

Beste Collega Raadsleden, Geachte Genodigden,

Soms denk ik, de Minaraad is een **zeilschip**.

Mooi om naar te kijken, maar een beetje oubollig.

Het schip gaat nogal traag vooruit, en het vergt vrij veel onderhoud.

En zoals dat gaat met oudere schepen, wordt het misschien te veel ingezet voor korte reizen en voor het vervoer van minder waardevolle ladingen.

De **beslissing** aan het begin van deze legislatuur was:

we vervangen het schip door een nieuw en groter exemplaar.

Al leek die fusie-beslissing niet gestoeld op een grondige analyse die uitwees dat het schip niet meer zeewaardig was.

Ze werd eerder genomen vanuit de wens om een supertanker te bouwen - versta - departementen te fusioneren. En ons zeilschip werd meegestuwd op die heersende stroming.

Met de verkiezingen in zicht, kunnen we vaststellen dat de fusie niet rond is geraakt.

Als we goed geïnformeerd zijn, geraakten de scheepsbouwers en de aandeelhouders het niet eens over de blauwdruk voor het nieuwe schip.

En dus zitten we nog met ons **zeilschip**.

De vraag rijst nu: wat gaan we er mee doen?

Verder laten dobberen?

Of zelf werken aan een zeewaardig schip dat interessante reizen maakt?

Zelf nagaan waar we waardevolle lading kunnen gaan halen en wat er allemaal nodig is om die lading af te leveren op zijn bestemming?

Dat laatste vraagt energie en moed.

Maar **de beloning kan groot** zijn.

Zo nam de Portugees Vasco Da Gama het risico om op zoek te gaan naar India, door rond Afrika te varen. Ook al waren de schrikwekkende stormen rond Kaap de Goede Hoop bekend.

Niet dat zijn manier van zaken doen tot voorbeeld strekt. Hij dreef niet alleen handel, maar hij kaapte ook schepen en ontvoerde mensen. Dus, ik stel voor dat de Minaraad het anders aanpakt.

Maar, feit is, vanaf zijn terugkeer geraakte de Portugese schatkist rijkelijk gevuld met de opbrengst van een heffing op de ingevoerde specerijen.

En als pionier van het tijdperk van de ontdekkingen, beleefde Portugal vervolgens een belangrijke bloeiperiode.

Terug naar ons **zeilschip**.

In die jaren van palaveren over het nieuwe schip hebben we het al gehad over nieuwe reizen.

We zijn het er over eens dat de Vlaamse en Europese transitieprioriteiten het baken zijn waarop we kunnen varen. Dat maakt duidelijk dat we ook lange reizen moeten maken, waarbij we ver vooruit kijken.

En we hebben een paar **troeven** om te komen tot nieuwe succesvolle zeeroutes:

- Er staat een ervaren kapitein aan het roer.
- We hebben goede zeelui. En we hebben de meevaller dat we tegenwoordig ook wat ex-stuurlui aan boord hebben, die kunnen helpen bij het navigeren.

- Toegegeven, in het bestuur van de rederij zijn er af en toe stevige meningsverschillen over te maken reizen en te halen ladingen. Maar tegelijk hebben de mensen van de rederij een grote dosis overleg-intelligentie en doen ze veel moeite om compromissen te vinden.

Bovendien **zit de wind goed** dit jaar:

- Er zijn **verkiezingen** op drie bestuursniveaus. De politieke akkoorden die daarop volgen, zullen mee de richting aanwijzen die we kunnen uitvaren. De verkiezingen creëren bovendien een luwte die ons wat tijd en ruimte geeft om te kijken naar ons eigen functioneren.
- In het kader van de **fusieplannen**, hebben we het intern uitvoerig gehad over de blauwdruk voor een nieuw schip. Daar kunnen we ook op bouwen om het huidige schip een stevige onderhoudsbeurt te geven, om het terug op en top zeewaardig te maken. De eerste resultaten zijn er trouwens al. Denk aan de nieuwe figuur van de “*briefing notes*” die belangrijke informatie overzichtelijk bundelen.

Onzekerheden zijn er natuurlijk ook.

Zo kan een volgend regeerakkoord opnieuw een fusieplan op tafel leggen. Ik wil de beslissers in dat verband meegeven dat vijf jaar onzekerheid over de fusie een windstilte heeft veroorzaakt die ons schip niet vooruit hielp.

Maar laat ons verder kijken naar enkele belangrijke **elementen uit het fusieadvies** waarop we verder kunnen bouwen, en waarvoor geen wijziging nodig is van het oprichtingsdecreet.

1. Over **transitie** als ankerpunt heb ik het al gehad.

Dat vergt een andere werkwijze dan de traditionele. Historisch gezien is milieubeleid grensbewaking. Het houdt zich niet zozeer bezig met de maatschappelijk-economische activiteiten op zich, eerder met de milieugrenzen die gerespecteerd moeten worden bij de uitoefening ervan.

Een transitieraad houdt meer in. Het gaat onder meer om het doorgronden van systemen. Dat is nodig om voorstellen te kunnen doen over bijvoorbeeld de versterking of afbouw van activiteiten of over andere business- en organisatiemodellen.

En ook het altijd heikele maar essentiële verdelingsvraagstuk komt dan in beeld. Zoals de gele hesjes en de klimaatjongeren duidelijk maken, moeten we oog hebben voor potentiële winnaars én verliezers, nu en in de toekomst.

2. Een andere belangrijke cluster betreft **het bepalen van de agenda**.

- a. In het fusie-advies namen we onszelf voor om **selectief** om te gaan met adviesvragen, om zo tijd vrij te maken voor wat er echt toe doet. We moeten dan ook werk maken van die checklist, waarmee we het strategisch niveau van onze werking kunnen bewaken.

- b. Ook het **meerjarenprogramma** duikt op in het fusie-advies. Zo'n programma kan ons helpen focussen op de transitieprioriteiten. En het kan een goed uitgangspunt zijn voor een dialoog met de politiek over onze werking.

3. **Ook samenwerking met andere raden, kennisinstellingen en deskundigen** komt uitvoerig aan bod in het advies. Maar dan vooral vanuit de zorg om afstemming met onze traditionele partners.

Daar liggen nog kansen voor vernieuwing. Bijvoorbeeld, als het ons menens is met klimaatneutraal bouwen en wonen, liggen samenwerking met de woonraad en het steunpunt wonen voor de hand.

Kortom, we kunnen de mogelijkheden om transitiekennis te bundelen, beter in kaart brengen dan vandaag. Om vervolgens te komen tot betere aanbevelingen.

Werkpunten genoeg dus. Als we die oppakken, komen we er hopelijk op uit dat een zeilschip nog niet zo'n gek idee is in klimaatneutrale tijden.

Geachte genodigden, Dames en Heren

Ik kan dit verhaal niet afronden zonder een welgemeende **dank u** aan iedereen die ons schip mee op koers hield in 2018. De beleidsverantwoordelijken, de raadsleden, de secretariaatsmedewerkers en de deskundigen die elk hun bijdrage leverden. En in het bijzonder ook Mathias Bienstman, die ons onder meer met zijn strategisch overzicht van de klimaat-problematiek door de woelige wateren loodste.

En om nu echt te besluiten. Zoals je wellicht weet had elk bemanningslid van een schip van de Verenigde Oostindische Compagnie elke dag recht op een **rantsoen** bier, water en wijn. En bij bijzondere gelegenheden kreeg de bemanning extra drank uitgedeeld. Het lijkt me de hoogste tijd om die traditie in ere te gaan houden.

Ik dank U.

Pieter Verbeek

Voorzitter Minaraad 2019