



Vlaams
Parlement

ingediend op **732** (2020-2021) – Nr. 1
20 april 2021 (2020-2021)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick Lambrecht

over de conceptnota van de Vlaamse Regering
over de Vlaamse havenstrategie

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Aanleiding en voorgeschiedenis	4
1.3. Omgevingsanalyse	5
1.4. Doelstellingen, speerpunten en hefboomen	6
1.5. Verdere aanpak	7
2. Vragen en opmerkingen van de leden	8
2.1. Tussenkomst van Mercedes Van Volcem	8
2.2. Tussenkomst van Wim Verheyden	8
2.3. Tussenkomst van Annick Lambrecht	14
2.4. Tussenkomst van Martine Fournier	14
2.5. Tussenkomst van Stijn Bex	15
2.6. Tussenkomst van Annick De Ridder	16
2.7. Tussenkomst van Koen Daniëls	18
3. Antwoorden van de minister	19
4. Replieken	23
Gebruikte afkortingen	24
Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 11 maart 2021 de conceptnota van de Vlaamse Regering over de Vlaamse havenstrategie met Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De ontwerpversie van de conceptnota, die nog definitief moet worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering, evenals de presentatie van de minister, zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Inleiding

Minister *Lydia Peeters* stelt de nieuwe havenstrategie voor. Het is de bedoeling de havens futureproof te maken omdat ze in de toekomst veel meer zullen omvatten dan louter de klassieke havengebonden activiteiten. De Vlaamse havens hebben een belangrijke maatschappelijke meerwaarde. Er zijn drie instrumenten van essentieel belang. Ten eerste de voorliggende havenstrategie, ten tweede de koepelovereenkomst met de samenwerkingsthema's en ten derde de individuele overeenkomsten met de havens. Deze drie instrumenten samen moeten er toe bijdragen de Sustainable Development Goals van de VN te behalen en het daarmee verbonden Vizier 2030, het doelstellingskader van de Vlaamse overheid zelf.

De minister gaat het eerst hebben over de aanleiding en de voorgeschiedenis. Hoe kwam men tot deze havenstrategie en wat is de reden? Daarna wordt er stilgestaan bij de omgevingsanalyse. Vervolgens wordt gefocust op de doelstellingen, de speerpunten en de hefbomen. En tot slot is er de verdere aanpak.

1.2. Aanleiding en voorgeschiedenis

De laatste havennota 'Flanders Port Area' dateert al van 2007. Het was dus nodig en nuttig om die te herbekijken. De voorbije zes maanden is daar heel intensief aan gewerkt. Samen met heel wat experts, stakeholders, academici, het middenveld en de havenbedrijven zijn er heel wat brainstormsessies gehouden.

Er werd gekeken hoe een duurzame strategie kan worden uitgewerkt voor de havens, waarbij niet alleen gefocust wordt op het economische perspectief, maar ook op een duurzame groei en ontwikkeling. Wat dat betreft is het duidelijk dat de Vlaamse overheid en de havens veel nauwer willen samenwerken evenals de havenbedrijven onderling.

Op 4 december 2020 werd de conceptnota in de vorm van een mededeling aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De conceptnota werd dan overgemaakt aan de MORA voor advies. De minister wenst met de commissieleden hierover verder van gedachten te wisselen zodat suggesties en opmerkingen kunnen worden meegenomen bij de verdere finalisering. Vervolgens zal de tekst opnieuw worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor de definitieve goedkeuring.

Zoals aangekondigd in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1) wil de Vlaamse Regering werken aan een nieuwe havenstrategie die de strategische doelstellingen en speerpunten voor de Vlaamse zeehavens zal vastleggen voor de komende tien jaar. Deze strategie gaat veel breder of veel verder dan louter een beleid rond infrastructuur. De havens krijgen hiermee alle mogelijkheden zodat ze nieuwe en ook meer complexe uitdagingen in de toekomst zoals klimaat, digitalisering en innovatie kunnen aanpakken. De havens van Antwerpen, Zeebrugge, North Sea Port en Oostende kunnen zo

verder groeien en hun internationale slagkracht en concurrentiepositie laten toenemen.

In het kader van de havenverordening en de havenstrategie wordt de samenwerking tussen de havens onderling herbekeken in functie van een verzakelijking van de relatie tussen de Vlaamse overheid en de havens. Dat gebeurt onder meer door het afsluiten van een koopovereenkomst die nadien gevolgd wordt door diverse overeenkomsten per haven en telkens ook een samenwerking rond concrete beleidsthema's per haven.

Het is de bedoeling om in het kader van de nieuwe havenstrategie nog structureler en nauwer samen te werken met de havenbedrijven en tussen de havenbedrijven onderling, voor de aanpak van die verschillende uitdagingen die het gevolg zijn van ingrijpende transitie (innovatie, digitalisering, klimaat, tewerkstelling, mobiliteit enzovoort). Daar biedt het Havendecreet momenteel niet meteen een geschikt kader voor, vandaar dus de koopovereenkomst.

In de koopovereenkomst engageert de Vlaamse overheid zich om "in partnership met de Vlaamse havenbesturen de unieke geografie van Vlaanderen en de er mee samenvallende maritieme-logistieke-industriële clusters duurzaam te valoriseren, verder uit te bouwen en in brede zin aan te wenden om maatschappelijke en economische meerwaarde te creëren, de Vlaamse economie te versterken op lange termijn en te excelleren in een internationale omgeving."

1.3. Omgevingsanalyse

Er wordt al jaren sterk ingezet op de bereikbaarheid en de uitbouw van de infrastructuur van de Vlaamse zeehavens. Hier speelt het Havendecreet een belangrijke rol. De nieuwe havenstrategie wil de decretale kaders niet in vraag stellen. Deze blijven van essentieel belang met het oog op de samenwerking tussen de overheid en de diverse havenbedrijven. Maar er zijn meer en nieuwere uitdagingen en die gaan veel verder dan louter de infrastructuur. De minister denkt aan energie, klimaat, digitalisering, tewerkstelling, innovatie en mobiliteit. Het zijn heel actuele, maar ook complexe uitdagingen die door hun aard en door hun omvang niet door één of meerdere havens apart kunnen aangepakt worden. Er moet hiervoor veel intenser worden samengewerkt. Daarom bundelt men de krachten.

De Vlaamse Regering kiest daarbij voor een gecoördineerde aanpak die het beleidsdomein overschrijdt. Zo zijn er oplossingen uitgewerkt die de troeven van de havens optimaal benutten, zodat de Vlaamse havens over tien jaar nog altijd op de wereldkaart staan.

Op 12 februari 2021 hebben de stad Antwerpen en de stad Brugge het officiële startschot gegeven voor een eenmakingstraject van hun havens dat naar verwachting een jaar in beslag zal nemen. De minister juicht deze fusie enorm toe. Het zal de positie van deze havens in de wereldwijde logistieke keten nog extra versterken en de duurzame groei bestendigen.

Het voorliggende plan juicht dergelijke fusies en samenwerkingen toe. Datgene wat werd opgenomen in het kader van dat eenmakingstraject is volledig terug te vinden in deze havenstrategie, namelijk de drie belangrijkste strategische prioriteiten: duurzame groei, weerbaarheid en leiderschap in energie- en digitale transitie. De fusie van North Sea Port was al gekend en het is goed dat daar een vervolg aan wordt gebreed door de havens van Zeebrugge en van Antwerpen.

De havens van Antwerpen en Zeebrugge (na de fusie: Port of Antwerp-Bruges), North Sea Port en Oostende zijn de vier Vlaamse zeehavens. Deze internationale maritiem-logistieke industriële draaischijven zijn belangrijke toegangspoorten tot

Vlaanderen en zijn van essentieel belang voor de Vlaamse economie en tewerkstelling. Ze spelen nu met de coronacrisis ook een belangrijke rol in de relance van de Vlaamse economie.

In 2018 waren de Vlaamse zeehavens goed voor een directe toegevoegde waarde van 17,2 miljard euro. Samen met de indirecte toegevoegde waarde bedraagt de totale toegevoegde waarde 29,1 miljard euro. De directe werkgelegenheid telde 106.320 voltijdse equivalenten. Met de indirecte werkgelegenheid erbij geteld, is dat in totaal 224.865 voltijdse equivalenten, of bijna 9% van de werkgelegenheid in Vlaanderen. Het aandeel in de toegevoegde waarde bedraagt 10,8% van het Vlaamse bruto binnenlands product.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens groeit, maar de competitieve positie van de havens komt onder druk te staan. Zo is er een steeds luider maatschappelijk debat rond de externaliteiten van de havens. Verder is er een inhaalbeweging nodig inzake intermodaal aanbod ten opzichte van andere havens. De beschikbaarheid (ruimtelijke capaciteit) in en buiten havens staat onder druk. De klimaattransitie vraagt een langetermijnaanpak voor de havenindustrie en transport. En tot slot kunnen nieuwe technologieën en schaalvergroting disruptief zijn.

Vervolgens geeft de minister een overzicht van een tiental trends, de uitdagingen en de evoluties (zie slide 8).

1.4. Doelstellingen, speerpunten en hefboomen

De nieuwe havenstrategie telt drie grote doelstellingen. Ten eerste de concurrentiepositie van de havens versterken. Ten tweede de duurzame groei en ontwikkeling realiseren en ten derde de toegevoegde waarde verhogen. Om deze drie doelstellingen te halen, zijn er drie speerpunten die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Eerst en vooral wil de minister de competitiviteit en het marktaandeel van de Vlaamse havens als maritiem-logistieke industriële clusters behouden en nog meer versterken. Daarom blijft men inzetten op de klassieke kerntaak, met name het vrijwaren van een veilige en vlotte nautische en maritieme toegang tot de havens. Daarnaast wil men de modal shift verder ontplooiën en faciliteren en dus meer gebruikmaken van het spoor en de binnenvaart om de logistieke stromen van en naar onze havens te optimaliseren. Ten slotte wil men de groene transitie realiseren via nieuwe, klimaatvriendelijke processen en technologieën en de afbouw van klassieke fossiele brandstoffen.

De havennota is een visiedocument. In een volgende stap zal men dit document verder vertalen via projecten en acties die men gaat identificeren en zal men verder afstemmen met de projecten die al zijn uitgewerkt in tal van individuele overeenkomsten. In een volgende stap wil men de indicatoren uitwerken. Op basis van die indicatoren, acties en projecten wordt een roadmap uitgewerkt om zo te komen tot een lichte governancestructuur die alles verder kan opvolgen en met de diverse partners (havenbedrijven, andere beleidsdomeinen en het middenveld) aan tafel kan gaan zitten om alles te monitoren en verder op te volgen.

Finaal zal dit leiden tot een nieuwe set van projecten waar de havens, maar ook anderen aan kunnen deelnemen. Ze worden vastgelegd in individuele overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en elk havenbestuur. Die individuele overeenkomsten en meer bepaald het portfolio van projecten zal afgetoetst worden aan het langetermijnbeleid van de Vlaamse overheid. Om het draagvlak voor de havens te verbreden zal het maatschappelijk middenveld ook betrokken worden via de MORA.

De volgende stap is om de doelstellingen SMART te maken, zodat de realisatie van de havenstrategie op regelmatige basis kan gemeten worden en desgevallend kan

bijgestuurd worden. Gedragen kwantificeerbare indicatoren zullen worden vastgelegd en er zal op regelmatige basis over gecommuniceerd worden. Waar nodig zal er bijgestuurd worden.

Dit resulteert in een heldere missie die werd neergeschreven in de Vlaamse havenstrategie (zie slide 11): "Het is onze missie om samen met de Vlaamse havenbesturen de unieke geografie van Vlaanderen en de er mee samenvallende maritieme, logistieke en industriële clusters duurzaam te valoriseren en verder uit te bouwen. Op die manier creëren we maatschappelijke en economische meerwaarde en wordt de Vlaamse economie in een internationale omgeving versterkt."

Voor meer informatie over de drie doelstellingen, de speerpunten en de hefboomen, verwijst de minister naar de havenstrategienota zelf. Op de drie doelstellingen wenst de minister wat dieper in te gaan.

De eerste doelstelling is de concurrentiepositie versterken. De Vlaamse havens behoren al tot de beste van Europa en de wereld. Dat toont de rol als logistieke draaischijf, maar in een zeer competitieve omgeving is dit geen sinecure. De coronacrisis leerde dat het systeem snel onder druk kan komen te staan. Het toonde echter ook meermaals de veerkracht van de Vlaamse havens en de logistieke en nautische keten in het algemeen. Vandaar dat men ambitieus mag zijn en niet enkel de positie van de havens wil bestendigen, maar ook wil verstevigen.

De tweede doelstelling is focus op duurzame groei en ontwikkeling. Het actualiteitsdebat tijdens de plenaire vergadering van 3 maart 2021 over de aanpak van de stikstofproblematiek in Vlaanderen, toont aan dat er moet worden ingezet op duurzaamheid om verder te kunnen groeien en ontwikkelen. De havens zijn daar een ideale locatie voor en hebben de afgelopen jaren al enorme stappen voorwaarts gezet. Ze hebben de ambitie om die ingeslagen weg verder te bewandelen. De minister geeft het voorbeeld van de Europese Green Deal waar men alle ambities en doelstellingen mee heeft onderschreven.

Een derde en laatste doelstelling is de toegevoegde waarde verhogen door nieuwe activiteiten aan te trekken en door in te zetten op innovatie. Innovatie en internationale investeringen zijn twee cruciale elementen om de toegevoegde waarde voor onze havens te verhogen. Niet alleen gaat innovatie hand in hand met de vorige doelstelling, die van groei en duurzame ontwikkeling, het is ook de manier om nieuwe activiteiten te genereren in onze havens en zodoende te verbreden en verder te kijken dan louter het logistieke aspect.

1.5. Verdere aanpak

Vervolgens schetst de minister het verdere verloop van het traject. De minister herhaalt dat de havenstrategie is ontstaan in samenspraak met alle mogelijke stakeholders. Alle opmerkingen die ze tot nu toe heeft gekregen van de stakeholders en die van de commissieleden zullen worden opgenomen in de finale havennota. Deze zal dan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor een definitieve goedkeuring, samen met de ontwerpovereenkomsten met de individuele havenbedrijven. Vervolgens worden de indicatoren uitgewerkt om de havenstrategie te monitoren.

De minister hoopt van de commissieleden de nodige en nuttige bedenkingen te krijgen zodat die kunnen meegenomen worden in het verdere traject.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkost van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem bedankt de minister om de nota vóór de goedkeuring door de Vlaamse Regering voor te leggen aan de commissie.

De havens werken samen en er is de toekomstige fusie tussen de haven van Zeebrugge en Antwerpen. Dat is een hele grote doorbraak. Die fusie zit nog niet in de conceptnota vevat. Dat wordt best nog aangepast.

De minister verwijst terecht naar grote infrastructuurwerken die nodig zijn. De sluis van Terneuzen is in uitvoering, maar men wacht ook nog steeds op een nieuwe sluis in Zeebrugge. Het ziet er niet zo goed uit voor het complex traject, gelet op het advies dat werd gegeven door de auditeur van de Raad van State. Er is bij dergelijke infrastructuurwerken een noodzaak om het niet zo complex te maken dat het eigenlijk nooit uitgevoerd kan worden. Voor de haven van Zeebrugge is het belangrijk dat er ook wordt ingezet op de estuaire vaart. Er zijn nu wel parlementsverkiezingen in Nederland, maar hoe ver staat men daar? Men wil de haven met die estuaire vaart zo veel mogelijk ontsluiten om zo de haven van Antwerpen te bedienen. Daar is een verdragswijziging voor nodig. Men spreekt daar al zes jaar over. De spreker dringt er op aan om dat de komende jaren te kunnen concretiseren.

Verder wil ze een aantal zaken die in de nota staan, beklemtonen. De concurrentiepositie verstevigen is heel belangrijk omdat de Vlaamse havens de motor zijn voor de export, niet alleen voor Vlaanderen maar voor heel Europa. Het is ook een belangrijke werkgever.

Havens die zich ontwikkelen, doen dit in een omgeving. Daarom heeft ze enkele vragen over de experimentele, regelluwe proefzones en innovaties in de haven. Het is heel belangrijk dat de havens praten met het middenveld, natuurverenigingen zoals Natuurpunt en met de andere actoren rond de haven, die meer over de leefbaarheid van de dorpen rond de havens waken. In Antwerpen wordt dat op een doorgedreven manier gedaan. Dat is een slimme manier omdat men zo aan expansie kan doen waarbij de omgeving, de mensen betrokken zijn. Zo kan een draagvlak worden gecreëerd en komt men niet terecht in nutteloze procedures die alles vertragen. Een haven moet aan expansie kunnen doen, maar met respect voor de omgeving, voldoende buffering, rekening houdend met de vogels, de uitstoot, de kwaliteit van de omgeving en de naastgelegen gebieden. Een duurzame groei is de toekomst. Mercedes Van Volcem vraagt aan de minister om dit mee te nemen.

2.2. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden bevestigt dat de havenstrategienota die voorligt werd opgesteld in samenspraak met academici, experts, middenveld en de havenbedrijven die voorafgaand betrokken werden. Het is ook duidelijk dat deze specialisten mee de pen hebben vastgehouden toen deze nota werd opgesteld.

Het is een ambitieuze strategie die hier wel degelijk op haar plaats is. Competitiviteit en het marktaandeel van onze havens als maritieme, logistieke en industriële cluster behouden en versterken, is in de huidige omstandigheden noodzakelijk om mee de motor te zijn achter de relance van onze economie na corona. De Vlaamse havens waren, zijn en blijven van groot belang voor onze economie en de cijfers liegen er niet om. In 2018 waren de havens goed voor een directe toegevoegde waarde van niet minder dan 17,2 miljard euro. Samen met de indirecte toegevoegde waarde bedraagt de totale toegevoegde waarde 29,1 miljard euro. Dat is

bijna 11% van het Vlaamse bruto binnenlands product. De directe werkgelegenheid telt 106.000 voltijdse equivalenten. Met de indirecte werkgelegenheid bij wordt dat 224.000 arbeidsplaatsen. Dat is bijna 9% van de werkende bevolking in het Vlaamse Gewest.

Naast het loutere economische perspectief, wil de minister via deze strategie streven naar duurzame groei en ontwikkeling. Men moet er echter voor zorgen dat dit streven naar dat duurzame karakter geen neveneffecten heeft op de groei en de tewerkstelling. Nu meer dan ooit zullen na de pandemie zoveel mogelijk banen gecreëerd en groei genereerd moeten worden.

De Vlaamse overheid stelt drie grote doelstellingen voorop. De concurrentiepositie versterken, duurzame groei en ontwikkeling realiseren en de toegevoegde waarde verhogen. Om die doelstellingen te behalen wordt ingezet op drie speerpunten die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn: de logistieke draaischijf verbeteren, de modal shift ontplooiën en de groene transitie realiseren.

Wim Verheyden gaat dieper in op de eerste doelstelling: de concurrentiepositie versterken. De grafiek van het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre–Hamburg range toont aan dat het marktaandeel van de Vlaamse havens (uitgedrukt in ton) de laatste jaren verder gestegen is van 23% naar 26%. Het lijkt er op dat de Vlaamse havens het ondanks de coronacrisis minder slecht zullen doen dan de meeste andere Europese havens. Dat is een opsteker, maar wil niet zeggen dat er niet verder moet gewerkt worden om die competitiviteit te behouden en te vergroten. Het is belangrijk dat Vlaanderen in de maritieme en nautische toegang, infrastructuren en dienstverlening blijft investeren. Ondanks de moeilijke budgettaire toestand waarin Vlaanderen is terechtgekomen door de coronacrisis, is het uiterst noodzakelijk dat die investeringen in die infrastructuur, digitalisering en innovatie van de haven blijven doorgaan.

Vervolgens zoomt hij in op de tweede doelstelling: duurzame groei en ontwikkeling. Vlaanderen is een logistiek kruispunt voor heel Europa, maar tegelijkertijd ook een van de dichtst bebouwde regio's. Dat zorgt voor een continu groeiend spanningsveld tussen de woon-, landbouw- en natuurgebieden en de drang om continu te groeien. De havenontwikkeling zal dus alleen mogelijk zijn als die duurzaam is.

In de nota stelt men dat Vlaanderen de trend naar intensief ruimtegebruik, ook binnen de industriële zones, heeft ingezet en dat men op die manier een hoger ruimtelijk rendement wil genereren in havengebieden. Dit door de ingenomen ruimte beter te benutten en meer activiteiten op dezelfde oppervlakte te organiseren. Dat kan alleen maar worden toegejuicht. Maar ondanks de mooie bewoordingen staat men hier nog altijd in de kinderschoenen zowel binnen Europa als op wereldvlak. Hoe wil de minister dit hoger ruimtelijk rendement realiseren? De minister zal zowel de privébedrijven als de havenbedrijven moeten uitdagen om mee te gaan in de internationale ontwikkelingen op dat gebied.

Wim Verheyden schetst met een paar voorbeelden hoe bedrijven die nu in de havens van Zeebrugge en Antwerpen zijn gevestigd, dat wereldwijd aanpakken. Hij verwijst naar de roll-on-roll-offactiviteiten van de grootste rorohavens. Dat is op de eerste plaats Zeebrugge, dan Bremen en als derde Antwerpen. Bremen is 'top of the bill' wanneer het gaat over het plaatsen van wagens in garages. De ro-robedrijven hebben daar garages van vijf tot zes verdiepingen hoog waar een groot aantal wagens kunnen geplaatst worden op een al bij al beperkte oppervlakte. In Zeebrugge en Antwerpen heeft men hectaren nodig om al die wagens te stockeren. Het voordeel van dat systeem is dat het rendement op die manier hoger is. Als de minister de dichtbevolkte regio wil sparen zal ze die grote, private bedrijven

moeten triggeren om in de hoogte te bouwen. Een bijkomend voordeel kan zijn dat men op de daken van die bedrijven zonnepanelen kan plaatsen.

Hetzelfde geldt voor het containertransport. Wereldwijd zijn er systemen in gebruik waarbij men tot zes volle containers hoog kan stapelen. In Vlaanderen is dat tot drie containers hoog. Bovendien is bewezen dat men met deze systemen veel flexibeler kan werken dan nu het geval is. DP World is een bedrijf in de Antwerpse haven dat nu al deels met zo een systeem werkt. Ook PSA werkt wereldwijd met systemen die containers in de hoogte kunnen stapelen maar nog niet in Antwerpen. Cosco werkt ook op die manier, maar niet in Zeebrugge.

Vlaanderen wil verder inzetten op de groei van containertransport. Het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen voorziet een extra containerbehandelingscapaciteit van circa 7,1 miljoen TEU per jaar voor de haven van Antwerpen. De uitdaging en de technologie zijn er. Er is dus geen enkele reden om deze systemen niet in te voeren in de Vlaamse havens. Volgens de nota wil de minister ook ondergrondse logistieke systemen bekijken.

Wim Verheyden heeft volgende concrete vragen voor de minister. Wil de minister die systemen voor roll-on-roll-off- en het containertransport die hij daarnet schetste, invoeren? Met wie gaat de minister daarvoor onderhandelen? Op welke tijdsbasis wil zij die systemen invoeren? Hoe gaat ze die belangrijke bedrijven triggeren om in de hoogte te bouwen en nieuwe verhandelssystemen voor containers in te voeren? Ten slotte, zijn er al concrete plannen die effectief rond deze projecten in de pijplijn zitten? Als de minister het meent met het ruimtelijk aspect in haar nota, zou ze daar onmiddellijk mee aan de slag moeten gaan.

De modal shift realiseren is een van de speerpunten. Daarvoor zet de minister in op de realisatie van een modaal aandeel van spoor en binnenvaart van 30% in het Vlaamse Gewest. Voor het goederenvervoer mikt men op een verschuiving van niet minder dan 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi zoals waterweg of spoorweg tegen 2030. Hoe meer druk er van de wegen kan worden weggenomen, hoe beter.

Daarnaast zetten de verschillende zeehavens sterk in op het gebruik van duurzame modi. Ze streven naar een toename van 5% tot 10% in 2013. Dat alles moet bijdragen aan die vooropgestelde daling van het aantal kilometers over de weg tot maximum 51,6 miljard gereden voertuigkilometers. Dat zou een daling betekenen van 15% tegenover 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename voor vrachtwagens van 14%. De federale overheid streeft voor het spoor naar een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer tegen 2030. Dat klinkt mooi maar men hoort al jaren hetzelfde liedje.

Hoeveel bedraagt het aantal voertuigkilometers dat de minister wil reduceren voor bestelwagens, dat terwijl men de onlinehandel, waarbij aan huis wordt geleverd met bestelwagens, juist wil stimuleren? Wil men de belemmeringen inzake nachtwerk wegwerken, want dat is juist een van de vragen van de online sector? Dat zal dan wellicht tot nog meer bewegingen van bestelwagens leiden. Hoe zal de minister dit aanpakken?

In 1980 werd 10% van het containertransport via het spoor afgehandeld. Dat aandeel is nu nog steeds 10%. De totale trafiek is wel gestegen, maar men zit nog steeds maar op 10%. Daar hangt de minister af van de federale overheid, met wie ze zou moeten samenwerken. Hij vraagt de minister om hard op tafel te kloppen bij de Federale Regering en de spoorwegen om dringend werk te maken van dat vervoer over het spoor. Volgens de spreker is het met de commerciële ingesteldheid van de spoorwegen bijzonder pover gesteld. Als men die verdubbeling wil halen tegen 2030, zal men meer moeten doen dan een tand bijsteken, ook inzake

infrastructuurwerken en de uitbouw van nieuwe lijnen. Kan de minister hard maken dat de doelstelling om het volume van het goederenvervoer te verdubbelen zal gehaald worden? Zo ja, hoe zal dat gerealiseerd worden?

De opzet is om het goederenvervoer maximaal los te koppelen van de weg naar andere modi. Vlaams Belang mist in deze nota de betrokkenheid van de Vlaamse vrachtwagenchauffeurs. Zij worden nergens vermeld. Er is wel een opsomming van technologische ontwikkelingen en vernieuwingen voor vrachtwagens. Dat is mooi in het kader van de evolutie naar duurzaamheid in het vrachtwagenvervoer, maar het is belangrijk dat er geen banenverlies wordt gecreëerd door vrachten af te leiden naar de binnenvaart en de spoorwegen. Overleg over hoe de Vlaamse transportsector mee kan ingepast worden in de havenstrategie en de ontwikkeling voor de toekomst, is voor Vlaams Belang absoluut noodzakelijk en dat ontbreekt in de nota. Wim Verheyden is de mening toegedaan dat de Vlaamse transporteurs een belangrijke rol kunnen blijven spelen in het transport van goederen van de zeehavens naar de achterlandhubs. Men zal het niet alleen kunnen doen met de binnenschepen en de spoorwegen. Zo zal men in de zeehavens voldoende capaciteit voor de binnenschepen moeten creëren als men zoveel trafiek naar die binnenscheepvaart wil overhevelen. De wegtransporteurs zullen een belangrijke rol moeten blijven spelen in het transport, temeer omdat er niet overal achterlandhubs kunnen gecreëerd worden. Zijn hierover al contacten geweest met de transportsector? Heeft de minister een visie over hoe het transport over de weg toch nog kan ingepast worden?

Eén van de prioriteiten is om de aansluiting met het achterland te verbeteren. Het is een mooi principe om via de uitbouw van een performant en logistiek transportnetwerk met multimodale knooppunten en intermodale achterlandhubs die assen te creëren om dat goederenvervoer te bundelen. Dat is een prioriteit die heel wat investeringen zal vragen, zowel logistiek als financieel, ervan uitgaande dat dit zal gepaard gaan met heel wat infrastructuurwerken. Dat zal ervoor moeten zorgen dat die hubs voorzien worden van spoorwegverkeer, binnenvaart en ook het vervoer over de weg. Bovendien zal men moeten inspelen op de binnenvaart van de toekomst, met name onbemande schepen, stroomvoorzieningen, digitalisering enzovoort. Wat de kaaimuren betreft zet men voor de financiering vooral in op de pps-constructies, zal dit voldoende blijven? Hoe gaat de minister de volgende jaren al deze zaken financieren?

De hubs zullen strategisch moeten ingepland worden langs bevaarbare kanalen en rivieren. Dat zal veel middelen vragen als men ze toegankelijk wil maken voor het vervoer via het spoor.

Een ander speerpunt is de groene transitie realiseren. Die trend is ingezet. Men streeft naar reducties in de uitstoot van de internationale scheepvaart en het wegverkeer. Die reductie is niet min. Tegen 2050 wil men naar een halvering gaan van de uitstoot door de internationale zeevaart. De technologische, operationele en marktinstrumenten waaruit men wil putten, betekenen ook dat Vlaanderen die technologische ontwikkelingen niet mag missen. Daarbij wordt gekeken naar onder andere klimaatneutrale brandstoffen zoals biomethanol en waterstof. Er is dus nood aan betaalbare klimaatneutrale brandstoffen om alles op grote schaal te kunnen realiseren.

De zeehavens spelen een belangrijke rol in de transitie van fossiele brandstoffen naar die hernieuwbare energiebron in de zeevaart. In een aantal havens lopen momenteel initiatieven om samen met privépartners de mogelijkheden rond klimaatneutrale brandstoffen (zoals biomethanol, waterstof en elektrische energie) te onderzoeken. In de nota staat de ambitie vermeld om van Vlaanderen een topregio te maken inzake waterstofproductie. Er wordt al maximaal ingezet op de transitie naar die waterstofeconomie en wil men zelf waterstof gaan produceren. De havens

zouden daarin een belangrijke schakel worden. Een van de plannen is de realisatie van een pijpleiding die in Zeebrugge of Oostende onder meer geproduceerde waterstof naar industriegebieden in North Sea Port, Antwerpen en verder richting Rotterdam en het Ruhrgebied zal brengen. Deze grote ambities worden niet door iedereen als even realistisch beschouwd. De spreker verwijst naar Engie dat recent nog aangaf niet te willen investeren in waterstofprojecten in België omdat er niet genoeg groene energie beschikbaar zou zijn om grote hoeveelheden waterstof te produceren.

De beslissing om de kerncentrales te sluiten in 2024 leidt ondertussen ook tot discussies over de bevoorradingszekerheid van groene energie. Zolang er geen voldoende reserves zijn aan energie, vreest Wim Verheyden dat Vlaanderen eerder een importeur zal worden van duurdere waterstof. Dat zou in de toekomst voor nadelige gevolgen kunnen zorgen voor de industrie en de havens. Schepen met waterstofaandrijving zullen immers mee de toekomst gaan bepalen. De voorbereiding om de Vlaamse economie een transitie te laten maken naar een waterstof-economie, zal draaien rond de manier waarop we aan voldoende overschotten aan energie geraken om die waterstof te gaan produceren. De huidige projecten staan gelijk aan amper 2% van de huidige industriële waterstofproductie in ons land. Dat schommelt tussen 500.000 en 600.000 ton op jaarbasis. Dat is heel veraf van de doelstellingen om een belangrijke waterstofproducent te worden.

Een andere groene transitie vormen de walstroominstallaties. Het is goed dat Vlaanderen hierop wil inzetten voor de binnenvaart, maar een minstens even grote uitdaging zijn de walstroominstallaties voor zeeschepen. Men kijkt dit ook, rekening houdend met de internationale positie van de Vlaamse havens. Het inzetten van walstroom vermindert de lokale uitstoot (zoals NO_x, SO_x en fijn stof) van zeeschepen wat de lokale luchtkwaliteit ten goede komt. Alle zeeschepen die aanmeren laten echter hun turbines draaien omdat ze stroom nodig hebben. Dat zorgt voor grote hoeveelheden uitstoot in Vlaanderen. Het aantal walstroominstallaties in Vlaanderen is op één hand te tellen. Het lid wijst er op dat in Antwerpen cruiseschepen aanleggen aan het Steen, vlak bij de lage emissiezone. Hij vindt het hemeltergend dat de Vlaming met zijn oude dieselwagen zwaar beboet wordt als hij in een lage emissiezone terechtkomt, terwijl grote zeeschepen tonnen schadelijke stoffen kunnen blijven uitstoten. Samen met de stad Antwerpen zou de minister dit moeten aanpakkend door in te zetten op walstroom.

Vervolgens gaat Wim Verheyden in op de klimaatadaptatie, meer bepaald het complex project Kustvisie dat onderzoekt welke aanpak nodig is om de kust en het achterland op lange termijn te beschermen tegen de stijgende zeespiegel. Dat staat al meer dan vijftien jaar op de agenda. Er was destijds sprake om voor de kust kunstmatige eilanden aan te leggen om de kust bij zware stormen zo veel als mogelijk te beschermen. Wat is het resultaat van eerdere studies die hierover werden gemaakt? Wordt er met de studies die destijds door onder andere Vlaamse baggerbedrijven werden uitgevoerd, rekening gehouden? Hij vindt hierover niets terug in de nota.

Na de bespreking van de speerpunten, zoomt Wim Verheyden in op enkele hefboomen. Een daarvan betreft de internationale positionering van de havens in de regio en wereldwijd. Op wereldvlak, zo staat in de nota aangegeven, verschuift het economisch zwaartepunt richting Azië. China zet in op de versterking van een netwerk over land en zee met het Belt and Road Initiative en strategische havenprojecten, de zogenaamde Nieuwe Zijderoute. Ze doen dit door speerpuntplaatsen te ontwikkelen door zich bijvoorbeeld in te kopen in havens zoals Zeebrugge. Men moet daar waakzaam voor zijn, want men mag niet uit het oog verliezen dat deze strategie kadert in geopolitieke doeleinden. In de nota vermeldt men dat de Vlaamse overheid oog heeft voor en samen met de havens inzet op het vrijwaren van onze strategische belangen. Toen Wim Verheyden hier vorig jaar op wees in de

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie werd daar eerder meewarig over gedaan. Hij kreeg het verwijt te protectionistisch ingesteld te zijn. Vanuit de havenkringen kreeg hij een duidelijk signaal voorzichtig te zijn met China.

Strategisch omgevingsmanagement en stakeholdersmanagement vormen een andere hefboom. Met een samenwerkingsmodel gebaseerd op permanent overleg met de stakeholders in en rond het havengebied wil men een maatschappelijk draagvlak creëren. Er wordt belang gehecht aan een monitoring die breder is dan logistieke activiteiten waar per kwartaal zal over gerapporteerd worden. Aan wie zal deze rapportering gebeuren? Aan alle stakeholders? Ook aan de gemeenschap waar men toch draagvlak moet ontwikkelen in het belang van onze havens?

Bereikbare jobs zijn ook een hefboom. Het wordt een grote uitdaging voor de havens om de juiste profielen te vinden en te behouden die de energietransitie, digitalisering, modal shift binnen de havens mee kunnen realiseren. Ook de vergrijzing zal de komende jaren een hele grote uitdaging worden. Het is dus belangrijk om in het onderwijs en op de arbeidsmarkt sensibiliseringscampagnes te voeren om arbeidskrachten naar de havens te leiden. Door te investeren in de renovatie van onder meer het gebouw van de Hogere Zeevaartschool benadrukt men het belang van die hogeschool op het vlak van kwaliteit van de opleiding en het internationaal bereik. De spreker vraagt aandacht voor het belang van de Scheepvaartschool waar mensen worden opgeleid om te worden ingezet in onder meer de binnenvaart als mecaniciën, matroos enzovoort. Die leveren schitterend werk met diverse jonge mensen die vaak uit een bepaalde sociale groep afkomstig zijn. Via goede beroepsopleidingen worden mensen uit moeilijke doelgroepen inzake tewerkstelling naar de binnenvaart geleid. Hij dringt er op aan om in de nota ook die school mee op te nemen voor de strategische havenstrategie.

Een laatste hefboom die hij wil bespreken, is het belang van de veiligheid en beveiliging van de havens. De technologische middelen die momenteel voorhanden zijn maar ook technologieën die nog in volle ontwikkeling zijn, bijvoorbeeld artificiële intelligentie en deep learning, zullen aan belang winnen. Vlaanderen heeft in deze sector eigen Vlaamse bedrijven die tot de wereldtop behoren. Robovision is zo een bedrijf. Wim Verheyden dringt er bij de minister op aan om die Vlaamse bedrijven een prominente rol te laten spelen bij de beveiliging en veiligheid van de havens.

In de marge merkt hij nog op dat de havens van Zeebrugge en Antwerpen zullen fusioneren tot de Port of Antwerp-Bruges. Dat is iets om trots op te zijn, maar het lijkt hem opportuun om in de communicatie, hier in het Vlaams Parlement en naar de Vlaming toe, de Nederlandse naam – de Haven van Antwerpen-Brugge – te gebruiken.

Wim Verheyden besluit dat zijn partij het belang erkent van de nota die effectief de lijnen kan uitzetten voor de toekomst van de Vlaamse havens. Het is duidelijk dat die nota geïnspireerd werd door specialisten, maar die heeft zijn fractie ook. Hij zal dus met een opbouwende maar kritische bril naar de realisaties kijken. Hij dringt aan om met een jaarlijkse voortgangsrapportage deze commissie en het parlement op de hoogte te houden van de evolutie en vooruitgang met betrekking tot deze havenstrategie. Tegelijkertijd moeten de financiële kant, de doelstellingen en speerpunten die in deze nota voorkomen, worden geëvalueerd. Hij gaat ervan uit dat de speerpunten enkel kunnen gerealiseerd worden door zwaar te investeren maar bovendien stelt zich de vraag of deze doelstellingen niet zullen gehypothekeerd worden door de moeilijke budgettaire situatie waarin Vlaanderen zich momenteel bevindt.

2.3. Tussenkost van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht zegt dat havens een cruciale hub zijn voor de Vlaamse economie. Ze zijn waardevol voor de welvaartscreatie en werkgelegenheid. De haven als economisch ecosysteem is cruciaal om een noodzakelijke klimaat- en energietransitie te bewerkstelligen en kan daarin een voortrekkersrol spelen.

De uitgebreide havenstrategie wordt dan ook verwelkomd. Ze is tevreden dat het belang van de werkgelegenheid in de haven wordt erkend. De focus op duurzaamheid wordt ook expliciet benoemd. De haven herbergt het ideale ecosysteem om de ecologische transitie in de Vlaamse economie te bewerkstelligen. Samenwerking tussen de spelers binnen de sector, de logistiek, industrie en energiesector zal essentieel zijn om de duurzaamheidsdoelstellingen te bereiken. Hiervoor moet men echter alle actoren binnen de ketenwerking op één lijn krijgen. Daarnaast zal een samenwerking tussen de verschillende Belgische havens, alsook samenwerking met de buitenlandse havens belangrijk zijn om de klimaat- en energietransitie te bewerkstelligen. Het parlementslid is blij dat de uitdagingen inzake duurzaamheid benadrukt worden, maar het neemt niet weg dat ze nog een aantal kritische opmerkingen heeft over de ontwerpnota.

Het doel voor de modal shift is dat 30% van het vrachtvervoer in het Vlaamse Gewest via spoor- of binnenvaart gebeurt. Dat is zeer goed, maar kan volgens haar nog iets ambitieuzer. De Green Deal en de Sustainable and Smart Mobility Strategy van de Europese Unie formuleren rond dit thema ook doelstellingen en voorzien zelfs in financiering voor deze investeringen. Hier zou men gebruik van moeten maken.

Vervolgens vraagt het lid zich af wat de visie is met betrekking tot de zero-emisietechnologieën. Deze werden niet benoemd in de nota, maar er werd wel gewezen naar 'carbon capture utilization and storage'. Het opvangen en hergebruiken van CO₂-uitstoot kan een belangrijke rol spelen bij de klimaattransitie. Tot op heden is niet geweten op welke schaal deze technologieën precies kunnen ingezet worden. Daarom moet absoluut de kaart worden getrokken van zero-emisietechnologieën. Is de minister ook deze mening toegedaan?

Een recent onderzoek van de Universiteit Antwerpen concludeerde dat de Antwerpse haven jonger, diverser en vrouwelijker moet worden. Dit aspect komt niet aan bod in de havenstrategienota waardoor dit belangrijk element onderbelicht blijft. Het is enerzijds normaal, dat de haven van Antwerpen vooral een mannenbastion blijft, maar de cijfers zijn toch redelijk erg. Vier op de vijf havenwerknemers zijn mannen, waarbij één op de zes werknemers ouder is dan 55 jaar. Vooral het aantal werknemers onder de 24 jaar is bijzonder laag in vergelijking met de rest van Vlaanderen. Heeft Vlaanderen ambities om hier iets aan te veranderen?

Tot slot vraagt Annick Lambrecht zich af in welke mate de fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge het Vlaamse havenbeleid zal beïnvloeden. Moet er niet nog een stukje toegevoegd worden aan de nota nadat de fusie bijna gerealiseerd is? De nota werd immers opgesteld voor er sprake was van de fusie.

2.4. Tussenkost van Martine Fournier

Martine Fournier heeft begrepen dat de nota tot stand gekomen is in overleg met verschillende stakeholders, het middenveld en experts. Deze waren allemaal positief, dus de CD&V-fractie kan ook alleen maar positief zijn over deze nota. Hij toont ook aan hoe belangrijk de Vlaamse havens zijn op vlak van de Vlaamse economie en internationale competitieve positie. Er zijn ook heel veel opportuniteiten aanwezig om een voortrekkersrol te kunnen spelen op vlak van innovatie.

Het parlementslid heeft nog enkele punctuele vragen, onder meer over de samenwerking met het federale niveau. Er wordt veel verwezen naar het federale niveau, bijvoorbeeld over de estuaire vaart, het beheerscontract tussen de Belgische overheid en Infrabel, bekwame voedselveiligheid, beveiliging inzake transmigratie, energie enzovoort. Werd er voldoende overlegd met de federale collega's en zijn zij mee met deze Vlaamse havenstrategie?

Verder is het belangrijk dat er goede contacten zijn met de buurlanden. Nederland en Duitsland worden veel vermeld. Frankrijk iets minder. Nochtans zijn de contacten met Frankrijk, in het kader van de Scheldeverbinding, ook wel belangrijk. Ze vraagt hiervoor de nodige aandacht.

De pijpleidinginfrastructuur is volledig conform het regeerakkoord. Men wil met de uitbreiding van het pijpleidingnetwerk bereiken dat de havens binnen de tien jaar duurzamer worden. Begin maart berichtten de media over de nieuwe pijpleiding tussen het Ruhrgebied en de Antwerpse haven. Er zouden hiervoor een 80-tal woningen moeten onteigend worden. Dat is natuurlijk niet weinig. Als men de havens wil verduurzamen binnen tien jaar en binnen deze periode ook 80 woningen moet onteigenen, is de tijd krap om dergelijk project te kunnen realiseren. Hoe kijkt minister Peeters naar deze procedures en onteigeningen? Zijn er nog andere projecten op til?

Martine Fournier vraagt tot slot of de minister de nodige aandacht aan de estuaire vaart wil geven.

2.5. Tussenkomsst van Stijn Bex

Stijn Bex zegt dat havens, samen met de internationale rol van Brussel, zeer belangrijk zijn voor de welvaart. Er staan mooie intenties in de nota rond verduurzamen, maar tegelijkertijd kan vastgesteld worden dat de groene principes die in de nota staan vrij ver afstaan van de praktijk. Verwijzend naar het actualiteitsdebat van 3 maart 2020 over het stikstofarrest, zegt hij dat bijkomende tewerkstelling groen zal zijn of niet zal zijn. De Groenfractie wil twee pijnpunten en vier uitdagingen aangeven.

Een eerste pijnpunt is dat men met de doelstelling van het versterken van de eigen concurrentiepositie van de havens sterk blijft steken in een concurrentielogica tussen wereldhavens en Europese havens. Het is geweten dat dit een concurrentieslag is die op termijn nooit kan gewonnen worden omdat men in de Vlaamse havens al lang op een aantal fysieke grenzen is gestoten, zoals diepgang, beschikbare ruimte en achterlandverbindingen. Het pleidooi in de nota voor extra achterlandhubs met logistieke overslag ver buiten het havengebied, zit nog in de oude logica. Dit terwijl er juist nood is aan inbreiding en geen verdere uitbreiding van havens of uitwaai-ering naar het hinterland.

Een tweede pijnpunt is het gevaar dat men in Vlaanderen blijft steken in een concurrentieslag tussen de twee fusiehavens. Meer internationale samenwerking, maar ook meer samenwerking binnen Vlaanderen betekent ook dat er meer echte keuzes gemaakt moeten worden. Zo kan men besparen op investeringen en op ruimtebeslag.

Vervolgens gaat de spreker in op vier uitdagingen. De toegevoegde waarde van de Vlaamse havens groeit, weliswaar minder snel dan die van de regionale economie. De tewerkstelling stagneert. Postcorona zullen de globale economie en de handelsstromen wellicht een definitieve terugval kennen. Dit wordt ook weergegeven in de nota. Daarom pleit Groen om te kiezen voor duurzame maakindustrie in plaats van overslag van containers. Hierin hebben ook kleinere, innoverende kmo's een

plaats waardoor nieuwe toekomstgerichte jobs gecreëerd worden. In de overslag-industrie met heel veel automatisering lijkt het moeilijker om extra jobs te creëren.

De tweede uitdaging is de vergroening van de maakindustrie. Dan kan bijvoorbeeld door werk te maken van circulaire clusters waarbij havenbedrijven intens samenwerken door het afval of de restwarmte van het ene bedrijf de grondstof of energie te laten zijn van het andere bedrijf. Zo creëert men een industrieel ecosysteem in de havens.

Dat de havens nog altijd voor een groot stuk petroleumhavens zijn die vasthangen in het fossiele tijdperk, vormt een derde uitdaging. Het moeten duurzame, grondstofneutrale havens worden. Daarom moet er niet massaal worden geïnvesteerd in 'carbon capture and storage'. Het is beter om die CO₂-productie zoveel mogelijk te vermijden en in te zetten op biogebaseerde grondstoffen in die chemie zodat de petrochemie nog meer wordt omgevormd tot een biochemie, bijvoorbeeld door veel sterker in te zetten op de transitie naar 100% hernieuwbare energie met waterstof als energiedrager en als grondstof.

Als laatste uitdaging wil Stijn Bex de verduurzaming van de vervoersstromen zelf meegeven. Het gaat onder andere over de verduurzaming van de zeeschepen zelf. Walstroom is goed, maar er moet gekozen worden voor lage emissiezones in de havens en de opname van de uitstoot van de schepen in het 'emissions trading system'. Dit om te vermijden dat schepen die aan wal liggen, uitstoot blijven produceren. Verder moet er ingezet worden op de intermodaliteit. Zijn de inspanningen van de minister wat betreft het vervoer via de waterwegen en die van de Federale Regering om meer in te zetten op spoor al aangegeven? Dit moeten echt de belangrijkste ontsluitingsvormen worden van de havens en niet langer het vrachtvervoer over de weg. De Groenfractie vindt dat de nota nog altijd te veel op verschillende paarden tegelijkertijd wedt.

Stijn Bex vindt de nota verdienstelijk, maar vindt het belangrijk dat de keuze voor een vergroening van de activiteiten in de havens concreet wordt gemaakt. Het lid vraagt of minister Peeters de nota zal aanpassen en updaten in functie van het stikstofarrest. Er werd tijdens het actualiteitsdebat door iedereen aangehaald hoe belangrijk de haven is, maar het is ook geweten dat de aanpak van het stikstofprobleem een belangrijke rol te spelen heeft.

2.6. Tussenkomen van Annick De Ridder

Annick De Ridder heeft voorafgaand enkele bemerkingsen over de tussenkomen van de vorige sprekers.

Zij vindt het niet normaal dat de haven een mannenbastion is. Iedereen moet op de juiste plaats zitten omwille van capaciteiten. Het lid roept op om het debat over de invulling van jobs niet gendergerelateerd te voeren. Het is goed dat de haven vrouwelijker wordt, maar er zijn vooral veel verschillende jobs in de haven. Er is een grote misvatting omdat automatisch gedacht wordt aan de zware arbeid van havenarbeiders. In de haven zijn veel andere jobs.

Tweede voorafgaandelijke bemerkingsen gaat over het commissielid dat het raar vond om in concurrentie te treden. Annick De Ridder vindt het net goed om in concurrentie te treden. Concurrentie brengt namelijk het beste in mensen en bedrijven naar boven. Het zorgt ervoor dat er efficiënter en klantvriendelijker gewerkt wordt, dat men constant processen verbetert en het is op deze manier dat men investeringen in jobs aantrekt. Het betekent niet dat er in Vlaanderen niet goed en nauw kan samengewerkt worden. Het lid verwijst naar de fusieplannen met de haven van Zeebrugge.

De havenstrategienota biedt een duidelijk overzicht van terechte aandachtspunten en van speerpunten rond logistiek, modal shift en transitie waarvoor er zal moeten samengewerkt worden. De Vlaamse Regering toont met deze ontwerpnota aan dat ze nadrukkelijk gelooft in de sterkte van de Vlaamse havens. Investerings die overheden doen in de havens zijn heel belangrijk omdat ze net de kansen op internationaal niveau zullen versterken. Dit wordt heel nauwgezet gemonitord. Wanneer er beslist wordt om nog meer in te zetten op extra containercapaciteit in Antwerpen, het befaamde ECA-dossier, wordt dit opgevolgd door concurrenten en collega's, door internationale bedrijven, door pers, hoofdkwartieren enzovoort. De sector denkt steeds vooruit en is al bezig met de planning in de toekomst. Het ECA-dossier zal niet voor onmiddellijk zijn. Wanneer er ook in uitvoeringsfase verder gewerkt wordt, zal de eerste spadesteek voor 2023 zijn. Maar dan nog zal pas eind jaren 20 een zeeschip kunnen binnenvaren.

Annick De Ridder heeft nog een aantal bemerkingen over de modal shift. De minister zal in de N-VA-fractie en in het parlementslid zelf, als betrokkene bij de Antwerpse haven, partners vinden. Aandacht voor de versterking van de binnenvaart en van spoordiensten is iets waar de N-VA-fractie al herhaaldelijk voor pleitte. Er werd vernomen dat de gesprekken met de spoorinfrastructuurbeheerder de goede kant uitgaan. Dit kan alleen maar toegejuicht worden. Maar voor bijvoorbeeld Antwerpen blijft de aandacht voor het heractiveren van de IJzeren Rijn via het 3RX-tracé heel belangrijk. Ook de aandacht voor de tweede spoorontsluiting van de haven blijft belangrijk. Het parlementslid rekent hiervoor op de onderhandelingscapaciteiten van de minister. De voorganger van minister Lydia Peeters was al begonnen om met de Duitse en Nederlandse collega's verder het debat aan te gaan. De tijd is rijp om nu tot resultaten te komen. Niet evident, maar er wordt gerekend op de minister om finaal tot een doorbraak te komen. Verder is het belangrijk dat de elektrificatie van het spoor, verdere aansluitingen enzovoort, onderzocht worden. De kaart van innovatie die voor de binnenvaart getrokken wordt met regelluwe kaders en proefprojecten die mogelijk zijn, kan alleen maar toegejuicht worden.

Vervolgens wijst de spreker op het belang van de Green Deal. Er zou kunnen gekeken worden naar Vlaanderen of het federale niveau om te cofinancieren. Gelukkig is er het Europese niveau om aan te dringen op het subsidiëren van bepaalde zaken die versneld in transitie zouden moeten gaan. Vlaanderen moet dus actief die middelen aantrekken in het kader van de Green Deal. De havens van Antwerpen en Zeebrugge willen de energiepoort worden van Europa door bijvoorbeeld invoer van groene waterstof. Op termijn zal er misschien naar productie kunnen gegaan worden, maar momenteel heeft men daar noch de capaciteit, noch de mogelijkheden voor.

Dit is natuurlijk niet het enige dossier waar het parlementslid op wil inzetten. Ze is heel blij met de aandacht in de tekst voor walstroom, opvang van CO₂ enzovoort. In heel Vlaanderen kijkt men naar die duurzaamheidsconcepten. Het is een misvatting bij sommigen dat de havens niet zouden bezig zijn met duurzaamheid. Er heerst hierrond wantrouwen. Helaas ook bij een deel van de bevolking waarbij de huidige havens gepercipieerd worden als petroleumhavens die nog wat vasthangen in de oude recepten. Dan staat men toch wel bijzonder ver van de realiteit en weet men niet waar de havens en de private partners mee bezig zijn. Zij zetten volop in op duurzaamheid, bijvoorbeeld door de opvang van CO₂ in de ondergrond, zoals lege gasvelden, om op termijn ook als nieuwe grondstof te gebruiken.

Het aantakken op walstroom is voor alle havens een cruciaal gegeven. Er werd vorige legislatuur een berekening gemaakt voor het Deurganckdok. Als men daar één kade zou uitrusten, zou men op jaarbasis het equivalent van de stikstofuitstoot van een middelgrote stad als Mechelen uit de lucht kunnen halen. Dat is dus gigantisch belangrijk. Maar als dit puur van de private sector zou verwacht worden,

kloppen de investeringsmodellen nog niet. Er zal dus moeten gekeken worden hoe daarop een antwoord kan gegeven worden zodat dit aantrekkelijk wordt. Niet alleen in CAPEX, maar ook nadien in de 'commodity'-prijs zodat men de overstap naar walstroom maakt. Dit kunnen de lokale overheden, Vlaanderen en de privé niet elk alleen doen. Er zullen allianties moeten gesmeed worden. Het lid wil deze allianties benadrukken.

Zij komt nog even terug op het stikstofdossier. Er is hier wat verwarring over. Soms bewust, door plotseling het stikstofprobleem op de industrie te enten. Dat is onterecht. De landbouw is verantwoordelijk voor 75%, de industrie voor 4%. Het parlementslid wijst erop dat er de afgelopen jaren naar een vermindering van stikstof is gegaan van maar liefst 40% binnen de industrie en de chemie. Er is ook een luchtbeleidsplan afgesloten waar het hele stikstofverhaal in vervat zit. De uitstoot van CO₂ wordt binnen het ETS gemonitord.

Het lid concludeert dat in de nota een belangrijke visie en engagement zitten. Dat bevestigt het vertrouwen van de Vlaamse Regering en de minister in de havens en het belang dat er terecht aan gehecht wordt. De Vlaamse havens hebben een groot en belangrijk aandeel in de Vlaamse welvaart, ook qua tewerkstelling voor de Vlamingen. De minister herbevestigt met deze conceptnota dat ze de nodige investeringen en inspanningen wil doen en de Vlaamse havens 'futureproof' wil maken. In de toekomst mag er gesproken worden over de haven van Antwerpen-Zeebrugge. Dit zal lokaal ook zo gebruikt worden. In coalitie zal dit de haven van Antwerpen-Brugge zijn. En op internationaal gebied zal er uiteraard sprake zijn van Port of Antwerp-Bruges. De minister zal in de N-VA-fractie een partner vinden om hiermee aan de slag te gaan en er wordt volop uitgekeken naar het vervolg.

2.7. Tussenkomen van Koen Daniëls

Koen Daniëls is van mening dat de conceptnota heel veel zaken bevat waar hij het mee eens is. Hij vraagt aandacht voor twee belangrijke elementen. Het eerste element is om producten en personeel op de gepaste plaats te krijgen. Deze twee zaken zijn cruciaal. Een haven kan enkel goed werken als er producten geraken en weggeraken. Multimodaal is ook een cruciaal begrip in die conceptnota. Sommige zaken zullen nog steeds via de vrachtwagen moeten aangevoerd worden. De andere modi moeten uiteraard versterkt worden. Koen Daniëls vraagt de minister in de gesprekken met Infrabel na te kijken wat waar wordt gepland. Dit ook om op lange termijn duidelijkheid te creëren door bijvoorbeeld een nieuw pijpleidingstraject tussen Gent en Antwerpen te leggen. Dat zou een goede zaak zijn. Het lid heeft al eerder gevraagd om hiermee rekening te houden indien er ooit een bijkomende treinverbinding zou komen. Helaas was dat niet het geval. Vandaar de oproep naar de minister om vooruit te kijken.

Het tweede element gaat over de westelijke ontsluiting van de haven. Wanneer er wordt gesproken over de parallelweg betreffende de westelijke ontsluiting, hebben MOW en AWW een kokervisie. Zij kijken tot op een bepaald projectgebied en niet verder. De minister en verschillende medewerkers zijn wel bereid om verder te kijken. Daarom had het parlementslid graag dat de verschillende administraties met elkaar in contact zouden komen. Het projectgebied van de Oosterweelverbinding bijvoorbeeld eindigt niet aan de N451. Met dergelijke ambitieuze nota moet er verder gekeken worden.

Als laatste punt bevestigt de spreker dat niet alle werk in de haven van Antwerpen fysieke arbeid is. Men is op zoek naar heel veel IT'ers. In het kader van de logistieke keten is men op zoek naar goeie planners en ICT-profielen. Er wordt ook gezocht naar hoogtechnologische lassers om de isolatie rond installaties te kunnen aanbrengen. Dit om warmteverliezen maximaal te beperken en dus mee te werken aan die groene doelstellingen. Vandaar dus de oproep om te zorgen voor de nodige

mensen in het grote gebied rond de haven. Hij vraagt om zowel in het Waasland, Antwerpen, de Kempen, maar ook in Brugge maximaal technische opleidingen te realiseren in samenspraak met de haven en het onderwijs.

3. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de complexe projecten voor de Vlaamse havens van Antwerpen en Zeebrugge grote infrastructuurwerken zijn die veel tijd in beslag nemen voor de planning. Er wordt nauwgezet over beide projecten gewaakt. Beide projecten zitten momenteel in de uitwerkingsfase. Het is belangrijk om zo snel mogelijk een projectbesluit te hebben om effectief te kunnen overgaan tot uitvoering. Daarnaast is er nog de sluis Terneuzen die volop in uitvoering is. Ook daar wordt over gewaakt dat alles in goede banen geleid wordt.

Er was een vraag over de estuaire vaart. Men weet dat het probleem al geruime tijd bestaat en voldoende aandacht moet krijgen. Minister *Lydia Peeters* deelt mee dat het besproken is op het bilateraal overleg met haar Nederlandse collega *Cora van Nieuwenhuizen*. In het navolgende bilateraal overleg met minister-presidenten *Jan Jambon* en *Mark Rutte* werd ook gehamerd op het belang van dit dossier van de estuaire vaart. Op dit ogenblik loopt een studie onder leiding van professor *Van Hooydonk* waarbij een matrix gemaakt wordt van alle knelpunten. Er zal zo snel mogelijk gekeken worden of er juridisch gezien al dan niet een aanpassing van het verdrag nodig is of hoe hierin verder vooruitgang moet geboekt worden. De parlementsverkiezingen in Nederland hypothekeren deels de vooruitgang, maar vanaf 17 maart hoopt men snel vooruitgang te boeken. Alleszins werd op die bilaterale overlegmomenten van Nederlandse zijde aangegeven daar zeker verder op in te zetten.

Heel wat commissieleden hebben gefocust op het aspect duurzaamheid. Dit is volgens de minister zeer belangrijk. Dat is de reden waarom er in de visienota alle aandacht aan gegeven werd. Er is met heel wat stakeholders continu overleg. Ook verenigingen als *Natuurpunt* passeren regelmatig op het kabinet van de minister. Er wordt dus uiteraard ook rekening gehouden met hun bekommernissen.

Wim Verheyden wees erop dat het ruimtelijk rendement extra belangrijk is. Het is geweten dat de ruimte schaars is en dat deze optimaal benut moet worden. Dit moet niet enkel via de overheid, maar ook door de bedrijven gebeuren. De minister constateert dat heel wat containerterminals er zelf al voor kiezen om dat ruimtelijk rendement maximaal te optimaliseren. Er is een overeenkomst lopende met de haven van Zeebrugge waarbij men onder andere zoekt naar de haalbaarheid van bijvoorbeeld 'car decks'. Deze bedenking wordt zeker meegenomen en desgevallend wordt er nog een extra element opgenomen in de visienota. Het is in ieder geval de bedoeling dat daarrond concrete acties worden uitgewerkt. Maar wat voorligt is de globale visienota, die later moet uitgewerkt worden in concrete acties. Er zal dan zeker ook aandacht gegeven worden aan dat ruimtelijke rendement.

De minister wil volop inzetten op de modal shift. Zij heeft al meerdere malen in de commissie gezegd dat duurzaamheid en het realiseren van de modal shift samengaan. Zowel wat personenvervoer betreft, maar zeker ook in het goederen-transport. Er moet volop bekeken worden hoe transport verplaatst kan worden van de weg richting spoor. Het spoor is een federale materie, maar de minister zit regelmatig samen met federaal minister *George Gilkinet*. Ze geeft mee dat er op 15 maart 2021 een specifieke bespreking is over de spoorstrategie voor de haven van Antwerpen.

Wat met het 3RX-tracé? Ook daarover werden al regelmatig gesprekken gevoerd. Zowel met de Duitse als met de Nederlandse collega's. Ook hier hebben de

Nederlandse verkiezingen een wat remmend effect. Alleszins aan Nederlandse zijde ligt het dossier 3RX wat gevoelig, maar minister Peeters blijft hiermee bezig.

Over de regio Gent-Terneuzen werden recentelijk samenwerkingsovereenkomsten gesloten. Deze spoorontsluiting is en blijft voor alle havens, ook de binnenhavens heel belangrijk. Hier wordt blijvend op ingezet. Niet alleen het spoor, maar ook de waterweg is in het kader van de modal shift zeer belangrijk (cf. infra).

Wim Verheyden verklaarde voorstander te zijn van het aanpakken van de zogenaamde camionettisering. Hij vroeg of hier niet specifiek op gefocust kon worden. Het VIL heeft heel wat projecten lopen rond stedelijke distributie. Er zijn al proefprojecten in Antwerpen, Gent, Mechelen enzovoort. Tegelijkertijd zijn er heel wat private partners die met tal van initiatieven bezig zijn, zoals Colruyt met belevering via bakfietsen. Kortom, daar wordt volop op ingezet. Maar om louter en alleen bij de aanpak van camionettisering te focussen op de online leveringen, is niet aangewezen. Heel wat aannemers zouden mee geviseerd worden. Zeker gezien de problematiek in de lage emissiezones. Veel aannemers zeggen dat de lage emissiezones te kostelijk worden. Dit mag natuurlijk ook niet de keerzijde van de medaille worden.

Er wordt volop geïnvesteerd in de Vlaamse waterwegen. De belangrijkste is het Albertkanaal. De binnenvaart is jaarlijks goed voor 70 miljoen ton, waarvan 40 miljoen ton via het Albertkanaal. Het is de connectie tussen de havens onderling, maar ook de haven van Antwerpen met de hinterlandhubs als de haven van Genk bijvoorbeeld. In het kader van de relancemaatregelen worden de bruggen over het Albertkanaal verhoogd, de laatste in 2023. Vanaf dan is er binnenvaart van vier containers hoog van en naar de havens mogelijk. Dat is van essentieel belang om zoveel mogelijk optimalisering op de binnenvaart te bekomen.

Tegelijkertijd moeten er ook zoveel mogelijk bedrijven aangetrokken worden richting de waterweg. Dit gebeurt door investeringen in kaaimuren, ook via relancemiddelen. Er werd gevraagd of dit wel voldoende was. Het zijn natuurlijk niet alleen die kaaimuren die belangrijk zijn, maar ook de automatisatie van de sluizen en dergelijke kan een boost geven aan de binnenvaart. Zo zijn deze 24 uur op 24 uur, 7 dagen op 7 dagen toegankelijk.

Ook walstroom vindt de minister zeer belangrijk. Voor de binnenvaart, maar ook voor de zeevaart. Daarvan wordt één en ander onderzocht in het kader van het belangrijke ECA-dossier. Dat toont aan dat het de minister menens is met dit walstroomdossier en met het drastisch terugdringen van de CO₂-uitstoot. Men werkt ook al met rookgaswassers en dergelijke. Er moet blijvend op gefocust en ingezet worden.

Minister Lydia Peeters is het eens met de leden die stelden dat er nood is aan een gezonde en goede energiemix. Waterstof is hierbij heel belangrijk. In elke haven is er wel een belangrijke waterstofhub. Er wordt blijvend ingezet op alles wat met waterstof te maken heeft. De minister verwijst ook naar onder andere wereldspeler ABC-motoren die volop inzet op de ontwikkeling van waterstofmotoren voor zeeschepen.

Voor de kustvisie loopt er een complex project. Er worden studies over de kustverdediging uitgevoerd en er wordt alles aan gedaan voor het beheersen van het waterpeil en de stijging van de zeespiegel. Dit heeft niet echt iets te maken met de havens als dusdanig. De visienota die hier voorligt handelt echt over het belang van de havens als duurzame en strategische hubs.

Volgens Wim Verheyden zou China zich ingekocht hebben in de haven van Zeebrugge. Het gaat om een concessie aan een bedrijf dat zorgt voor extra jobs en

gelinkt is aan Volvo Cars Gent. Er moet altijd gewaakt worden dat er voor iedereen een gelijk speelveld is. Alles wordt ten volle gemonitord. Een buitenlandse speler kan echter niet verhinderd worden om in te tekenen op een concessie. Men moet trachten hierin een goed evenwicht te bewaren.

De bedenking over de Hogere Zeevaartschool vindt minister Lydia Peeters terecht. Deze materie behoort tot het Departement Onderwijs, maar de minister zal opdracht geven om in deze visie een bepaling op te nemen in verband met het belang van de jobs en de krapte op de arbeidsmarkt.

De nautische keten maakt al gebruik van artificiële intelligentie. Dat is dus zeker een goede zaak. Toekomstgericht zal hier nog meer op ingezet worden.

De minister noteerde nog dat de naam van de fusie tussen de haven van Antwerpen en Zeebrugge natuurlijk ook alle aandacht verdient. Er kan perfect gesproken worden van de haven van Antwerpen en Zeebrugge, zoals het in de voertaal zal zijn.

Bij de verdere uitwerking van de havenstrategienota zullen sowieso de KPI's opgenomen worden. Er werd naar de investeringsmiddelen gevraagd. Deze kan men terugvinden in het investeringsplan. Daar zullen specifiek de investeringsprojecten voor de verschillende elementen inzake de havens in opgenomen worden. Dat hoort niet echt thuis in de visienota.

Annick Lambrecht is van mening dat men ambitieuzer moet zijn voor de modal shift. De minister verwijst naar de investeringen in het kader van de Blue Deal, in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht, maar ook in het kader van het GIP. Er wordt heel wat geïnvesteerd in de waterwegen en de havens, maar natuurlijk kan het altijd meer. Men moet altijd keuzes maken, ook met een immens bedrag aan geld. De minister is van mening dat qua ambitie de lat zo hoog mogelijk moet gelegd worden om in te zetten op die modal shift. Ze verwijst naar Rail Ghent Terneuzen waarmee opnieuw een stap vooruit werd gezet. Maar ook voor andere spoorinitiatieven, zoals 3RX, is er blijvend aandacht en inzet,, evenals voor de waterwegen waarvan het belang hier al meerdere malen werd benadrukt.

Er werd ook nog de vraag gesteld om zero-emissietechnologieën mee op te nemen. Zowel wat betreft CCS als CCU zijn volop projecten in voorbereiding. Hier wordt al ten volle gebruik van gemaakt, maar de minister zegt dat dit desgevallend nog expliciet kan worden benoemd in de strategische visie.

De bedenking over vrouwen in de nautische keten en havensector, vindt de minister terecht als het gaat over tewerkstelling, jobcreatie en knelpuntberoepen. De rolmodellen die er zijn, zoals ook de vrouwelijke havenschepenen, zouden zeker wat meer zichtbaarheid mogen krijgen om ervoor te zorgen dat er toekomstgericht nog meer vrouwen zullen participeren. Recent was er de start van het comité van deskundigen waarvan zeer veel dames deel uitmaken. Er is dus een kentering. Maar het blijft een terechte bedenking die zeker meegenomen wordt in deze strategische visienota rond het luik van tewerkstellingsplaatsen.

De fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge heeft geen invloed gehad op de havenstrategienota. Zes maanden geleden werd gestart met de opmaak van de nota. Het was een heel intensief proces met vele experts waaraan heel wat tijd werd besteed. Intussen hadden de fusiegesprekken plaats. Wat wel nog zal moeten gebeuren, is een decreetswijziging naar aanleiding van deze fusie. Dat zal nog expliciet benoemd worden in de visienota.

Het pijpleidingenproject is lopende. Een aantal woningen zijn potentieel gehypothecerd. Ze verwijst naar ministers Zuhair Demir en Hilde Crevits. Momenteel loopt

hierrond een openbaar onderzoek. Toekomstgericht moet er aandacht zijn voor het verhaal van pijpleidingen, want het is een alternatief voor wegverkeer.

In verband met de opmerkingen van Koen Daniëls, zegt de minister dat er niet moet gekeken worden met een enge bril, maar dat er steeds een brede scope moet zijn.

Deze visienota, waar heel wat partners aan samengewerkt hebben, is daar een blijk van. De vier havens zijn onmiddellijke burens van elkaar. De regio van de ene haven stopt waar de andere haven begint. De administratie is hiervan op de hoogte. Eén van de stakeholders of partners die mee aan tafel zat, is onder andere MLSO, Maatschappij Linkerscheldeoever. De belangen van het Waasland worden dus zeker mee behartigd.

Samenwerking tussen de havens is essentieel. De vorige visienota dateert van 2007. Toen had men Flanders Port Area voor ogen. De minister is heel blij vast te stellen dat er vandaag kan gesproken worden over twee grote fusiebedrijven. Eén is al gefinaliseerd en de ander volop in de maak. Dit is zelfs op wereldniveau ongezien. Men mag er trots op zijn dat dit in Vlaanderen gerealiseerd werd. De havens zijn geen concurrenten, maar 'concullega's' en focussen ten volle op samenwerking.

Als antwoord op de opmerking van Stijn Bex die de maakindustrie heel belangrijk vindt, kijkt de minister naar haar eigen regio met transportbedrijf H. Essers. Dat is een lokaal bedrijf dat maximaal focust op de logistieke sector, al heel wat naam en faam heeft en momenteel de grootste werkgever in Limburg is. De logistieke sector is heel belangrijk en mag niet geminimaliseerd worden.

De minister beaamt dat er meer moet gefocust worden op koolstofarme economische sectoren, maar het is een verhaal van lange adem. Dat verhaal is vandaag al heel belangrijk en er wordt al maximaal op ingezet. De minister vernoemde eerder al de energiemix die men volop ter harte moet nemen. Er zal blijvend ingezet worden op intermodaliteit, op het walstroomdossier en het verplaatsen van goederen-transport richting spoor- en waterweg.

Stijn Bex vroeg zich af of het stikstofarrest noopt tot aanpassingen van de voorliggende visie. De minister wijst erop dat Annick De Ridder terecht melding maakte van het Luchtbeleidsplan 2030 waarin al heel wat ambitieuze doelstellingen zijn opgenomen voor de industrie en chemiesector, maar ook voor vervoer en transport. De Vlaamse Regering werkt een nieuw kader uit. Er moet zo snel mogelijk een MER komen. Op dit ogenblik worden diverse scenario's onderzocht. De minister hoopt binnen een tweetal maanden de plan-MER te hebben om tegen de zomer naar een definitieve PAS te kunnen komen. Moet de strategische visie hiervoor aangepast worden? Niet echt, maar minister Peeters zal de suggestie meegeven aan de administratie. Het kan aangewezen zijn om er ergens melding van te maken of te verduidelijken wat toekomstgericht mogelijk de impact van het stikstofarrest kan zijn.

Het voorkeursbesluit voor het ECA-project werd eind 2019, begin 2020 goedgekeurd en zit momenteel in de uitwerkingsfase. Er zijn een aantal procedures lopende tegen het voorkeursbesluit bij de Raad van State. Men weet dus nog niet hoe de Raad van State zich hierover zal uitspreken. Dit geldt voor ECA en ook voor de sluis van Zeebrugge. Er kan echter verder worden gewerkt aan de uitwerkingsfase in het kader van de procedure complexe projecten. Een evaluatie van de procedure complexe projecten werd in het regeerakkoord opgenomen om te kijken wat er geleerd kan worden uit de lopende procedures. Er wordt in ieder geval met spoed verder gewerkt om die extra containercapaciteit te kunnen realiseren.

De Green Deal verdient alle aandacht. De minister noteerde onder andere de bio-cluster in Gent waar de productie van biobrandstof opgestart is. Het gaat om een samenwerking tussen tal van private actoren en de universiteit die goed is voor duizend jobs. Het is ook een goed voorbeeld van hoezeer de kaart van duurzaamheid wordt getrokken. Voor het Deurganckdok wordt toekomstgericht ook maximaal op walstroom ingezet.

De westelijke ontsluiting is belangrijk omwille van het multimodaal kader. De minister geeft mee dat er heel wat fietsplannen voor het havenpersoneel zijn. Zij benadrukt dat deze westelijke ontsluiting van essentieel belang is en dat er maximaal zal op ingezet worden. Er mag zeker niet met een enge bril of koker gekeken worden en met alle administraties moet er een brede scope voor ogen gehouden worden.

De minister dankt iedereen voor alle opmerkingen. Zij zal heel wat van de suggesties en bedenkingen van de commissieleden meenemen.

4. Replieken

Het doet *Wim Verheyden* veel plezier dat de minister de suggesties van de commissieleden meeneemt, maar hij heeft nog enkele vragen, onder meer over de jaarlijkse rapportering. 9% van de Vlamingen heeft rechtstreeks of onrechtstreeks een job gelinkt aan de havens. De nota is ook belangrijk voor een aantal nieuwe ontwikkelingen inzake technologie, de internationale positie van de havens rond groene energie en dergelijke meer. Daarom zou hij het op prijs stellen indien de minister op regelmatige tijdstippen verslag zou uitbrengen in de commissie over de stand van zaken en over het behalen van de beoogde doelstellingen op het vooropgestelde tijdsschema.

De *voorzitter* stelt dat de commissie zelf kan beslissen of ze een rapportering wil of niet.

De *minister* heeft geen probleem om jaarlijks te rapporteren in de commissie. Zij wil nog even kaderen wat er eerder gezegd werd. Dit is momenteel de visie en deze gaat later opnieuw naar de Vlaamse Regering. Nadien wordt er stap per stap verder gegaan. Er zal gewerkt worden aan de KPI's, er wordt een roadmap opge maakt met daarin alle doelstellingen. Deze doelstellingen zullen ook gemonitord worden.

Bart CLAES,
voorzitter

Annick LAMBRECHT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ABC	Anglo Belgian Corporation
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CAPEX	Capital Expenditure
CCS	carbon capture and storage
CCU	carbon capture and use
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
ETS	emissions trading scheme
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
IT	informatietechnologie
KPI	key performance indicator
MER	milieueffectrapport
MLSO	Maatschappij Linkerscheldeover
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
pps	publiek-private samenwerking
roro	roll-on-roll-off
SMART	specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VN	Verenigde Naties