik u vandaag stel, samen met de andere collega's, is: hoe gaat u daar dan mee om? Want inderdaad, er zou een probleem kunnen zijn met de toepassing van bepaalde artikelen, artikel 6 in het bijzonder, van het door ons geliefkoosde Havendecreet. Nietwaar mijnheer de Kort? Daar waar er gepleit wordt dat een ‘level playing field’ of – de heer Martens had het juiste Vlaamse woord: een gelijk speelveld – wordt gecreëerd voor iedereen die wil concurreren in de Vlaamse Havens, moeten de garanties blijven bestaan die het Havendecreet verzekert. Als de regeringscommissaris nog maar een vermoeden heeft dat het gelijk speelveld verstoord zou worden, dan moet hij ingrijpen, dan moet hij minstens u daarover inlichten en dan moet u terugkoppelen naar hem over hoe hij daar in de raad van bestuur mee moet omgaan.

Minister, onze Vlaamse Gemeenschap investeert nog altijd veel in de Vlaamse havens. Ik vind het te weinig, dat zeg ik dan ook wel in begrotingsbesprekingen, maar we investeren nog altijd, ook in de haven van Antwerpen, heel wat. We zorgen ervoor dat de Schelde een klein beetje verdiept wordt – we hebben daar nut van – en verdiept blijft. We zorgen er ook voor dat er geen slikdrempels voor het Deurganckdok komen. We zorgen ervoor dat daar gebaggerd wordt en we investeren in die baggerwerken wat geïnvesteerd moet worden.

En dan hebben we als Vlaamse Gemeenschap heel wat geïnvesteerd in die haven, maar dan zien we als gemeenschap niet graag dat die investeringen weggetrokken worden naar staatsbedrijven die op dat moment genieten van de lusten, maar nooit mee bijdragen aan de lasten van het feit dat ze daar concessionaris zijn kunnen worden. Dan weten we dat Dubai Ports, een staatsbedrijf uit Dubai, en Port of Singapore Authority (PSA), een staatsbedrijf uit Singapore, met grote winsten kunnen gaan lopen, maar nooit ter verantwoording worden geroepen voor de lasten die wij als gemeenschap, de Vlaamse Gemeenschap in het algemeen en de Antwerpse gemeenschap in het bijzonder, in dezen mee moeten dragen. Daar moet u als Vlaams minister, als Vlaamse politica wel tussenbeide komen. U moet uw regeringscommissaris wat dit soort beleidsvorming betreft, duidelijke instructies hebben gegeven of alsnog opnieuw geven. U moet hem duidelijk maken dat er in dezen een beleid wordt gevoerd door de Antwerpse raad van bestuur dat niet conform de inspanningen en doelstellingen van onze Vlaamse Gemeenschap is. Bent u bereid om dat te doen?

De heer Dirk de Kort: Minister, het is zo dat ik bij de totstandkoming van het Havendecreet vanuit het Gemeentelijk Havenbedrijf heel wat voorbereidend werk heb mogen verrichten, de heer Penris weet dat ook. Dat was ook het geval bij de besprekingen van de Vlaamse Havencommissie.

Voor sommige collega's is het wellicht goed om eens opnieuw na te gaan wat de filosofie achter het Havendecreet eigenlijk is. Wat we toen heel duidelijk voor ogen hadden, dat gebeurde na een gedachtewisseling van meer dan vijf jaar, was om er effectief voor te zorgen

dat een havenbedrijf een slagkrachtig en modern publiek bedrijf kon worden. Het was toen, voor die periode, met de gemeentelijke regie, niet mogelijk voor een bedrijf met dergelijke industriële en commerciële activiteiten, om flexibel te handelen, zeker ten aanzien van de havenbedrijven. Dat was een eerste reden waarom het Havendecreet moest zorgen voor die beheersrelatie. Een tweede reden was om verder op een transparante manier de relatie te regelen met het Vlaamse Gewest en om de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de havenbedrijven verder vast te leggen. En dan werd ook de rol van de havencommissaris, de wijze waarop het toezicht moest worden uitgeoefend, ook heel duidelijk vastgelegd en gestipuleerd.

Als we de bevoegdheden van het Gemeentelijk Havenbedrijf bekijken, dan moeten we de artikelen 2 en 13 van het Havendecreet erop nalezen. We zien dan heel duidelijk dat het beheer en de exploitatie van het openbaar en het privaat domein een exclusieve bevoegdheid zijn van het Gemeentelijk Havenbedrijf. Het beschikt over de domeingoederen en diende die verder effectief in concessie verder te verlenen. Het staat het Havenbedrijf dus vrij om de voorwaarden dienaangaande op te stellen en om ook toe te zien op de naleving ervan. Het verwerft ook de inkomsten van de concessies op dezelfde manier.

Het is goed dat de haven van Antwerpen – een beetje een voorloper ten opzichte van andere havens, denk ik – ook wou kijken naar een efficiënt ruimtegebruik. Ik kan me niet inbeelden dat dat ooit in de haven van Gent met het Kluizendok voorgesteld is geweest. De haven van Antwerpen wou zoeken naar een efficiënte manier om daadwerkelijk met de concessies om te springen.

Laten we eens kijken naar de bevoegdheden van het college van commissarissen. Van dat college moet minstens één commissaris ook lid zijn van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren. Zij moeten effectief mee controle uitoefenen op de jaarrekeningen van het Havenbedrijf. Het is de gemeenteraad die de goedkeuring verleent aan die rekeningen, niet de Vlaamse Regering. Er is enkel een verwijzing wanneer het Vlaamse Gewest zou participeren, maar dat is in casu niet het geval.

De gewestelijke havencommissaris maakt geen deel uit van de raad van bestuur. Voor betwistingen inzake commerciële activiteiten tussen een havenbedrijf met een of meer havengebruikers, is in een havengeschillencommissie voorzien, dat wordt bepaald in artikel 26 van het decreet. De havencommissaris komt daarin niet tussen. Het is enkel de taak van de havencommissaris om de beslissingen van de raad van bestuur te toetsen aan hun overeenstemming met het Havendecreet, met de uitvoeringsbesluiten, met de wettelijke bepalingen inzake de financiering door het Vlaamse Gewest van de investering in de havens en met de overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf. Als ze niet in overeenstemming zijn, dan moet de havencommissaris de beslissingen effectief schorsen.

Minister, voor mij is de vraag heel duidelijk. Wenst u verder de filosofie van het Havendecreet en de bepalingen te bevestigen? De discussie en gedachtewisseling moeten mijns inziens verder plaatsvinden binnen de schoot van de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, bedankt voor deze bijzonder interessante vragen. Het is een problematiek die mij bekommert. Ik vind het belangrijk om nog eens door het decreet te gaan en een aantal bevoegdheden af te bakenen. Het is een debat dat wellicht nog een vervolg zal krijgen.

De aanleiding is al goed geschetst door de heren Martens en van Rouveroi. Er is een discussie aan de gang tussen een gebruiker van de haventerreinen en het Gemeentelijk Havenbedrijf, omdat blijkbaar in bepaalde gevallen zou worden overwogen om de boetes die opgenomen zijn in de concessievoorwaarden, te verminderen of kwijt te schelden.

Ik wil vooraf meegeven dat de havencommissaris mij bevestigd heeft dat hij de notulen van de laatste raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf ontvangen heeft. Daar is beslist dat de beslissing over het dossier zal worden voorgelegd aan de nieuw samen te stellen raad van bestuur. Er is dus nog niets beslist. Er zal bij de beslissingen rekening worden gehouden met algemene economische overwegingen. Er zal ook juridisch afgetoetst worden aan het gelijkheidsbeginsel, bepalingen van het mededingingsrecht en staatssteun. De raad van bestuur van Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft ook gesteld dat er geen afbreuk is gedaan – tot nu, in elk geval – aan de blijvende volwaardige mogelijkheid tot invordering van de verplichtingen.

Ik geef het u maar mee om aan te geven waar we nu staan en wat de raad van bestuur heeft beslist. Het is een dossier in beweging, waaromtrent nog geen definitieve beslissingen genomen zijn. Als ik mij niet vergis, wordt de nieuwe raad van bestuur aangeduid op de eerstvolgende gemeenteraad in Antwerpen. Het zijn immers gemeenteraadsleden die erin zetelen. Dat zal dus zeer binnenkort gebeuren.

Het is in elk geval goed dat we vandaag eens dieper ingaan op het theoretische kader en de bevoegdheden. Dat gaat terug op een debat dat we hier al vaak gevoerd hebben, over de keuzes die in het decreet gemaakt zijn om taken te verdelen. Wie speelt welke rol? Waar liggen mogelijke snijpunten of discussiepunten?

Toen ik kennis nam van de problemen, heb ik aan mijn juridische diensten van de Vlaamse overheid advies gevraagd. Ik heb ook een advies gevraagd aan de havencommissaris, omdat ik het belangrijk genoeg vond om hem daarover te interpellieren. Het antwoord dat ik u zal geven, is op hun adviezen gebaseerd. Meer nog: ik heb van zowel de havencommissaris als van mijn diensten toelating gekregen om hun adviezen aan u te overhandigen ([bijlage 1](#) en [bijlage 2](#)). U kunt ze dan nog eens nalezen, en we kunnen ze dan later misschien nog gebruiken in de debatten.

Het Havendecreet is door het Vlaams Parlement aangenomen op 2 maart 1999. Het steunt op twee belangrijke principes. Het eerste principe, dat velen koesteren, is de autonomie van de havenbedrijven, waarbij hun een aantal exclusieve havenbestuurlijke bevoegdheden worden toegekend. Het tweede belangrijke principe is een transparante relatie tussen het Vlaamse Gewest en de havenbedrijven, waarbij de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de havenbedrijven, van het Vlaamse Gewest en van de gewestelijke havencommissaris duidelijk worden omschreven.

Die principes zijn verankerd in een aantal artikelen van het Havendecreet. Ik begin met de bevoegdheden van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Het beheer en de exploitatie van het openbaar en privaat havendomein, zo staat in artikel 2, ten tweede, van het Havendecreet, is een exclusieve havenbestuurlijke bevoegdheid. Artikel 13, paragraaf 1, stelt dat het Gemeentelijk Havenbedrijf het openbaar en privaat havendomein ter beschikking kan stellen van derden, onder andere door middel van een domeinconcessie. Nog in dat Havendecreet staat dat het Gemeentelijk Havenbedrijf de voorwaarden vaststelt waaronder het havendomein ter beschikking wordt gesteld. Het is niet de Vlaamse overheid, maar het Havenbedrijf zelf dat de voorwaarden bepaalt.

De bevoegdheid om de voorwaarden te bepalen waartegen het openbaar en privaat havendomein ter beschikking wordt gesteld van derden, is bij de raad van bestuur van het Havenbedrijf gelegd, aangezien die inzicht heeft in de economische en commerciële imperatieven, zo stelt de memorie van toelichting. Dat is de reden waarom dat ook als dusdanig is opgenomen in de statuten van het Havenbedrijf. Artikelen 12 en 20 van de statuten stellen zeer expliciet dat het Havenbedrijf – en ik citeer: “vrij beslist over de verwerving, de aanwending en de vervreemding van zijn lichamelijke en onlichamelijke goederen, over de affectaties en de desaffectaties, over de vestiging of de opheffing van de zakelijke en andere rechten op die goederen, alsook over de uitvoering van dergelijke beslissingen en over hun financiering.”

Zowel mijn juridische diensten als de havencommissaris stellen dan ook dat de raad van bestuur op basis van het Havendecreet vrij is om de concessievoorwaarden en de naleving ervan vast te stellen. In het verlengde daarvan is het logisch dat volgens artikel 20 van het Havendecreet “de havenbedrijven de inkomsten ontvangen van de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden en van al de andere activiteiten die zij uitoefenen.” Volgens de memorie van toelichting bevestigt dat artikel het beginsel dat de baten van de havenexploitatie ten goede komen aan de havenbedrijven.

Hoe wordt daar nu op toegezien? Het is van belang dat we ook dat eens van dichterbij bekijken. Het toezicht op de jaarrekeningen van het Gemeentelijk Havenbedrijf is opgedragen aan een college van drie commissarissen, die door de gemeenteraad worden gekozen, buiten de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf, en waarvan er ten minste één lid is van het Instituut voor Bedrijfsrevisoren. Met uitzondering van die laatste zijn de leden van het college van commissarissen allemaal lid van de gemeenteraad. Dat is expliciet bepaald in het Havendecreet, om de controlebevoegdheid lokaal te bepalen.

Zoals in het verslag van het college van commissarissen wordt vermeld, valt het opstellen van de jaarrekening onder de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur en is het de bevoegdheid van het college van commissarissen om een oordeel over die jaarrekening tot uitdrukking te brengen, op basis van hun controle, die zo wordt georganiseerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekeningen geen afwijkingen van materieel belang bevatten. Ook in de statuten van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen lezen we dat het opstellen van de jaarrekening onder de verantwoordelijkheid valt van de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Dat staat in artikel 20 van de statuten.

Het verslag van het college van commissarissen wordt zowel aan de gemeenteraad als aan de Vlaamse Regering meegedeeld, zoals uitdrukkelijk bepaald is in artikel 21 van het Havendecreet. De finaliteit is evenwel anders. De Vlaamse Regering en de gemeenteraad worden beiden geïnformeerd over de financiële situatie van het Havenbedrijf, zoals die in de jaarrekening staat, maar omdat de gemeenteraad de leden van die raad van bestuur aanwijst, bepaalt het Havendecreet ook expliciet dat de gemeenteraad die rekeningen nog eens moet goedkeuren. Eenzelfde goedkeuringsbepaling is niet opgenomen voor wat de Vlaamse Regering betreft. Meer nog: in het Havendecreet staat expliciet dat het Vlaamse Gewest niet kan en mag participeren in een of ander havenbedrijf.

Dan komen we bij de gewestelijke havencommissaris. Het is interessant om ter zake de memorie van toelichting van het decreet te lezen en het verslag van het debat dat tien of elf jaar geleden is gevoerd toen die persoon werd aangeduid. De gewestelijke havencommissaris maakt geen deel uit van de raad van bestuur van het Havenbedrijf. De havencommissaris wordt wel uitgenodigd op de vergaderingen van de raad van bestuur en ontvangt alle documenten in het kader van de bevoegdheden die hij heeft.

De taken zijn verdeeld. De commerciële exploitaties zijn voor het havenbedrijf, het toezicht op de relaties tussen het havenbedrijf en het gewest is voor de havencommissaris. Als bevoegdheden worden verdeeld, moeten die ook worden uitgeoefend.

Het toezicht van de havencommissaris is geen algemeen maar een heel specifiek administratief toezicht. Het decreet somt zelf expliciet op wat de bepalingen zijn waarop de havencommissaris toezicht kan houden. Hij houdt vooral toezicht op de relatie tussen het gewest en het havenbedrijf. Met uitzondering van de participaties van havenbedrijven spitst dat toezicht zich niet toe op de relatie tussen het havenbedrijf en de havengebruikers omdat dat onder de autonomie van het havenbedrijf valt.

Het Havendecreet bepaalt trouwens expliciet dat betwistingen over de commerciële activiteiten tussen een havenbedrijf met een of meer havengebruikers beslecht kunnen worden door een havengeschillencommissie, die werkt op de wijze van arbitrage zoals

voorzien in het Gerechtelijk Wetboek. De havencommissaris komt daarin niet tussen. Het is binnen dat kader dat de gewestelijke havencommissaris controle uitoefent op de beslissingen van de raad van bestuur van het havenbedrijf. Dat staat in artikel 23 van het Havendecreet. De havencommissaris heeft specifiek als taak na te gaan of de beslissingen van de raad van bestuur van het havenbedrijf in overeenstemming zijn met het Havendecreet, met de uitvoeringsbesluiten, met de wettelijke bepalingen die bestaan inzake de financiering door het Vlaamse Gewest van investeringen in de haven, en met de overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en het havenbedrijf.

In voorkomend geval kan de havencommissaris een beslissing van het havenbedrijf schorsen. De decreetgever stelt echter uitdrukkelijk dat de gewestelijke havencommissaris geen enkel opportuniteitstoezicht heeft en alleen mag nagaan of het gewestelijk belang niet geschonden wordt. Dat doet hij door de beslissingen van het havenbedrijf te toetsen aan de bepalingen en overeenkomsten. Het gaat dan over die beslissingen waarvoor hij de uitdrukkelijke toestemming heeft gekregen.

De havencommissaris heeft me laten weten dat zijn bevoegdheden niet slaan op de commerciële relaties tussen het havenbedrijf en de havengebruikers die exclusief aansluiten bij de bevoegdheid van het havenbedrijf zelf. De beslissingen van het havenbedrijf om in bepaalde gevallen de boetes waarin is voorzien in de concessievoorwaarden te verminderen of kwijt te schelden, en die te toetsen aan het gelijkheidsbeginsel of aan het zuinigheidsprincipe, vallen niet onder het administratief toezicht van de havencommissaris zoals dat bepaald is in het Havendecreet.

De heer Martens heeft verwezen naar het gelijkheidsbeginsel. Artikel 6 van het Havendecreet heeft het over de activiteiten die kunnen worden uitgevoerd en die de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden rechtstreeks of onrechtstreeks bevorderen. Het gaat dus niet over de havenbestuurlijke bevoegdheden zelf. Die worden in artikel 1 of 2 expliciet toegekend aan het havenbedrijf. Hij heeft wel toezicht op alle andere activiteiten die ertoe leiden dat de uitoefening van die havenbestuurlijke bevoegdheden rechtstreeks of onrechtstreeks bevorderd worden.

Het Havendecreet voorziet in een specifieke uitzondering. Voor het nemen van een participatie of het oprichten van een onderneming door een havenbedrijf is het visum nodig van de gewestelijke havencommissaris. Daarbij moet hij erover waken dat bij het oprichten van die onderneming of de participatie in een onderneming “de gelijkheid tussen eenzelfde groep van havengebruikers niet wordt verstoord”. Dat staat in artikel 6 van het Havendecreet.

In de memorie van toelichting staat uitdrukkelijk dat bij het oprichten van een onderneming of een participatie in een onderneming, een havenbedrijf niet zal kunnen participeren in een welbepaald bedrijf van goederenbehandelaars als dit een ongelijkheid zou scheppen ten aanzien van de overige goederenbehandelaars en een inbreuk zou zijn op de vrije concurrentie.

De invoering van dit toetsingscriterium komt tegemoet aan de visie ter zake van de Vlaamse Havencommissie. Artikel 6 sluit bijvoorbeeld niet uit dat het havenbedrijf een beleid voert ter bevordering van bepaalde vervoersmodi en het gecombineerd vervoer, en daartoe bepaalde initiatieven ontwikkelt. Dergelijke initiatieven kunnen dan wel een invloed hebben op het gebruik van de overige vervoersmodi, maar zijn toch mogelijk aangezien het niet gaat om een initiatief dat de gelijke behandeling binnen eenzelfde groep van havengebruikers belemmert. Voor die zaken moet de havencommissaris zelf zijn uitdrukkelijke visum geven.

De gewestelijke havencommissaris heeft niet de taak of de bevoegdheid om na te gaan of het verslag van het college van commissarissen over de jaarrekening correct is opgesteld. De regering moet daar wel correct over geïnformeerd worden. Een goedkeuringsverbintenis is er echter niet.

De taken zijn dus heel specifiek verdeeld. Heel wat commissieleden zijn vertrouwd met de functie van bestuurder. De bestuurders hebben een heel specifieke verantwoordelijkheid die ze met veel zorg vervullen. Ik ga ervan uit dat dit zowel in Antwerpen als in Gent, Zeebrugge en Oostende met heel veel zorgzaamheid gebeurt.

Er is op vandaag geen kader opgesteld door het Vlaamse Gewest over wat er precies in de concessievoorwaarden voor havengebruikers moet staan. Artikel 2 is bijzonder duidelijk. De concessievoorwaarden worden door de bedrijven zelf bepaald. Het lijkt me evident dat dit op een transparante manier moet gebeuren. Hetzelfde geldt voor de controle op de naleving van die voorwaarden. Het is niet mijn bevoegdheid om in elk contract na te gaan hoe die worden nageleefd.

Er bestaat vandaag geen kader over wat daar precies in mag staan. Het gaat hier immers om een exclusieve havenbestuurlijke bevoegdheid. Volgens het Havendecreet is immers het verlenen van concessies en het vaststellen van de voorwaarden daarvan een exclusieve havenbestuurlijke bevoegdheid van de havenbedrijven. Het is de bevoegdheid van de interne bestuursorganen van de havenbedrijven om daarover te beslissen en erover te waken dat de voorwaarden worden nageleefd. Het lijkt me logisch dat bestaande concessieovereenkomsten worden uitgevoerd en dat de algemene beginselen van gelijkheid worden toegepast. Dat is een evidentie. Maar ik kan daar als minister niet tussenkomen. De raad van bestuur van het havenbedrijf heeft daar een heel specifieke verplichting, alsook de commissarissen die verantwoordelijk zijn voor de jaarrekeningen en de gemeenteraad die ze moet goedkeuren. Wanneer er discussies zijn tussen particuliere bedrijven of concessiehouders over de wijze waarop de verleende concessie wordt uitgevoerd, dan is in het decreet voorzien in een bijzondere geschillenprocedure die kan worden gevolgd.

De raad van bestuur van het havenbedrijf heeft ook gesteld dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de blijvende volwaardige mogelijkheid tot invordering van de verplichtingen. Hij zal beslissen, rekening houdend met een aantal zaken die ik daarnet heb opgelijst.

Iemand vroeg of de havencommissaris, die uiteraard naar alle vergaderingen van de raad van bestuur gaat, op de hoogte wordt gebracht van alle beslissingen van de raden van bestuur van de havenbedrijven. Ja. Het is duidelijk dat hij op de hoogte gebracht wordt.

Mijnheer Martens, u vroeg of ik geen Vlaams kader zou opstellen over volumeverplichtingen. Het is een interessante vraag. Als u mij vraagt of zo'n kader nu bestaat en of er ooit over werd nagedacht sinds 1998, dan is het antwoord: "neen". Het is een autonome bevoegdheid van de havenbedrijven. Concessies worden gesloten. De manier waarop ze nageleefd worden, moet worden bekeken binnen de raad van bestuur die daarover moet beslissen. Vervolgens komt dit ook in de jaarrekeningen.

Het is heel goed dat we nu afwachten hoe het Havenbestuur Antwerpen met het dossier omgaat, hoe de nieuwe raad van bestuur hier nieuwe beslissingen over zal nemen. Wat mij betreft, is het een interessant debat. Iemand heeft me gevraagd hoe het zit in de andere havens, of daar ook van die tonnageverplichtingen in concessies bestaan. Ja, die bestaan, ook in de andere havens zijn er dergelijke contracten. Er is ook gevraagd of er in de andere havens soms afwijkingen op worden toegestaan in welbepaalde omstandigheden. Het antwoord daarop is ook "ja". Ik kan daar nu geen olijsting van geven, dat wordt binnen de raad van bestuur besproken. Ik heb vandaag bewust ook geen lijst mee waarop staat waar dat gebeurt en in welke omstandigheden. In een van de havens werd dit zelfs gedelegeerd. Het gebeurt er niet in de raad van bestuur, maar het is gedelegeerd aan een directiecomité. Het intrigeert me ook wel dat de systemen in de verschillende havens anders zijn. Dat heeft misschien te maken met het feit dat het hele commerciële beleid, die poot, werd beschouwd als een exclusieve bevoegdheid. Men had in 1998 ook kunnen beslissen om één standaardconcessie te maken waarop iedereen kon inpikken, maar men heeft er bewust voor gekozen om dat niet te doen. Er zijn tonnageverplichtingen op een aantal plaatsen en er zijn in een aantal gevallen ook al afwijkingen geweest.

Er werd me gevraagd of ik vind dat concessieovereenkomsten nageleefd moeten worden. Dat is evident. Uiteraard, als er overeenkomsten zijn, is het de bedoeling dat ze worden nageleefd. Als er wordt afgeweken, moet goed worden gemotiveerd waarom. Ik ga ervan uit dat de raad van bestuur en alle individuele bestuurders daar met heel veel zorg over zullen waken.

Er werd een vraag gesteld over de link met de subsidies. Het is bijzonder interessant om het decreet daarover te lezen. Voor de toekenning van de subsidies aan de havenbedrijven voor investeringen in de haveninterne basisstructuur, moet het Havenbedrijf altijd een technische en sociaaleconomische verantwoording toevoegen aan zijn subsidievraag. Tot op vandaag, dat staat ook mooi beschreven in het Havendecreet, wordt er onder meer aandacht besteed aan de marktontwikkeling, de mobiliteit, de ruimtelijke ordening en het leefmilieu. Als het gaat over de grote investeringen, groter dan 10 miljoen euro, moet er een maatschappelijke kosten-batenanalyse bij zijn.

Op 14 december 2007 werd een besluit van de Vlaamse Regering genomen dat alle voorwaarden en ook de procedures nauwgezet bepaalt om de projectgebonden subsidies te verkrijgen. In dat besluit staat nergens dat men moet bewijzen dat alle bepalingen van de concessieovereenkomsten worden nageleefd, dat wordt niet gevraagd. De zaken die gevraagd worden, hebben geen betrekking op de commerciële exploitatie, maar op de maatschappelijke meerwaarde, de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de milieu-impactstudies.

Ik wil u bijzonder graag nog meegeven dat ik wens dat in dit dossier in de eerste plaats de verantwoordelijken hun verantwoordelijkheid nemen en proberen om tot zorgzame besluitvorming te komen. Ik vind het fout, en ik baseer me hiervoor ook op de twee adviezen die werden verleend, dat op het moment dat er een probleem is, en er is een duidelijke bevoegdheidsverdeling in het Havendecreet, wordt gezegd dat de minister tussenbeide moet komen. De havencommissaris is daar heel duidelijk over, hij zegt: “neen, ik heb daar geen bevoegdheden”. De bevoegdheden worden heel zorgvuldig bewaakt en afgebakend. De juridische dienst van mijn departement zegt hetzelfde. Ik kan natuurlijk ook nog een advocatenbureau raadplegen om een dubbele check te doen, mij niet gelaten, maar ik geef u mee dat de adviezen heel duidelijk zijn over waar de grenzen van de bevoegdheden liggen. U zult ze straks ook kunnen raadplegen.

Ik herhaal dat dit een debat is dat uiteraard nog zal worden vervolgd, maar ik wil u ook meegeven dat ik ook dit dossier met aandacht volg, net zoals ik alle dossiers in onze havens volg. Ik heb aan mijn commissaris de opdracht gegeven om mij een zorgvuldige rapportering te geven, ook over de beslissingen die daar genomen worden.

Mijnheer van Rouveroi, u had nog gevraagd of de havencommissaris aan mij rapporteert over de toepassing van de principes van ‘corporate governance’, integriteit, transparantie en een correcte opstelling van de jaarrekening. Uiteraard. Het Havendecreet voorziet erin dat de havenbedrijven moeten gebruikmaken van een dienst interne audit. Ik vind het heel belangrijk dat dit effectief ook gebeurt. Het verslag van het college van commissarissen over de jaarrekening wordt ook aan mij bezorgd en ook aan de gemeenteraad, waar het moet worden goedgekeurd. De stukken worden effectief bezorgd. Ik vind het vrij evident dat een raad van bestuur van een havenbedrijf waakt over de naleving van de beginselen van behoorlijk bestuur, zelfs die beginselen die niet expliciet opgenomen zijn in het Havendecreet.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, bedankt voor uw antwoord dat – staat u mij toe om dat te zeggen – een nogal ontwijkend antwoord is. U zegt dat de havencommissaris geen enkele bevoegdheid ter zake heeft, dat zijn advies dit aantoon, evenals het juridisch advies van uw eigen diensten. U schermst met de exclusieve bevoegdheden in beheer en exploitatie die toegewezen zouden zijn aan de havenbedrijven conform artikel 2 en artikel 4 van het Havendecreet.

Ik lees artikel 6 anders dan u. U zegt dat artikel 6 eigenlijk gaat over activiteiten die daarnaast staan, die niets te maken hebben met uitoefenen van die bevoegdheden ‘as such’, maar met het bevorderen daarvan. In artikel 6 staat wel degelijk: “(...) voor zover de gelijkheid tussen eenzelfde groep van havengebruikers niet wordt verstoord”. Daar staat de gelijke behandeling dus heel duidelijk in. Ik lees verder in die zin: “(...) oefenen de havenbedrijven alle activiteiten uit die de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden rechtstreeks of onrechtstreeks bevorderen.” Dat heeft mijns inziens te maken met alle activiteiten die te maken hebben met alle activiteiten die bepalend zijn voor de havenbestuurlijke bevoegdheden, dus ook met het uitoefenen van die havenbestuurlijke bevoegdheid. Maar goed, rechtbanken en juristen zullen zich daar nog wel over uitspreken. We moeten het juridisch debat zelf niet voeren.

Ik onthoud vooral uit uw antwoord dat uit de debriefing die u hebt gekregen van de raad van bestuur van het Havenbedrijf dat de beslissing daar nog niet genomen is en zal worden genomen door een nieuw samengestelde raad van bestuur. Dat is niet meer dan logisch. Het gaat niet op dat we de kiezers keuzes laten maken en dan een uittredende raad van bestuur, bij wijze van spreken in lopende zaken, over een dergelijk belangrijk onderwerp een beslissing laten nemen. Ik ben daar blij om.

Ik ben ook blij dat er een toetsing zal gebeuren aan het gelijkheidsbeginsel, aan het mededingingsrecht en aan de staatssteunregels. Ik hoop dat die toetsing serieus gebeurt, dat een externe partij het zal doen in opdracht van het Havenbedrijf.

Ten slotte hoor ik in de debriefing zeggen dat er geen rechten verloren zijn gegaan, dat de beslissingen die tot nu toe zijn genomen, geen afbreuk doen aan de mogelijkheden tot invordering. Ik hoop dat dat waar is, maar ik heb daar toch mijn twijfels bij. Het feit dat er sinds 2008 niet eens facturen zijn verzonden, doet mij toch vrezen dat het moeilijk zal worden om de boetes die in die jaren verschuldigd waren, nog terug te vorderen.

Ik heb ooit de heer van Rouveroy in een vergadering van het Bureau van het Vlaams Parlement horen zeggen dat het Wetboek van de Inkomstenbelastingen een bepaalde termijn oplegt voor het inkohieren van verschuldigde belastingen. Het gaat hier natuurlijk niet over het Wetboek van de Inkomstenbelastingen, maar er is ook zoiets als een beginsel van de redelijke termijn, dat ook hier wel eens van toepassing zou kunnen zijn. Als er in al die jaren niet eens een factuur is verzonden, vraag ik me toch af of men het recht nog kan blijven uitoefenen op het invorderen van de in die jaren verschuldigde boetes. Maar goed, ik hoop dat het management van het Havenbedrijf gelijk heeft en dat er effectief nog geen rechten verloren zijn gegaan.

Dan is er het zinnetje: “Men zal rekening houden met de algemene economische omstandigheden.” Ik vraag me af wat we daaronder moeten verstaan. Als ik het dossier goed lees, is het zo dat de niet-invordering van de verschuldigde boetes er niet toe heeft geleid dat de trafiek in Antwerpen is behouden. Er zijn aandeelhouders van de terminaloperators die nu een al dan niet voorlopige kwijtschelding van boetes hebben gekregen, die gewoon trafiek hebben verhuisd naar Zeebrugge en misschien straks, nog erger, naar Rotterdam. Die voorlopige opschorting of kwijtschelding heeft men alleszins niet aangegrepen om trafiek in Antwerpen te verankeren. Dat vind ik zeer jammer.

Minister, u had het erover dat, als een haven vraagt om bepaalde infrastructuurwerken te laten cofinancieren door het gewest, dat niet zomaar gebeurt, maar dat zij een motivatie moeten indienen en voor de grote investeringen zelfs een maatschappelijke kosten-batenanalyse. De zeer positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Deurganckdok indachtig, waar tot nader order niets van lijkt uit te komen, vraag ik me af of het niet zinvol is om, naar analogie met de milieueffectentrapportage (MER), ook een onafhankelijke kwaliteitsbeoordeling te laten plaatsvinden over zo’n maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Vandaag is dat een studie die het Havenbedrijf zelf bestelt, die wordt toegewezen aan een studiebureau dat het Havenbedrijf zelf aanstelt, waarmee geen externe deskundigen van het Vlaamse Gewest zich moeten inlaten, zoals wel het geval is met MER-deskundigen. Dat is een beetje als iemand die gaat scheiden en een advocaat zoekt. Die advocaat zoekt niet naar de waarheid, maar moet een bepaalde vooropgestelde eindconclusie onderbouwen. De MER's moeten conform worden verklaard door een onafhankelijke MER-cel in de schoot van de Vlaamse administratie. Men zou naar iets vergelijkbaars moeten kunnen gaan om de kwaliteit van de kosten-batenanalyses te kunnen waarborgen.

Ik ben blij dat u mijn suggestie voor een Vlaams kader voor dergelijke concessieovereenkomsten met tonnageverplichtingen in overweging wilt nemen. U hebt dat idee niet afgeschoten. Ik zou willen vragen om het au sérieux te nemen. Wij investeren genoeg in de havens en in infrastructuur rond de havens. We kunnen die infrastructuurwerken enkel verantwoorden als we effectief op bepaalde tonnages kunnen rekenen.

Ik herinner me nog dat aan het Deurganckdok een modal split van 20/40/40 zou worden gehaald. 20 procent van de containers die aan en af werden gevoerd, zou via het spoor gaan. Infrabel heeft gigantisch veel geïnvesteerd in de Liefkenshoekspoortunnel om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de modal split. Maar als vervolgens de exploitanten, de terminaloperators, toch alles op de vrachtwagen zetten, is dat dood kapitaal. We hebben daar met veel belastinggeld investeringen uitgevoerd die uiteindelijk niet renderen.

Wat mij betreft, moeten we nadenken over een kader voor concessievoorwaarden. Daar mogen voorwaarden in staan die te maken hebben met ruimteproductiviteit. We weten allemaal dat de haven en de terminals enorm veel ruimte opsouperen. Die voorwaarden mogen gaan over de modal split die men minimaal moet realiseren, ook om de druk op ons wegverkeer en de aangroei van de files te verminderen. Het mag ook gaan over milieuaspecten allerhande. We moeten eens goed nadenken op welke manier we toch minimale voorwaarden kunnen stellen, die in alle havens dezelfde zijn, weliswaar toegespitst op de lokale situatie, zodat er geen ongelijk speelveld ontstaat.

Zo vermijden we ook dat door een te soepele behandeling de verschillende havenbesturen onder elkaars duiven schieten en trafiek van elkaar afsnoepen. Het is in het belang van onze havens dat ze vooral buitenlandse havens concurrentie aandoen, niet elkaar. Daarvoor is het misschien toch niet onverstandig om te werken aan een kader voor concessievoorwaarden in de verschillende Vlaamse zeehavens.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, bedankt voor uw antwoord. Laat mij het als volgt samenvatten: "Het is niet voor mij/havencommissaris." Ik ben het daar niet mee eens: u wordt wel degelijk gevat.

De heer Martens verwees naar de mededeling van de havencommissaris of anderen dat er geen rechten verloren zijn gegaan. Ik heb het juridisch niet onderzocht, maar ik deel wel zijn vermoeden. Er zijn allerlei verjaringstermijnen. Het kan zijn dat er een algemene burgerrechtelijke verjaring is van dertig jaar, omdat we te maken hebben met een overheid. Maar tussen een handelaar en een particulier is het zo dat, als een factuur niet wordt opgesteld binnen het jaar, er een verjaring is. Ik weet wel dat het Havenbedrijf waarschijnlijk een apart statuut heeft, als een overheid. Een concessie is ook geen klassieke burgerrechtelijke rechtsfiguur.

Toch wil ik u vragen, minister, om dat bijzonder snel na te gaan, want al zou er geen verjaring zijn, dan nog zou er rechtsverwerking kunnen zijn. Zelfs al is een termijn niet verstreken, kan de handelwijze van een schuldeiser zo zijn dat een rechtbank zegt dat er rechtsverwerking ontstaat, waarbij de schuldenaar er redelijkerwijze van mocht uitgaan dat de schuld niet meer zou worden opgeëist.

Dat laatste dreigt hier toch wel het geval te zijn. 2008 is niet gisteren, hè, dat is al vier jaar geleden. Er is een consequente houding in 2009 en 2010, bij nochtans veranderende

omstandigheden. In de tonnagetrafieken van havens en de betrokken spelers is 2008 een rampjaar, maar herstelt de situatie zich langzaam in 2009, in 2010 en zeker in 2011. Desalniettemin handhaaft het Havenbedrijf deze houding van niet-inning.

Er zijn dus risico's op rechtsverwerking. Daarenboven, en dat lijkt me zeer problematisch, wordt de vordering niet eens geboekt in de jaarrekening. Nog los van het feit dat dat naar mijn aanvoelen strijdig is met de wetgeving, is dat een bijkomend element bij een betwisting voor een rechtbank. Het is een bijkomende handeling ter bevestiging van de intentie om het uiteindelijk niet te innen.

Minister, u zegt dat het Havenbedrijf in feite nog geen beslissing heeft genomen. Ik wil even meegaan in de redenering dat ze, voor zover er geen verjaring of rechtsverwerking zou zijn, alsnog minstens deze vordering zouden kunnen effectueren, en dan zien we wel of er alsnog bij de rechtbanken een rechtsverwerking tot stand wordt gebracht of een verjaring wordt opgeworpen.

Eén beslissing is wel genomen, namelijk de beslissing in 2008 om dat schadebeding niet te innen, gevolgd door gelijkaardige beslissingen in 2009, 2010 en 2011. Er is wel degelijk een onherroepelijk en in de tijd volgehouden beslissing genomen om minstens voorlopig niet te innen.

Alleen al die beslissing is discriminatoir, omdat die houding niet is ingenomen ten overstaan van de andere spelers die ook concessieverplichtingen hebben. Dat is niet rechtvaardig. Dat is onmogelijk uit te leggen, zelfs niet in een commercieel kader. Daarenboven, commercieel kader of niet, het blijft een verzelfstandigde overheidsorganisatie, met de beperkingen van dien. In private bedrijven kun je je veel permitteren, maar dat is niet het geval voor een publiek havenbedrijf. Degenen die in die jaren niet hebben genoten van uitstel – laten we het voorlopig voorzichtig formuleren, want volgens mij was het afstel – kunnen vandaag met recht en reden stellen dat het gelijke speelveld minstens voor dat aspect niet is gerespecteerd.

Stel u eens even voor, minister, dat het Havenbedrijf vandaag de ongelijkheid – want het is natuurlijk vooral de ongelijkheid die zuur oprispt – herstelt door alle concessionarissen met terugwerkende kracht over alle jaren die hier in het geding zijn, alsnog een debetnota te bezorgen. Ze zouden dus zeggen dat ze zich hebben vergist, dat ze die onverschuldigde betaling dus terugstorten. Daarmee wordt het probleem niet opgelost, maar daarmee ligt het probleem zeker in uw kamp. U voelt toch wel aan, minister, dat hier een handelwijze tot stand is gebracht die absoluut haaks staat op onze havenpolitiek.

Samen met de heer de Kort hebt u de totstandkoming van het Havendecreet bijna exegetisch toegelicht. Dat was interessant. Dat zal allemaal wel juist zijn. Maar waarom is het decreet ooit tot stand gebracht? Wat was de doelstelling of ratio legis? Dat lijkt me te zijn: het operationaliseren en implementeren van een Vlaamse havenpolitiek. Daarvoor maken we een decreet, waarbinnen instrumenten tot stand worden gebracht om de algemene Vlaamse havenpolitiek die wij beogen te effectueren. De belangrijkste ratio legis zal zijn: het tot stand brengen van werk en toegevoegde waarde.

Nu wil ik even niet juridisch redeneren, want het kan best juridisch hout snijden, maar puur politiek. Vervolgens wordt dat decreet goedgekeurd en geïmplementeerd. Het Havenbedrijf wordt tot stand gebracht, met een grote vorm van verzelfstandiging, wat evident is, want anders hebben ze geen slagkracht en kunnen ze niet opereren in een zeer complexe omgeving, waar grote vrijheden nodig zijn. Dat is allemaal waar, maar doet niets af aan het feit dat de handelingen die zij stellen altijd moeten kunnen worden getoetst aan de ratio legis, namelijk het instrument dat we tot stand hebben gebracht om ervoor te zorgen dat Vlaanderen er wel bij vaart, werk krijgt en dat er toegevoegde waarde wordt gecreëerd. Dat doen de havenbedrijven ook, let op, het is geen kritiek op hen.

Sorry, maar als je die algemene, politieke toets hanteert, kan het niet anders dan dat u zich gevat voelt, minister. Dat men nu de tonnageverplichtingen niet int of voorlopig uitstelt om

die te innen, staat volgens mij haaks op onze doelstelling om meer werk en toegevoegde waarde te creëren, om maritieme en logistieke goederenstromen naar Antwerpen, Gent en Zeebrugge te brengen.

Ik verwijst naar de belangrijkste man van Nederland, Hans Smits. U hebt het interview in De Tijd allicht ook gelezen. Sta me toe om enkele zinnen voor te lezen: “Smits acht het niet onmogelijk dat DP World, als het zijn boetes in Antwerpen niet moet betalen, in de toekomst trafiek naar zijn nieuwe terminal in Rotterdam versluis, omdat daar wel streng wordt toegekeken op volumeverplichtingen. Smits begrijpt niet dat Antwerpen de boetes zo hoog liet oplopen. ‘Zoiets reken je toch per jaar af? En het Havenbestuur heeft ze niet geprovisioneerd? Hebben revisoren dat goedgekeurd? Nou. Merkwaaardig. Begrijp ik niet.’”

Ik ben het met zijn redenering eens. Ik vrees dat inderdaad ook, hoe goedbedoeld het misschien is, al is het zeker niet goedbedoeld als er discriminatoir is gewerkt. Discriminatie is echt niet aanvaardbaar, minister, daarin moet u minstens ook politiek handelen. We moeten het signaal geven dat dat niet kan. Stel dat de houding wordt gecorrigeerd en dat iedereen een ontlasting krijgt van de boeteclausules, denk ik dat het medicijn niet zal helpen tegen de kwaal. De kwaal is het ‘footloose’ zijn van allerlei goederenstromen, zeker containers.

Minister, u hebt het artikel 6 nog eens voorgelezen. Het gaat over een gelijk speelveld tussen eenzelfde groep van gebruikers. Het valt niet te ontkennen dat artikel 6 hier wordt miskend. Ik waardeer de havencommissaris nochtans zeer. Ik ken hem al vele jaren en zijn strenge, academische no-nonsensehouding is mij bekend. Hij is altijd zeer opbouwend: ook als hij zegt dat het fout is, is het niet zijn bedoeling om als ‘flik’ op te treden, maar als partner.

Ik kan me toch niet van de indruk ontdoen dat hij in deze zaak even onachtzaam is geweest, want dat artikel 6 is toch echt miskend. Waarom zit hij daar? Het is geen bloempot, hè. Hij speelt als havencommissaris echt zijn rol. Waarom heeft hij dat niet gedaan? U hebt dat proberen uit te leggen, minister, met zijn woorden, denk ik. Het is geen beschuldigende vinger, maar een aanmanende, als ik zo vrij mag zijn. Ik wil de havencommissaris aanmanen te handelen.

Ook artikel 20, waarnaar iets minder vaak is verwezen, zegt uitdrukkelijk dat het havenbedrijf de inkomsten moet ontvangen voor de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden. Niemand anders kan dat. Er zijn geen pauliaanse vordering of zijdelingse vorderingen mogelijk. U kunt er inderdaad niet in handelen. Dat weet ik wel, dat is duidelijk. Maar desalniettemin of zelfs des te meer zou het u moeten aanzetten om de havenbedrijven via uw havencommissaris de les te spellen, omdat ze niet op het juiste spoor zitten.

We kennen één belangrijke klager, Katoennatie. Dat hebben we allemaal kunnen lezen in de kranten. Zij laten het niet over zich gaan, dat is duidelijk. Als er geen passende oplossing wordt gegeven, eindigt dit waarschijnlijk wel voor een rechtbank. Ik heb begrepen dat een minnelijke schikking volgens u tot de mogelijkheden zou moeten kunnen behoren en dat het Havendecreet ook voorziet in zo’n arbitrageformule. Daar ben ik het absoluut niet mee eens. Dat begrijp ik niet. Naar mijn aanvoelen is er geen conflict tussen de klagers, zeg maar Katoennatie en desgevallend andere, en het Havenbedrijf, want Katoennatie heeft zijn contract of concessie nageleefd.

Sta me ten andere toe om even een kleine parenthese te openen, voorzitter, minister. Ik heb begrepen dat de boeteclausules worden geïnd via domiciliëring. Dat betekent, collega’s, dat zodra een factuur wordt opgesteld en aangeboden, de schuldenaar geen kans meer krijgt om te ontsnappen aan betaling. Via de domiciliëring, die in een vroegere fase tot stand is gebracht, wordt er automatisch gedebiteerd. De zes andere die altijd alles hebben betaald, hebben dat duidelijk gedaan via facturatie en allicht domiciliëring. Merk op hoe ver men is gegaan. Het niet factureren heeft daar waarschijnlijk mee te maken. Had men gefactureerd, had men onvermijdelijk de domiciliëring geactiveerd. Op die manier heeft het Havenbedrijf zich volgens mij echt in de vernieling gereden.

Nogmaals, er is geen conflict tussen de klagers en het Havenbedrijf. De klagers hebben betaald en betwisten de betaling niet. De klagers klagen wel aan dat het Havenbedrijf de gelijkheid volgens artikel 6 niet respecteert en evenmin de wetgeving op de jaarrekeningen. Er wordt verwezen naar eventuele onrechtmatige staatssteun. Moeten zij, minister, de behoeder zijn van deze regels? Dat denk ik niet. Ze mogen dat zijn en dat ze het doen, begrijp ik. Ik begrijp dat ze de grote beginselen die worden miskend aanklagen, al dan niet ondersteund vanuit het Havendecreet, via artikel 26. Maar het kan toch nooit zo zijn dat alleen zij de opdracht hebben om ervoor te zorgen dat hier recht geschiedt? We mogen het zonlicht niet ontkennen. Natuurlijk is de gelijkheid hier geschaad. Het kan niet zijn dat we de klagers eenzaam achterlaten en hen deze strijd ongesteund laten voeren. Handel inderdaad in functie van uw persoonlijke mening, minister, misschien niet op een formele wijze, maar met het enthousiasme dat u kenmerkt en de overtuigingskracht die u hebt. Dat heeft niets te maken met iets juridisch, maar alles met uw functie en de wijze waarop u die opneemt. Ik reken daar heel sterk op, om de lont uit het kruitvat te halen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, u hebt ons gekieteld als jurist. Dus moet ik terugkietelen. U leest artikel 6 van het Havendecreet, samen met de heer de Kort en uw partijgenoten in het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, op een welbepaalde, nogal beperkende manier. Ik lees artikel 6 van het Havendecreet nog eens voor: “De havenbedrijven oefenen alle activiteiten uit die de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden rechtstreeks of onrechtstreeks bevorderen.” Bij de uitoefening van die bevoegdheid mogen zij niet discrimineren.

Juristen verschillen dikwijls van mening. Zij lezen eenzelfde tekst op drie, vier verschillende manieren. Maar ik maak me sterk dat artikel 6 moet worden gelezen zoals de twee vorige collega's en ikzelf het lezen: het opstellen van algemene en/of bijzondere concessievoorwaarden, en bij uitbreiding daarvan het expliciet of impliciet afwijken van die zelf opgestelde concessievoorwaarden, valt integraal onder het regime van artikel 6 van het Havendecreet. Dat wil zeggen dat je daar niet discriminerend in mag handelen. En dat is in dezen wel gebeurd.

Artikel 13, paragraaf 2, van hetzelfde Havendecreet, is minstens even interessant: “Het havenbedrijf stelt de voorwaarden vast waaronder deze goederen ter beschikking worden gesteld.” In dit geval gaat het om de gronden aan het Deurganckdok. Het Havenbedrijf heeft die voorwaarden bepaald: het heeft de concessie verleend, op voorwaarde dat op die grond een bepaald tonnage zou worden gegenereerd. Dat tonnage werd niet gehaald, en dus moest er een boete worden betaald.

Het Havenbedrijf wijkt af van zijn eigen concessievoorwaarden, van zijn eigen contractuele bedingen, en moet dat dus heel goed kunnen verantwoorden, wat niet het geval is. Er wordt verwezen naar de algemene economische toestand, minister, maar ik kan u zeggen dat er spelers zijn die op het moment van de gunning uitgesloten werden, hoewel zij zich sterk maakten dat ze die volumes wel gehaald zouden hebben, bijvoorbeeld door niet af te wijken naar andere havens. Er zijn andere spelers die maar al te graag op die plaats de concessie zouden krijgen die die twee staatsbedrijven op dit moment hebben gehaald.

Dan is er ook nog artikel 23, paragraaf 4, over de rol van de havencommissaris. En dan wordt het politiek interessant. Dat zegt dat de gewestelijke havencommissaris de uitvoering kan opschorten van alle beslissingen van de bestuursorganen die hij strijdig acht met het decreet. Hij moet dat binnen de vier dagen doen. De havencommissaris heeft dat niet gedaan. Daarmee is een politiek feit gepleegd. De havencommissaris zegt dat het Havendecreet niet is overtreden. Wij, als politici, zeggen van wel.

U dekt uw havencommissaris in. U roept hem niet ter verantwoording. U deelt dus op dit moment de politieke verantwoordelijkheid met uw havencommissaris. Een groot deel van dit

parlement – zowel van de meerderheid als van de oppositie – zegt nu: “Pas op, minister, het Havendecreet is in dit dossier geschonden.” U zegt: “Neen, het is niet geschonden.” U wordt nu niet juridisch maar wel politiek mee verantwoordelijk. Ik zal kijken naar wat de rechtbank of het gerechtshof in dezen zal uitspreken, en ik zal u eraan herinneren op het ogenblik dat we in dezen een vonnis of een arrest hebben.

Minister, er is ook een politieke kant aan dit verhaal. De collega's hebben er al op gewezen. U moet weten dat op de linkeroever het draagvlak voor de havenuitbreiding zeer moeilijk te vinden is. In Beveren wonen nogal wat mensen die over de partijgrenzen heen de havenuitbreiding aldaar ter discussie stellen. Zij kunnen wel leven met een economisch verantwoorde havenuitbreiding. Ze willen wel grond opofferen en toelaten dat er dokken worden gegraven, maar dan willen ze dat die dokken opbrengen wat ze moeten opbrengen. Dan willen ze, zoals de heer Martens heeft gezegd, dat de volumes worden gehaald die werden voorgespiegeld. Als die volumes niet worden gehaald, zitten we met een politiek probleem op de linkeroever. Dan gaat men ons daar terecht kunnen verwijten dat we het niet kunnen. Als andere spelers de kans zouden krijgen die de huidige spelers hebben en het niet waarmaken, zou de situatie misschien anders zijn geweest.

Minister, u weet dat er nog een sluis moet komen op de linkeroever. Er moet op de linkeroever misschien een Saeftinghedok komen. Maar als we verder spelen zoals we het spel nu aan het spelen zijn, zal het politieke draagvlak voor havenuitbreiding op de linkeroever volledig teloorgaan. Daar hebben wij allemaal wel een politieke verantwoordelijkheid. Ook u, mijnheer de Kort.

Wij hebben er alle belang bij dat we de faciliteiten die we daar hebben optimaal uitbuiten. Als er spelers zijn die kansen krijgen van ons en die kansen niet benutten, moeten ze daarvoor worden gesanctioneerd. Het zijn geen kleine boetes. Ik weet dat er boetes zijn geïnd van andere spelertjes. Maar dat gaat over honderdduizenden euro's. Dit gaat over miljoenen euro's, die we wegschenken aan staatsbedrijven. Is dat politiek verantwoord? Ik denk het niet. Maar ik laat de keuze en de politieke verantwoordelijkheid volledig bij u, minister.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik denk dat het goed is dat er ook door u een volledige toelichting is gegeven over het Havendecreet en over de juridische adviezen die u van uw dienst en van de havencommissaris hebt gekregen.

Mijnheer Penris, het is, zeker in dergelijke dossiers, belangrijk dat we effectief het decreet zelf en de juridische adviezen ter harte blijven nemen. Minister, nu we ze van u zullen krijgen, zullen we ze ook kunnen nalezen.

Minister, u hebt heel duidelijk onderstreept dat het van belang is dat, zoals het Havendecreet het heeft gewild, in eerste instantie het Havenbedrijf zijn verantwoordelijkheid neemt en ter zake op een voorzichtige manier de nodige beslissingen treft. Dan zal er ook achteraf zeker en vast worden getoetst of het algemeen beginsel van behoorlijk bestuur door het Havenbedrijf effectief is in acht genomen.

Mijnheer Penris, er werd een omschrijving gegeven van de bevoegdheid van het Havenbedrijf en van de havencommissaris. Maar er is ook een omschrijving van de bevoegdheid van het college van commissarissen. Daarin zetelt toch ook een lid van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren. Die moeten, als er bemerkingen zijn in verband met de jaarrekening, daarin hun verantwoordelijkheid opnemen. Indien er sommige zaken niet zouden zijn gebeurd, had ook uzelf, als bestuurder, dat eerder moeten aangeven in de raad van bestuur, zodat de passende maatregelen ter zake konden worden genomen.

Collega's, voor mij is in dezen ook van belang wat voor de heer Huts de finaliteit is. Ik heb het in het verleden nog meegemaakt dat de heer Huts met heel veel poeha en persconferenties tal van juridische betwistingen opstartte, maar achteraf, met de toewijzing van de concessie van de Europaterminal, in het ongelijk werd gesteld. Toen was iedereen het al vergeten – dat gaat zo met onze rechtbanken, waar de uitspraken pas jaren later vallen. In het verleden heb

ik alleen maar gemerkt dat hij er eigenlijk op uit was om vanuit een conflictsituatie zijn commerciële belangen in deze te dienen. Ik denk dat we in die val zeker en vast niet moeten trappen.

De voorzitter: Minister Hilde Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, er is hier heel veel gezegd over dit dossier. Mocht u twifelen aan mijn interesse voor dit dossier: het is een dossier dat me bijzonder interesseert omdat het naar de kern gaat van de wijze waarop wij lang geleden het havenbeleid hebben opgestart. Wat dat betreft, ben ik het eens met iedere spreker.

Wat ik wel een beetje spijtig vind, is dat de hele discussie verengd lijkt te worden tot de havencommissaris die iedereen maar op de vingers moet tikken als er iets fout gebeurt. Ik vind dat wie bestuurder is in een havenbedrijf, gelet op de bevoegdheidsverdeling die decretaal bepaald is, de verdomde plicht heeft om ervoor te zorgen dat de bevoegdheden die hij heeft, consequent en correct worden uitgeoefend. Als het parlement zegt dat de havencommissaris maar moet tussenbeide komen en dat de minister bevoegd is, dan doe ik daar niet aan mee. Ik vind dat fout. Ik vind dat een totaal foute manier van redeneren.

Mijnheer Penris, ik ben het met u niet eens over artikel 6. Ik heb de havencommissaris en de juridische dienst bij mij geroepen. Mijn eerste lezing was de uwe. Maar men heeft mij toen uitgelegd dat artikel 6 niet gaat over de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden zelf, maar over alle activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks die bevoegdheden bevorderen. Het gaat dus over flankerende activiteiten, waar ze niet exclusief voor bevoegd zijn. Het artikel is er om een welbepaalde reden in gekomen. Sommigen van u kennen die geschiedenis. In de memorie van toelichting staat het ook nog eens: "Artikel 6. Dit artikel heeft betrekking op de mogelijkheid van de havenbedrijven om te participeren in andere private of publieke rechtspersonen." Zowel de juridische dienst als de havencommissaris legt me dat uit. Ze zeggen: "Pas op. Het is geen algemeen beginsel. Het staat er op die manier in om net te wijzen op de gelijkheid voor de activiteiten errond." Mijnheer Penris, u zegt dat het bepalen van de concessievoorwaarden onder dat artikel valt. Zij zeggen mij dat dat absoluut niet zo is. Het is een juridische beschouwing die wordt gemaakt. Ik heb me gehouden aan wat de juridische dienst en de havencommissaris mij hebben verteld. Ik heb me niet alleen op hem gebaseerd. Ik dek hem niet in. Ik heb het ook aan mijn administratie gevraagd omdat ik door beide partijen geadviseerd wou worden. We verschillen dus gewoon van mening.

Ik heb daarnet gezegd dat bestuurders hun verantwoordelijkheid moeten nemen, maar ik vind ook dat we de autonomie van de havenbesturen moeten respecteren. Men vraagt mij of een beslissing gemotiveerd moet zijn. Elke beslissing moet gemotiveerd zijn. Dat is eigen aan besluiten die worden genomen. Bestuurders moeten daarin hun verantwoordelijkheid nemen.

De heer de Kort heeft verwezen naar de commissarissen. De gemeenteraad moet het jaarverslag zelfs goedkeuren. Ik krijg het jaarverslag ook. Weet u waarom? Omdat ik mijn investeringspolitiek zou kunnen afstemmen op de wensen van de havenbedrijven. Dat staat in de memorie van toelichting. Ik keur het niet goed. U moet de discussie eens nalezen die toentertijd in het parlement is gevoerd – Steve Stevaert heeft toen geantwoord – over hoe men de rol van de havencommissaris beperkt heeft.

Ik houd niemand de hand boven het hoofd en ik zal met heel veel zorg jullie bedenkingen en opmerkingen bespreken – het heeft zelfs niets meer te maken met partijpolitiek, want het gaat over het wezen van het havenbeleid –, zowel met de juridische dienst als met de havencommissaris. Maar ik vind wel dat, als we bevoegdheden verdelen en verantwoordelijkheden leggen, we consequent moeten zijn, ook als het eens minder goed gaat. Dat is het advies dat ik u zou willen geven.

Collega Martens, u hebt gezegd dat u niet zeker bent dat de externe toets volledig is omdat ze zelf de MKBA's maken. U weet wellicht dat zowel de Havencommissie als de Minaraad een

advies moet geven. Er is dus een externe toets. Ik wil gerust eens nagaan of ze verbeterd kan worden of het eens aan de Havencommissie voorleggen.

Ik heb verwezen naar een bepaalde haven die de uitvoering van de concessies zelfs gelieerd heeft aan een dagelijks bestuur. Ik weet niet hoe de terugkoppeling gebeurt en of dat ook in de verslagen van de raden van bestuur wordt opgenomen. Ik moet dat eens nagaan. Voor mij is het belangrijk dat we de verantwoordelijkheden leggen waar ze liggen. De vraag is of ik als minister bevoegd ben om in het dispuut tussenbeide te komen. U zegt van wel. Ik denk dat het mijn verplichting is om het decreet na te leven. Ik heb geprobeerd om de bevoegdheden te schetsen.

U vraagt of het wel klopt wat de regeringscommissaris zegt. Hij heeft mij een brief gestuurd. Hij zegt dat de beslissingen over de dossiers zullen worden voorgelegd aan de nieuw samen te stellen raad van bestuur, rekening houdend met de algemene economische overwegingen en juridisch afgetoetst aan het gelijkheidsbeginsel, de bepalingen van het mededingingsrecht en de staatssteun. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de blijvende volwaardige mogelijkheid tot invordering van alle verplichtingen. Hij heeft dat dus uitdrukkelijk aan mij bevestigd. We moeten afwachten hoe de nieuwe raad van bestuur ermee zal omgaan. Ik zal het dossier met zeer veel interesse opvolgen. Rekening houdend met de bevoegdheden zoals ze beschreven zijn in het Havendecreet, vind ik dat elk zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Ik reken daar ten volle op.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik denk niet dat wij moeten oordelen over de draagwijdte van artikel 6, want dat zal juridisch wel worden uitgevochten. Ik ga me daar nu niet over uitspreken.

Wat wel over alle partijen heen wordt gedragen, is het principe van ‘gelijke monniken, gelijke kappen’. In die zin weet ik of de voorwaarden anders waren voor die exploitanten en concessiehouders die wel hun boetes hebben betaald en geen kwijtschelding of opschorting van invordering hebben gekregen. Ik heb geen enkele motivering van het Havenbedrijf gehoord. Er zou wel eens klaar en duidelijk over gecommuniceerd mogen worden. Als het zo is dat het gaat over het schenden van vergelijkbare of hetzelfde type concessieverplichtingen, dan kunnen we niet toestaan dat men daar ‘à la tête du client’ mee omgaat. Het gelijkheidsbeginsel moet absoluut gerespecteerd worden, ook vanuit het oogpunt van mededinging.

De indruk ontstaat dat diegenen die nu de dans ontspringen – de twee grote buitenlandse staatsbedrijven –, heel diepe zakken hebben. Als je nagaat welke winst en dividenden ze hebben uitgekeerd in de jaren waar het over gaat, dan kan je je afvragen waarom ze het uitgerekend voor die bedrijven hebben gedaan terwijl er andere bedrijven zijn – ook Vlaamse goederenbehandelaars – die wel hun boete hebben moeten betalen. De ratio erachter ontgaat me. Er mag wel eens een verklaring en een verantwoording komen waarom men in het verleden die beslissing heeft genomen om die groep van bedrijven wel facturen te sturen en andere niet. Gelijke monniken, gelijke kappen. Dat principe moet hier gerespecteerd worden.

Er zijn nog geen rechten verloren gegaan. Toch denk ik dat er een signaal moet komen, ook van u, dat men nu bewarende maatregelen moet nemen tot het nieuwe havenbestuur is geïnstalleerd om ervoor te zorgen dat er effectief geen rechten verloren gaan. We moeten alles op alles zetten om alle rechten te vrijwaren zodat het nieuwe bestuur nog alle keuzeopties voor zich heeft en in al zijn wijsheid een beslissing kan nemen.

Verder moeten we nadenken – u hebt daar niets meer over gezegd – over een kader voor concessievoorwaarden. We kunnen inderdaad uitgaan van het principe van een verregaande autonomie voor de havenbesturen. Dat was het eerste principe van het Havendecreet. Het tweede was eenvormige werkingsvoorwaarden voor alle Vlaamse zeehavens. Dat principe kan pas worden gerealiseerd als het Vlaamse Gewest een minimumkader aanreikt aan de

verschillende zeehavens voor de manier waarop zij voorwaarden in concessies moeten en kunnen opnemen.

Minister, u hebt nog wat huiswerk. Het debat is met deze vraag om uitleg niet afgelopen. Ik hoop dat we er nog op kunnen terugkomen. Ik hoop dat we niet tot een interpretatief decreet moeten overgaan omdat we niet zeker weten wat de decreetgever nu juist bedoelde met artikel 6. Ik hoop dat we dit in alle wijsheid tot een goed einde kunnen brengen.

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Voorzitter, ook Open Vld wenst geen kans onverlet te laten om ervoor te zorgen dat de havens en havenbedrijven zo veel mogelijk werk en toegevoegde waarde kunnen creëren. In die zin begrijp ik ten volle dat havenbedrijven soms in moeilijke omstandigheden moeilijke beslissingen moeten nemen. Maar we leven in een rechtsstaat. Niets aan te doen. We mogen dat zelfs niet betreuren en dat doe ik ook niet. Mocht er geen rechtsstaat zijn, dan zouden er ook geen havens zijn; en dan zouden we hier ook niet zitten. De rechtsstaat moet in alle omstandigheden worden gerespecteerd, en hier is ze geschonden.

Dit is de enige gelegenheid om ideeën door te spelen aan de minister. Ik wil ook nog een opening maken in verband met de interpretatie van artikel 6.

Eerst wil ik nog zeggen dat havenbedrijven geen kinderen zijn maar volwassen mensen. Ook volwassenen maken fouten: dat is op zich niet erg, als men ze herstelt. Fouten zijn geen reden om af te treden maar om op te treden, zei de Nederlandse premier Rutte. Ik vind dat mooi gezegd.

Sta me toe mijn inschatting te geven van de bandbreedte die artikel 6 heeft voor de havenbedrijven. Gelijkheid tussen de spelers op eenzelfde speelveld, ja, maar die gelijkheid verdraagt af en toe opportunitetsafwegingen. Ik verklaar me nader. Als het gaat over de tonnageverplichting zijn er verschillende sanctiemechanismen in die diverse concessieovereenkomsten. Er is het sanctiemechanisme van de maritieme twenty-foot equivalent unit (TEU). Per ontbrekende maritieme TEU moet zoveel euro worden betaald. Dat is een soort telraammechanisme, dat is gewoon afrekenen aan het einde van het jaar. Wie 500.000 TEU moest doen en er slechts 460.000 haalt, moet simpelweg 40.000 TEU maal zoveel euro betalen. Inzake gelijkheid is er binnen artikel 6 geen ruimte voor gelijkheid.

Er zijn nog twee andere mechanismen. Het ene zit in de twilightzone van opportuniteit en het andere helemaal in de opportunitetsafweging waar we ons absoluut niet moeten mengen. In de twilightzone zitten de grote logistieke spelers. Ze bedienen verschillende kaaïen. Die zitten in afzonderlijke concessies zodat er afzonderlijke tonnageverplichtingen gelden. Men kan overwegen om die grote spelers niet per concessie te bekijken, maar per trafiek over een havengebied of -zone. Stel dat een bedrijf op kaaï 1 600.000 TEU doet met een tonnageverplichting van 500 plus 100, en op kaaï 2 geldt een tonnageverplichting van 400.000 en daar doen ze er maar 200. Kan men met het overtal van kaaï 1 het tekort van kaaï 2 dan niet aanvullen?

Ik doe daar geen uitspraken over. Ik merk enkel op dat dit geen telraamoperatie is. Het gaat om een afweging die minder haaks op het Vlaams havenbeleid staat. We moeten absoluut voor zo veel mogelijk verankering van die footloose goederenstromen, zoals containertrafiek, zorgen. Op die manier houden we ze hier. De strengheid van de clausules blijft behouden, maar we stellen ons redelijk op. Dat is iets heel anders.

Een derde punt betreft een opportunitetsbeoordeling door de havenbedrijven. In alle concessieovereenkomsten staat dat wanneer gedurende meerdere jaren blijkt dat er een structureel probleem is om op de in concessie gegeven kaaïen de tonnageverplichtingen tot stand te brengen de havenbedrijven het recht hebben om die delen of het geheel van de concessie te beëindigen. Het geheel van de terreinen of bepaalde delen van de terreinen waarop de tonnageverplichtingen rusten, kunnen hieruit worden gelicht indien de

verplichtingen niet worden gerespecteerd. Dit is in mijn ogen vooral een opportuniteitsbeoordeling. Het spanningsveld met de andere spelers is hier niet of veel minder van tel.

Ik ken de concessieovereenkomsten niet van buiten. Volgens mij zal het werkwoordgebruik in de meeste concessies evenwel anders zijn. Het kan het volgende zijn: “Het Havenbedrijf kan, als het vaststelt dat er een structureel probleem is inzake tonnage eventueel beslissen om daar delen van het terrein uit te lichten.” Als het om een telraammechanisme gaat en als een bedrijf slechts 500 TEU van de verplichte 600 TEU heeft gehaald, zal er allicht niet staan dat Havenbedrijf kan innen. Dan zal er volgens mij eerder het volgende staan: “Als men minder doet, verbindt het bedrijf er zich toe het verschil per maritieme TEU a rato van zoveel euro per TEU aan het Havenbedrijf te betalen.”

Dit zijn de laatste woorden die ik aan dit onderwerp wil wijden. Dit is tenslotte onze enige kans om de minister bepaalde inzichten te verschaffen. Ik hoop dat we haar hebben kunnen overtuigen. We hebben een volwassen debat gevoerd zonder nodeloos scherpe bewoordingen. We willen constructief een oplossing zoeken voor een ongewenst probleem dat hoe dan ook door het Havenbedrijf is gecreëerd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■