SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

JAARVERSLAG

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

1991



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

ONTVANGEN 19 AUG. 2008

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Jaarverslag 1991
Vlaamse Havencommissie
p/a SERV
Jozef II-straat 12-16
1040 Brussel

Tel.: 02/217.07.45
Fax: 02/217.70.08

Redactie:
Herman Clerinx
Jean-Pierre Merckx
Ingrid Schurmans

Verantwoordelijke uitgever:
Etienne Hurtecant
Witte Molenstraat 104
8200 Brugge

Vormgeving:
Toon Bertels
Donk 62
2500 Lier

Drukkerij:
Jacobs
Koning Albertlaan 50
3010 Kessel-Lo

D/1992/4665/4

138264

SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

JAARVERSLAG
1991

In een pessimistische bui beschouw ik het reeds als een hele verworvenheid dat Vlaanderen erin geslaagd is een Havencommissie op te zetten, en tot nog toe te behouden, die er bovendien in slaagt met gunstig gevolg over gevoelige dossiers te adviseren. In vergelijking tot het vroegere Belgische havenbeleid dat liefst drie havencommissies kende maar waarvan geen enkele goed gewerkt heeft, mag alleen al het bestaan van de Vlaamse Havencommissie een ware vooruitgang heten.

De geschiedenis leert hoe moeilijk het is een effectief havenbeleid uit te stippelen, en daarbij de instemming van alle havens en alle betrokkenen te verkrijgen. Nochtans is met name voor zo'n beleid een breed maatschappelijk draagvlak noodzakelijk. Havens zijn immers potentiële groeipolen voor de hele economie. Ze zijn meer dan louter een interface of vervoersknooppunt; zij zijn logistieke centra "par excellence" geworden en als dusdanig steeds meer in een veelheid van transport- en produktieketens geïntegreerd. Zonder zijn havens zou Vlaanderen - een regio die zoals bekend over opmerkelijk "veel buitenland" beschikt - de grootste moeite hebben om zijn plaats binnen de wereldeconomie te handhaven.

Een uitgebalanceerd en algemeen aanvaardbaar havenbeleid als voedingsbodem voor efficiënte investeringen in de havens is dus van levensbelang. Dit geldt zowel voor de hele Vlaamse regio als voor de eigen stad of omgeving waar de havens gevestigd zijn. Want vergeten we niet dat elke haven binnen zijn streek één van de belangrijkste werkgevers, of generator van toegevoegde waarde, is.

De meeste discussies over het havenbeleid handelen over investeringen. Allicht: haveninvesteringen blijken al langer hoe meer uitzonderlijk duur. Ook in onze buurlanden is bijna geen enkele gemeente of haven in staat ze volledig zelfstandig te dragen. Steeds hebben havens hulp of ondersteuning van derden - meestal de nationale of regionale overheid - nodig.

Maar ook die overheid kan niet onbeperkt in havens investeren. Zeker in een regio als Vlaanderen, met zijn beperkte geldmiddelen, vormt dat een bijzonder netelig hangijzer. Steeds opnieuw moet de overheid keuzes maken en beslissen waar wel - en waar niet - wordt geïnvesteerd. Om het in economische termen te zeggen: ook op het vlak van investeringen in zeehavens moet ons permanent een optimale allocatie van schaarse middelen voor ogen staan.

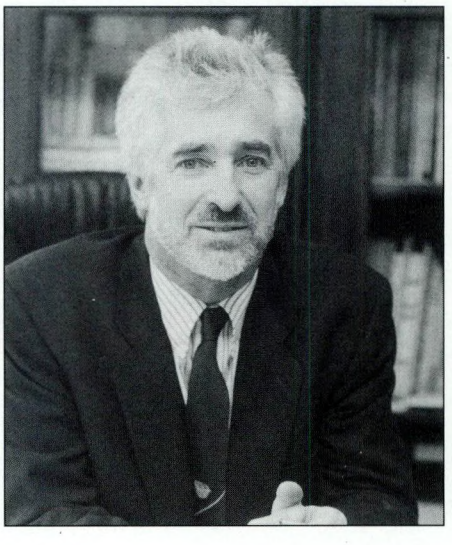
Om dergelijke keuzes zinvol en onderbouwd te kunnen maken, heeft enkele jaren geleden de Executieve de Vlaamse Havencommissie in het leven geroepen. Alle betrokkenen nemen eraan deel; zowel de havenbesturen, de werknemers

en werkgevers (de "gebruikers" van de havens) als de belangrijkste vervoersmodi in ons land. Zo kan en moet de Commissie het forum worden waar op een objectieve manier havenprojecten worden beoordeeld en geselecteerd.

In wezen moet de Vlaamse Havencommissie gaandeweg ervoor zorgen dat de verschillende Vlaamse havens mekaar niet meer alleen beconcurreren maar waar mogelijk elkaar aanvullen. Met andere woorden: een investering in één haven moet niet zozeer beschouwd worden als een bedreiging voor de andere havens maar als een zinvolle bijdrage tot de hele Vlaamse welvaart. Elke investering moet derhalve op haar eigen verdiensten worden beoordeeld, ongeacht de vraag waar ze plaatsvindt. In dat verband ben ik er trots op dat de Vlaamse Havencommissie unaniem een objectieve methode kon uitwerken om haveninvesteringen en/of projecten te beoordelen.

Het voorbije jaar is wellicht ietwat karig geweest op het vlak van de verplichte advisering inzake concrete havenprojecten - beperkt gebleven tot slechts één project in Antwerpen, met name het Verrebroekdok. Maar mijns inziens was het des te rijker op het vlak van de autonome adviseringstaak van de Vlaamse Havencommissie. In het bijzonder ten overstaan van fundamentele problemen in verband met de beheersstructuur en de lange termijnstrategie werden uitvoerige en diepgaande discussies gevoerd in de schoot van het Dagelijks Bestuur en vervolgens in werkgroepen ad hoc. Deze voorbereidende gesprekken zullen in 1992 voltooid worden, en als dusdanig de taakvervulling van de Commissie verder objectiveren. Een zijdelings - hoewel niet onbelangrijk - voordeel van deze moeizame besprekingen is terug te vinden in de groeiende bereidheid om in een havenoverschrijdende context een bijdrage te leveren tot de voorbereiding van een coherent havenbeleid.

Het is trouwens met fierheid dat we mogen vaststellen dat in de Regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve van 30 januari 1992 de positieve rol van de Vlaamse Havencommissie terdege wordt erkend. Gesteld werd dat "naar analogie met wat gebeurt voor de haveninvesteringen, zal gezocht worden naar een aangepaste methodologie voor de beoordeling van investeringen in alle grote infrastructuurwerken" (cf. Vlaamse Raad, Stuk 10 (BZ 1992) nr. 1, p. 29). ■



Prof. Dr. Willy Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

INHOUD

De Vlaamse Havencommissie 7
Samenstelling 7
Werkgroepen 9
Wetgeving 10

Activiteiten in 1991 13
Dagelijks Bestuur 14
Commissie 15
Werkgroepen 15
Benelux zeehavenoverleg 15

Vlaamse Havencommissie in 1991: continuïteit, planning en overleg 16
Continuïteit: evaluatie van investeringsdossiers en het rollend driejarenprogramma 16
Planning 17
Overleg 17

Bijlage : Adviezen van de Vlaamse Havencommissie in 1991 19
Advies over de beheersproblematiek van Oostende 20
Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen 23
Advies van de Vlaamse Havencommissie over een driejarenprogramma 1992- 1994 voor haveninfrastructuur 34

Statistische bijlage 51

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

Sinds 5 december 1989 bestaat bij de SERV een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de Vlaamse Havencommissie (VHC). Een Besluit van de Vlaamse Executieve van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

De Havencommissie moet als algemene opdracht een bijdrage leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze moet:

- algemene beleidsobjectieven uitwerken voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- voorstellen formuleren voor de beheers- en exploitatiestructuren en de onderlinge concurrentievoorwaarden;
- voorstellen ontwerpen om het complementaire karakter en de samenwerking van de havens te bevorderen;
- voorstellen doen over alle hinterlandverbindingen en de rol van de havens in het exportbeleid;
- interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid voorbereiden;
- deze algemene beleidsobjectieven uitwerken in concrete infrastructuurplannen en projecten.

Vóór 1 juli van elk jaar brengt de Havencommissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor de haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar. Vóór 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd. De Commissie adviseert over de sociaal-economische studie van nieuwe projecten met een totale kostprijs van meer dan 300 miljoen frank.

De adviezen worden gericht tot de gemeenschapsminister van openbare werken. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. Van een eensluidend advies kan de gemeenschapsminister slechts gemotiveerd afwijken. De Vlaamse Raad, de Vlaamse executieve, het bevoegde lid van de executieve en de SERV kunnen de Havencommissie om adviezen en studies vragen.

Samenstelling (op 20.02.92)

Voorzitter met raadgevende stem
Winkelmans Willy
(gewoon hoogleraar RUCA)

Leden

Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:

Antwerpen:
Cools Hubert
(burgemeester van Antwerpen)
Devroe Jan
(schepen van Antwerpen)

Gent:
Wijnakker Raoul
(eerste schepen van Gent)

Oostende:
Goekint Julien
(burgemeester van Oostende)

Zeebrugge:
Traen Fernand
(voorzitter MBZ - Zeebrugge)

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV:
Devolder Martin
(nationaal secretaris vakgroep "Havens")
Fermon Frans
(algemeen secretaris ACOD)
Voorhamme Robert
(nationaal secretaris ABVV)

ACLVB:
Quisthoudt Erik
(bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

ACV:
Cortebeeck Luk
(nationaal secretaris ACV)
Janssens John
(nationaal voorzitter CCVD)
Jonckheere Fernand
(secretaris gewestelijk verbond ACV Oostende)
Naveau Vic
(nationaal secretaris LBC - NVK)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

NCMV:
Bortier Johan
(economisch adviseur NCMV)
Thys Petrus
(voorzitter NCMV)

VEV:
Clemer Guy
(directeur studiedienst VEV)
Pellens Jan
(beheerder Vlaamse Havenvereniging)
Restiau Robert
(vertegenwoordiger Vlaamse Havenvereniging)
Verboven Maurice
(directeur-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Antwerpen)
Vermeulen Marc
(secretaris-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Gent)
Vierstraete André
(beheerder Vlaamse Havenvereniging)

Vertegenwoordigers van instellingen op het vlak van:

Spoorvervoer:
Martens Antoine
(bestuurder-directeur NMBS)
Wegvervoer:
De Laet Gustaaf
(voorzitter SAV - Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer)
Binnenscheepvaart:
Parmentier Octaaf
(ondervoorzitter ITB)

In 1991 kwam de Vlaamse Havencommissie Raad 3 keer samen: op 6 maart, 29 mei en 3 juli.

Dagelijks bestuur

Voorzitter met raadgevende stem: Winkelmans Willy

leden:
Clemer Guy (VEV), Cortebeeck Luk (ACV), Devroe Jan (Antwerpen), Goekint Julien (Oostende), Thys Petrus (NCMV), Traen Fernand (Zeebrugge), Voorhamme Robert (ABVV), Wijnakker Raoul (Gent)

In 1991 kwam het dagelijks bestuur 11 keer samen: op 9 januari, 6 en 14 maart, 10 en 12 april, 2 en 22 mei, 26 juni, 11 september, 16 oktober en 3 december

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:

[secretaris-generaal SERV: Bruyninckx Eddy °]
secretaris-generaal a.i. SERV : Hurtecant Etienne
secretaris VHC : Poelvoorde Etienne
secretariaat VHC : Merckx Jean-Pierre, Schurmans Ingrid

° Tot 11 maart 1991.

Werkgroepen

Bij de oprichting van de VHC werden vier werkgroepen in het leven geroepen: "Beleidsvoorbereiding", "Infrastructuur", "Beheer en Concurrentie" en "Financiering". In 1991 werden nog twee ad hoc werkgroepen opgericht: "Loodswezen" en "Beheer".

Deze werkgroepen zijn als volgt samengesteld:
- vertegenwoordigers van de organisaties en instellingen opgenomen in de Commissie,
- externe deskundigen gekozen door de Commissie op voorstel van de voorzitter,
- ambtenaren van het gemeenschapsministerie "Leefmilieu en Infrastructuur - Bestuur van de Waterwegen".

De secretaris van de Commissie is voorzitter van deze werkgroepen.
In het algemeen hebben deze werkgroepen een uitsluitend voorbereidende opdracht ten aanzien van dagelijks bestuur en de Commissie. Ze worden naargelang van de adviesvragen en van algemene opdrachten uitgaande van het dagelijks bestuur en de Commissie ingeschakeld in de voorbereiding van adviezen en aanbevelingen. ■

4 APRIL 1990
Decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (Belgisch Staatsblad - 23.06.1990)

Artikel 7quater. Bij de Raad wordt een commissie tot voorbereiding van het havenbeleid, hierna genoemd de Vlaamse Havencommissie, opgericht. De Vlaamse Executieve bepaalt de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie.

Art. 7quinquies. De Raad staat in voor het verstrekken van de nodige administratieve en materiële opvang en het verzekeren van het secretariaat van de in artikelen 7bis, 7ter en 7quater bedoelde commissies.

15 NOVEMBER 1989 - Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie (Belgisch Staatsblad - 17.02.1990)

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 3;

Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, gegeven op 25 oktober 1989;

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het past tot een dringende oprichting te komen van de Vlaamse Havencommissie teneinde de Vlaamse Executieve te adviseren bij het uitwerken van de Vlaamse Havenpolitiek, rekening houdend met een aantal hoodringende vraagstukken zowel op het vlak van de investeringen, de concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse havens, als wat de exploitatie- en beheersstructuren betreft;

Op de voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer;

Na beraadslaging,

Besluit:

HOOFDSTUK I. - Oprichting en bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

Artikel 1. Er wordt een adviserende commissie "Vlaamse Havencommissie" opgericht, hierna genoemd de Commissie.

Art. 2 § 1. De Commissie heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren bij de voorbereiding van het havenbeleid. Deze bijdrage houdt onder meer in:

- het uitwerken van algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- het uitwerken van voorstellen voor beheers- en exploitatiestructuren van en concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden, tarieven...);
- het ontwerpen van voorstellen tot bevordering van het complementair karakter van de zeehavens door een grotere specialisatie inzake trafiek en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens;
- het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens en hun rol in het exportbeleid;
- het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;
- het uitwerken van deze algemene beleidsobjectieven in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

§ 2. Meer in het bijzonder heeft de Commissie tot opdracht:

- het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen.

Onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse Executieve ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de trafiekprognoses op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse Havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectoriële analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest aangewezen evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;

- overleg te organiseren tussen alle direct betrokken partijen rond alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid en mede hierdoor de samenwerking tussen de havens te bevorderen.

§ 3. Voor 1 juli van elk jaar brengt de Commissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar.

§ 4. De Commissie zal bovendien een advies verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die in het eerstvolgende begrotingsjaar worden voorgesteld en waarvan de kostprijs over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan 300 miljoen frank.

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies dient uitgebracht te worden.

§ 5. De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken. Dit jaarprogramma kan ook sociaal-economische evaluaties omvatten van nieuwe projecten.

Dit programma moet door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer worden goedgekeurd.

De Commissie kiest de onderzoekers en de begeleidingscommissies voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

Art. 3. De Commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.

HOOFDSTUK II. - Samenstellingen werking

Art. 4 § 1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en vierentwintig leden.

§2. Acht leden vertegenwoordigen de werknemers en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van hun representatieve organisatie in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 3. Acht leden vertegenwoordigen de werkgevers en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 4. Vijf leden vertegenwoordigen de respectieve havenbesturen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer volgens de hiernavolgende verhouding:

- havenbestuur van Antwerpen: twee;
- havenbestuur van Zeebrugge: één;
- havenbestuur van Gent: één;
- havenbestuur van Oostende: één.

§ 5. Drie leden vertegenwoordigen instellingen op het vlak van respectievelijk het spoorvervoer, het wegvervoer en de binnenscheepvaart en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

§ 6. De voorzitter wordt benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

§ 7. De voorzitter en de leden worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

§ 8. Ontslagnemende leden worden vervangen door respectieve vertegenwoordigers benoemd door de Vlaamse Executieve. Ze vervolledigen het mandaat van het ontslagnemend lid.

Art. 5. De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan steeds de bijeenkomsten van de Commissie bijwonen of erop uitgenodigd worden.

Art. 6 § 1. De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, de goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige leden.

§ 2. Van een eensluidend advies van de Commissie kan de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer slechts afwijken mits een motivering.

§ 3. Bij de conclusies van de Commissie betreffende de onderzoeksrapporten, zoals omschreven in artikel 2, § 4, kan een onderscheid worden gemaakt tussen algemeen aanvaarde conclusies en afwijkende standpunten.

Art. 7. De leden van de Commissie kunnen beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de Commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse Executieve via de functioneel bevoegde Minister.

Art. 8. In de Commissie kunnen werkgroepen worden opgericht om bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek te onderwerpen.

Art. 9. De Commissie stelt een reglement van orde op, dat onder meer voorziet in:

a) de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;
b) de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;
c) de voorwaarde dat de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse Executieve, via de functioneel bevoegde Minister;
d) de bevoegdheden van de voorzitter, de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het dagelijks bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;
f) de bekendmaking van de handelingen;
g) de opdracht en de rol van het secretariaat.

Art. 10 § 1. Het secretariaat van de Commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 2. Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:

- de administratieve ondersteuning van de havencommissie;
- de redactie van ontwerp-adviezen;

- ontwerp-onderzoeksprogramma's en ontwerp-verslagen;
- het uitvoeren van toevertrouwde opdrachten en de coördinatie van uitbestede onderzoeksopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen.

Art. 11. De bepalingen van het besluit van de Vlaamse Executieve van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse Executieve, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzonder commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die onder de Vlaamse Executieve behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen, op het vlak van toelagen, presentiegelden en vergoedingen wegens reis- en verblijfkosten.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en worden de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen beschouwd als hebbende de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatie-budget ten behoeve van de voorzitter wordt voorzien ten bedrage van 90.000 frank per jaar.

Art. 12. De werkingskosten van de Commissie vallen ten laste van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Een dotatie aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen zal hiervoor voorzien worden.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt. ■

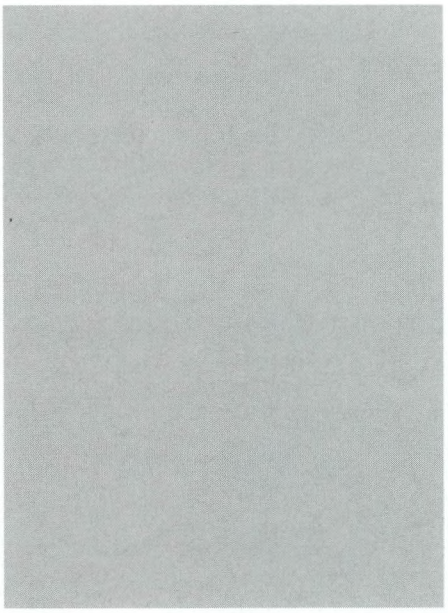
Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,
G. GEENS

Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve,
Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie,
N. DE BATSELIER

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer
J. SAUWENS

1



Activiteiten in 1991

DAGELIJKS BESTUUR

Dagelijks Bestuur

De verantwoordelijkheid van de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie berust bij het dagelijks bestuur. Haar taak omvat meer in het bijzonder de voorbereiding van de Commissiebijeenkomsten en het formuleren van opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Op basis van voorstellen van de werkgroepen en het secretariaat bereidt het dagelijks bestuur de ontwerp-adviezen voor, die daarna de Havencommissie worden voorgelegd. Wordt tijdens de voorbereidende fase geen consensus bereikt, dan worden de verschillende standpunten de voltallige Commissie voorgelegd.



Daarnaast heeft het dagelijks bestuur zich over diverse onderwerpen gebogen. Besprekingen werden o.m. gevoerd over de beheers-problematiek van de haven van Oostende, het Verrebroekdok-dossier en de driejarenplanning 1992-1994 voor haveninfrastructuur. De uitvoering van de opdracht van de studiegroep 'Lange Termijn Visie' werd voortdurend opgevolgd. Meer in het bijzonder moet deze studiegroep een rapport opstellen over een lange termijn strategie voor de Vlaamse havens.

Op 2 april 1991 ontving het dagelijks bestuur een vraag om advies over de reorganisatie van de dienst van het loodswezen. In een brief werd de gemeenschapsminister gevraagd de vooropgezette timing (een advies tegen 17 april) niet aan te houden. Het dagelijks bestuur stelde voor op 29 mei het advies uit te brengen. De gemeenschaps-minister aanvaardde dit voorstel.

Een ad hoc werkgroep "Loodswezen" werd opgericht om het dossier voor te bereiden. Ook het dagelijks bestuur wijdde er diverse vergaderingen aan.

Verschillende vergaderingen in de eerste helft van 1991 handelden over de beheersproblematiek van de Vlaamse havens. Op 9 september vroeg de gemeenschapsminister de VHC om advies over de beheers-structuur van de Vlaamse openbare havenbedrijven, en over de investeringssteun van het Vlaamse Gewest voor werkzaamheden in de havens en waterwegen. Om deze dossiers voor te bereiden, werd een ad hoc werkgroep "Beheer" opgericht.

Commissie

In 1991 kwam de VHC drie keer samen. Op de vergadering van 6 maart werd het advies met betrekking tot de beheersproblematiek van Oostende unaniem goedgekeurd. Op de volgende vergadering, 29 mei, bracht de VHC unaniem advies uit over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen.

Op diezelfde datum werd het ontwerp-advies over de reorganisatie van de dienst van het Loodswezen behandeld. Het dossier bleek echter dermate complex dat de Commissie besliste het onderwerp verder uit te diepen. Tijdens de vergadering van 3 juli werd het dossier opnieuw behandeld. Er werd geen consensus bereikt. Door de aard van de problematiek werd een stemming - zoals bepaald in het reglement van orde - niet overwogen. Voorgesteld werd het dossier het Vlaams Economisch en Sociaal Overlegcomité (VESOC) voor te leggen. De Executieve ging in op dat voorstel.

Op 3 juli werd het advies over een driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur unaniem goedgekeurd.

In verschillende vergaderingen werd de nodige aandacht besteed aan het Benelux Zeehavenoverleg.

Werkgroepen

De werkgroep "Beleidsvoorbereiding" werd in de eerste helft van 1991 belast met de voorbereiding van het Verrebroekdokdossier. Deze werkgroep is hiervoor twee keer bijeengekomen.

In de werkgroep "Financiering" werd gewerkt aan een intern document over het probleem dat kosten-batenanalyses geen rekening houden met de gevolgen van de financieringswet van 16 januari 1989 van de Gemeenschappen en Gewesten. Een kosten-batenanalyse beschouwt de BTW niet als een uitgave, hoewel dit voor de Vlaamse overheid wel degelijk een kost vormt. De resultaten van deze werkgroep werden het Dagelijks Bestuur voorgelegd.

Deze werkgroep vergaderde in 1991 één keer.

De werkgroep "Infrastructuur" heeft in 1991 8 keer vergaderd. Een van haar activiteiten bestond uit het voorbereiden van het driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur. Tevens werkte ze aan de voorbereiding van het advies over een tienjarenprogramma 1992-2001 voor haveninfrastructuur. Om zo'n advies uit te brengen moet de VHC niet alleen beschikken over de nodige informatie betreffende projecten waarover in de toekomst advies moet worden uitgebracht. Ook moet de Commissie op de hoogte zijn van de tendenzen die zich o.m. op scheepstechnologisch en wereldeconomisch gebied afspelen.

Dergelijke kennis werd vergaard door de studiegroep "Lange Termijn Visie". In een zevental bijeenkomsten verrichtte ze het nodige onderzoekswerk om het rapport "Bouwstenen voor een Lange Termijn Strategie voor de Vlaamse havens" te kunnen opstellen. Dit document zal een belangrijke basis vormen voor de werkzaamheden van de werkgroep "Infrastructuur". Het bevat o.m. beschouwingen over de havencapaciteit, en de visie van de deskundigen in de studiegroep over organisatorische en technologische ontwikkelingen en marktontwikkelingen.

In 1991 werden, in het kader van enkele concrete dossiers, ad hoc werkgroepen opgericht. Als voorbereiding van het dossier "Reorganisatie van de dienst van het loodswezen" werd de ad hoc werkgroep "Loodswezen" opgericht. De eerste bijeenkomst vond plaats op 30 april 1991. De werkgroep is 2 keer bijeengekomen.

Een tweede ad hoc werkgroep werd opgericht in het kader van de dossiers met betrekking tot de beheersstructuur van de Vlaamse openbare havenbedrijven en m.b.t. de investeringssteun vanwege het Vlaamse Gewest voor de werkzaamheden in havens en waterwegen. Deze werkgroep "Beheer" vergaderde 6 keer.

In totaal zijn in 1991 de verschillende werkgroepen (met inbegrip van de studiegroep) 26 keer bijeengekomen.

Benelux zeehavenoverleg

In het kader van het Benelux Zeehavenoverleg werd vergaderd op het niveau van het directiecomité en het coördinatiecomité.

Het directiecomité van het Benelux Zeehavenoverleg bestaat uit enerzijds vertegenwoordigers van de Vlaamse Havencommissie en de Nederlandse Havenraad (voorzitter en secretaris) en anderzijds uit ambtenaren (voor België vertegenwoordigers van de nationale en de Vlaamse administratie, en telkens één vertegenwoordiger van de Waalse en de Brusselse Executieve). Het directiecomité vergaderde op 6 februari, 4 juli en 3 oktober.

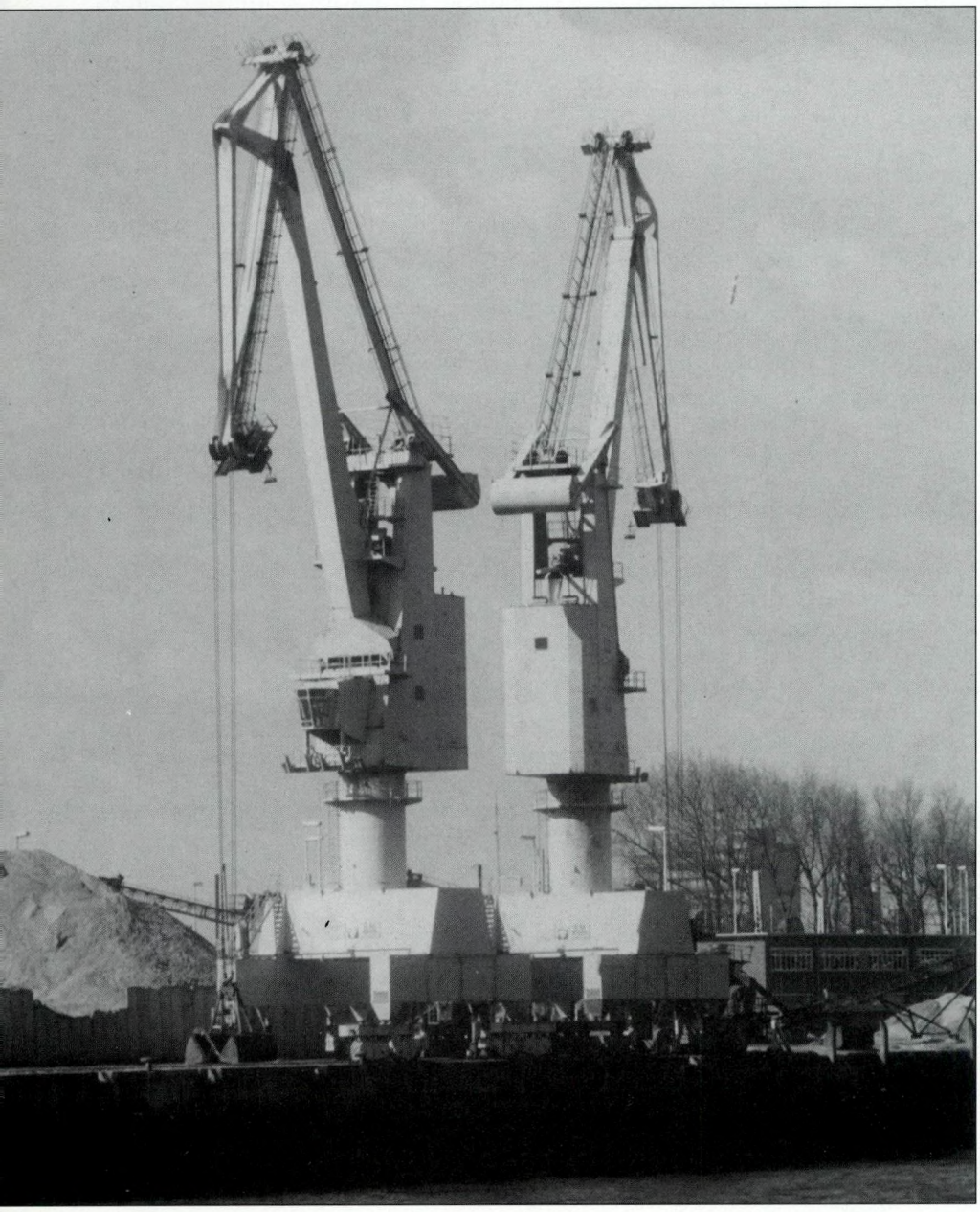
De voorbereiding van de werkzaamheden van het directiecomité gebeurt op het niveau van het coördinatiecomité, waarin de secretarissen van de havencommissies en twee Nederlandse en twee Belgische ambtenaren zetelen.

Belangrijke topics die tijdens de gevoerde besprekingen aan bod kwamen, zijn o.m. het Europees mobiliteitsbeleid (i.v.m. het Rapport Horizon 2000+), het Europees vervoerbeleid en de Benelux zeehavens en het Loodswezen en de beloodsing.

Eind 1991 werd een werkgroep "Elektronische goederenbegeleiding" opgericht. Ze zal zich buigen over de ontwikkelingen in de sfeer van de telematica en EDI (Electronic Data Interchange) en hun betekenis voor de zeehavens. ■

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1991: CONTINUITEIT, PLANNING EN OVERLEG

Het kan niet ontkend worden dat de werkzaamheden van de Vlaamse Havencommissie in het eerste werkjaar (1990) grote verwachtingen hebben geschapen over haar plaats en bijdrage in het Vlaamse havenbeleid. Deze verwachtingen zijn o.m. vertaald in een duidelijke erkenning van de Vlaamse Havencommissie in de besluitvorming over het havenbeleid. In de loop van 1990 is de eind 1989 opgerichte Vlaamse Havencommissie bevestigd als een "decretale opdracht" van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen. Recent heeft de nieuwe Vlaamse regering bij haar aantreden expliciet de rol van de Commissie benadrukt. Deze formele en feitelijke bevestiging is belangrijk. De effectieve bijdrage aan en de "meerwaarde" van het commissiewerk voor de uitwerking van het havenbeleid moeten ze verder waarmaken.



Continuïteit: evaluatie van investeringsdossiers en het rollend driejarenprogramma

Het eerste werkjaar werd bijna volledig beheerst door de behandeling van een drietal "beslissingsrijpe" investeringsdossiers. Bovendien werd een eerste advies uitgebracht over een rollend driejarenprogramma. Onder de taken van de Commissie is deze adviesopdracht over investeringsdossiers en middellange termijnplanning uiteraard toonaangevend. De werkzaamheden in 1990 en de basis voor de evaluatie van investeringsprojecten die toen werd gelegd, zijn voor de verdere werking vruchtbaar gebleken.

Eind 1990 had de Havencommissie overigens in een advies een stramien uitgetekend voor een optimale evaluatie van havenprojecten. Vooralsnog is dit advies niet omgezet in concrete richtlijnen vanwege de administratie t.a.v. de project-voorbereiding.

Het is overigens nooit de bedoeling geweest om de voorbereiding van havenprojecten vast te leggen in strakke en rigide procedures. Een éénvormige en consequente toepassing van procedures en analyses zijn nochtans een essentiële factor gebleken in een havenoverschrijdende benadering. Daarom hoopt de Commissie op een snelle "vertaling" van deze visie in concrete richtlijnen.

In tegenstelling met de oorspronkelijke verwachtingen werd de Havencommissie in 1991 slechts over één investingsdossier geconsulteerd, met name de bouw van het Verrebroekdok op de Antwerpse linkeroever.

De "project-evaluatie nieuwe stijl" was op dit dossier nog niet van toepassing. Niettemin werden in de geest van de visie van de Commissie - naast de gebruikelijke kosten-batenanalyse - aanvullende gegevens ingebracht. Mede dank zij de aanbreng van het havenbestuur van

Antwerpen werd bij de voorbereiding van dit advies een eerste aanzet gegeven tot een meer uitgewerkte marktanalyse.

Het "Verrebroekproject" kreeg - overigens op grond van de bijzonder hoge opbrengstratio's - van de Commissie een positief advies. De concrete fasering in het kader van de meerjarenplanning werd afhankelijk gemaakt van het advies over het nieuwe rollend driejarenprogramma 1992-1994.

Dit rollend driejarenprogramma is een belangrijk "planningsinstrument" voor de havenuitbouw. In haar regeerakkoord opteert de nieuwe Vlaamse regering er overigens voor deze aanpak naar andere investeringen uit te breiden. De administratie (Bestuur van de Waterwegen) heeft dit rollend driejarenplan uitgewerkt volgens de voorstellen van de Commissie in het advies van juni 1990: een uitgesproken programmatorische aanpak.

Bij het nieuwe advies over het rollend driejarenprogramma 1992-1994 heeft de Commissie expliciet rekening gehouden met de projecten die door de Vlaamse regering in 1990 werden goedgekeurd: de nieuwe containerkade te Zeebrugge, renovatiewerken in Antwerpen (Amerika-dok - derde havendok) en Toegang tot het Grootdok te Gent. Behalve technisch-verantwoorde wijzigingen pleit de Commissie voor een consequente uitvoering van deze projecten volgens het vooropgezette tijdspad. Samen met de overige onvermijdbare uitgaven (meer in het bijzonder de onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen) vormen zij de "prioriteiten" voor de besteding van het gewestbudget in de eerstkomende jaren.

Het huidige niveau aan middelen voor de havensector (niveau 1991) laat nauwelijks enige ruimte toe voor traditioneel op het gewestbudget opgenomen "kleine projecten" (waaronder ook instandhoudingswerken). Laat staan dat er enige ruimte is voor nieuwe projecten. Meer in het algemeen wordt de druk van "recurrente" uitgaven (zoals voor onderhoudsbaggerwerken) in een dergelijk budget te groot voor een dynamisch investeringsbeleid.

De Commissie ontkent de budgettaire druk niet. Daarom heeft zij trouwens voorgesteld de fasering van het Verrebroekdok enigszins te spreiden, om bij een "normale budgettaire financiering" de weerslag op de eerstkomende jaren te beperken.

Een verhoging van het budget werd evenwel door de Commissie onvermijdelijk geacht.

Het wordt overduidelijk dat de belangrijke strategische opties die zich voor de havens aandienen, onmogelijk binnen het huidig gewestelijk havenbudget kunnen worden gevat. Minstens moet er klaarheid zijn over wat de Vlaamse regering de eerstkomende jaren aan haveninvesteringen wenst te financieren. Minimaal moest volgens de Havencommissie het budget worden opgetrokken tot 10,5 mld.

Planning

Van bij de aanvang van de werkzaamheden van de Vlaamse Havencommissie is de nadruk gelegd op een "lange termijnbenadering". De uitbouw van de haveninfrastructuur kan niet gebaseerd zijn op een opeenvolging van afzonderlijke investeringsdossiers. Er moet integendeel vertrokken worden van een samenhangend "toekomstbeeld" voor de Vlaamse havens. De Havencommissie heeft van de ontwikkeling - minstens de aanzet ertoe - van een dergelijk toekomstbeeld een belangrijke prioriteit voor haar werkzaamheden gemaakt.

In februari 1991 werden de besprekingen over deze lange termijnvisie aangevat. Onmiddellijk bleek het bijzonder ambitieuze van dergelijke besprekingen. De Havencommissie kan er zich niet toe beperken uitsluitend "een technisch dossier" af te leveren. Een "lange termijnvisie" impliceert ook een uitspraak over enkele grote strategische opties die voor de komende jaren moeten worden vastgelegd. Een confrontatie tussen de vooruitzichten, inzichten en plannen van de havenbesturen en de privé-sector. Confrontatie met de doelstellingen die de Vlaamse overheid bij de uitbouw van de havens vooropzet, zoals complementariteit en inpassing in het globale infrastructuur- en milieubeleid.

Het hoeft geen betoog dat een dergelijke aanpak niet in een handomdraai verwezenlijkt is. In de eerste helft van 1992 zal de Havencommissie de vele werkzaamheden (meer in het bijzonder een substantiële inbreng van een speciale studiegroep en vanuit de havenbesturen) afwerken onder de vorm van een aanbeveling over de "lange termijnplanning voor havenuitbouw": aangeven hoe het best deze planning wordt aangepakt in de toekomst en tevens aangeven welke essentiële strategische opties in de eerstkomende jaren moeten worden genomen.

In het oprichtingsbesluit van de Vlaamse Havencommissie zit mede de opdracht om rond belangrijke knelpunten in de uitvoering van het havenbeleid overleg te voeren. Op die wijze kan de Vlaamse Havencommissie door haar specifieke samenstelling (sociale partners, havenbesturen en vervoer-modi) een belangrijke bijdrage leveren in de oplossing van sommige knelpunten, in het concipiëren van nieuwe structuren.

In de loop van 1991 ging veel energie naar deze overlegopdracht. In eerste instantie heeft de Vlaamse Havencommissie via intense besprekingen een belangrijke bijdrage geleverd in het reorganisatiedossier van het loodswezen. Het oorspronkelijke voorstel van een reorganisatie via een concessie aan de private sector was om diverse redenen niet haalbaar.

Het loodswezen is onmiskenbaar van cruciaal belang voor de havenactiviteiten. Een "blokkering" van dit dossier was dan ook niet aanvaardbaar. Niettegenstaande de zeer belangrijke knelpunten (met overigens een havenoverschrijdende betekenis) heeft de Havencommissie een voorstel (de oprichting van autonoom overheidsbedrijf) kunnen uitwerken, dat uiteindelijk door de executieve na overleg in het Vlaams Economisch en Sociaal Comité (VESOC) werd goedgekeurd.

De overlegfunctie van de Vlaamse Havencommissie heeft hierbij gewerkt. Aangetoond werd dat binnen een forum als de Havencommissie op een relatief korte

termijn (van een drietal maanden) reeds lang aanslepende knelpunten op een efficiënte wijze kunnen worden aangepakt.

Diezelfde geest van overleg is ook aanwezig in de intense besprekingen over de nieuwe beheersstructuren voor de Vlaamse Havens. Daarmee speelt de Havencommissie uitgesproken in op een essentieel punt van het regeerprogramma. Het is de bedoeling in 1992 de Vlaamse regering de voorstellen over te maken. ■



Bijlage:

Adviezen van de Vlaamse Havencommissie in 1991

ADVIES OVER DE BEHEERSPROBLEMATIEK VAN OOSTENDE

Brussel, 6 maart 1991.

INLEIDING

Op 28 december 1989 heeft de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer de Vlaamse Havencommissie om een advies gevraagd over "een voorstel van beheersstructuur voor de haven van Oostende". Het betrokken voorstel was in opdracht van de Gemeenschapsminister uitgewerkt door een werkgroep onder leiding van de heer N. Vanhove, directeur-generaal van de GOM - West-Vlaanderen. In zijn adviesvraag heeft de Gemeenschapsminister tevens de problematiek gesteld van een eventuele "toekomstige eenheidsstructuur voor het beheer van de Vlaamse havens", alsook een eventuele "nauwere betrokkenheid van de private sector bij het beheer van de haven".

Deze adviesvraag werd een eerste maal besproken door het dagelijks bestuur van de Vlaamse Havencommissie in de loop van de maand januari 1990. Daarbij was het dagelijks bestuur van oordeel dat - voorafgaand aan een bespreking op het niveau van de Vlaamse Havencommissie - verder overleg op lokaal niveau moest worden afgewacht.

Rekening houdend met dit overleg werd in september 1990 door het dagelijks bestuur beslist de werkgroep "Beheer en concurrentie" te belasten met een onderzoek van deze adviesvraag.

Op basis van het verslag van deze werkgroep werd door het dagelijks bestuur vastgesteld dat een uitspraak van de Commissie over een definitieve nieuwe beheersstructuur voor de Oostendse haven nog niet mogelijk was. Niettemin werd erkend dat een adequate oplossing voor de Oostendse haven dringend is.

Rekening houdend met deze gegevens heeft de voorzitter van de Vlaamse Havencommissie een voorstel uitgewerkt en voorgelegd aan de Commissie.

ADVIES

1. De huidige eigendoms- en beheersstructuur van de Oostendse haven is van die aard dat een dynamisch beheer quasi onmogelijk te realiseren is. Daarbij zijn vooral volgende elementen bezwarend voor de toekomstige ontwikkeling: de versnipperde structuur van het havenbeheer, de afwezigheid van een management, het ontbreken van formele overleg- en samenwerkingsverbanden tussen de havenbeheerder(s) en havengebruikers. De Vlaamse Havencommissie meent daarom dat in het Oostendse havenbeheer dringend aan deze knelpunten een oplossing moet worden gegeven.

   Deze oplossing is op korte termijn noodzakelijk om twee redenen:
   - het huidig beschikbare potentieel van de Oostendse haven vergt een samenhangende en dynamische commerciële aanpak. De bestaande mogelijkheden moeten meer en beter benut worden;
   - de bespreking en "a fortiori" de goedkeuring van het in voorbereiding zijnde renovatieplan kan niet zonder te voorzien in een structuur die de opmaak van een adequaat bedrijfsplan, een geïntegreerd havenbeheer en voornamelijk een aangepaste commerciële aanpak verzekert.

2. De algemene uitgangspunten bij de - uiteindelijk nieuwe - beheersstructuur aan te houden zijn de volgende:
   - een eenheidsbeheer voor het gehele havengebied;
   - een autonoom beheer, ondersteund door een management.

3. De uitwerking van deze uitgangspunten in een definitieve nieuwe beheersstructuur voor de Oostendse haven blijkt op korte termijn niet gemakkelijk haalbaar te zijn. De Vlaamse Havencommissie is van oordeel dat - ook na de werkzaamheden van de ministeriële werkgroep en daarover gevoerde besprekingen op lokaal vlak - nog heel wat knelpunten overblijven: de betrokkenheid van werkgevers en werknemers en havengebruikers in het bijzonder, de verhouding tussen havengebruikers en havenbeheer, de specifieke plaats van de RMT, de plaats van de vissershaven. Het oprichten van een eventuele nieuwe maatschappij vergt overigens nog de uitwerking van de noodzakelijke overeenkomsten tussen de huidige havenbeheerders en de nieuw op te richten maatschappij over de afbakening van de havenzone, het regelen van overdracht van gronden en infra- en suprastructuren... Men mag aannemen dat het oplossen van al deze knelpunten teveel tijd in beslag zou nemen, zodat de hierboven gestelde voorwaarden (cf. 1) in het gedrang komen.

   Bovendien stelt de Vlaamse Havencommissie vast dat mogelijks de uitwerking van een definitieve beheersstructuur voor de Oostendse haven een aantal algemene knelpunten oproept inzake beheersstructuur voor de Vlaamse havens in het algemeen. De Commissie engageert zich hierbij om in de loop van 1991 daarover grondig overleg te plegen en tot een voorstel voor algemeen kader inzake beheer in de Vlaamse havens te komen.

   Het is uiteraard niet de bedoeling daarbij tot een strikt éénvormig statuut te komen. Het

is wel noodzakelijk een algemeen juridisch kader te ontwerpen waarbinnen algemene knelpunten een oplossing krijgen (nood aan rechtspersoonlijkheid en autonomie van beheer voor gemeentelijke havens, betrokkenheid van gewestelijke overheid in het plaatselijk havenbeheer, betrokkenheid van havengebruikers en sociale partners...).

In het licht daarvan acht de Vlaamse Havencommissie het niet opportuun nu reeds een nieuwe definitieve structuur op te zetten voor de Oostendse haven, vooraleer dit algemeen kader is uitgewerkt.



4. Rekening houdend met bovenstaande overwegingen stelt de Vlaamse Havencommissie aan de Minister het volgende voor.

   Om tot een aangepast beheersinstrumentarium te komen voor de haven van Oostende is het aangewezen dat de Minister zo snel mogelijk een "havenmanager" aanstelt met een in de tijd beperkte en duidelijk afgebakende opdracht. Het is duidelijk niet de bedoeling aan deze structuur een bestendige opdracht toe te kennen, daarom is een beperkte opdracht en tijdsbestek aangewezen. Deze havenmanager zal functioneren binnen het kader van een samenwerkingsverband waarin alle huidige betrokken partijen in het Oostendse havenbeheer vertegenwoordigd zijn, met inbegrip van vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers. Uiteraard kan dit samenwerkingsverband niet optreden op het vlak van de eigenlijke exploitatie. Ze heeft enkel een voorbereidende opdracht.

De voorbereidende opdracht dient in elk geval volgende onderdelen te bevatten:

- inventaris en onderzoek van de concrete juridische problemen die zich zullen stellen bij de overgang van het huidig beheer naar een eenheidsbeheer;

- uitwerken van een commerciële strategie voor de Oostendse haven, gericht op het optimaliseren van de huidige mogelijkheden van de haven;

- mede begeleiden van het vooropgezette renovatieprogramma;

- maatregelen onderzoeken en voorstellen formuleren voor een gezonde bedrijfseconomische havenmaatschappij;

- stimuleren en coördineren van eventuele initiatieven die op korte termijn de slagkracht van de haven kunnen bevorderen (bv. op het vlak van promotie), gezamenlijke initiatieven voor het aantrekken van nieuwe trafieken. ■

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER DE BOUW VAN HET VERREBROEKDOK TE ANTWERPEN

Brussel, 29 mei 1991

I. INLEIDENDE BESCHOUWINGEN

Op 1 februari 1991 heeft de Gemeenschapsminister van openbare werken en verkeer de Vlaamse Havencommissie een advies gevraagd over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen. Bij deze adviesvraag was een kosten-batenanalyse (KBA) gevoegd. Deze KBA werd uitgevoerd in opdracht van het Havenbestuur van Antwerpen.

Aansluitend bij deze adviesvraag - en op verzoek van de Vlaamse Havencommissie zelf - heeft de Gemeenschapsminister op 29 april 1991 een aanvullende nota m.b.t. het project Verrebroekdok overgemaakt.

Het dagelijks bestuur van de Vlaamse Havencommissie heeft de werkgroep beleidsvoorbereiding de opdracht gegeven de kosten-batenanalyse te onderzoeken en - mede op basis van de aanvullende nota - het advies van de Commissie voor te bereiden. Daarbij diende een eerste toepassing te worden gemaakt van het advies van de Havencommissie over "Richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten" (december 1990).

Het hiernavolgende advies is als volgt opgebouwd:

- Deel I en deel II vatten de resultaten samen van het onderzoek en de besprekingen binnen de werkgroep en de Commissie. Deel II bevat het onderzoek van het project **op basis van de resultaten van de KBA.**
  Deel III bevat de evaluatie van elementen die niet expliciet in de kosten-batenanalyse werden behandeld.
  Meer in het bijzonder werd aandacht besteed aan de hinterlandverbindingen, een onderzoek vanuit marktanalytisch oogpunt en de budgettaire implicaties bij de voorgestelde fasering van het project.
- Deel IV bevat de conclusies en de voorstellen van de Commissie.



II. ONDERZOEK VAN HET PROJECT "VERREBROEKDOK ANTWERPEN" OP BASIS VAN DE KOSTENBATEN-ANALYSE

1. Methodologie van de kosten-batenanalyse

In de kosten-batenanalyse Verrebroekdok Antwerpen worden methoden en hypothesen gehanteerd die - ten dele - reeds eerder werden gebruikt. Meer in het bijzonder zijn de gebruikte methoden in de KBA Verrebroekdok analoog met deze in de KBA Containerkade Zeebrugge. Deze analogie vloeit voort uit het capaciteitsuitbreidend karakter van beide projecten.

In beide KBA's worden de kostenbesparingen voor de havengebruikers berekend ervan uitgaande dat zonder uitvoering van het project de beschikbare capaciteit beperkt is. Bij niet-uitvoering van het project zal verdere trafiekgroei slechts mogelijk zijn bij toenemende congestiekosten.

De baten inzake werkgelegenheid (bij constructie en onderhoud, en in geval van het Belgisch standpunt ook bij goederenbehandeling) worden bekomen uitgaande van de verwachting dat 97 % van de gecreeerde werkgelegenheid afkomstig is uit de werkloosheid.

De aanrekening van de baten is echter afhankelijk van de toestand op de arbeidsmarkt. Er wordt - zoals ook in de overige KBA's - aangenomen dat deze baten slechts gedurende 8 jaar mogen worden in rekening gebracht.

Verschilpunten tussen de KBA Verrebroekdok en KBA Containerkade Zeebrugge hebben enerzijds betrekking op feitelijke verschillen en anderzijds op methodologische verschillen:

- Zoals in de KBA over het renovatieprogramma Antwerpen-Rechteroever wordt "onbetaalde toelevering van baggerspecie" in aanmerking genomen als baat. In dit geval gaat het over toelevering van baggerspecie uit het Verrebroekdok voor de ophoging van industrieterreinen. Het gaat hier om een feitelijk verschil tussen de twee KBA's.
- De havenontvangsten bestaan uit havenrechten en huurgelden. In de KBA Verrebroekdok worden de huurgelden berekend op basis van de voorziene contractuele bepalingen. Bij de toewijzing van de ontsloten terreinen wordt contractueel gestipuleerd dat één vijfde van het huurgeld verschuldigd is vanaf de behandeling van het eerste schip en/of vanaf uiterlijk één jaar na de uitreiking van de vergunning. In elk van de daarop volgende vier jaar wordt additioneel een vijfde van de oppervlakte van de concessie huurplichtig. De aanvang van de baten uit de verhuur van terreinen is dus afhankelijk van de aanvang van de activiteiten en/of het tijdstip van uitreiking van de vergunning.
  De realisering van deze baten wordt echter niet afgestemd op de trafiekgroei als dusdanig. In tegenstelling met de KBA-Zeebrugge wordt immers niet uitgegaan van een gemiddelde/ton (in geval van de containerkade te Zeebrugge: gemiddelde/container). Er mag uiteraard wel worden aangenomen dat de te verwachten trafiek de volledige concessie van de te ontsluiten zone zal impliceren. Ook hier gaat het om een feitelijk verschil tussen de KBA Verrebroekdok en de KBA Containerkade Zeebrugge.

- In de KBA Zeebrugge werd een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd. Hypothesen zoals een verhoogde discontovoet en een pessimistische trafiekprognose werden onderzocht. In de KBA Verrebroekdok werden daarnaast ook nog de hypothesen van een uitgestelde uitvoering van de werken en een grotere capaciteit van de bestaande haven van Antwerpen onderzocht.
  Het hier aangeduide verschil tussen de KBA Verrebroekdok en de KBA Container-kade Zeebrugge is eerder methodologisch van aard.

2. Resultaten

In deze KBA werden bijzonder goede resultaten gerealiseerd: een netto baat van 28.360 miljoen frank en een opbrengstratio van 5,53 in het internationaal standpunt. Vanuit Belgisch standpunt bedraagt de opbrengstratio 3,23. Uiteraard zijn deze resultaten geldig bij de aangehouden hypothesen. Bijzondere aandacht dient dan ook besteed te worden aan de hypothesen die aan de basis liggen van de berekeningen van de opbrengstratio en de nettobaat van het project.

De uitgevoerde sensitiviteitsanalyses (cf. infra) tonen aan dat de resultaten van de kosten-batenanalyse niet significant beïnvloed worden door meer pessimistische hypothesen. De opbrengstratio wordt uiteraard wel verlaagd, maar niet in die mate dat kan getwijfeld worden aan de rendabiliteit van het project.

De procentuele samenstelling van de totale kosten en baten in de kosten-baten tabel verdient enige aandacht. Deze worden opgenomen in de tabellen 1 en 2.

TABEL 1: Procentuele samenstelling totale kosten en baten
Tussen haakjes de absolute cijfers in miljoen BF. (internationaal standpunt)

KOSTEN					BATEN
Investeringsuitgaven	86,18 %	(4.521)	Toelevering aan Doeldok	0,54 %	(181)
Onderhoudsuitgaven	13,83 %	(725)	Havenontvangsten	32,94 %	(11.069)
			Kostenbesparingen voor de havengebruikers	59,97 %	(20.155)
			Werkgelegenheidsbaat bij constructie en onderhoud	6,55 %	(2.201)
TOTALE KOST	100,00 %	(5.246)	TOTALE BAAT	100,00 %	(33.606)

TABEL 2: Procentuele samenstelling totale kosten en baten
Tussen haakjes de absolute cijfers in miljoenen BF. (Belgisch standpunt)

KOSTEN					BATEN
Investeringsuitgaven	86,18 %	(4.521)	Toelevering aan Doeldok	0,83 %	(181)
Onderhoudsuitgaven	13,83 %	(725)	Havenontvangsten	50,74 %	(11.069)
			Belgisch aandeel in de kostenbesparingen voor de havengebruikers	25,60 %	(20.155)
			Werkgelegenheidsbaat bij constructie en onderhoud	10,09 %	(2.201)
			Werkgelegenheid bij goederen-behandeling in België	12,74 %	(2.778)
TOTALE KOST	100,00 %	(5.246)	TOTALE BAAT	100,00 %	(21.814)

Opvallend hierbij zijn de havenontvangsten, welke voor een groot deel bestaan uit de huuropbrengsten (huuropbrengsten van 5.575 mln in totale havenopbrengsten van 11.069 mln). Opmerkelijk hierbij is dat de concessieopbrengsten reeds volstaan om een opbrengstratio groter dan nul te bekomen. De geactualiseerde huuropbrengsten zijn immers hoger dan de geactualiseerde kosten (5.575 mln tegenover 5.246 mln). Zij resulteren op zich reeds in een opbrengstratio van (5.575-5.246) /5.127 = 0.06.

M.a.w. de bereidheid van de betrokken terminaloperators om - in het licht van de te verwachten trafiek - de terreinen rond het Verrebroekdok systematisch in concessie te nemen is reeds voldoende om rendabiliteit te verzekeren.

De KBA Verrebroekdok bevat twee cruciale hypothesen die nader dienen onderzocht te worden. Enerzijds verdient de trafiekprognose de nodige aandacht en anderzijds dient verder ingegaan te worden op de notie "capaciteit".

3. *Analyse*

3.1.Trafiekprognose

Prof. Blauwens baseert zich voor de prognose op gegevens verstrekt door het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen. Samengevat ziet de methode eruit als volgt:

a) De prognose werd beperkt tot goederensoorten die met de bouw van het Verrebroekdok beoogd worden. Uit de evolutie van de som van ladingen en lossingen van 1970-1988 wordt - door eenvoudige aftrek - de evolutie gedistilleerd van de som van ladingen en lossingen van goederen die in aanmerking komen voor het Verrebroekdok.

b) Volgens eenzelfde redenering werd de trafiek tussen 1970-1987 voor de Hamburg-Le Havre range geselecteerd voor de goederengroepen die als zinvol worden beschouwd voor het Verrebroekdok. Aan de hand van het indexcijfer van de industriële produktie in de EG, waarvoor een jaarlijks groeipercentage van 2,5 % voor de periode 1991-2000 wordt vooropgezet, wordt de tijdreeks van de geselecteerde trafiek van de Hamburg-Le Havre range trafiek geëxtrapoleerd naar het jaar 2000.

c) Antwerpen had tijdens de periode 1980-1987 in deze trafiek een gemiddeld aandeel van 20,2 %. Verondersteld wordt dat dit aandeel in de toekomst wordt behouden.

d) Voor de bestaande capaciteit van de haven van Antwerpen voor de geselecteerde trafiek wordt 55 mio ton gerekend, namelijk de trafiek die de haven reeds bereikte voor de geselecteerde produkten, vermeerderd met de groeimogelijkheden van het Vrasenedok (8,9 mio ton) en de gecombineerde terminal die voorzien is in de renovatieplannen van de rechteroever (1,8 mio ton).

e) Tenslotte wordt de bestaande capaciteit van 55 mio ton afgetrokken van de prognose van de "geselecteerde" trafiek voor de totale haven van Antwerpen (20,2 % van de vooruitzichten voor de Hamburg-Le Havre range voor de geselecteerde goederengroepen). De resterende trafiek wordt toegewezen aan het Verrebroekdok (1,3 mio ton in 1995 tot 9,9 mio ton in 2000).

3.1.1. Sensitiviteitsanalyse

3.1.1.1. Sensitiviteitsanalyse uitgevoerd in de voorgelegde KBA

De invloed van een lagere trafiekaangroei op de resultaten van de kosten-batenanalyse werd in de voorgelegde KBA berekend aan de hand van een sensitiviteitsanalyse waarin verondersteld werd dat de aangroei van de industriële produktie 2 % per jaar zou bedragen in plaats van de vooropgestelde 2,5 %. De aangroei van de trafiek in de Hamburg-Le Havre range wordt verondersteld proportioneel aan te groeien met de industriële produktie in de Europese Gemeenschap. De trafiek van de Antwerpse haven wordt op een constant aandeel (20,2 %) in de trafiek van de Hamburg-Le Havre range gehouden. Bij een verminderde groei van de industriële produktie in de Europese Gemeenschap zal in de KBA de trafiek aan het Verrebroekdok pas vanaf 1996 i.p.v. 1995 worden aangerekend omdat de volledige capaciteitsbenutting van de bestaande haven pas later wordt bereikt.* In deze variant van de kosten-batenanalyse werd vanuit het internationaal standpunt een opbrengstratio bereikt van 5,06 i.p.v. 5,53. Vanuit Belgisch standpunt werd een opbrengstratio bereikt van 2,75 i.p.v. 3,23.

Er moet hierbij opgemerkt worden dat - overeenkomstig de hierboven uiteengezette methode voor de berekening van de huurgelden - de gewijzigde trafiekprognose slechts een beperkte invloed heeft op de havenontvangsten.

Niettegenstaande een tragere groei van de trafiek neemt de voorgelegde KBA toch aan dat de concessies worden opgenomen zoals in het basisscenario voorzien. M.a.w. in deze sensitiviteitsanalyse variëren de huurgelden niet in functie van de trafiekevolutie.

De havenontvangsten nemen in het internationale standpunt en het Belgisch standpunt respectievelijk toe tot 34 en 55 % van de baten.

3.1.1.2. Sensitiviteitsanalyse uitgevoerd door de werkgroep

Binnen de werkgroep werd naar analogie met de vroeger behandelde KBA's eveneens de zogenaamde "kritische waarde" onderzocht: de minimale jaarlijkse trafiekgroei waarbij de opbrengstratio gelijk is aan nul (m.a.w. een toestand waarbij het project nog net zijn kosten opbrengt). Hierbij werd wel verondersteld dat de realisering van de huuropbrengsten varieert in functie van de trafiek.**

* Een dergelijke prognose impliceert dat de Antwerpse trafiek in 2000 5,4 % lager uitvalt dan in het basisscenario (industriële produktie = groei van 2,5 %).

** In het andere geval kan nooit een opbrengstratio nul bekomen worden.

Deze kritische waarde bedraagt 0,24 % voor het internationale en 0,32 % voor het Belgisch standpunt. Concreet betekent dit dat de aangroei van de industriële produktie minimaal 0,24 % resp. 0,32 % moet bedragen opdat het project op basis van de KBA nog rendabel zou zijn. Het gaat hier uiteraard om een louter theoretische veronderstelling.

Dergelijke "kritische waarden" zijn onrealistisch laag en zouden o.m. impliceren dat bij het Belgisch standpunt de trafiek pas vanaf 2023 in aanmerking zou genomen worden.

3.1.2. Conclusies m.b.t. de aangehouden trafiekprognose

De hierboven samengevatte elementen zijn voor de Commissie een voldoende aanduiding dat - althans voor de parameter trafiekprognose - niet kan getwijfeld worden aan de hoge opbrengstratio's voor het project.

Daarbij wordt meer in het bijzonder uitgegaan van volgende overwegingen:

- In de vooropgezette trafiekevolutie voor de Antwerpse haven m.b.t. de relevante trafieken is rekening houdend met de aangehouden groei van de industriële produktie in de EG en het constante aandeel van Antwerpen als gematigd te beschouwen;
- De hoge rendabiliteit wordt slechts in het gedrang gebracht indien overigens onrealistische afwijkingen aan de oorspronkelijk aangehouden trafiekprognose worden doorgevoerd.

Bovendien is de Commissie van oordeel dat de verwachte trafiekgroei als uitgangspunt kan worden aangehouden. Een stijgend markt-



aandeel van Antwerpen in de Hamburg-Le Havre Range is overigens niet uit te sluiten.

Twee elementen zijn bij deze trafiekprognose (en de weerslag ervan op de resultaten van de KBA) nog aan te stippen.

Ten eerste zou de realisatie van de vooropgezette trafiekgroei in het gedrang kunnen komen ten gevolge van de toegankelijkheid van de linkeroever, met name de ene Kallosluis.

De Commissie is echter van oordeel dat de capaciteit van de Kallosluis geen beperkingen zal opleggen aan een trafiekgroei tot 20 mln ton (Vrasenedok + Verrebroekdok), de gevolgen van eventuele uitschakeling door onderhouds- of herstellingswerken buiten beschouwing gelaten.

Daarbij is rekening gehouden met volgende overwegingen:

- Op basis van de verhouding ton/scheepvaartverkeer voor de huidige trafiek op de linkeroever zou een trafiek van 20 mln ton resulteren in ongeveer 9.500 scheepvaartbewegingen. Hierbij wordt uitgegaan van een constante verhouding tussen lossingen en ladingen op het niveau van 1990 (70/30). Wijzigingen aan deze verhouding (en de samenstelling van lossingen en ladingen) kunnen leiden tot geringere benutting van de scheepstonnemaat. Dat zou een hoger aantal scheepvaartbewegingen tot gevolg hebben;

- De Boudewijnsluis resulteerde in de periode 1969/1988 minimaal in een 9.000 bewegingen en maximaal 11.000 bewegingen. Via het sluizencomplex van Terneuzen wordt de haventrafiek van de Gentse haven verwerkt, ten belope van ongeveer 24 mln ton. Samen met de trafiek van Terneuzen komt dit op ongeveer 27 mln ton.
  Men dient hierbij in acht te nemen dat de Kallosluis in oppervlakte respectievelijk 26 % en 11 % groter is dan de sluis van Terneuzen en de Boudewijnsluis.

Ten tweede kan de samenstelling van de trafiek een uiteenlopend effect hebben op de te realiseren havenontvangsten. Er wordt met dit project meer in het bijzonder gemikt op de behandeling van autotrafieken. Een dergelijke trafiek legt vrij veel beslag op de terreinen maar brengt relatief weinig tonnen aan in verhouding tot de in beslaggenomen terreinen. Het belang van dergelijke trafieken zou eventueel een neerwaartse impact hebben op de trafiekprognose in volume (mln. ton).

Rekening houdend met de substantieel hogere scheepvaartrechten (belangrijkste deel van de havenrechten) die dergelijke trafieken zullen opleveren (hoge BRT) mag men aannemen dat het effect op het niveau van de baten te verwaarlozen is.

3.2. Capaciteit

Het Verrebroekdok vergroot de globale havencapaciteit. In de KBA wordt ervan uitgegaan dat bijkomende trafiek (zonder congestiekosten te veroorzaken) voor de relevante goederengroepen uitsluitend mogelijk is in:

- het Verrebroekdok	9,9 mio ton
- het Vrasenedok	8,9 mio ton
- gecombineerde terminal in renovatieplannen rechteroever	1,8 mio ton

Het Vrasenedok en de renovatie op de Rechteroever leveren samen met de overige terminals een maximale capaciteit op van 55 mln. ton.

Wordt geen bijkomende capaciteit gecreëerd dan zullen congestiekosten ontstaan vanaf 1995, het moment waarop de volle capaciteitsbenutting wordt verondersteld voor de gehele haven.

3.2.1. Sensitiviteitsanalyse

De in de studie ondernomen sensitiviteitsanalyse test een variant op de hypothese die stelt dat de capaciteit van de bestaande haven stagneert op 55 miljoen ton voor de goederen die voor het Verrebroekdok in aanmerking komen. Verondersteld wordt dat de helft van de trafiek die voor het Verrebroekdok bestemd is, terechtkomt in de bestaande haven zonder congestiekosten te veroorzaken. Dit komt neer op een maximale in aanmerking genomen capaciteitsbenutting in het Verrebroekdok van 5 miljoen ton en een capaciteit van de bestaande haven voor de geselecteerde goederen (zonder congestiekosten te veroorzaken) van 60 miljoen ton. De opbrengstratio bedraagt in deze hypothese 2,95 voor het internationale standpunt en 1,86 voor het Belgisch standpunt.

Opnieuw is hierbij aangenomen dat de weliswaar hogere capaciteit op de overige terminals geen enkele impact heeft op de realisatie van de concessies. Anders uitgedrukt: zelfs in geval er een substantieel hogere capaciteit beschikbaar zou zijn blijven voldoende operators bereid te betalen voor de nieuwe concessies. De in aanmerking genomen huurgelden blijven op 5,5 mld (geactualiseerd). De havenontvangsten stijgen respectievelijk in het internationale en nationale standpunt tot 41 % en 56 %.

3.2.2. Vaststellingen

Op basis van de sensitiviteitsanalyse en de besprekingen terzake kunnen volgende conclusies aangehouden worden:

a) De Commissie is van mening dat de maximale capaciteit van de bestaande haven van Antwerpen, voor de goederen die in aanmerking komen voor het Verrebroekdok, niet strikt op 55 miljoen ton kan worden gesteld. Bijkomende trafiek kan worden verwerkt, maar wel met congestiekosten.

b) Uit de sensitiviteitsanalyse in de KBA blijkt dat het project sociaal-economisch rendabel is, rekening houdend met de hypothesen omtrent de berekening van de huurgelden die worden gehanteerd.

c) De mogelijkheid dat verschuivingen van vestigingen van havengebruikers zullen plaatsvinden wordt niet uitgesloten. Zo is er bijvoorbeeld nu reeds sprake van een (volledige of gedeeltelijke) overheveling van de autotrafiek van Hessenatie en Cobelfret van rechter- naar linkeroever. Het gaat hier om een trafiek van ongeveer 340.000 wagens per jaar. De Commissie is echter van mening dat dergelijke ontwikkelingen geen significante invloed zullen uitoefenen op de resultaten van de KBA, maar wel de beschikbare capaciteit op de rechteroever zullen verhogen.

III. EVALUATIE VAN ELEMENTEN DIE NIET EXPLICIET IN DE KOSTEN-BATENANALYSE WERDEN BEHANDELD

Op basis van de elementen aangebracht in het vorig deel van het advies is duidelijk gebleken dat op basis van de kosten-batenanalyse niet kan getwijfeld worden aan de bijzonder hoge opbrengstratio die dit project bekomt. Daarmee is voldoende het belang van het Verrebroekdok aangetoond.

In zijn advies over de project-evaluatie voor haveninvesteringen heeft de Vlaamse havencommissie erop aangedrongen naast de strikte KBA ook andere elementen in de voorbereiding te betrekken.

In het licht van dit advies heeft de Commissie bij de voorbereiding van haar advies over het Verrebroekdok twee elementen nader onderzocht: met name een aanduiding van de marktsegmenten waarop dit project mikt en een eerste aanzet tot raming van de weerslag van de geplande uitbreiding op de linkeroever voor de aan- en afvoerstromen langs de landzijde.

Deze elementen worden hierna kort samengevat. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de budgettaire en technische aspecten van het project.

*1. Marktanalyse**

Uit de hiernavolgende gegevens kunnen meer in het bijzonder twee vaststellingen worden gedaan die het belang van het project onderlijnen:

- Het project biedt de kans aan Antwerpen voor een aantal marktsegmenten ofwel de huidige stevige concurrentiepositie te consolideren ofwel de marktpositie te versterken;

- Het project biedt de mogelijkheid in te spelen op een aantal trends in de logistiek van het stukgoederenvervoer wat eveneens een toenemend belang krijgt in de havenconcurrentie.

1.1. Aanvoer (lossingen) forest product

In de periode 1968-1988 zijn de lossingen uit zeeschepen toegenomen van 1,2 miljoen ton naar 3,7 miljoen ton. Nadien werd nog ongeveer 0,7 miljoen ton gerealiseerd zodat nu zo'n 4,4 miljoen ton forest products wordt behandeld. Na 1986 is de belangrijkste toename in de trafiek voor een groot deel toe te schrijven aan de ingebruikname van het Vrasenedok.

Het aandeel in de Hamburg-Le Havre range in de markt voor forest products bedroeg tussen 1980 en 1986 23 %. In 1988 was het marktaandeel echter reeds toegenomen tot 30 % en nog steeds wordt een toename genoteerd. Antwerpen bekleedt nu de eerste plaats als loshaven voor forest products. De linkeroever neemt 40 % van de lossingen van deze woudprodukten voor haar rekening.

Gezien het toenemende aandeel van de haven van Antwerpen in het totaal van de trafiek van forest products en gezien het toenemende belang van de linkeroever in deze trafiek dient bijkomende ruimte gecreëerd te worden voor de overslag en opslag van deze goederen. Verdere toename in deze trafiek mag verwacht worden:

- Just-in-time vergt centralisatie van de stocks en er tekent zich een tendens af tot beperking van het aantal aanloophavens.

- Woudprodukten dienen om kostenredenen gestockeerd te worden in magazijnen die dicht bij de overslagplaats gelegen zijn. Antwerpen linkeroever biedt deze faciliteiten. Op de Antwerpse rechteroever worden, wegens capaciteitsredenen, dikwijls te lange afstanden afgelegd naar het magazijn.

- Papierproducenten blijken bereid tot mede-investering in terminal-voorzieningen en afgeleide activiteiten zoals papierversnijding. Trafieken krijgen daardoor een verankering in de haven.

- De trafiek in forest products heeft haar herkomst in vele landen en bestrijkt een zeer breed Europees achterland.

- Er is een tendens tot groter en belangrijker worden van de havens die nu reeds een belangrijke plaats innemen ten nadele van de kleinere havens.

1.2. Aanvoer van motorvoertuigen en onderdelen

Gedurende een vrij lange periode is de aanvoer van motorvoertuigen (en onderdelen) stabiel gebleven op een vrij laag niveau van ongeveer 300.000 ton/jaar. In de Hamburg-Le Havre range is de aanvoer van motorvoertuigen in deze periode, 1968-1988, echter beduidend toegenomen zodat het relatieve aandeel van Antwerpen is afgenomen. In 1970 bedroeg het aandeel van Antwerpen in de range nog 30 %, in 1988 bedroeg het aandeel 15 %.

Recente ontwikkelingen hebben echter een kentering teweeggebracht: na een belangrijk contract met de Japanse autoconstructeur Toyota werd in maart 1991 ook een contract afgesloten met Mazda, hetgeen een overheveling teweegbrengt van ca. 125.000 ton auto's van Rotterdam naar Antwerpen.

Door het agglomeratie-effect kunnen ook nog andere trafieken worden aangetrokken.

Tegen april/mei 1992 zal een 80 ha grote terminal worden uitgebouwd langs het Vrasenedok. Een aansluitend terrein langsheen het Verrebroekdok zal nodig zijn om tot een grote concentratie van het havenverkeer te komen en een multi-userterminal uit te bouwen. In het ganse complex wordt gemikt op een jaarlijkse trafiek van 300.000 à 400.000 wagens. Een honderdtal nieuwe arbeidsplaatsen zullen worden gecreëerd.

* Dit onderdeel is gebaseerd op een nota ingediend door het havenbedrijf van Antwerpen.

1.3. Behandeling van onbewerkte kunststoffen

Zowel inkomend als uitgaand wordt voor onbewerkte kunststoffen een zeer grote trafiekontwikkeling verwacht. De trafiek voor de Hamburg-Le Havre Range nam toe van iets meer dan 1 miljoen ton in 1970 tot 5,2 miljoen ton in 1988. Antwerpen bezit hierin een marktaandeel dat is toegenomen van 12,3 % (lossing) resp. 16 % (lading) in 1970 tot 29,4 % resp. 25,4 % in 1988.

Verschillende bedrijven in de haven van Antwerpen zijn zich gaan toeleggen op de bulkopslag van kunststoffen. Op de linkeroever dient de behandelingscapaciteit voor deze produkten, gekoppeld aan volautomatische verpakkingslijnen, verder opgevoerd te worden.

1.4. Andere verwachte trafieken

- In voorbereidende studies wordt de haalbaarheid bestudeerd van de verdere expansie in de trafieken van koffie, non-ferrometalen, rubber, kunstmeststoffen e.a.

- Initiatieven zijn genomen inzake de aanvoer van ferroschroot. Deze momenteel bescheiden trafiek biedt belangrijke perspectieven.

- Op voorwaarde dat verdere trafiek kan worden aangetrokken kan een bijkomende terminal gepland worden voor kaolien, een produkt dat hoofdzakelijk in de papierfabricage wordt gebruikt.

1.5. Bijkomende magazijnruimte

Het Verrebroekdok biedt terreinen die kunnen gebruikt worden voor de verdere uitbreiding van het areaal magazijnruimte. Vooral de J.I.T.-filosofie veroorzaakt de noodzaak aan bijkomende magazijnruimte. Tevens is in het verleden de magazijnruimte minder dan evenredig gegroeid met de stukgoedtrafiek.

1.6. Uitbesteding logistiek

Bij de Antwerpse chemiebedrijven tekent zich een tendens af waarbij stockage, verpakking en distributie worden uitbesteed aan derden. Bijkomende ruimte dient gecreëerd te worden om dergelijke ontwikkelingen toe te laten. Via het instrument van de concessieprijs zal hierbij gezorgd worden voor een optimale benutting van de terreinen aan diepwater.

2. Raming afvoerstromen langs de hinterlandzijde

Bij de toekomstige uitbouw van de havens wordt meer en meer het probleem gesteld van de hinterlandverbindingen. De Vlaamse Havencommissie heeft in het advies over de projectevaluatie dan ook aangedrongen bij de voorbereiding van een havenproject tevens een raming op te maken van de hinterlandtrafiek. Hierbij is uitdrukkelijk gesteld dat bij de KBA de eventuele infrastructuuraanpassingen niet aan het project moeten aangerekend worden. Deze investeringen zullen immers moeten beoordeeld worden op hun eigen baten. Binnen het kader van een meer globale infrastructuurplanning is het echter aangewezen over de nodige informatie te beschikken m.b.t. de hinterlandstromen.

In geval van het voorliggende project heeft de Commissie slechts een eerste aanzet kunnen geven tot dergelijke raming. Daarbij is er tevens vanuit gegaan dat de globaliteit van de nu reeds besliste of te beslissen uitbouw van de linkeroever in de berekening moet betrokken worden: nl. met inbegrip van het Vrasenedok. De in aanmerking te nemen zeehaventrafiek komt daardoor op minimaal ongeveer 20 mln ton tegen 2000.

Op basis van een aantal eerste berekeningen en de bespreking daarover binnen de werkgroep meent de Commissie dat voor de afvoerstromen (van geloste goederen) volgende "modal-split" als een aanvaardbare hypothese kan worden aangehouden (transhipment is hierbij dan buiten beschouwing gelaten):

- 20 % voor respectievelijk spoorwegen en binnenscheepvaart,
- 60 % voor het wegvervoer.

Omzetting van deze vooruitzichten in capaciteitsbenutting voor het hinterlandvervoer is niet beschikbaar. Dit advies is overigens niet de plaats waar de infrastructuurplanning in de regio moet behandeld worden (de direkt aan het project gebonden infrastructuren, zoals primaire wegenis worden in de planning van het project opgenomen).

De hierboven samengevatte gegevens zijn beslist onvoldoende om de weerslag van de in uitvoering zijnde en nu voorgestelde uitbouw van de linkeroever op het hinterlandtransport te meten.

Er mag wel worden aangenomen dat deze effecten niet van die aard zijn dat de rendabiliteit van het project in het gedrang zou komen.

Voor het overige moet de Commissie zich vooralsnog beperken tot het aangeven van een aantal knelpunten:

- Voor het spoorvervoer in de toekomst vormt de aansluiting van de Linkeroever met het NMBS-net en de verbinding met het vormingsstation Antwerpen-Noord een knelpunt*.

- De thans reeds regelmatig voorkomende moeilijkheden ingevolge congestie van de weginfrastructuur, zullen door de bijkomende te verwachten trafiek zeker worden vergroot en het moet niet worden uitgesloten dat hierdoor beperkingen worden opgelegd wat betreft de aan- en afvoer van de voor L.O. vooropgezette trafiekgroei.

M.b.t. de binnenscheepvaart zijn er rekening houdend met de beschikbare capaciteit en de bestaande planning - geen knelpunten te verwachten.

* In dit verband kan verwezen worden naar het SERV-advies over het tienjareninvesteringsplan NMBS 1991-2000.

3. *Budgettaire en technische aspecten van het project*

3.1. De kostprijs van het project - met name de onderdelen ten laste van het gewest of het havenbestuur - wordt door het bestuur "havens" van de administratie "waterinfrastructuur en zeewezen" voorlopig geraamd op 6 mld (inclusief BTW). Deze raming stemt volledig overeen met de ramingen aangehouden in de KBA.

De Commissie neemt aan dat deze ramingen slechts voorlopig zijn (o.m. gesteund op ervaringen met de bouw van het Vrasenedok) en uiteraard nog moeten bevestigd worden door de concrete aanbestedingen. Naar de rentabiliteitsanalyse stelt een eventuele verhoging geen problemen (cf. sensitiviteitsanalyse in KBA).

Dat is uiteraard niet het geval voor de budgettaire inschrijving van het project.

3.2. Op basis van de nota overgemaakt door de Minister en de mededelingen van vertegenwoordigers van de administratie in de Werkgroep kan worden gesteld dat:

- de optimale uitvoeringsplanning zoals aangehouden in de KBA (basisberekeningen) technisch en procedureel uitvoerbaar is*. Een MER-rapport moet nog worden uitgevoerd (waarover de Minister nog moet beslissen).
- Een technische opsplitsing van het project, waarbij een gedeelte van het project (1 kaaimuur) beschikbaar is zoals voorzien in de optimale planning** en de verdere uitbouw meer gespreid wordt in de tijd, is mogelijk.

Een zekere kostenverhoging is daarbij wel onvermijdelijk.

In de KBA werd aangetoond dat bij een vertraging van het totale project met 1 jaar de baten zouden verminderen met respectievelijk 436 en 265 mln naargelang het internationale of Belgische standpunt.

De gevolgen voor de opbrengstratio van het project bij een technische opsplitsing zoals hierboven aangegeven werden niet berekend.

Deze investeringsuitgave (inclusief BTW) wordt op grond van de bestaande regeling als volgt verdeeld:

Onderdeel	Raming	Verdeelsleutel	Gewest	Stad
Kaaimuur	3.750	60-40	2.250	1.500
Baggerwerken	2.000	100-0	2.000	-
Wegen	250	60-40	150	100
TOTAAL	6.000		4.400	1.600

Op het aandeel van de stad Antwerpen kan de BTW worden gerecupereerd (ongeveer 270 mln).

3.3. In zijn nota wijst de Minister op de budgettaire consequenties van het project. Hij meent dat de uitvoering van het Verrebroekdok in 1992 afhankelijk zal zijn van een bedui-dende toename van het budget op sectie 82***.

Hij stelt eveneens voor dat de Vlaamse Havencommissie zich terzake uitspreekt naar aanleiding van het advies over het eerstvolgend driejarenplan. De Commissie kan zich aansluiten bij deze procedure en zal de fasering van het project in dit kader vaststellen.

* Deze planning zou bij de aan te houden verdeling binnen gewest en havenbedrijf volgend vastleggingsschema impliceren (in mln):
en derhalve de in aanmerking genomen trafieken voor de berekening van de baten vanaf 1995 ook effectief aan het Verrebroekdok kunnen behandeld worden.

**	1992	1993	1994	1995	1996	Totaal
Gewest	930	1.430	1.480	530	30	4.400
Stad	620	620	320	20	20	1.600
	1.550	2.050	1.800	550	50	6.000

*** Zonder rekening te houden met zogenaamde kleine werken zou bij het budgetniveau van 1991 slechts 170 mln beschikbaar zijn in 1992 voor nieuwe projecten. De Minister wijst er evenwel op dat in 1992 de kleine werken - zeker uit te voeren - 1 mld zouden vergen.

IV. CONCLUSIES EN VOORSTELLEN

Bij het onderzoek van het voorgelegde project is de Commissie in eerste instantie uitgegaan van de kosten-batenanalyse.

De Commissie is van oordeel dat rekening houdend met deze kosten-batenanalyse het project niet enkel een bijzonder hoge opbrengstratio bekomt. Maar bovendien kan men stellen dat het project ook op het vlak van de onvermijdelijke risico's bij een investering goed scoort. Een hoge opbrengstratio is niet enkel te verwachten maar is rekening houdend met de gematigde trafiekprognoses - en de hypothese inzake terreininname door de havenbedrijven in acht genomen - ook gegarandeerd.

Daarnaast heeft de Commissie vastgesteld dat de uitvoering van het project een belangrijke rol vervult in het consolideren of versterken van de concurrentiepositie t.a.v. buitenlandse havens in een aantal marktsegmenten. Bovendien houdt het project bijkomende mogelijkheden in om in te spelen op een aantal trends in het transportgebeuren.

Uitgaande van deze conclusies adviseert de Commissie het project Verrebroekdok positief. Gezien de huidige beperkte budgettaire middelen voor haveninvesteringen is de Commissie zich uiteraard bewust van de consequenties van dit voorstel. Een definitieve uitspraak over de timing en de fasering voor dit project, zoals voor alle andere projecten, zal evenwel gebeuren binnen het kader van het advies over het 3-jaren programma 1992-1994. ■



ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER EEN DRIEJARENPROGRAMMA 1992 - 1994 VOOR HAVENINFRASTRUCTUUR

Brussel, 3 juli 1991.

I. INLEIDENDE BESCHOUWINGEN

Het besluit over de oprichting van de Vlaamse Havencommissie voorziet in art. 2 § 3 dat jaarlijks voor 1 juli "een met redenen omkleed advies moet worden uitgebracht over een rollend driejarenprogramma voor haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgend begrotingsjaar".

Op 5 juni 1991 heeft de h. J. Sauwens, Gemeenschapsminister voor openbare werken en verkeer, een werkdocument m.b.t. een driejarenprogramma 1992 - 1994 overgemaakt. De Minister spreekt zich voorlopig nog niet uit over de inhoud van dit werkdocument, onder meer omwille van de afweging van de budgettaire voorstellen met de beperkte middelen op de begroting en de andere prioriteiten in het investeringsbeleid. Niettemin verzoekt hij de Havencommissie het advies over de begroting 1992 te combineren met een advies over het voorgelegde werkdocument.

Dit werkdocument - uitgaande van het bestuur van de havens van de Vlaamse administratie - bevat tevens een voorstel van tienjarenplan voor de periode 1992 - 2001. De administratie beklemtoont zelf dat dit onderdeel van het document nog onvolledig is. Er wordt in dit verband een betekenisvolle bijdrage verwacht van de Vlaamse Havencommissie.

De inschakeling van een driejarenprogramma in een coherente lange termijnvisie werd overigens reeds bepleit in het vorig advies van de Havencommissie (28 juni 1990). Daarom heeft de Havencommissie er zich toen ook toe geëngageerd om in de toekomst de korte termijnprogramma's te kaderen binnen een lange termijnplan. In de loop van het voorbije jaar werden dan ook diverse initiatieven opgezet met het oog het uitwerken van een lange termijnvisie.

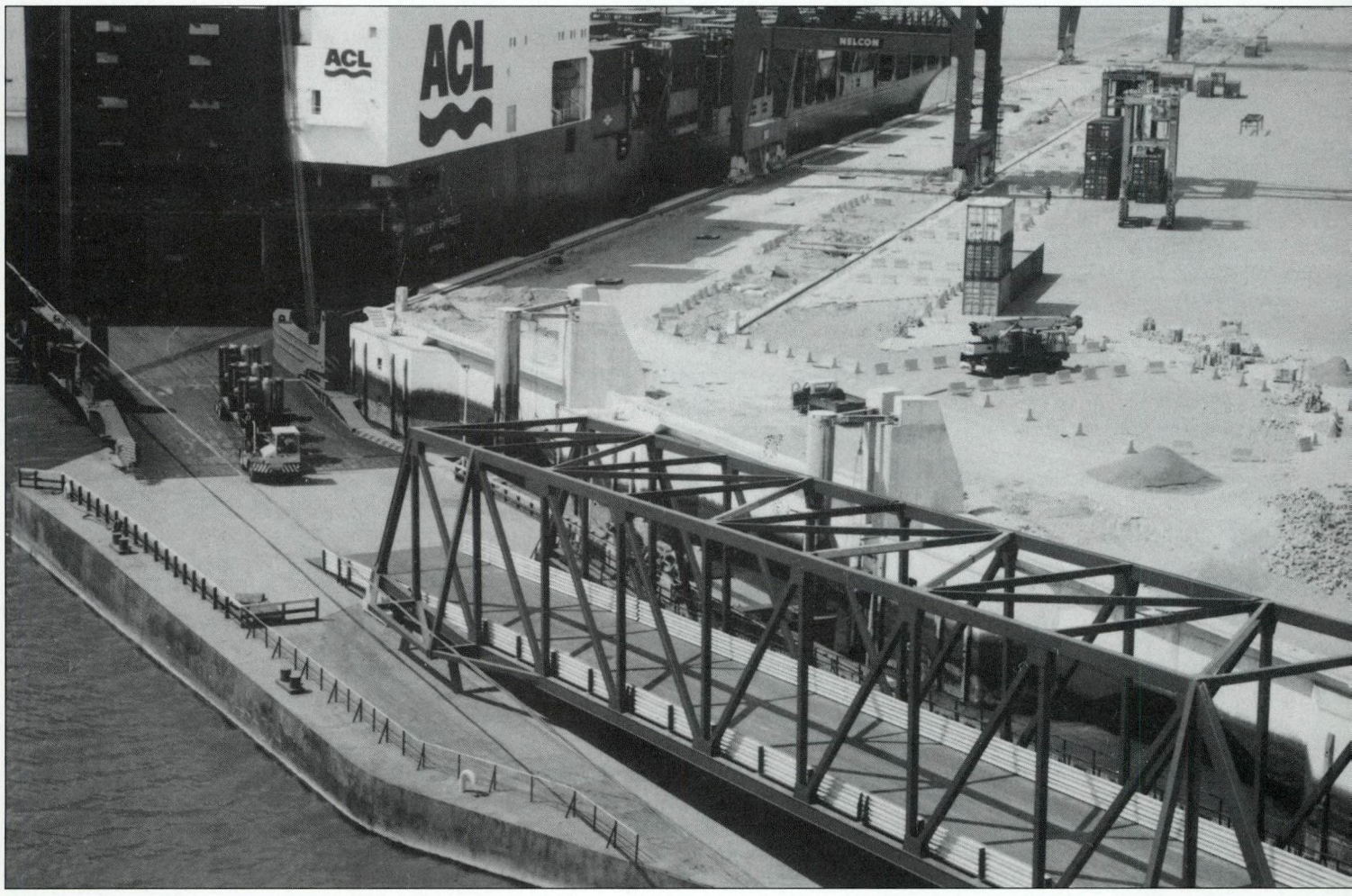
Deze werkzaamheden zijn echter nog niet volledig afgerond. Een grondig debat binnen de Commissie zelf over de resultaten ervan en het bepalen van een lange termijnvisie zal gebeuren in het najaar 1991.

Om die reden beperkt dit advies zich tot de periode 1992 - 1994, met nadruk op de begroting 1992. Er wordt uiteraard wel aangegeven wat de weerslag is van de nu voorgestelde projecten voor het budget in de volgende jaren. Het advies doet derhalve geen uitspraak over de voorstellen opgenomen in bijlage 4 van het werkdocument (een aanzet tot het tienjarenprogramma 1992 -2001).

Het hiernavolgend advies is als volgt opgebouwd:

- In deel II van het advies wordt een evaluatie gemaakt van de begroting 1991 en het voorgelegde werkdocument in het licht van het advies van vorig jaar.

- In deel III worden de voorstellen van de Havencommissie voor de periode 1992 - 1994 samengevat en gecommentarieerd.



II. EVALUATIE VAN DE BEGROTING 1991 EN VAN HET VOORGELEGDE WERKDOCUMENT IN HET LICHT VAN HET ADVIES 1990

1. De begroting 1991

Tegenover de begroting 1990 werd voor 1991 een verhoging van het investeringsbudget van ongeveer 1 mld ingeschreven. De Vlaamse Havencommissie is uiteraard verheugd over deze toch wel substantiële verhoging van de investeringsmogelijkheden. Afgezien van enkele bemerkingen bij de concrete uitvoering van de begrotingsvooruitzichten (cf. infra) wenst de Commissie heel uitdrukkelijk het structurele karakter van deze budgetverhoging te benadrukken. De Commissie stelt vast dat de Executieve bij haar beslissing uitdrukkelijk is ingegaan op de voorstellen die werden geformuleerd voor een aantal investeringsprogramma's. De Executieve heeft zich niet enkel aangesloten bij de adviezen van de Havencommissie over de concrete projecten, maar heeft meer in het bijzonder voor 1991 ook de ruimte voorzien om die projecten mogelijk te maken. Het spreekt vanzelf dat rekening houdend met deze beslissingen ook de eerstvolgende begrotingen de verdere uitvoering van deze projecten moeten mogelijk maken. **Concreet betekent dit dat de budgettaire ruimte (om vastleggingen op het investeringsprogramma te doen) minstens op het niveau van de begroting 1991 moet blijven**. M.a.w. de in 1991 toegekende verhoging moet een structureel karakter hebben. In het andere geval dreigt de opgestarte planning in het gedrang te komen. De Commissie kan dan ook moeilijk aanvaarden dat wordt teruggekomen op deze verhoging omdat in de begroting 1991 bij het bepalen van de betalingskredieten onvoldoende met het grotere investeringsbudget zou rekening gehouden zijn. In dit geval dreigt de effectieve betekenis van de voorziene vastleggingsruimte bovendien aan waarde te verliezen. Indien inderdaad tegenover de voorziene vastleggingskredieten te weinig betalingskredieten (of ordonnanceringskredieten) werden ingeschreven*, dan komt de uitvoering van het geplande fysische programma in het gedrang: dat betekent uitstellen van de beslissingen tot het einde van het jaar, in het slechtste geval verschuiving naar volgend begrotingsjaar. Hoewel de Havencommissie zich als dusdanig niet uitspreekt over de hoogte van de te voorziene betalingskredieten, dringt zij er toch op aan dat bij de toekomstige opmaak van de begrotingen voldoende betalingskredieten worden ingeschreven om de voorziene fasering voor de verschillende projecten effectief aan te houden.

2. Het voorgelegde werkdocument: de opbouw van de driejarenprogrammering 1992 - 1994

In het advies van 28 juni 1990 heeft de Havencommissie erop aangedrongen bij de opmaak van het driejarenprogramma af te stappen van een louter begrotingstechnische benadering. Een dergelijke aanpak heeft vanuit programmatorisch standpunt een eerder geringe betekenis. De Havencommissie heeft dan ook een andere aanpak voorgesteld. Daarbij werden de op te nemen projecten verdeeld over drie rubrieken:

- Een eerste rubriek bevat de zogenaamde onvermijdbare uitgaven en de kredieten die samenhangen met de afwerking van reeds uitgevoerde projecten en de normale voortgang van de reeds besliste projecten.

- Een tweede rubriek bevat de kredieten voor projecten van beperkte schaal, gericht op buitengewoon onderhoud, herstellings-, instandhoudings- en verbeterings-werken.

- De derde rubriek bevat de op te nemen kredieten voor nieuwe projecten: enerzijds beperkte projecten (minder dan 300 mln en in elk geval met een budgettair beslag beperkt tot één jaar) en anderzijds de (meest belangrijke) nieuwe grote projecten.

De Havencommissie stelt vast dat de administratie in het voorgelegde werkdocument in grote mate deze voorstellen volgt. Terecht wordt door de auteurs van het werkdocument erop gewezen dat de nieuwe benadering in hoofdzaak een betere en adequatere aanduiding moet geven van de reëel beschikbare ruimte voor nieuwe projecten. In dat opzicht beantwoordt het werkdocument aan de voorstellen die de Havencommissie vorig jaar heeft geformuleerd. Dit belet evenwel niet dat op de nu aangehouden methode nog enkele belangrijke bemerkingen zijn te maken. Deze bemerkingen zijn de volgende.

2.1. De financiering van niet voorziene, dringende projecten

De kredieten opgenomen in het werkdocument - bijlage 3* onder de punten 1, 2 en 5 stemmen overeen met wat de Havencommissie vorig jaar had opgenomen onder "rubriek 1": onvermijdbare uitgaven, kredieten samenhangend met reeds uitgevoerde en in uitvoering zijn projecten.

Het totale beslag van deze projecten zou in 1992 neerkomen op 8.560 mln. Het daarmee overeenstemmend bedrag voor 1991 werd in het advies van vorig jaar geraamd op 5.518 mln.

De substantiële verhoging is in hoofdzaak het gevolg van de opname van in 1990 goedgekeurde projecten, waarvoor de start gepland is in 1991.

Dit is volkomen in overeenstemming met de basisidee van het advies van de Havencommissie: éénmaal besliste projecten komen terecht in "rubriek 1" waarvoor in principe de jaarlijkse budgettering vastligt. Bij de concrete uitvoering van de begroting 1991 blijkt evenwel dat aan de fasering van twee van de nieuwe projecten een wijziging werd aangebracht.

* Op sectie 82 van de begroting zijn voor 1991 ongeveer 7 mld. gesplitste vastleggingskredieten voorzien, tegenover ongeveer 5 mld ordonnanceringskredieten.

Deze wijziging heeft betrekking op de voorzieningen voor de bouw van een containerterminal in Zeebrugge en het renovatieprogramma voor Antwerpen-rechteroever. De wijzigingen worden verantwoord met het argument dat "de oorspronkelijk door de Havencommissie voorgestelde fasering niet meer in overeenstemming is met de budgettaire mogelijkheden gelet op andere onverwachte uitgaven". In geval van Zeebrugge gaat het o.m. over het vrijbaggeren van de CAST-kaai in de achterhaven en voor Antwerpen o.m. over de ankerbescherming voor de Liefkenshoektunnel. De Havencommissie erkent de noodzaak om in de concrete programmering de nodige flexibiliteit in te bouwen, zodanig dat éénmaal vastgelegde faseringen kunnen aangepast worden aan gewijzigde omstandigheden. Deze omstandigheden dienen echter betrekking te hebben op de projecten zelf. Het feit dat er zich andere, onverwachte en wellicht dringende investeringen aandienen is een andere kwestie. **De Havencommissie is van oordeel dat dergelijke investeringen waar mogelijk en met alle mogelijke middelen moeten worden vermeden. Een veelvuldig voorkomen van zulke investeringen ondergraaft immers elke geplande en evenwichtige uitbouw van de Vlaamse Zeehavens.**

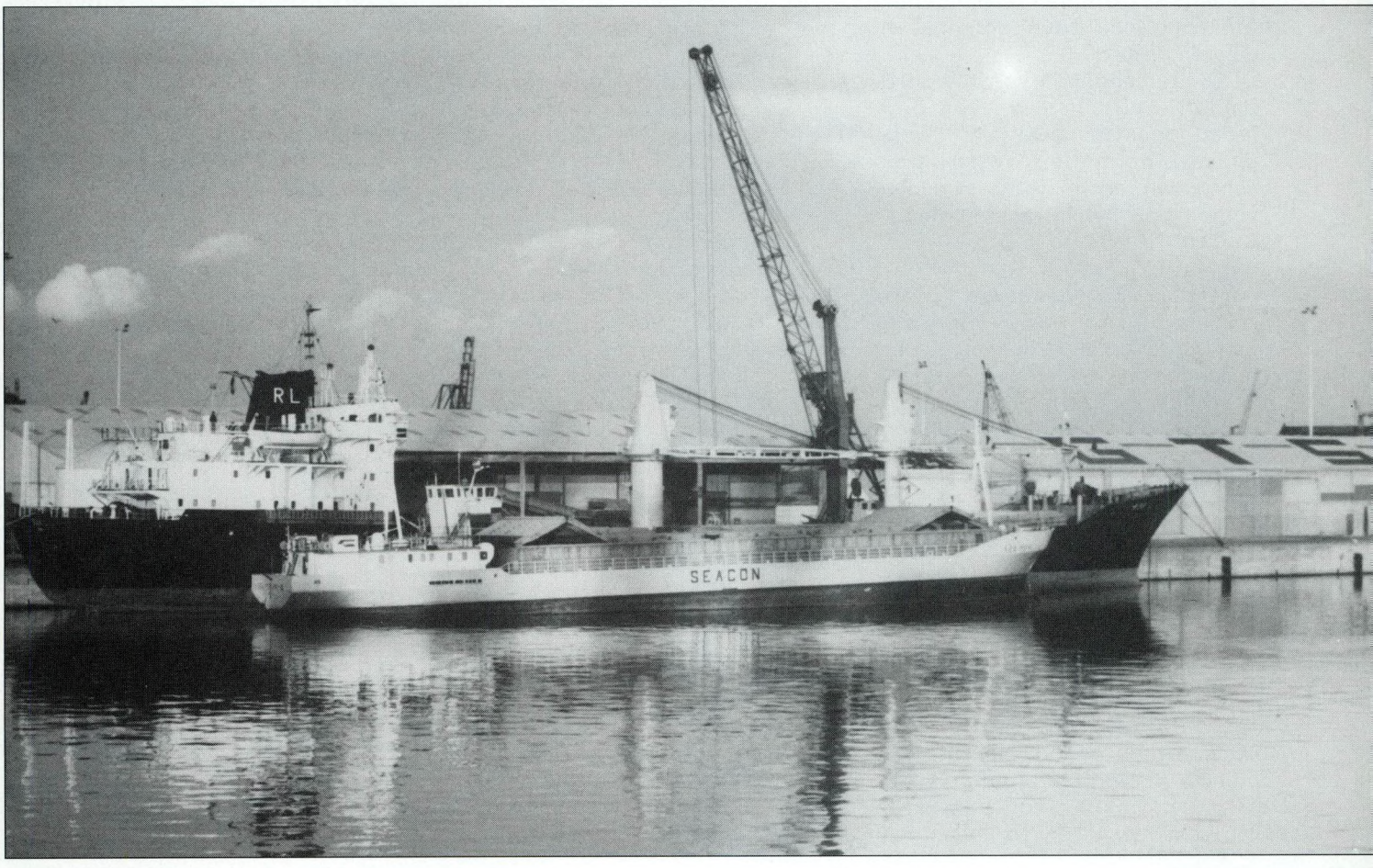
Deze investeringen zijn te beschouwen als nieuwe projecten, naast de reeds goedgekeurde projecten, waarvoor ook de normale besluitvormingsprocedure van toepassing is: met name advisering door de Havencommissie van projecten met een beslag op het gewestelijk budget van meer dan 300 mln.

De Havencommissie verzet er zich tegen om deze nieuwe - niet geplande - projecten te financieren op het vooropgezette budget van een ander goedgekeurd project. De budgettaire voorzieningen voor grote projecten zijn immers **project-gebonden**. Ze zijn derhalve niet te beschouwen als een soort enveloppe voor de havens.

De Havencommissie stelt vast dat voor de betrokken nieuwe "onverwachte" projecten in 1991 de investeringen onder de 300 mln. blijven.

Afgezien daarvan verzet de Commissie zich er echter uitdrukkelijk tegen dat de voorzieningen voor de "ankerbescherming van de Liefkenshoektunnel" op het havenbudget worden aangerekend. "A fortiori" kunnen ze niet op het budget van het renovatieprogramma voor Antwerpen worden aangerekend. Het gaat hierbij niet enkel over een project dat valt onder een oorspronkelijk privé gefinancierde investering, maar bovendien hoort een eventuele aanrekening thuis op de wegeninvesteringen. Een rechtzetting van deze toestand is dan ook aangewezen. In elk geval kan een dergelijke overschrijding van havenkredieten in de toekomst niet meer aanvaard worden.

* Deze bijlage uit het werkdocument is opgenomen in bijlage bij dit advies. Tevens is een vergelijking gemaakt tussen de voorstellen van de Commissie en de voorstellen in het werkdocument.



2.2. het onderscheid tussen enerzijds "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken" en anderzijds "nieuwe projecten van beperkte omvang"

In het advies over het driejarenprogramma 1991 - 1993 had de Commissie zoals reeds aangegeven een specifieke rubriek voorzien voor "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken". In het voorgelegde werkdocument wordt dit niet aangehouden. Ten onrechte wordt in het werkdocument de vergelijking gemaakt met de post diversen (voor de jaren 1992, 1993, en 1994 respectievelijk 250, 350 en 500 mln). De Havencommissie blijft er nochtans voorstander van om expliciet deze rubriek afzonderlijk aan te houden.

Daarvoor zijn er twee redenen:

- Het is aangewezen werken gericht op buitengewoon onderhoud, instandhouding of verbetering duidelijk te scheiden van kleine projecten die mikken op capaciteitsverhoging, optimalisering van bestaande capaciteit of tegemoet komen aan dringende behoeften die vanuit de havenactiviteiten worden gesteld*.
  Dit onderscheid is verantwoord omdat - zelfs in geval van projecten lager dan 300 mln - capaciteitsverhogende investeringen een andere economische evaluatie vergen dan bv. instandhoudingswerken.

- Bovendien suggereerde de Havencommissie in het advies van vorig jaar na te gaan in hoeverre voor buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken een globaal krediet zou kunnen voorzien worden, met een vooraf bepaalde verdeling over de havens en enkel aan te wenden voor deze werken. Een dergelijke procedure zou eventueel de flexibiliteit ten goede komen.

In de begroting 1991 werd een bedrag van 780 mln (cf. tabel 2 in deel III van het advies) ingeschreven, vergelijkbaar met "rubriek 2" ("buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken"). De concrete inhoud van deze kredieten stemt niet volledig overeen met de voorstellen die terzake in het advies van 1990 werden geformuleerd. Het globale krediet is wel in overeenstemming met wat de Havencommissie als gemiddelde behoefte voor de jaren 1991 - 1993 voorzag. Er moet wel opgemerkt worden dat een aantal projecten (meer in het bijzonder onderdelen van het bruggenprogramma in Antwerpen) door het havenbestuur zelf worden gefinancierd, omwille van het gebrek aan kredieten op het gewestbudget.

De voorzieningen in de begroting 1991 overeenstemmend met "rubriek 3.1" ("kleine beperkte projecten") geven een totaal ander beeld: een opname van 160 mln, tegenover een geschatte gemiddelde behoefte voor de jaren 1991 - 1993 van 630 mln. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de budgettaire beperkingen vooral wegen op deze kleine projecten, niettegenstaande ze in een aantal gevallen mikken op de optimalisering van reeds vroeger afgewerkte grotere projecten. Een dergelijke toestand heeft als gevolg dat deze kleine projecten steeds verder worden uitgesteld. Een belangrijk pakket van de vorig jaar opgenomen voorstellen - meer in het bijzonder voor de haven van Gent - zijn verder in de tijd verschoven. Een dergelijke aanpak kan niet verder worden aangehouden.

2.3. De opname van de voorbereidingsprocedures voor de nieuwe grote projecten in het driejarenprogramma zelf

Vorig jaar heeft de Havencommissie erop gewezen dat - gezien enige onduidelijkheden en betwistingen - een coherente aanpak van de voorbereidingsprocedures aangewezen is. Dit kan door opname van deze procedures in het driejarenprogramma zelf. Het voorgelegde werkdocument beantwoordt aan dit voorstel, meer in het bijzonder door in hoofdstuk IV een overzicht te geven van de nieuwe grote projecten waarvoor op het niveau van de administratie studies werden aangevat.

In het advies van 1990 heeft de Commissie zich voorgenomen bij de opmaak van het advies over het driejarenprogramma in de toekomst zich ook over deze voorbereidingsprocedures uit te spreken. Daarbij is het meer in het bijzonder de bedoeling om aan te geven welke studies in de loop van het eerstvolgend jaar dienen afgewerkt te worden en ter advies worden voorgelegd aan de VHC, met het oog op het vastleggen van de fasering voor het eerstkomend driejarenprogramma.

Concreet heeft de Commissie daarbij vastgesteld dat voor één project - met name de renovatie van de Oostendse haven - de opmaak van een eco-nomische evaluatie was gestart. De afwerking en het eindrapport werd voorzien tegen april 1991. Daarvan uitgaande heeft de Commissie - en vooruitlopend op een inhoudelijke advisering vóór 1 juli 1991 - een voorwaardelijke fasering opgeno-men. Deze voorwaardelijke fasering - uiteraard te bevestigen door het advies over het project "an sich" - diende de mogelijkheid van een eventuele aanvang van de werken in 1992 open te houden.

Naast het renovatieproject voor Oostende heeft de Commissie - via een schrijven uitgaande van het dagelijks bestuur aan de Minister - eveneens voorgesteld voorafgaand aan de adviesvraag over het driejarenprogramma 1992 - 1994 het project "Verrebroekdok" ter advies voor te leggen. Dit voorstel was meer in het bijzonder gebaseerd op de overweging dat de nodige economische evaluatie beschikbaar was en dat het project technisch aan te vatten is vanaf 1992.

Inmiddels heeft de Minister het Verrebroekdok-project ter advies voorgelegd en heeft de Commissie zich daar reeds over uitgesproken.

De oorspronkelijk voorziene timing voor het renovatieprogramma Oostende werd niet aangehouden. Het project werd nog niet ter advies voorgelegd. Daardoor heeft de Commissie zich nog niet kunnen uitspreken over dit renovatieproject.

* Gemeenschappelijk is wel dat zij in principe geen budgettair impact hebben dat een begrotingsjaar overschrijdt.

Uiteraard is een definitieve uitspraak over de fasering nog niet mogelijk.

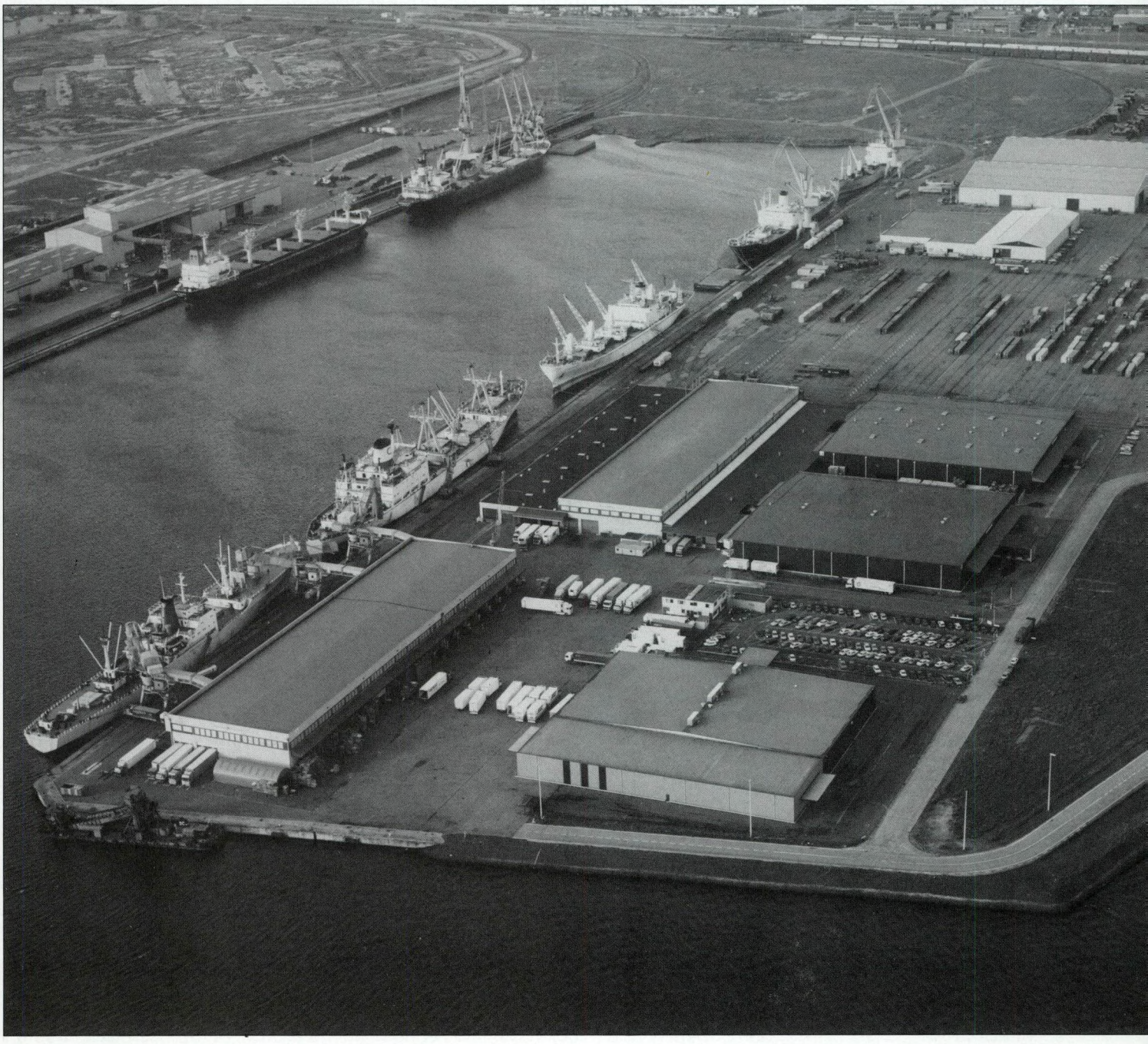
Rekening houdend met de plaats die dit project in het vorig advies innam is de Havencommissie genoodzaakt om opnieuw voor het Oostendse renovatieproject een overgangsregeling te voorzien.

III. VOORSTELLEN VAN DE HAVENCOMMISSIE VOOR DE PERIODE 1992-1994

In de tabellen 1 tot en met 4 worden de voorstellen van de Havencommissie voor de programmering 1992-1994 samengevat.

Daarbij is tevens aangegeven wat voor 1991 is voorzien volgens dezelfde indeling. En er wordt eveneens aangeduid wat het te verwachten beslag is op de jaren na 1994 van de voorstellen door de Havencommissie geformuleerd.

In bijlage bij het advies wordt schematisch aangegeven op welke wijze de voorstellen van de administratie (werkdocument) worden opgenomen in de rubricering van de Havencommissie. De concrete inhoud van de voorstellen (en meer in het bijzonder de voorgestelde bedragen) stemmen daarom niet noodzakelijk overeen.



Tabel 1 bevat de kredieten op te nemen in "rubriek 1": onvermijdbare uitgaven, uitgaven voor reeds uitgevoerde werken of definitief besliste projecten.

In deze tabel kan eerst en vooral een onderscheid worden gemaakt tussen de zogenaamde "vaste en terugkerende" en uitgaven die samenhangen met de uitvoering van besliste projecten. De eerste categorie (de posten 1 tot en met 4 van tabel 1) beloopt in 1992 4.345 mln of 52,3 % van de totale uitgaven op tabel 1. Van deze recurrente uitgaven zijn er 3.550 mln onderhoudskredieten, waaronder 3.200 onderhoudsbaggerwerken. Deze onderhoudskredieten zijn van cruciaal belang voor een haven omdat ze de maritieme toegankelijkheid vrijwaren, maar zijn toch duidelijk af te scheiden van investeringen in haveninfrastructuur**projecten**. Gezien het groot budgettair beslag van deze eerste categorie uitgaven, en meer in het bijzonder de onderhoudsbaggerwerken, acht de Commissie een meer gedetailleerd inzicht in de concrete fysische inhoud aangewezen.

Omwille van de aard van deze kredieten - onvermijdbare uitgaven en door de Executieve besliste projecten - hebben ze voor de Havencommissie een absolute prioriteit. Zoals in het advies van 1990 benadrukt sluit een dergelijk standpunt niet uit dat "de normale voortgang van besliste projecten" kan worden bijgestuurd in functie van gewijzigde omstandigheden. Deze "gewijzigde omstan-digheden" dienen evenwel betrekking te hebben op de projecten zelf en niet op het opnemen van andere projecten.

De voorzieningen in tabel 1 houden geen rekening met het effect van een eventuele goedkeuring van de Waterverdragen, meer in het bijzonder het luik "verdiepingsprogramma 48'/43'".

In het werkdocument van de administratie wordt - met het oog op een eventuele ondertekening van de Waterverdragen - vanaf 1994 een krediet voorzien. Dit verdiepingsprogramma maakt niet alleen deel uit van de waterverdragen, maar is bovendien in 1980 door de toenmalige nationale regering expliciet beslist. Daarvan uitgaande zijn bij een gunstige afloop van de onderhandelingen bovenop de voorgestelde kredieten in tabel 1 bijkomende middelen in te schrijven voor het verdiepingsprogramma. Het is evenwel duidelijk dat dergelijke opname moet gepaard gaan met de uitdrukkelijke voorziening van bijkomende middelen voor dit programma. De Havencommissie meent dat de voorziening van specifieke, bijkomende middelen voor dit programma in overeenstemming is met het standpunt van de Vlaamse Executieve d.d. 31 januari 1990 m.b.t. de Waterverdragen.

Overeenkomstig het advies 1990 is - in tegenstelling met de voorstellen van de administratie - het project "Kaaimuur petroleumdok - Gent" (post 1.6 in de tabel) als een beslist project aangehouden.

De Commissie meent dan ook dat - uitgesproken gewijzigde omstandigheden buiten beschouwing gelaten - de oorspronkelijk voorziene kredieten moeten worden aangehouden.

Tenslotte heeft de Commissie de reeds aangestipte "dringende projecten" in Zeebrugge en Antwerpen voor 1991 opgenomen onder een post "reserve". Voor de volgende jaren wordt deze post - overeenkomstig het hierboven aangehouden standpunt - niet meer voorzien. Er wordt wel verder voorzien in een reserve voor "herzieningen, verrekeningen en provisies voor schadeclaims" (ten belope van 250 mln).

Tabel 2 bevat de kredieten in te schrijven onder "rubriek 2": buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken.

In deze tabel zijn voor de globale periode 1992 - 1994 de voorstellen van de havenbesturen opgenomen. Globaal komen deze voorstellen op een budget van 1875 mln, of 625 mln gemiddeld per jaar. Overeenkomstig het advies van 1990 stelt de Havencommissie opnieuw voor te onderzoeken op welke wijze in de toekomst de financiering van dergelijke projecten moet worden aangepakt. Daarbij kan gedacht worden aan een formule van een globaal krediet voor de afzonderlijke havenbesturen (te verdelen volgens vooraf vastgelegde criteria).

In het licht van de budgettaire beperkingen voor haveninvesteringen stelt de Commissie tevens voor te onderzoeken wat in de komende jaren nog de bijdrage moet zijn van het gewestbudget voor dergelijke projecten.

Tabel 3 bevat in eerste instantie onder "**post 3.1**" een overzicht van de door de Havenbesturen voorgestelde "kleine projecten". Principieel hebben deze kleine projecten een budgettair impact dat één begrotingsjaar niet overschrijdt (in elk geval op te splitsen in deelprojecten voor één jaar) en die in elk geval globaal niet uitstijgen boven de 300 mln. Naast de projecten voorgesteld door de havenbesturen is eveneens een project opgenomen, expliciet voorgesteld door de administratie. Het betreft het zogenaamde "cellenproject". Hiermee wordt beoogd een voorlopige oplossing te geven aan de door Nederland gestelde eisen inzake de bestrijding van de verontreiniging van de baggerspecie. Daarnaast wordt door de administratie onderzoek naar een definitieve oplossing in het vooruitzicht gesteld. Dergelijke definitieve oplossing zou slechts kunnen starten vanaf 1994.

T.a.v. de onder "rubriek 3.1" voorgestelde projecten wenst de Havencommissie volgende bedenkingen te formuleren:

- Deze rubriek bevat de ingediende voorstellen. De Havencommissie meent dat voor de toekomst zich in elk geval een meer stringente definitie van deze projecten opdringt. In eerste instantie moet het uiteraard over strikte haveninvesteringen gaan. De beperkte budgettaire ruimte voor haveninvesteringen kan niet verder aangetast worden door opname van projecten die niet strikt tot de havensector behoren. Een voorbeeld is het hierboven genoemde "cellenproject". Opname ervan als voorlopige oplossing voor de problematiek van de verontreinigde baggerspecie kan zeker geen vooraf beeld ing zijn van de inschrijving van een definitieve oplossing in het havenbudget.
- Men kan zich immers afvragen of de havensector wel de inspanningen moet leveren voor de bodemsanering in de Zeeschelde, terwijl de havensector terzake geen verantwoordelijkheid draagt. Definitieve oplossingen moeten

worden uitgewerkt in het kader van te nemen initiatieven inzake bodemsanering.
Ten tweede zullen de voorschriften inzake budgettair beslag - globaal niet meer dan 300 mln en beperkt tot één budgettair jaar en inzake het niet deel uitmaken van een (groter) globaal project - strikt moeten in acht genomen worden.
De Commissie neemt zich voor aansluitend bij dit advies de hier bedoelde rubriek nader te onderzoeken vanuit deze twee elementen. De Commissie vraagt dan ook dat ze bij haar advisering van de volgende driejarenprogramma's zou kunnen beschikken over een korte beschrijving van de projectvoorstellen.

- In het advies van 1990 was voor de periode 1991 - 1993 in een vergelijkbare combinatie ongeveer voor 2 mld voorstellen opgenomen, wat een gemiddelde per jaar impliceert van ongeveer 660 mln. In de begroting 1991 is slechts 160 mln voorzien.

O.m. daardoor - naast nieuwe voorstellen van de havenbesturen en de administratie - is het globale bedrag opgelopen tot 3,4 mld. In de tabel is meer in het bijzonder ook aangegeven welke projecten reeds in de voorstellen voor het driejarenprogramma 1991 - 1993 werden opgenomen.

Onder de "**post 3.2**" zijn de projecten opgenomen, waarover de Commissie in de loop van 1991 heeft geadviseerd, en waarvoor in dit advies een voorstel van fasering wordt opgenomen. In dit geval betreft het één project, met name de bouw van het Verrebroekdok op de Antwerpse Linkeroever. Op 29 mei heeft de Havencommissie een positief advies uitgebracht over dit project. Het is aangewezen - meer in het bijzonder op basis van de bekomen resultaten in de economische evaluatie - reeds in 1992 een aanvang te nemen met de bouw van het Verrebroekdok. De budgettaire implicaties zijn evenwel van die aard dat de Havencommissie volgend voorstel formuleert:

- De bouw van het Verrebroekdok wordt - in vergelijking met de oorspronkelijke voorstellen - meer in de tijd gespreid. Voor een eerste fase wordt in de begrotingen van 1992, 1993 en 1994 een budget voorzien van 1,9 mld. Daarmee wordt een zo snel mogelijke rentabilisering van het project nagestreefd. Tevens kan het beslag op de begroting worden beperkt, zodanig dat in de eerstkomende jaren nog ruimte vrij is voor andere projecten.

- Hierbij is de Commissie voorstander van een budgettaire aanrekening van het gewestelijk aandeel pro rata van de uitvoering van het project.

Het aldus geformuleerde voorstel zou - volgens gegevens van de administratie - leiden tot een globale kostprijsverhoging van 100 mln. Daartegenover staat dat in de jaren 1992 - 1994 het budgettaire beslag zou verminderen met respectievelijk 280, 750 en 750 mln. De budgetten voor de tweede fase van het dok moeten dan worden opgenomen in het driejarenprogramma 1995 - 1997.

De "**post 3.3**" van tabel 3 was - overeenkomstig het advies 1990 - niet meer te voorzien in het driejarenprogramma. Het betrof een "overgangsrubriek". Omdat de procedure voor het renovatieproject Oostende niet werd afgewerkt zoals oorspronkelijk voorzien, wordt dit project uitzonderlijk nog eens opgenomen in deze overgangsrubriek. Deze opname heeft dezelfde betekenis zoals in het advies '90 voor de projecten "renovatie Antwerpen-rechteroever" en "toegang Grootdok-Gent". Voor het Oostendse renovatieproject is een KBA afgewerkt die op korte termijn zal worden voorgelegd aan de Havencommissie. De Commissie zal zich daarover uitspreken zodat bij een positief advies een fasering (aanvang van de werken) vanaf 1992 mogelijk is.

De voorlopig opgenomen bedragen in tabel 3 onder "3.3." zijn overgenomen uit het werkdocument van de administratie (weliswaar met een opname vanaf 1992). Zowel de definitieve fasering, als de preciese inhoud van de opgenomen bedragen is te bepalen na de advisering van het project als dusdanig. Er wordt op gerekend dat de Minister door het overmaken van de betrokken adviesvraag zal toelaten dat de Commissie zich op korte termijn over dit dossier kan uitspreken.

In de programmering die de Havencommissie aanhoudt zijn eveneens voorstellen op te nemen met betrekking tot de procedure: met name nieuwe grote projecten waarover de Commissie in de loop van het volgend begrotingsjaar wenst te adviseren voorafgaand aan het advies over het volgend driejarenprogramma. Deze voorstellen worden opgenomen in "**post 3.4**" van tabel 3. In principe zijn deze voorstellen o.m. (maar niet uitsluitend) te vergelijken met de voorstellen in het werkdocument van de administratie (bijlage 3 , rubriek 4) en waarvoor tevens kredieten voorzien worden voor studies. In dit advies worden vooralsnog geen concrete voorstellen opgenomen. Zoals hierboven reeds aangegeven zal de Commissie zich over deze voorstellen beraden binnen het kader van een globaal advies over een lange termijnplanning. Dit advies is voorzien voor oktober van dit jaar. Niettemin wenst de Commissie nu reeds de nadruk te leggen op twee elementen:

- Het advies van de Havencommissie over een project gebeurt in twee fasen. In een eerste fase wordt een uitspraak gedaan over de economische betekenis van het project. In een tweede fase wordt een voorstel geformuleerd voor de concrete fasering van het project. In deze tweede fase dient uiteraard rekening te worden gehouden met zowel de budgettaire mogelijkheden, de effectieve technische uitvoerbaarheid en de afwikkeling van andere procedures (zoals M.E.R.). Het is de intentie van de Commissie zich in de loop van een begrotingsjaar uit te spreken over de economische betekenis van het project, waarvan mag worden aangenomen dat het ook effectief uitvoerbaar is vanaf het eerstvolgend begrotingsjaar (afgezien van de budgettaire mogelijkheden). De Commissie rekent dan ook op een goede afstemming van de verschillende studieonderdelen voor de projecten die terzake worden voorgesteld.

- In december 1990 heeft de Havencommissie een voorstel geformuleerd voor de toekomstige econo-

mische evaluatie van havenprojecten. Zij rekent erop dat op korte termijn deze voorstellen - die overigens unaniem werden goedgekeurd - in concrete richtlijnen worden omgezet.

Tenslotte worden in tabel 4 de voorstellen van de Havencommissie voor de periode 1992 - 1994 samengevat, meer in het bijzonder rekening houdend met de nieuwe grote projecten die in de loop van 1991 werden of zullen geadviseerd worden.

Daarbij is nog geen rekening gehouden met projecten die kunnen in aanmerking komen voor opname in het driejarenprogramma 1993 - 1995. Bij deze voorstellen zijn volgende opmerkingen te maken:

- Voor het begrotingsjaar 1992 leggen de projecten opgenomen onder "rubriek 1" (onvermijdbare uitgaven, uitgaven samenhangend met afwerking van uitgevoerde projecten en de normale voortgang van besliste projecten) beslag op 8,6 mld. Dit is 200 mln* meer dan het globale haveninvesteringsbudget voor 1991. Indien de nieuwe projecten van 1992 worden uitgevoerd (zoals voorgesteld in rubriek 3.2 en 3.3) dan beperkt deze ruimte zich tot 0,3 mld en 1,7 mld respectievelijk in 1993 en 1994, zonder dat er nieuwe projecten worden goedgekeurd in het kader van het volgend driejarenprogramma.
- De andere rubrieken (rubriek 2 en 3 in tabel 4) worden op 2,7 mld geraamd (waarvan 1,8 mld voor onderhoud) en kleine projecten (2 + 3.1) en 0,9 mld voor de nieuwe grote projecten (3.2 + 3.3) De globale voorstellen die uit de besprekingen in de Havencommissie zijn gekomen overstijgen voor 1992 het budget van 1991 met bijna 2,9 mld. Deze overschrijding vindt haar oorsprong in: (a) een verhoging met ongeveer 900 mln in rubriek 1 (waarvan de helft toe te schrijven aan terugkerende onvermijdbare uitgaven), (b) een verhoging van de voorstellen voor "buitengewoon

* In rubriek 1 is voor 1992 wel rekening gehouden met o.m. een provisie voor schadeclaims en herzieningen.



onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken" en "kleine projecten" met ongeveer 1,1 mld (bijkomende gemiddelde inspanning die wordt nodig geacht voor dergelijke projecten) en (c) de voorzieningen voor nieuwe grote projecten: het geadviseerde project "Verrebroek" en het nog te adviseren renovatieproject in Oostende (ruim 900 mln).

- Bij het uitwerken van de voorstellen heeft de Havencommissie uitdrukkelijk rekening gehouden met de budgettaire problemen. Meer in het bijzonder werd de fasering voor het - door de Havencommissie goedgekeurde - Verrebroekdok aangepast, met het oog op het maximaliseren van de beschikbare ruimte voor nieuwe initiatieven in de komende jaren. Tegenover de oorspronkelijke fasering levert het voorstel van de Havencommissie voor de periode 1992 - 1994 een vermindering op van bijna 1,8 mld.

Rekening houdend met deze overwegingen is het volgens de Commissie duidelijk dat een verhoging van het havenbudget onvermijdelijk is. Men mag hierbij niet uit het oog verliezen dat de verhoging in 1991 (ten belope van 1 mld) slechts een derde van de verhoging was die de Havencommissie in het advies van 1990 voorstelde.

Deze beperking is uitgevoerd ten koste van de kleinere infrastructuurwerken en projecten voor instandhouding en buitengewoon onderhoud, welke fel beneden de behoeften liggen. Op basis van een realistische raming van de behoeften aan haveninvesteringen is een substantiële verhoging van het havenbudget dan ook noodzakelijk. De noodzaak blijkt alleen reeds uit de vaststelling dat behoud op het niveau van 1991 noch enige ruimte laat voor de uitvoering van belangrijke kleine projecten, noch enige ruimte laat voor het aanvatten van nieuwe projecten. De behoeften in de havensector zijn van die aard dat die ruimte moet voorhanden zijn. De verhoging met 2,9 mld is daarbij zeker verantwoord. Minimaal moet echter - overigens in de lijn van het advies 1990 - het budget opgetrokken worden tot 10,5 mld.

Binnen een dergelijk budget is er dan ruimte voor het aanvatten van nieuwe grote projecten (ongeveer 1 mld) en een minimale ruimte voor de uitvoering van een aantal kleine projecten (bij een dergelijke verhoging ongeveer 900 mln, zonder imputeren van het cellenproject).

Aansluitend bij dit advies plant de Havencommissie volgende verdere onderzoekingen:

- een nader onderzoek naar de concrete fysische inhoud van de onvermijdbare uitgaven, meer in het bijzonder de onderhoudsbaggerwerken,
- een nader onderzoek naar de toekomstige financiering van het "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken";
- een nader onderzoek naar de inhoud van de kleine, nieuwe projecten, waarbij de ingediende projecten zullen geconfronteerd worden met de door de VHC aangehouden definitie, nl. **haven**-investeringen van minder dan 300 mln (niet gefragmenteerd) en in elk geval met een budgettair beslag beperkt tot 1 jaar en die geen deel uitmaken van een groter project. rekening gehouden met o.m. een provisie voor schadeclaims en herzieningen. ■

TABEL 1:
Kredieten 1992-1994 in te schrijven onder rubriek 1 (Prijzen 1991, in mln)

		1991	1992	1993	1994	na 1994
1.	Onderhoudskredieten (art. 14.03 + deel 73.04) w.o. onderhoudsbaggerwerken	3.214,1 (2.900)	3.550 (3.200)	3.585 (3.230)	3.630 (3.265)	3800 (/jaar)
2.	Zeewezen (gebouwen en werken, varende eenheden, bebakening)	380,5	300	300	300	300 (/jaar)
3.	Overdrachten Nederland	50	230	255	305	305
4.	Voortzetting werken maritieme toegangswegen (studies, ruimen wrakken, elektronische meetapparatuur, duurzame goederen)	260	265	265	265	265 (/jaar)
5.	Antwerpen-Linkeroever	400	200	100	50	
6.	Gent kaaimuur petroleumdok[1]		120	150	150	150
7.	Zeebrugge Leopold II-dam	110	75	75	28	
8.	Oostende - RMT deel renovatie	290	240	-	-	
9.	Afwerking uitgevoerde projecten					
9.1.	Berendrechtsluis[2]	800	120	-	-	-
10.	In 1990 besliste projecten					
10.1.	Containerkade Zeebrugge	520	850	653	-	-
10.2.	Renovatie Antwerpen[3]	630	1.702	1.207	-	-
10.3.	Grootdok Gent	250	228	250	-	-
11.	Reserve + herzieningen					
11.1.	herzieningen + Schadeclaims-provisie	330	460	250	250	250
11.2.	Reserve dringende werken	430	-	-	-	(/jaar)
TOTAAL		7.664,6	8.590	7.090	4.978	-

(1) Overeenkomstig het advies van 1990 wordt dit project - in tegenstelling met het werkdocument - beschouwd als een beslist project.
(2) In principe beperkt tot kredieten die samenhangen met fysische investeringen.
(3) Bevat 500 mln voorzien op art. 73.04 en de voorzieningen voor Antwerpen op art. 63.14, rekening houdend met de vermindering met 200 mln voor ankerbescherming Liefkenshoektunnel.

TABEL 2:
Kredieten 1992-1994 in te schrijven onder rubriek 2 (Prijzen 1991, in mln)
Globale voorstellen havenbesturen, aangeduid met * opgenomen in advies 1990

	1991	Globale voorstellen voor 1992-1994
1. Antwerpen		
1.1. Zandvlietsluis		
. Electromechanische uitrusting	220 (1)	
. fenders	220 (2)	
. nieuw wegdek Zandvlietbrug	(35)	
1.2 . Bruggenprogramma		
. Kruisschansbrug	(235) (2)	
. Noordkasteelbrug	(200) (2)	
. Petroleumbrug (incl. electro.)*		280
. Lillobrug*		200
. Van Cauwelaertbrug		30
. Wilmarsdonkbrug		150
. Mexicobrug*		150
1.3 artikel 63.14		
2. Gent		
2.1. Wegenis, bevloeringswerken en rioleringswerken*		285
2.2. Bochtaanpassingen Sluiskil*		125
2.3. Buitengewoon onderhoud*		60
2.4. stabilisatie kaaimuur Sifferdok		150
2.5. artikel 63.14	130	
3. Zeebrugge		
Diverse instandhoudingswerken	100	
Renovatie trein-ferry		40
renovatie oude Zeesluis(gedeelte)		120
art. 63.14		
4. Oostende		
Baggerwerken en instandhoudingswerken	40	
artikel 63.14*	30	150
5. buitengewoon onderhoud*	40	135
	780 (3)	1875

(1) opgenomen onder krediet Berendrechtsluis in tabel 1 post 9.1
(2) gefinancierd door het havenbestuur.
(3) exclusief gefinancierd door havenbestuur, inclusief deel Berendrechtsluis.

TABEL 3:
Kredieten 1992-1994 in te schrijven onder rubriek 3 (prijzen 1991, in mln) aangeduid met * opgenomen in advies 1990

3.1. Kleine beperkte projecten 1991 globale voorstellen 1992-1994			
3.1.1.	Cellenproject (voorlopige oplossing)		300
3.1.2.	Antwerpen		
	- havenradar*		100
	- renovatie kaaiverhardingen r.o.*		190
	- aanpassing Noorderlaan		300
	- verbreding kanaaldok tgo. Delwaidedok		290
	- havenring Noord 2de fase l.o.		40
3.1.3.	Gent		
	- kaaimuur ten zuiden van Ghent Coal*	100	130
	- afwerking renovatie Grootdokcomplex*		
	Rigakaai		270
	uiteinde Grootdok + ro-ro ponton	60	20
	Zuiddok Oost		160
	kaaien 52-53		180
	- renovatie Groot droogdok + klein droogdok*		260
	- zwaaikom Moervaart*		40
3.1.4.	Zeebrugge		
	- Ro-ro terminal Britannia Hermes*		90
	- afwerken Noordelijk insteekdok*		200
	- verlenging diepwaterkade*		180
	- retourkade diepwaterkade*		200
	- nieuwe Herdersbrug		90
	- aanleggen dokken		400
		160	3440

3.2. Projecten met fasering	1991	1992	1993	1994	na 1994
3.2.1. Verrebroekdok	-	580	680	730	2.510

3.3. Nieuwe projecten waarvoor de lopende procedure af te werken is in 1991

	1991	1992	1993	1994	nà 1994
3.3.1. Oostende-renovatie	-	385	310	960	4.540

3.4. Nieuwe grote projecten waarvoor de procedure - meer in het bijzonder de eventuele advisering in de loop van 1992 - nog moet worden vastgelegd

1991	1992	1993	1994	nà 1994
	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

TABEL 4:
Samenvattende tabel voor de 3 rubrieken (in mln, prijzen '91)

		1991	1992	1993	1994	
rubriek	1.	7.665	8.590	7.090	4.978	(1)
rubriek	2.	560	625	625	625	(2)
rubriek	3					
	3.1.	160	1.145	1.145	1.145	(2)
	3.2.		580	680	730	(3)
	3.3.		385	310	960	(4)
Totaal		8.385	11.325	9.850	8.438	(5)

(1) Zonder rekening te houden met effect van uitvoering verdiepingsprogramma 48'/43' bij eventuele goedkeuring Waterverdragen.
(2) Gemiddelde op basis van de globaal voorgestelde behoeften
(3) op basis van de fasering voorgesteld voor het Verrebroekdok
(4) inschrijven van de voorwaardelijke fasering voor Oostende, in afwachting van de advisering in de loop van 1991
(5) exclusief de voorzieningen voor de jachthaven van Nieuwpoort (waarover de Commissie zich niet uitspreekt) en de voorzieningen voor studies

BIJLAGE 1 :

VERGELIJKING TUSSEN DE RUBRIEKEN IN HET VHC-ADVIES EN HET WERKDOCUMENT VAN DE ADMINISTRATIE

ADVIES VHC		WERKDOCUMENT
Rubriek 1		rubriek 1, exclusief 1.8. (buitengewoon onderhoud) rubriek 2, exclusief 2.10 (jachthaven Nieuwpoort) rubriek 3.8. (petroleumdok Gent) rubriek 5 (diversen)
Rubriek 2		rubriek 1.8 (buitengewoon onderhoud) rubriek 3.1 (subsidies - gedeelte) rubriek 3.4 (renovatie Lillobrug-Antwerpen) rubriek 3.13 (Zeebrugge-renovatie trein-ferry) rubriek 3.15 (Oostende-handelsdokken)
Rubriek 3	3.1	rubriek 3.1 (gedeelte) rubriek 3.2 (cellenproject) rubriek 3.5 (Antwerpen havenring) rubriek 3.6-7 (Gent : kaaimuur Ghent Coal + Moervaart) rubriek 3.10-12, 14 (Zeebrugge : aanleggen dokken...)
	3.2	rubriek 4.2 (Verrebroek)
	3.3	rubriek 4.8 (Oostende-renovatie)
		rubriek 3.3 en 3.9 (studies) rubriek 4.1 (Antwerpen Containerkaai Noord), 4.4-5 (Gent Kluizendokken + Rodenhuizedok) 4.6-7 (Zeebrugge : toegangscomplex verdiepingsprogramma)

BIJLAGE 2 :

DRIEJARENPROGRAMMA 1992 - 1994

Samenvattend overzicht

Rubrieken		1992	1993	1994
1.	Onvermijdbare uitgaven			
1.1.	Onderhoudswerken	350	355	365
1.2.	Onderhoudsbaggerwerken	3.200	3.230	3.265
1.3.	Studies onderhoudsbaggerwerken	50	50	50
1.4.	Meet - en controle-apparatuur	50	50	50
1.5.	Bergen van wrakken	75	75	75
1.6.	Uitgaven Zeewezen	300	300	300
1.7.	Aankoop duurzame goederen	90	90	90
1.8.	Buitengewoon onderhoud	40	45	50
Subtotaal :		4.155	4.195	4.245
2.	Werken in uitvoering			
2.1.	Overdrachten aan Nederland	230	255	304
2.2.	Berendrechtsluis	380	-	-
2.3.	Voorhaven Zeebrugge	200	-	-
2.4.	Dokken Linkerscheldeoever	200	100	50
2.5.	Herstellingswerken Leopold II-dam	75	75	28
2.6.	Beperkte renovatie Oostende	240	-	-
2.7.	Containerkade Zeebrugge	850	653	-
2.8.	Renovatie haven van Antwerpen	1.702	1.207	-
2.9.	Grootdok Gent	228	250	-
2.10	Jachthaven Nieuwpoort	50	-	-
Subtotaal :		4.155	2.540	383
3.	Kleinere werken			
3.1.	Subsidies	228	223	450
3.2.	Cellenproject	150	150	(p.m.)
	Haven van Antwerpen			
3.3.	Studies containerkade Noord	25	-	-
3.4.	Renovatie Lillobrug	-	150	-
3.5.	Havenring Noord - 2e fase	40	-	-
	Haven van Gent			
3.6.	Kaaimuur Ghent Coal	80	-	-
3.7.	Zwaaikom Moervaart	40	-	-
3.8.	Petroleumdok - Oost	120	-	-
3.9.	Studies Kluizendok Gent	50	-	-
	Haven van Zeebrugge			
3.10	Aanleggen dokken	100	100	200
3.11	Herdersbrug	90	-	-
3.12	Afwerken noordelijk insteekdok	-	200	-
3.13	Renovatie trein-ferry	-	40	-
3.14	Ro-ro-terminal Brittaniadok	-	-	90
	Haven van Oostende			
3.15	Handelsdokken	50	-	-
Subtotaal :		973	863	740

4.	Grote projecten			
4.1.	Bodemsanering Beneden-Zeeschelde	-	50	600
4.2.	Antwerpen, Verrebroekdok	930	1.430	1.480
4.3.	Antwerpen, Containerkade Noord	-	-	750
4.4.	Gent, uitbreiding linkeroever	-	250	400
4.5.	Gent, Rodenhuizedok	-	225	225
4.6.	Zeebrugge, toegangscomplex	-	200	300
4.7.	Zeebrugge, verdiepingsprogramma 55'	-	-	560
4.8.	Oostende, renovatie	-	385	310
Subtotaal :		930	2.540	4.625
5.	Diversen	250	350	500
TOTAAL		10.463	10.488	10.493
6.	Waterverdragen			
6.1.	Verdiepingsprogramma 48'/43'	–	-	2.050
ALGEMEEN TOTAAL		**10.463**	**10.488**	**12.543**

STATISTISCHE BIJLAGE

In deze statistische bijlage wordt een overzicht gegeven van de realisaties van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. De gegevens zijn volledig analoog met de tabellen en grafieken die in het vorige jaarverslag werden weergegeven.

In de tabellen/grafieken 1 tot en met 4 wordt, per haven, de trafiek weergegeven in **geloste** ton voor vier verschillende goederengroepen. Onder "Liquid Bulk" worden de goederen verstaan die met tankers worden vervoerd. "Dry Bulk" groepeert de droge massagoederen en de goederen voor combinatieschepen (zowel vloeibare als droge massagoederen). De eenheidsladingen zoals containers, roll-on-roll-off en lash en de combinaties ervan worden gegroepeerd onder de noemer "Unit Loads". Tenslotte worden de goederen die vervoerd worden met de conventionele vrachtschepen weergegeven in de kolom "Conventional Cargo". Hierin werden ook de goederen vervat die in passagiersschepen en passagiers/vrachtschepen worden vervoerd.

De tabellen/grafieken 5 tot en met 8 geven de **ladingen** weer per haven voor de verschillende groepen.

In de tabellen/grafieken 9 en 10 worden de situaties van de vier belangrijkste havens samengevat in geloste resp. geladen ton.

In de tabellen/grafieken 11 en 12 werden de totalen in lossingen en ladingen van de vier havens naast elkaar gezet om een overzicht te krijgen van de Vlaamse situatie. Tabel/grafiek 13 geeft voor de Vlaamse havens de trafiekevolutie weer in de vorm van de som van ladingen en lossingen.

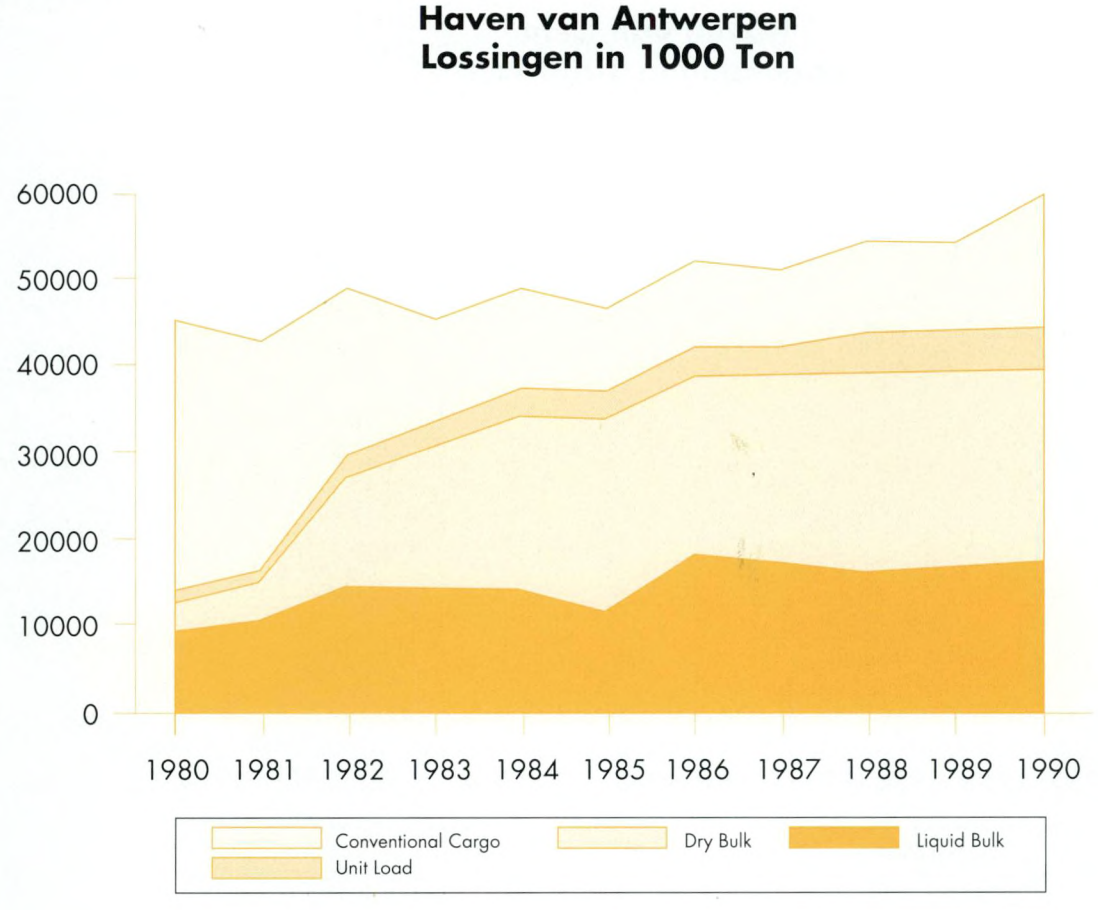
Voor de aggregatie en de verwerking van de gegevens stonden de Dienst Transporteconomie van het RUCA en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie in. Als bron werden de Benelux Zeevaartstatistieken gebruikt.

TABEL 1:

Haven van Antwerpen - Lossingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	9119	3569	1808	30931	45427
1981	10642	4269	1967	26494	43372
1982	14633	12994	2372	19465	49464
1983	14636	16441	2858	12191	46126
1984	14639	19990	3358	11470	49457
1985	12255	21817	3572	9775	47419
1986	18804	20337	3648	9939	52728
1987	17823	20958	4114	9000	51895
1988	17058	21979	5584	10987	55608
1989	17017	22116	5944	10136	55213
1990	18262	21902	6491	12824	59479

GRAFIEK 1:

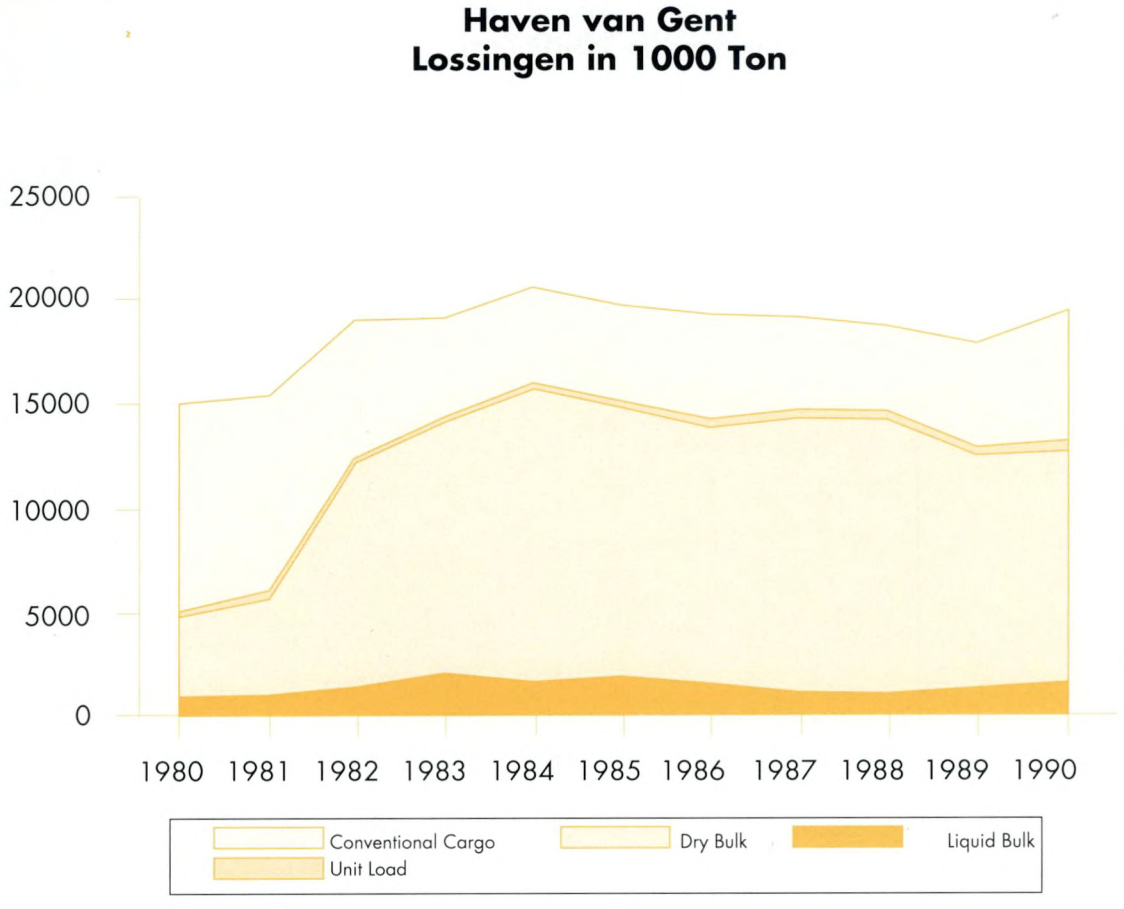


TABEL 2:

Haven van Gent - Lossingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	893	4022	215	9901	15031
1981	996	4578	196	9737	15507
1982	1413	10960	287	6594	19254
1983	2247	12020	303	4660	19230
1984	1739	14090	309	4635	20773
1985	2209	12709	326	4737	19981
1986	1748	12519	335	4830	19432
1987	1503	13170	385	4337	19395
1988	1311	13148	449	4115	19023
1989	1593	11062	584	4917	18156
1990	2216	11093	626	5697	19632

GRAFIEK 2:

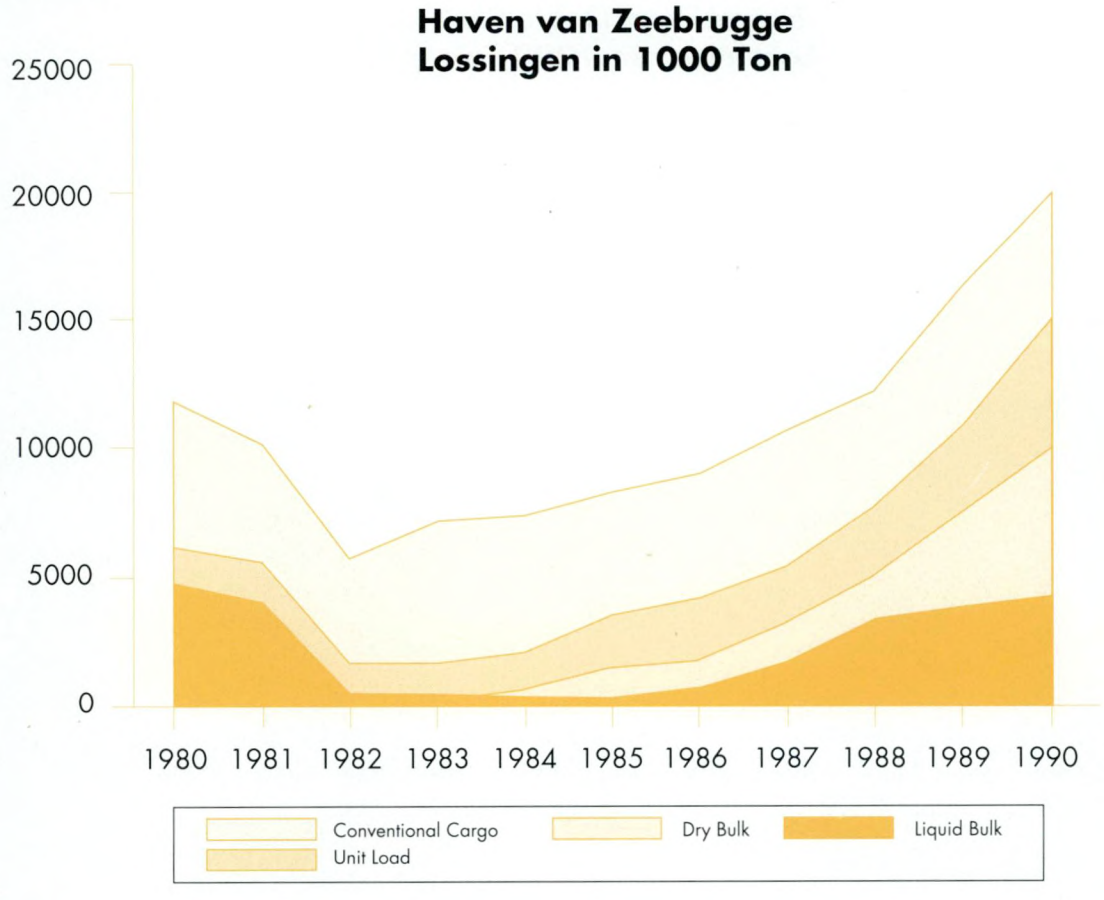


TABEL 3:

Haven van Zeebrugge - Lossingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	4688	58	1311	5608	11665
1981	3892	19	1539	4736	10186
1982	491	20	1237	3932	5680
1983	348	36	1323	5308	7015
1984	276	192	1538	5216	7222
1985	317	1052	2049	4665	8083
1986	687	972	2442	4690	8791
1987	1668	1364	2243	5173	10448
1988	3193	1575	2686	4508	11962
1989	3714	3669	3299	5436	16118
1990	3933	6136	5112	5108	20289

GRAFIEK 3:

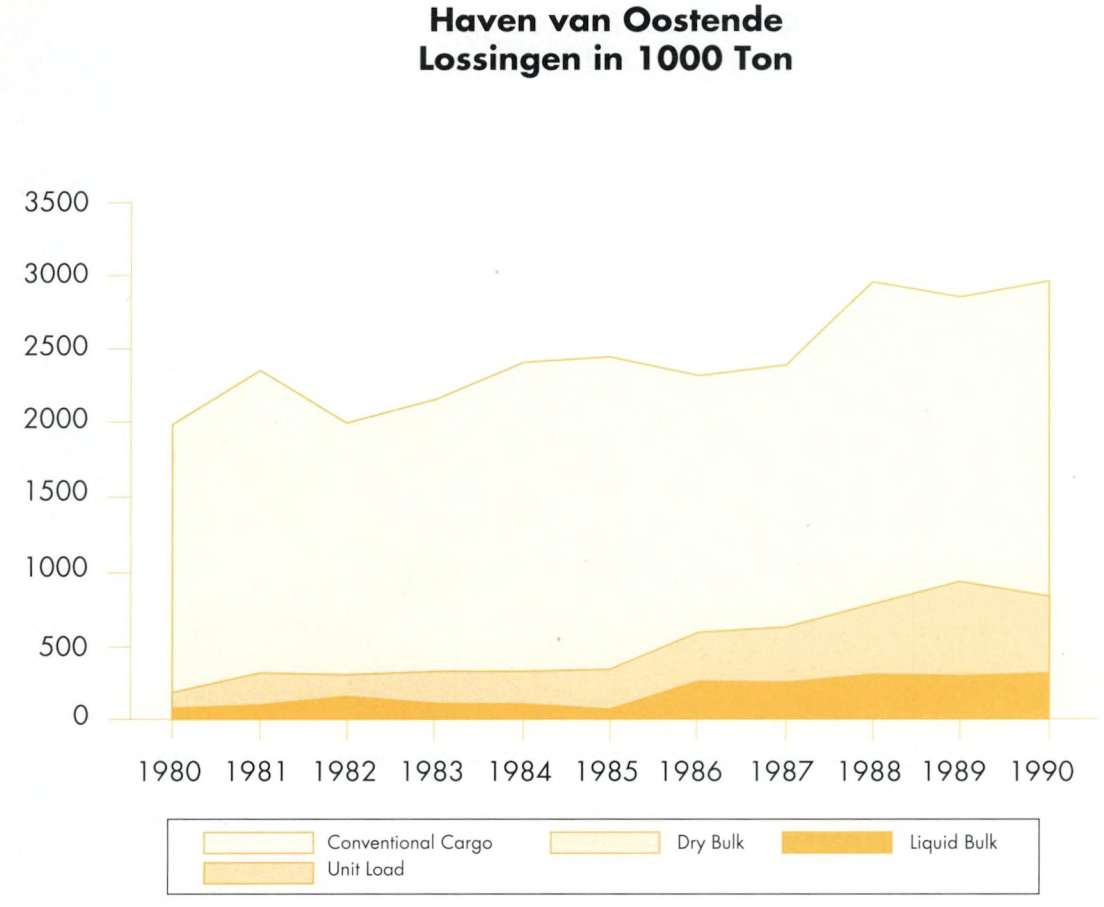


TABEL 4:

Haven van Oostende - Lossingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	79	9	102	1819	2009
1981	96	2	224	2040	2362
1982	162	2	171	1670	2005
1983	126	2	218	1836	2182
1984	131	0	234	2079	2444
1985	104	1	279	2097	2481
1986	306	0	338	1708	2352
1987	303	0	391	1749	2443
1988	367	0	473	2180	3020
1989	347	1	652	1915	2915
1990	364	1	553	2041	2959

GRAFIEK 4:

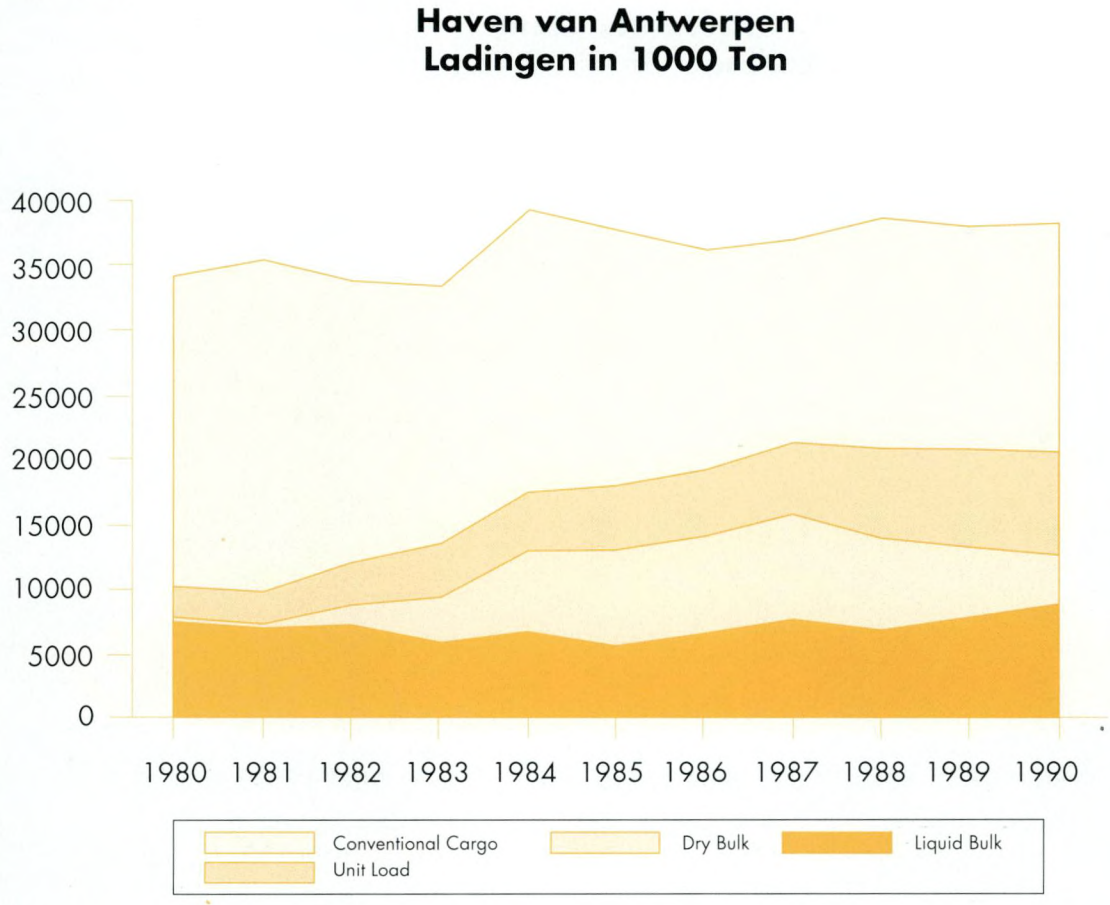


TABEL 5:

Haven van Antwerpen - Ladingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	7468	408	2245	24058	34179
1981	6943	176	2723	25548	35390
1982	7303	1324	3308	21875	33810
1983	6104	3084	4122	20104	33414
1984	6849	5752	4809	22034	39444
1985	5571	7187	5149	19797	37704
1986	6595	7107	5397	17086	36185
1987	7624	7752	5814	15771	36961
1988	6888	6766	7079	17850	38583
1989	7960	4932	7806	17439	38137
1990	8479	3808	7910	18667	38864

GRAFIEK 5:

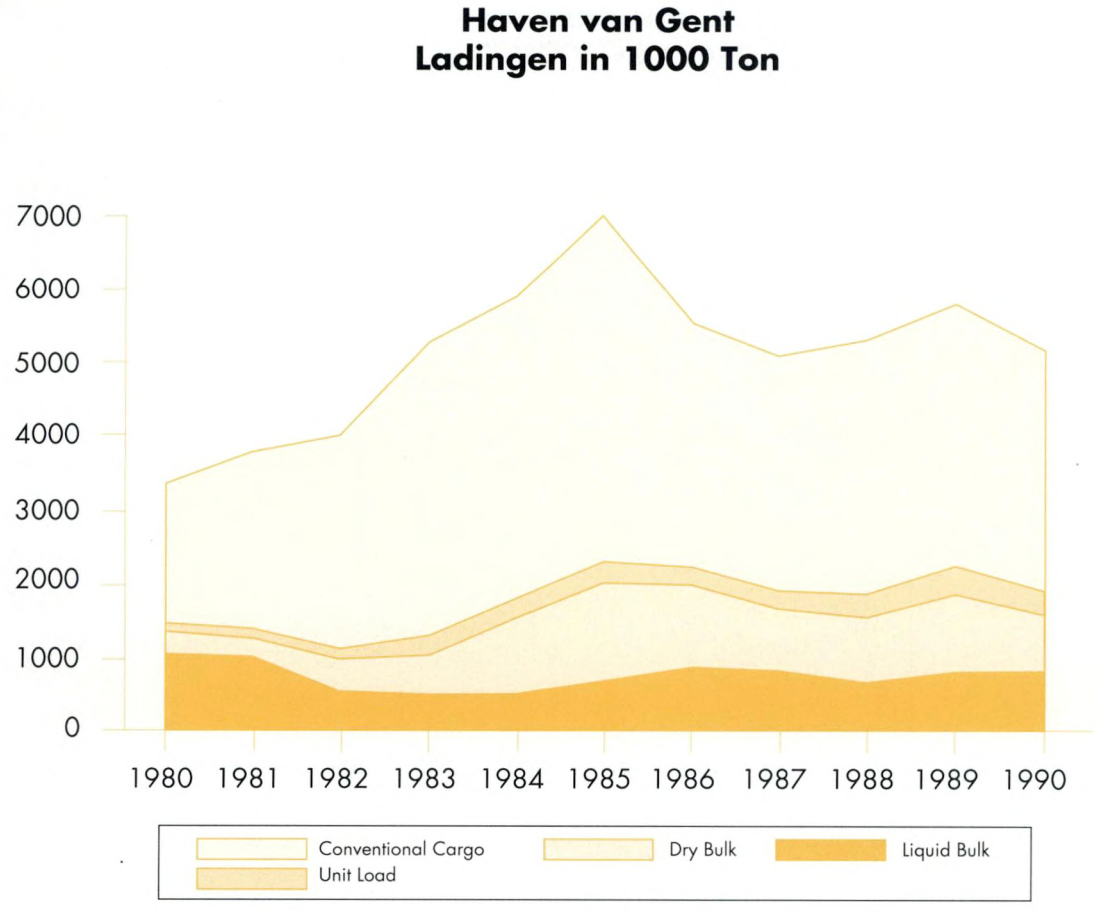


TABEL 6:

Haven van Gent - Ladingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	1073	294	148	1871	3386
1981	1042	248	141	2350	3781
1982	570	453	167	2816	4006
1983	529	563	252	3949	5293
1984	487	1063	279	4065	5894
1985	650	1366	300	4643	6959
1986	887	1096	254	3302	5539
1987	848	810	285	3140	5083
1988	706	838	350	3416	5310
1989	805	1032	411	3529	5777
1990	817	831	409	3154	5211

GRAFIEK 6:



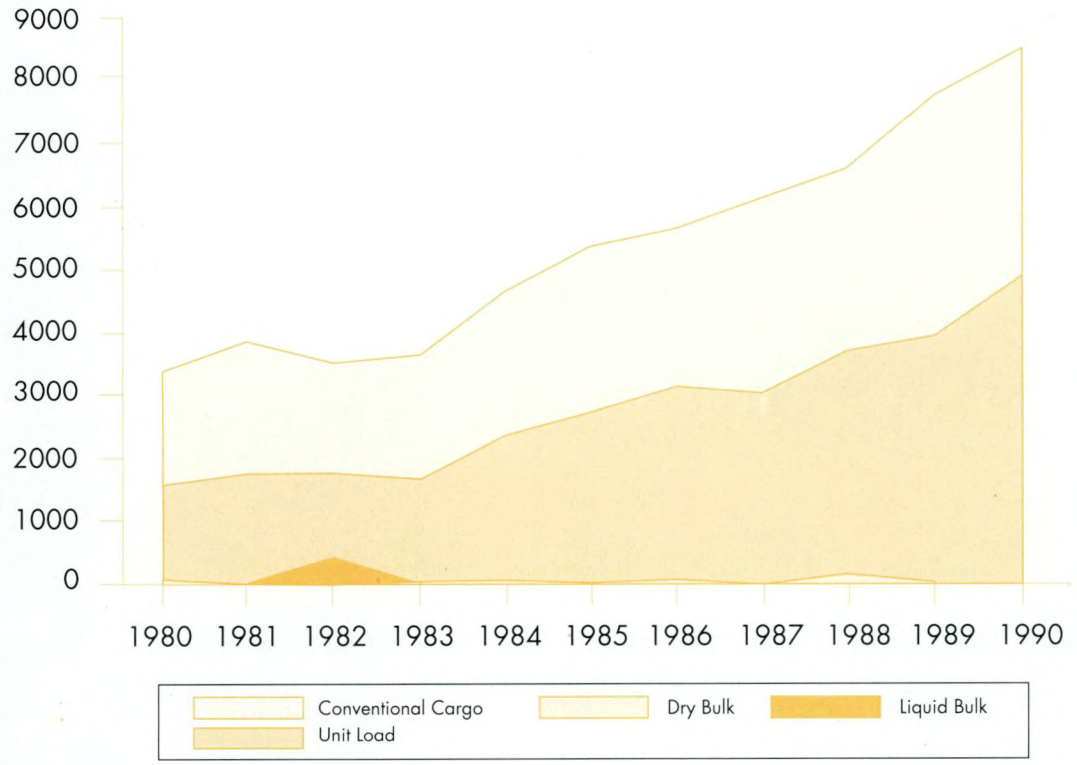
TABEL 7:

Haven van Zeebrugge - Ladingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	43	72	1451	1827	3393
1981	44	48	1609	2117	3818
1982	219	38	1501	1708	3466
1983	24	21	1579	1994	3618
1984	22	56	2250	2266	4594
1985	19	43	2591	2630	5283
1986	3	63	3069	2418	5553
1987	6	10	2967	3041	6024
1988	4	130	3567	2791	6492
1989	7	68	3834	3720	7629
1990	10	58	4861	3338	8267

GRAFIEK 7:

Haven van Zeebrugge
Ladingen in 1000 Ton

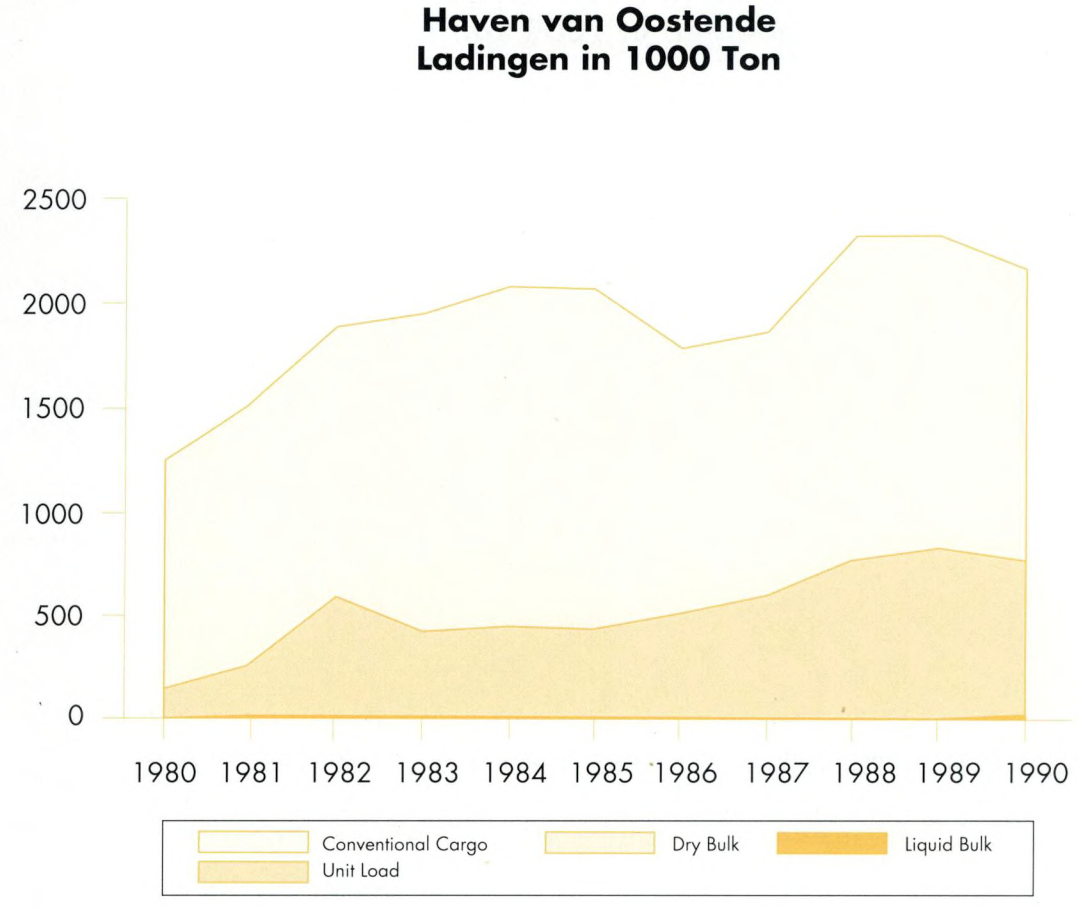


TABEL 8:

Haven van Oostende - Ladingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	7	8	132	1113	1260
1981	12	1	253	1264	1530
1982	4	4	590	1300	1898
1983	7	0	420	1533	1960
1984	1	0	442	1643	2086
1985	1	0	434	1631	2066
1986	4	0	515	1268	1787
1987	4	0	604	1253	1861
1988	2	7	767	1549	2325
1989	5	0	834	1485	2324
1990	15	0	754	1370	2139

GRAFIEK 8:



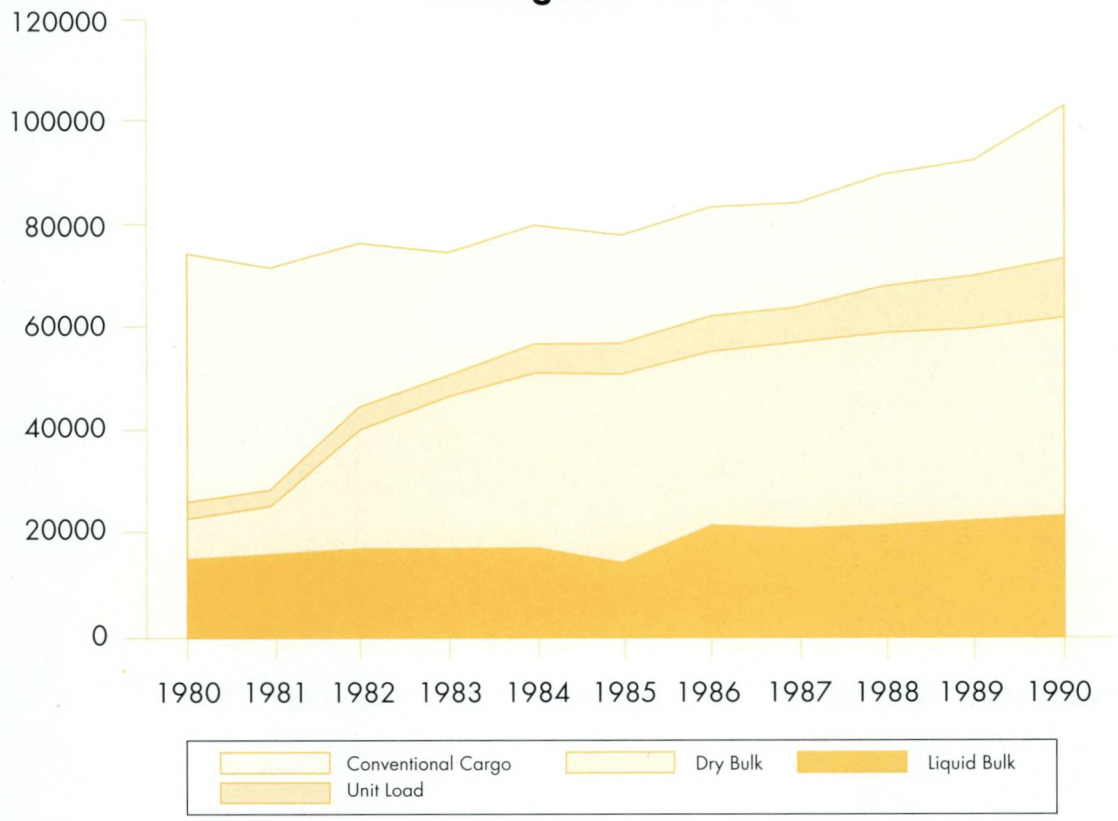
TABEL 9:

Totaal Vlaamse Havens - Lossingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	14779	7658	3436	48259	74132
1981	15626	8868	3926	43007	71427
1982	16699	23976	4067	31661	76403
1983	17357	28499	4702	23995	74553
1984	16785	34272	5439	23400	79896
1985	14885	35579	6226	21274	77964
1986	21545	33828	6763	21167	83303
1987	21297	35492	7133	20259	84181
1988	21929	36702	9192	21790	89613
1989	22671	36848	10479	22404	92402
1990	24775	39132	12782	25670	102359

GRAFIEK 9:

Vlaamse Havens
(Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende)
Lossingen in 1000 Ton



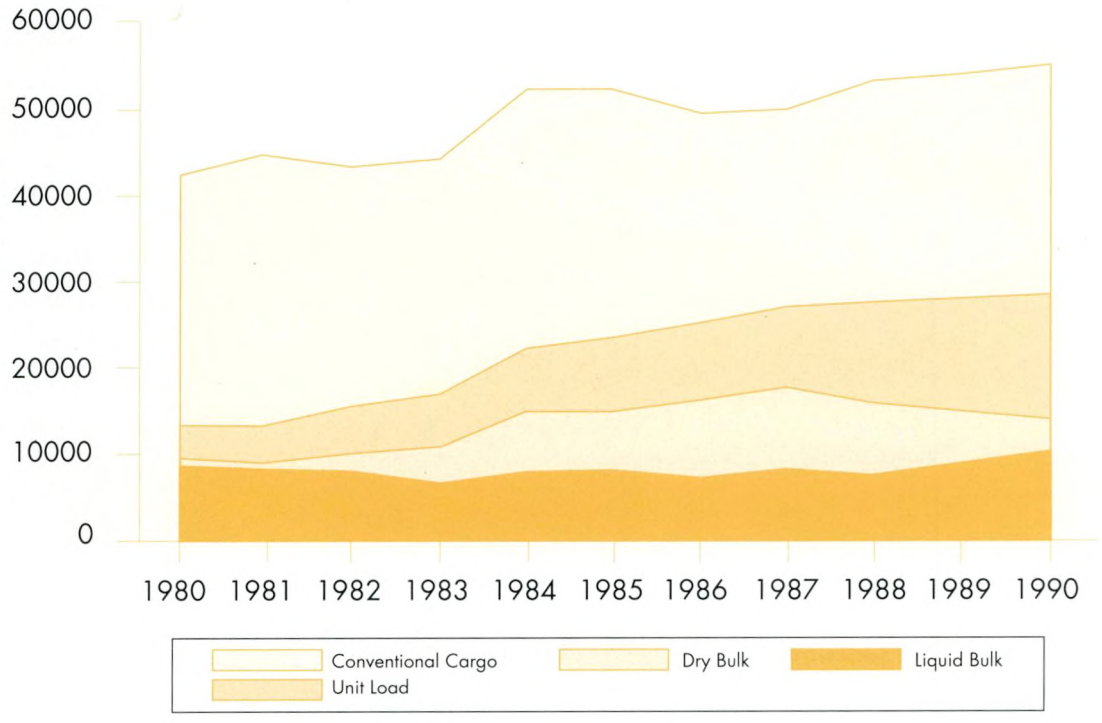
TABEL 10:

Totaal Vlaamse Havens - Ladingen in 1000 Ton

	Liquid Bulk	Dry Bulk	Unit Load	Conventional Cargo	Totaal
1980	8591	782	3976	28869	42218
1981	8041	473	4726	31279	44519
1982	8096	1819	5566	27699	43180
1983	6664	3668	6373	27580	44285
1984	7359	6871	7780	30008	52018
1985	6241	8596	8474	28701	52012
1986	7489	8266	9235	24074	49064
1987	8482	8572	9670	23205	49929
1988	7600	7741	11763	25606	52710
1989	8777	6032	12885	26173	53867
1990	9321	4697	13934	26529	54481

GRAFIEK 10:

Vlaamse havens
(Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende)
Ladingen in 1000 Ton

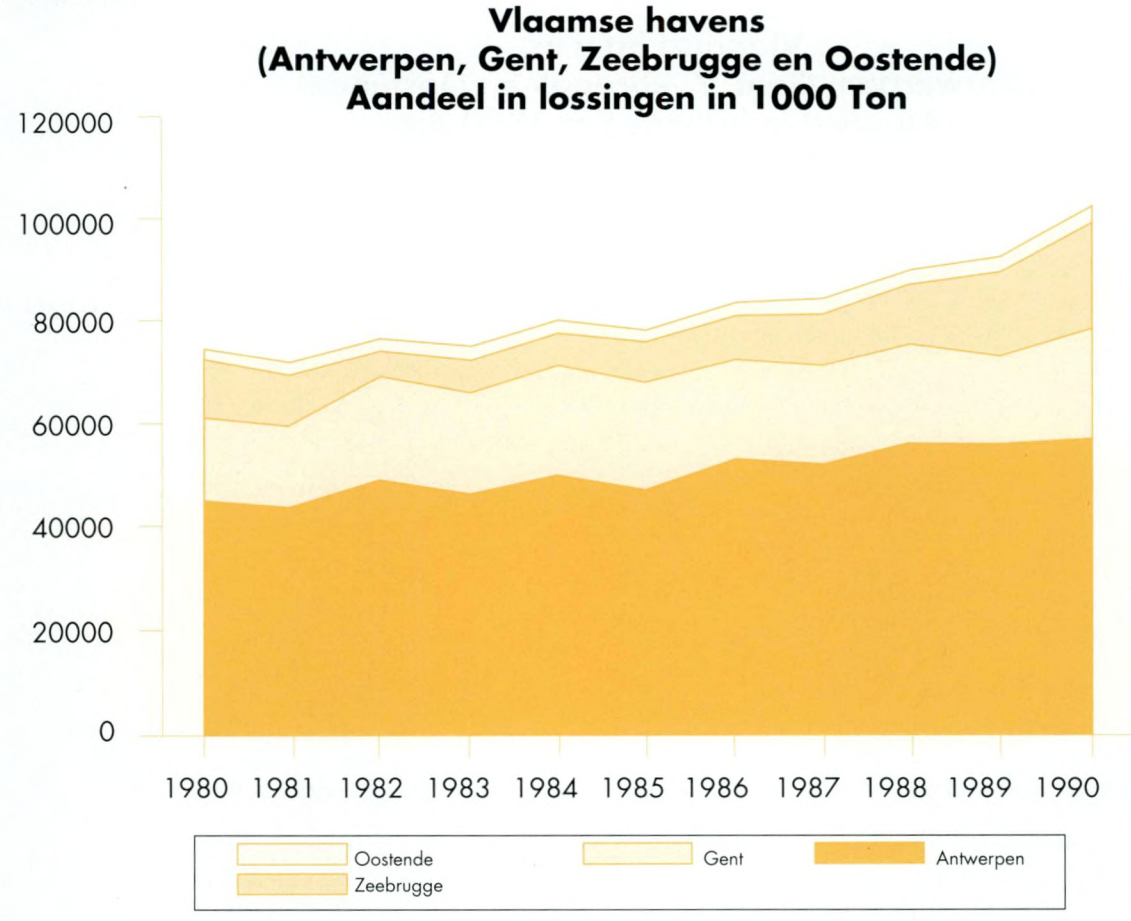


TABEL 11:

Totaal Vlaamse Havens - Lossingen in 1000 Ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	45427	15031	11665	2009	74132
1981	43372	15507	10186	2362	71427
1982	49464	19254	5680	2005	76403
1983	46126	19230	7015	2182	74553
1984	49457	20773	7222	2444	79896
1985	47419	19981	8083	2481	77964
1986	52728	19432	8791	2352	83303
1987	51895	19395	10448	2443	84181
1988	55608	19023	11962	3020	89613
1989	55213	18156	16118	2915	92402
1990	59479	19632	20289	2959	102359

GRAFIEK 11:



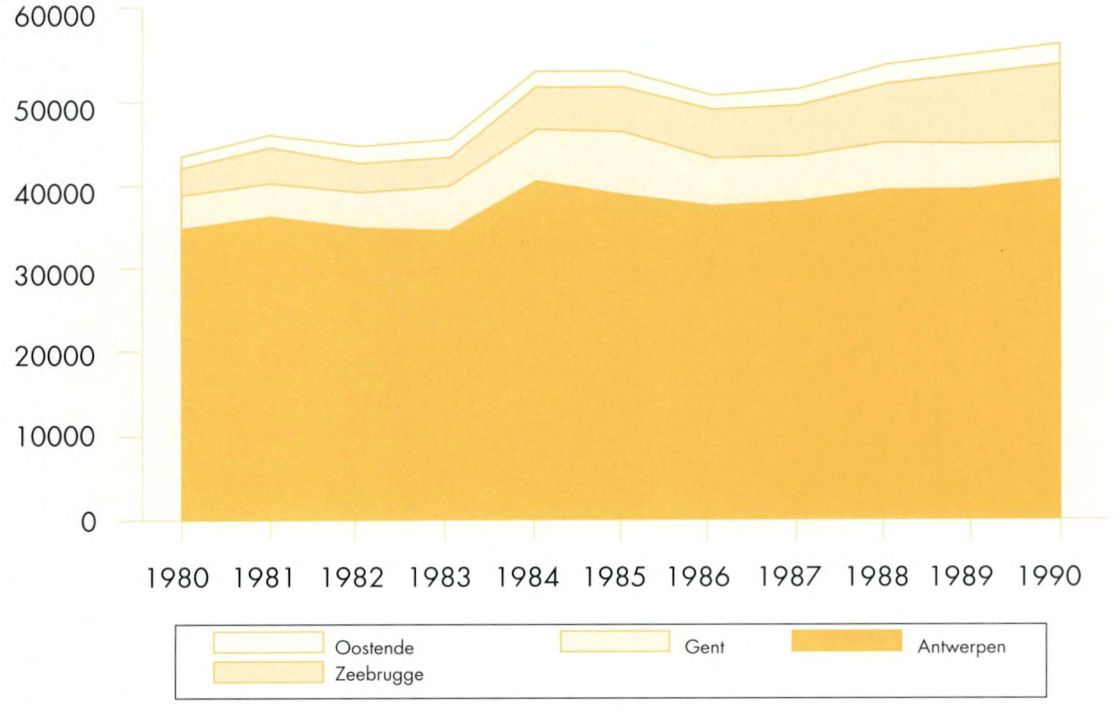
TABEL 12:

Totaal Vlaamse Havens - Ladingen in 1000 Ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	34179	3386	3393	1260	42218
1981	35390	3781	3818	1530	44519
1982	33810	4006	3466	1898	43180
1983	33414	5293	3618	1960	44285
1984	39444	5894	4594	2086	52018
1985	37704	6959	5283	2066	52012
1986	36185	5539	5553	1787	49064
1987	36961	5083	6024	1861	49929
1988	38583	5310	6492	2325	52710
1989	38137	5777	7629	2324	53867
1990	38864	5211	8267	2139	54481

GRAFIEK 12:

Vlaamse havens
(Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende)
Aandeel in ladingen in 1000 Ton



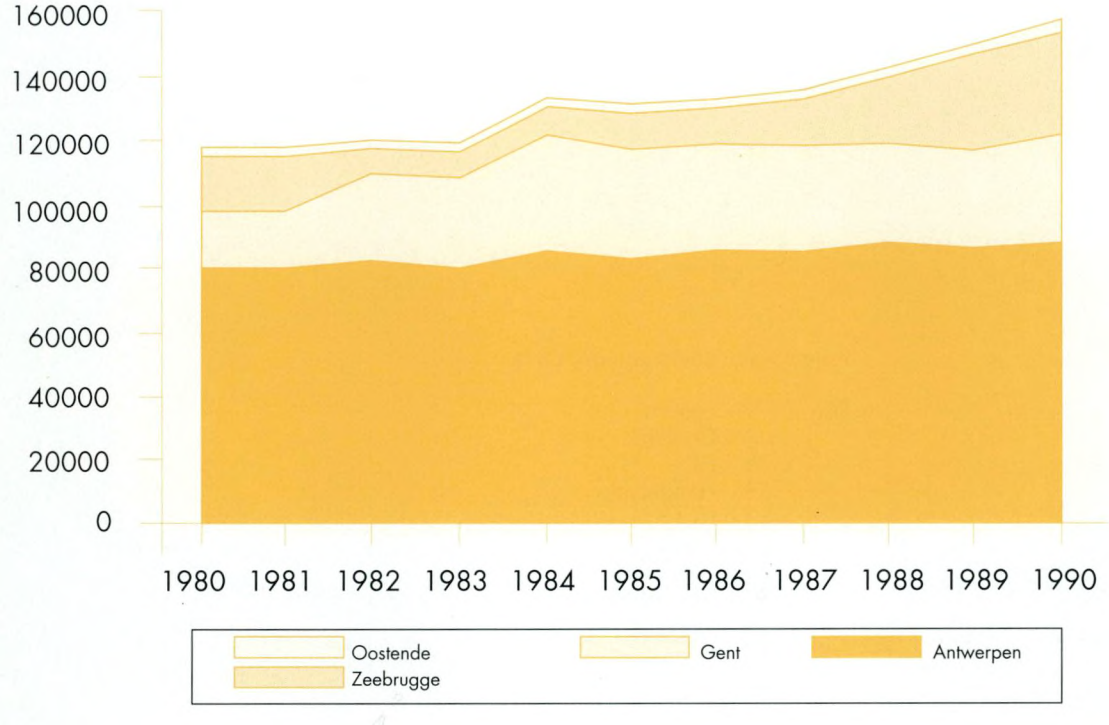
TABEL 13:

Totaal Vlaamse Havens - Lossingen en ladingen in 1000 Ton

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	79606	18417	15058	3269	116350
1981	78762	19288	14004	3892	115946
1982	83274	23260	9146	3903	119583
1983	79540	24523	10633	4142	118838
1984	88901	26667	11816	4530	131914
1985	85123	26940	13366	4547	129976
1986	88913	24971	14344	4139	132367
1987	88856	24478	16472	4304	134110
1988	94191	24333	18454	5345	142323
1989	93350	23933	23747	5239	146269
1990	98343	24843	28556	5098	156840

GRAFIEK 13:

Vlaamse havens
(Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende)
Aandeel in lossingen en ladingen in 1000 Ton



Auteursvermelding van de foto's :

Pag.	5	Peeters
	14	Coolens
	16	HCI
	18	Henderyckx
	22	HCI
	24	Coolens
	28	Luyten
	33	Stad Antwerpen
	35	Coolens
	37	HCI
	39	Henderyckx
	42	HCI

Jozef II-straat 12-16
1040 Brussel
Tel.: 02/217 07 45
Fax: 02/217 70 08