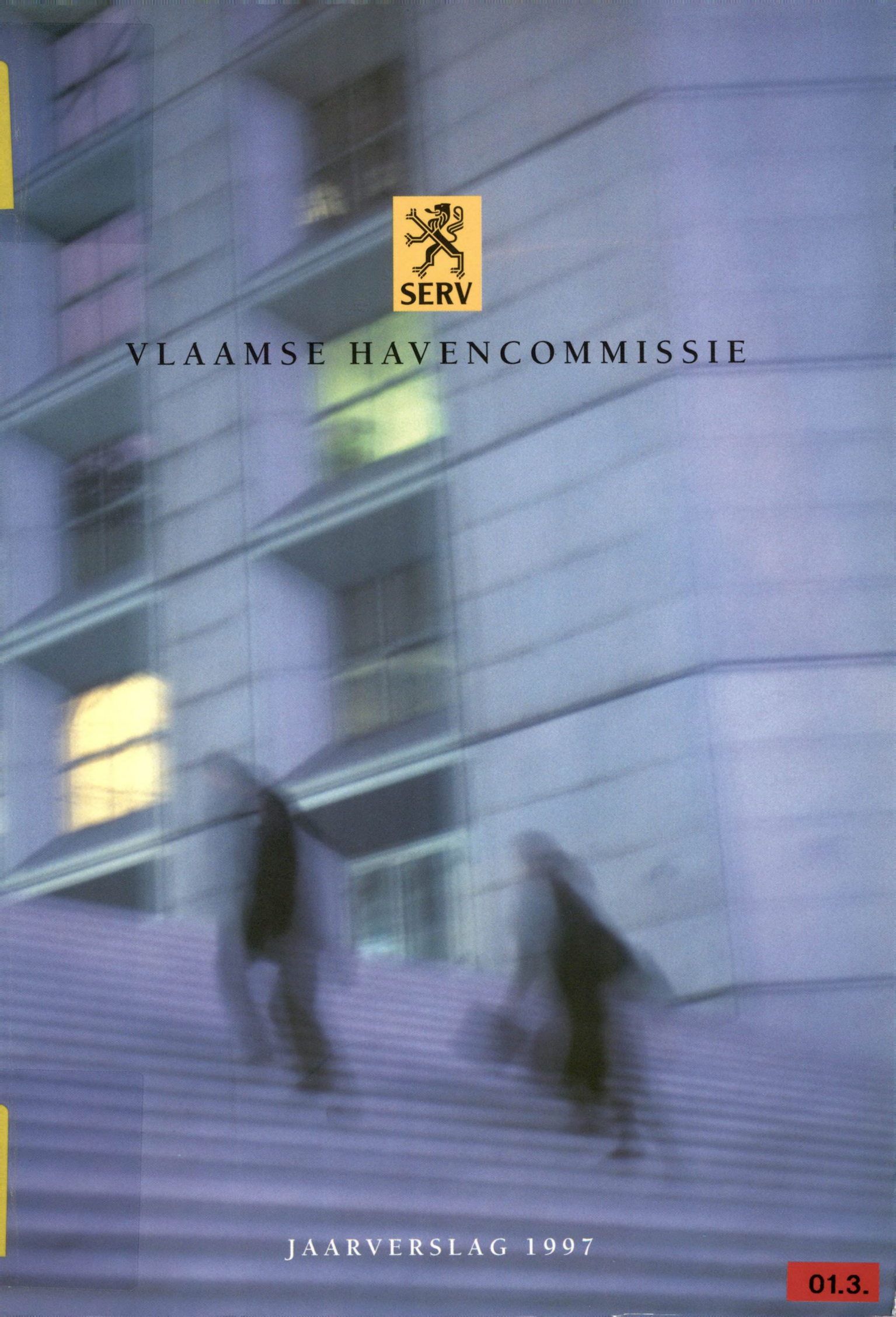


SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1997

01.3.

Brussel, postdatum
46/CH/ch/07/24/02

SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

INGEKOMEN OOSTENDE
03 AUG. 1998
NR..... NR.....

Geachte Mevrouw,
Geachte Heer,

Het is me een genoegen U het jaarverslag 1997 van de Vlaamse Havencommissie te kunnen overmaken.

Gewoontegetrouw bevat het jaarverslag de integrale tekst van de adviezen, die de VHC het voorbije jaar heeft uitgebracht. Daarnaast geeft het jaarverslag een uitgebreid overzicht van de ontwikkelingen, die vorig jaar in en om de Vlaamse havens hebben plaatsgevonden. Ook staan in het jaarverslag een aanzienlijke hoeveelheid statistische gegevens over o.m. de investeringen, de arbeid en de trafiek in de havens. Op die manier wil het jaarverslag niet alleen een administratief overzicht geven van het voorbije jaar, maar ook fungeren als een naslagwerk over het Vlaamse havengebeuren in 1997.

In de hoop U hiermee van dienst te kunnen zijn, verblijf ik

met de meeste hoogachting,

i.o.

Etienne Poelvoorde,
Secretaris
Vlaamse Havencommissie.

Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
Tel.: 02/217 07 45
Fax: 02/217 70 08
E-mail: serv@serv.be

SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1997

Jaarverslag 1997
Vlaamse Havencommissie

p/a Sociaal-Economische
Raad van Vlaanderen
Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel

Tel.: 02/217.07.45
Fax: 02/217.70.08
E-mail: serv@serv.be
http://www.serv.be

Redactie:
Herman Clerinx
Jean-Pierre Merckx
Ingrid Schurmans

Creatie & druk:
Gevaert & Bisnis, Kuurne

Verantwoordelijke uitgever:
Etienne Hurtecant
Witte Molenstraat 104
8200 Brugge - Sint-Michiels

Dit jaarverslag werd gezet
in de letters Berkeley en Rotis.
Het werd gedrukt op
BVS Scheufelen, mat, 115 gram.
De kaft werd gedrukt
op BVS Scheufelen, mat, 250 gram.

D/1998/4665/18

SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1997

VOORWOORD

Niet driemaal, achtmaal is scheepsrecht!

Wij schrijven thans ons achtste voorwoord tot het achtste Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie. Wij zijn dus acht jaar ouder geworden: de commissie, de leden, voorzitter incluis. De overheid aan wie wij rapporteren, daarentegen, "verjongt" zich voortdurend: zij vernieuwt zich geregeld in termen van ministers, kabinetten en decreten. Zo heeft zij in 1997 gedecreteerd dat in alle raadgevende commissies voortaan iedere sekse voor minstens één derde moet vertegenwoordigd zijn. Zo ook dus in de VHC, een bij uitstek mannelijk gremium! Wellicht zal deze maatregel een nieuwe, verfrissende wind doen waaien over enkele dossiers, die met de jaren dreigen muffig te worden. Tweeëntwintig mannen (twee vrouwen hebben van in den beginne de VHC versterkt) zijn dus thans ijverig bezig minstens zes "trans-port minded" dames te zoeken, die uiteraard de plaats zullen innemen van evenveel mannen. Afwachten of het volksgezegde "die zoekt die vindt" ook in ons havenmidden opgaat.

Het Dagelijks Bestuur vergaderde in 1997 minder dan in vorige jaren, de centrale werkgroep daarentegen des te meer. Beleidsmatig gezien is dit geen slecht teken; zoals vooropgesteld in ons herbezinningsrapport van eind 1995 is de rol van de (plenaire) Commissie terug in ere hersteld. Daarenboven is de Commissie eindelijk naar buiten gekomen met iets substantieels op het vlak van de beleidsonderbouwing: een Sterkte/Zwakte-analyse van de Vlaamse Havens in de context van een modern havenbeleid.

De resultaten van deze studie werden zodanig belangrijk bevonden dat de VHC in samenwerking met AWZ (Administratie van Waterwegen en Zeewezen) besloot hierover een studiedag te organiseren. Deze werd bijgewoond door meer dan 100 geïnteresseerden. Sedertdien is de verhouding tussen Commissie en Administratie beduidend verbeterd, hetgeen in de nabije toekomst ongetwijfeld tot een vruchtbare samenwerking zal leiden. Daar waar ik in mijn voorwoord tot de brochure over "De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en het Vlaams havenbeleid" nog stelde dat er van een principiële ombuiging in het Vlaams

havenbeleid nog geen sprake is, tenzij op papier, durf ik thans reeds te gewagen van een zekere omkeer: van een zuiver investeringsbeleid op basis van het concept verdelende rechtvaardigheid, *waarbij dus "de grootste aandacht van alle actoren (steeds) ging naar het verdelen van de beschikbare middelen", wordt sedert eind 1997 bewust gewerkt aan het opzetten van een actief en economisch onderbouwd havenontwikkelingsbeleid op basis van* procedurele effectiviteit, *waarbij de grootste aandacht gaat naar het zo eenduidig mogelijk ten uitvoer brengen van de Vlaamse havenbeleidsvisie c.q. -missie. Het investeringsbeleid blijft hierbij vanzelfsprekend belangrijk, doch is feitelijk slechts een onderdeel, meer nog, eerder een gevolg van het gevoerde havenbeleid (cfr. ook de toespraak van ir. Jan Strubbe op het havensymposium, d.d. 21.11.1997).*

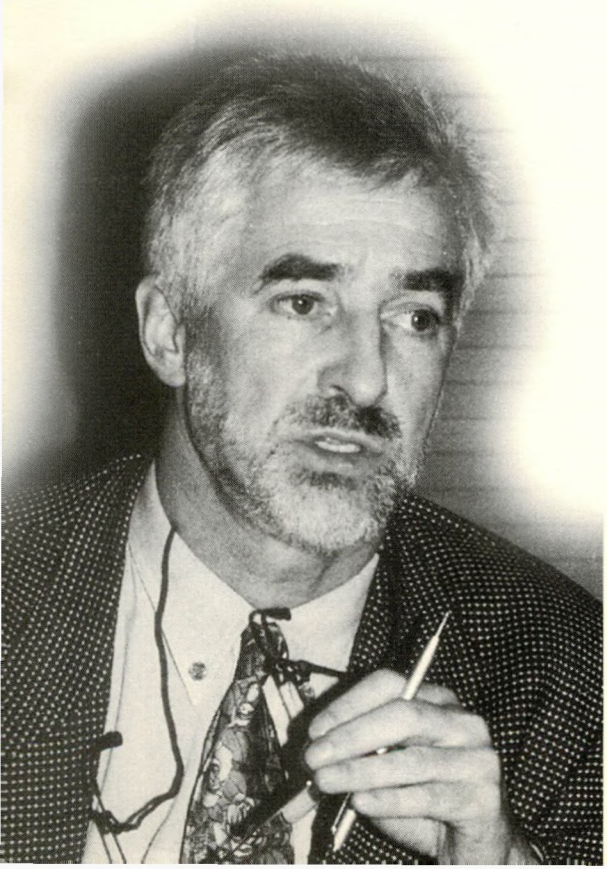
Zo is het met de dag duidelijker geworden, dat de kernbekwaamheden van AWZ zich moeten toespitsen op het oplossen van havenoverschrijdende problemen, waarvoor een multidisciplinaire aanpak nodig is. Het creëren van win-win situaties voor alle betrokken actoren – in het bijzonder de overheid, de havenbesturen, bedrijven en gebruikers – staat hierbij centraal. Zij zijn uiteindelijk best te beschouwen als strategische partners.

Het is in deze context betreurenswaardig vast te stellen dat het Havendecreet, dat de VHC nota bene zes jaar geleden meer dan eens gunstig geadviseerd heeft, nog steeds op zich laat wachten. Ik troost me evenwel met de gedachte dat sedert de eedaflegging voor de Senaat van Z.K.H. de Prins van Luik op dinsdag 11 maart 1958, tijdens de welke zijne hoogheid bepleitte zo gauw mogelijk tot een coherent zeehavenbeleid te komen, "voor alles inhoudende de synchronisatie van werken in het havencomplex Antwerpen-Gent-Zeebrugge", inmiddels al veertig jaar verstreken zijn.

In 1997 zijn er drie adviesvragen binnen gestuurd: één i.v.m. de beleidsnota van de Vlaamse Havenvereniging, één i.v.m. de aanleg van een getijdedok op de Linkerscheldeoever in Antwerpen, en één i.v.m. de verdieping tot 55 voet in Zeebrugge. Daarnaast heeft de Commissie verscheidene aanbevelingen en mededelingen gemaakt, o.m. i.v.m. de financiering van haveninvesteringen, de sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en het havenbeleid, de milieureglementering en havenactiviteiten (in samenwerking met de NHR uit Nederland), de vennootschapsbelastingen voor havenbedrijven, en de berekening van de toegevoegde waarde van zeehavens. Hierbij is het complementair en synergetisch karakter van onze zeehavens

meermaals naar voren gekomen, zodat we nog steeds op strategische samenwerking willen aandringen. Het Vlaamse havenbeleid bevindt zich meer dan ooit in een stroomversnelling. De weg tot een coherente en intern consistente lange termijn strategie voor de Vlaamse havens blijkt eindelijk minder moeilijk te begaan. Verstandige druk van binnen en buiten ligt hieraan ten grondslag en zal bijgevolg moeten blijven bestaan.

Prof. Dr. Willy Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie



INHOUD

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE 13
Samenstelling 13
Wetgeving 16
15 NOVEMBER 1989 - Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie (Belgisch Staatsblad - 17.02.1990) 16

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1997 20
Commissievergaderingen in 1997 21
Dagelijks Bestuur 23
Werkgroepen 24
Secretariaat 25

ONTWIKKELINGEN IN DE VLAAMSE HAVENS 30
Organisatorische en institutionele ontwikkelingen 31
Initiatieven en projecten in de Vlaamse havens 44

ADVIEZEN IN 1997 60
Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de financiering van haveninvesteringen 61
Ter inleiding 61
Principiële uitgangspunten 62
Een nieuw voorstel voor de financiering van de haveninvesteringen als onderdeel van een plan voor grotere inspanningen van de gewestelijke overheid voor infrastructuur 62
Een nieuw voorstel voor de financiering van haveninvesteringen, parallel met de verwezenlijking van het principe van "gelijke werkingsvoorwaarden" in het kader van het op te maken Havendecreet 63
Een nieuw voorstel van financiering van haveninvesteringen waarbij de afstemming met de Europese richtlijnen gewaarborgd is 64
Concrete uitwerking van de nieuwe financieringsregeling 65
Budget voor gewestelijk infrastructuurbeleid (a) 65
Budget voor "haveninterne zaken" (b) 66
Een nieuw voorstel voor de advies- en besluitvormingsprocedure voor haveninvesteringsprojecten 70
Advies over de aanleg van een getijdok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (Containerdok/kade - West) 72
Inleiding 72
Beknopte bespreking van het voorgelegde project en samenvatting van het ingediende dossier 73
Bespreking van de KBA 75
Vergelijkbaarheid van de KBA met vroeger uitgevoerde KBA's voor havenprojecten: belang ervan voor de beoordeling van het project 75
Opname van baten van industriële werkgelegenheid in het Belgische standpunt 80
Het belang van de Scheldeverdieping voor de baten van het project 81

Enige beschouwingen bij de uitgevoerde mobiliteitsstudies 82
Advies 83
Bijlage 85
Advies over het project "verdieping Zeebrugge 55 voet" 89
Inleiding 89
Beschrijving van het project 91
Bespreking van de prognoses 92
Containers 92
Droge massagoederen 94
Conclusie met betrekking tot de prognoses 94
Bespreking van de kosten-batenanalyse 95
De methode 95
De resultaten van de kosten-batenanalyse 95
De hypothesen die de basis vormen van de berekeningen in de kosten-baten-analyse 96
Conclusies met betrekking tot de kosten-batenanalyse 99
Bespreking van de mobiliteitsstudie 100
Advies 100
Bijlage 1 102
Bijlage 2 102
Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie op basis van de studie "sterkte/zwakte - analyse van de Vlaamse havens" 105
Ter inleiding 105
Belangrijkste analyse-elementen die de basis vormen voor de conclusies van de studie 106
Een onderzoek van de externe ontwikkelingen die een invloed kunnen hebben op de Vlaamse havens 106
De Vlaamse havens en de Europese Unie 109
De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens afzonderlijk en van het Vlaamse havenbeleid in zijn geheel 111
Evaluatie van de voorstellen van het studiebureau 115
De algemene inhoud van de voorstellen van het studiebureau 115
"Anders organiseren" 115
Andere klemtonen en andere beleidskeuzen 122
Aanbevelingen van de commissie 126
De opportuniteiten van het Vlaams havennetwerk omzetten in het beleid 126
Werk maken van gelijke werkingsvoorwaarden voor de havens 126
Investeringsbeslissingen: in het kader van grotere inspanningen meer objectiviteit door klare regels voor de besluitvormingsprocedure 127
Opzetten van "task-forces" binnen LIN AWZ 127
Anticiperen op de Europese ontwikkelingen 127
Federale bevoegdheden meer inzetten voor havenbelangen 128
Binnen het bevoegd paritair overleg initiatieven nemen over de arbeidsvoorwaarden 128

STATISTISCHE GEGEVENS 130
Statistische gegevens 131
Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens 131
Inleiding 131
Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap 132
De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens 133
De haven van Antwerpen 134
De haven van Gent 136
De haven van Zeebrugge 137
De haven van Oostende 138
Havenarbeid in de Vlaamse havens 139
Inleiding 139
De havenarbeid in de haven van Antwerpen in de periode 1980-1997 139
De havenarbeid in de haven van Gent in de periode 1980-1997 142
De havenarbeid in de haven van Brugge-Zeebrugge in de periode 1980-1997 145
De havenarbeid in de haven van Oostende in de periode 1980-1997 147
De maritieme trafieken in de Vlaamse havens 149
De prestaties van de Vlaamse havens in 1997 149
De haven van Antwerpen 149
De haven van Gent 150
De haven van Zeebrugge 151
De haven van Oostende 151
Statistische gegevens 153
Totaal maritiem verkeer 153
Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën 156
Containerverkeer 161
Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen 165
Herkomst en bestemming van de goederen 176
Passagiers 181
Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens 182
Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range 185

De inhoud van dit jaarverslag valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Het is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van de Vlaamse Havencommissie.

De Vlaamse Havencommissie

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 regering van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

De Havencommissie heeft als algemene opdracht het leveren van een bijdrage 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[1]. Vóór 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd. De Vlaamse Havencommissie 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 Vlaamse minister bevoegd voor het havenbeleid. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. (In tegenstelling tot de consensusadviezen van de SERV en de meeste SERV-commissies, volstaat een gewone meerderheid om de adviezen van de VHC uit te brengen.) Van een eensluidend advies kan de minister slechts gemotiveerd afwijken.

Samenstelling

(op 14.04.98)

Leden

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV - Algemeen Belgisch Vakverbond:
Baete Bob (nationaal secretaris haven BTB)
Fermon Frans (vice-voorzitter ACOD)
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

ACV - Algemeen Christelijk Vakverbond van België:
Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)
Janssens John (nationaal voorzitter ACV-vervoer en diamant)
Jonckheere Fernand (verbondssecretaris ACV Oostende-Westhoek)
Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)

ACLVB - Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:
Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB)

[1] In 1994 werd er geen advies over het rollend driejarenplan uitgebracht door de Vlaamse Havencommissie. Sedert 1995 werd er door de verantwoordelijke minister geen rollend driejarenplan meer voorgelegd ter advisering. Momenteel werkt de Administratie Waterwegen en Zeewezen aan een Strategisch Plan.

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

VEV - Vlaams Economisch Verbond:
Dubois Marc (directeur-generaal Ferry-Boats Zeebrugge)
Francken Marc (gedelegeerd bestuurder Gevaert NV)
Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV)
Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie NV)
Restiau Robert (afgevaardigd-bestuurder Vlaamse Havenvereniging)
Van Der Mueren August (voorzitter CEPG)

NCMV, de Organisatie voor Zelfstandige Ondernemers:
Langerock Jeroen (economisch adviseur NCMV)
Peeters Kris (secretaris-generaal NCMV)

Vertegenwoordigers van de havens:

Het havenbestuur van Antwerpen:
Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)
Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)

Het havenbestuur van Gent:
Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)

Het havenbestuur van Oostende:
Goekint Julien (voorzitter AG Haven Oostende)

NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ):
Traen Fernand (voorzitter MBZ)

Vertegenwoordigers van de transportmodi:

Het wegvervoer:
De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)

Het spoorvervoer:
Martens Antoine (bestuurder-adjunct directeur-generaal NMBS - departement transport)

De binnenscheepvaart:
Parmentier Octaaf (voorzitter algemeen actiecomité van de Belgische binnenscheepvaartorganisaties)

In 1997 kwam de Vlaamse Havencommissie 5 keer samen: op 7 januari, 27 mei, 26 juni, 28 oktober en 21 november (symposium).

Dagelijks bestuur

Voorzitter:
Winkelmans Willy (hoogleraar RUCA - faculteit TEW)

Leden:
Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)
Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)
Goekint Julien (voorzitter AG Haven Oostende)
Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV)
Peeters Kris (secretaris-generaal NCMV)
Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)
Traen Fernand (voorzitter MBZ)
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

In 1997 kwam het dagelijks bestuur 5 keer samen: op 24 maart, 15 april, 9 en 29 september en 18 december.

Voorzitter

Winkelmans Willy (hoogleraar RUCA - faculteit TEW)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem

Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)
Poelvoorde Etienne (secretaris VHC)

Secretariaat

Merckx Jean-Pierre
Poelvoorde Etienne
Schurmans Ingrid

Opmerking

Op 5 december 1997 vervielen de mandaten van de leden van de Vlaamse Havencommissie. Tot op heden zijn nog geen nieuwe leden benoemd door de Vlaamse Regering (juni 1998). De nieuw ingediende kandidaturen beantwoorden immers niet aan het decreet "houdende invoering van een meer evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen". Conform het decreet betekent dit dat de nieuwe samenstelling van de Vlaamse Havencommissie minstens acht vrouwen zou moeten tellen (in totaal telt de Vlaamse Havencommissie vierentwintig leden, exclusief de Voorzitter). Dit nieuwe decreet werd van kracht op 15 september 1997.

Wetgeving

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 (= *de SERV*) 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.

Art. 10. De Vlaamse Raad, de Vlaamse Executieve of het lid van de Vlaamse Executieve dat terzake bevoegd is, kan de Raad, de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. De Raad kan de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen.
(...)

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 hoogdringende 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. - Samenstelling en 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;

e) 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 bijzondere 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 representatiebudget 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

De Vlaamse Havencommissie in 1997

Commissievergaderingen in 1997

In 1997 is de Vlaamse Havencommissie vijf maal samengekomen, namelijk op 7 januari, op 27 mei, op 26 juni, op 28 oktober en op 21 november 1997. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste agendapunten van deze vergaderingen.

7 JANUARI

- Bespreking en goedkeuring (12 stemmen voor, 1 stem tegen en 1 onthouding) van een aanbeveling over de financiering van de haveninvesteringen.
- Afspraken over de behandeling van de adviesvraag van de minister over de beleidsnota van de Vlaamse Havenvereniging: "Een havennetwerk voor Vlaanderen".
- Toelichting bij de werkzaamheden van de Europese Unie omtrent de Trans-Europese netwerken - havens.
- Goedkeuring van de Conceptnota - plan van aanpak - van de "Vergelijkende studie naar de milieuregelgeving en de handhaving daarvan in Vlaanderen en Nederland".

27 MEI

- Bespreking en unanieme goedkeuring advies over "de aanleg van een getijdedok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (containerdok/kade west).
- Bespreking van een brief van de minister van openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening over de aanbeveling van de VHC over de financiering van haveninvesteringen.
- Bespreking jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkelingen.
- Bespreking van de werkzaamheden van de Europese Unie rond de Trans-Europese vervoersnetwerken - havens.
- Toelichting stand van zaken over de gemeenschappelijke analyse door de Nationale Havenraad (Nederland) en de VHC over de milieureglementering.

26 JUNI

- Bespreking en unanieme goedkeuring van een advies over de uitdieping van de haven van Zeebrugge tot 55 voet.

28 OKTOBER

- Bespreking en unanieme goedkeuring van een aanbeveling over de sterkte/zwakte-analyse van de Vlaamse havens.

21 NOVEMBER

- Organisatie van een symposium over de "sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en het Vlaamse havenbeleid." Professor Alain Verbeke, voorzitter van het Vlaams Comité van Academische Experten van ESEG-Technum, vatte zijn studie over de "sterkte/zwakte-analyse van de Vlaamse havens samen. Etienne Poelvoorde, secretaris van de VHC, sprak over de aanbevelingen die de commissie heeft geformuleerd naar aanleiding van deze analyse. Ir. Jan Strubbe, directeur-generaal van de Administratie Waterwegen en

Zeewezen, lichtte de visie van de Vlaamse Administratie toe. Minister Eddy Baldewijns van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening sprak het slotwoord. Het geheel werd geleid door professor Willy Winkelmans, voorzitter van de Vlaamse Havencommissie.

De sprekers tijdens het symposium van 21 november. V.l.n.r. E. Poelvoorde, W. Winkelmans, A. Verbeke en J. Strubbe ▲

Minister Baldewijns sluit het symposium. ▼

Dagelijks Bestuur

In 1997 kwam het Dagelijks Bestuur vijf maal samen. Het is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Het Dagelijks Bestuur finaliseert, op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen de ontwerp-aanbevelingen en/of ontwerp-adviezen voor de Vlaamse Havencommissie.
De werkzaamheden van het Dagelijks Bestuur stonden in 1997 gedeeltelijk in het teken van de uitwerking van de aanbeveling "De werking van de Vlaamse Havencommissie: Nieuwe uitdagingen en afspraken" van 24 januari 1996, waarvan reeds een gedeelte was aangevat in de loop van 1996. Een belangrijke opdracht hiervoor was de studie over *"Sterkte/zwakte-analyse van de Vlaamse havens"*. De uitvoering van de studie viel volledig onder de bevoegdheid van de Vlaamse administratie van Leefmilieu en Infrastructuur. De Vlaamse Havencommissie werd belast met de inhoudelijke opvolging van de studie[2]. Voor de inhoudelijke begeleiding werd door het Dagelijks Bestuur een stuurgroep samengesteld uit (1) deskundigen van de organisaties die zetelen in het Dagelijks Bestuur van de Havencommissie, en (2) twee vertegenwoordigers van de minister. De Voorzitter van de stuurgroep was de Voorzitter van de Havencommissie. De dagelijkse opvolging van de studie werd door het Dagelijks Bestuur toevertrouwd aan een projectgroep. Deze projectgroep was samengesteld uit (1) het secretariaat van de Havencommissie en (2) een vertegenwoordiger van de minister. De studie werd gegund aan het extern studiebureau ESEG-Technum. Het onderzoek duurde van 1 februari tot en met 15 augustus.
In 1997 besteedde het Dagelijks Bestuur ongeveer de helft van haar tijd aan deze studie. Op 24 maart besprak het Dagelijks Bestuur de werkzaamheden van de begeleidende stuurgroep voor de eerste maal. Op 9 september beraadde ze zich over de aanpak van voorstellen van aanbevelingen van de Stuurgroep over deze studie. Tijdens de vergadering van 29 september was er in eerste instantie een uiteenzetting door Prof. A. Verbeke van ESEG-Technum over de studie. Vervolgens besprak het Dagelijks Bestuur de door de stuurgroep opgestelde "ontwerp-aanbeveling op basis van de studie "Sterkte/Zwakte-analyse van de Vlaamse havens". Deze ontwerp-aanbevelingen werden vervolgens voorgelegd aan de commissie. Het geheel werd afgerond met een Symposium op 21 november onder de gezamenlijke leiding van de Vlaamse Havencommissie en de administratie Waterwegen en Zeewezen.
In de loop van 1997 behandelde het Dagelijks Bestuur ook twee adviesvragen van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Het Dagelijks Bestuur behandelde de adviesvraag over de beleidsnota van de Vlaamse Havenvereniging: "Een havennetwerk voor Vlaanderen" op 24 maart. Aan de behandeling van deze adviesvraag koppelde het Dagelijks Bestuur een bespreking over de ontwikkelingen in de Zeeuwse havens (Terneuzen en Vlissingen) en de strategische betekenis hiervan voor de concurrentiepositie van de Vlaamse havens in een aantal sectoren.
De vergadering van 18 december was volledig gewijd aan de adviesvraag over "het Stora-project in Zeebrugge". Hiernaast organiseerde het Dagelijks Bestuur op 15 april een vergadering die volledig gewijd was aan de bespreking van de werkzaamheden van de Europese Commissie. Hiervoor werd de Heer Suykens uitgenodigd om te spreken over mogelijke toekomstige initiatieven van de Europese Commissie in verband Europees havenbeleid.
Het Dagelijks Bestuur werd tijdens diverse vergaderingen geïnformeerd over de voortgang van de gezamenlijke werkzaamheden van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en de (Nederlandse) Nationale Havenraad over de *inventarisering van de milieuregelgeving in Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de havensector*.

[2] Op basis van artikel 2 § 5 is het voor de Vlaamse Havencommissie mogelijk om onderzoek aan de minister voor de stellen. De voorgestelde studie werd uitgeschreven en aanbesteed door de administratie van Leefmilieu en Infrastructuur (LIN).

Werkgroepen

De dossiers voor het Dagelijks Bestuur en de Havencommissie werden in de loop van 1997 voorbereid door de "Centrale Werkgroep", de werkgroep "Jaarlijks Rapport" en de "Stuurgroep Sterkte/Zwakte van de Vlaamse havens".
De centrale werkgroep is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Hiernaast was nog een Stuurgroep actief. De centrale werkgroep en de stuurgroep zijn beiden samengesteld uit vertegenwoordigers van de organisaties en de havenbesturen, die zijn vertegenwoordigd in het Dagelijks Bestuur. Twee leden van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (Departement Leefmilieu en Infrastructuur) volgen de werkzaamheden van deze beide werkgroepen. Indien het wenselijk is, kan het Dagelijks Bestuur nog andere deskundigen aan de werkgroep toevoegen. De centrale werkgroep kwam in 1997 vier maal samen. De stuurgroep zes maal.
Een derde werkgroep, met name de werkgroep "Jaarlijks Rapport", bestaat uit vertegenwoordigers van de havenbesturen. Deze werkgroep is in 1997 één maal samengekomen: op 24 april.
De werkzaamheden van de stuurgroep en een gedeelte van de taken van de centrale werkgroep stonden in 1997 in het teken van de uitwerking van een aantal opdrachten die voortvloeiden uit de aanbeveling van 24 januari 1996: "De werking van de Vlaamse Havencommissie: Nieuwe uitdagingen en afspraken." In 1997 werden de twee opdrachten voor de *bijdrage, sterkte en zwakte van iedere haven afzonderlijk en van het hele haven-potentieel* aangepakt. Zo stond de stuurgroep in voor de begeleiding van de studieopdracht over de "Sterkte/Zwakteanalyse van de Vlaamse havens". De centrale werkgroep van zijn kant startte op 1 december met de *analyse van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de vier Vlaamse havens* op basis van de studies van de Nationale Bank van België over elk van de havens afzonderlijk. Deze opdracht werd in de eerste helft van 1998 afgerond. De resultaten van dit onderzoek zijn te lezen in het rapport "analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens."
Verder heeft de centrale werkgroep in hoofdzaak technisch en ondersteunend werk geleverd bij de voorbereiding van adviezen over infrastructuurprojecten (drie vergaderingen). Deze adviezen zijn: het "Advies over de aanleg van een getijdedok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (Containerdok/kade - West)" en het advies over het project "Verdieping Zeebrugge 55 voet".

Secretariaat

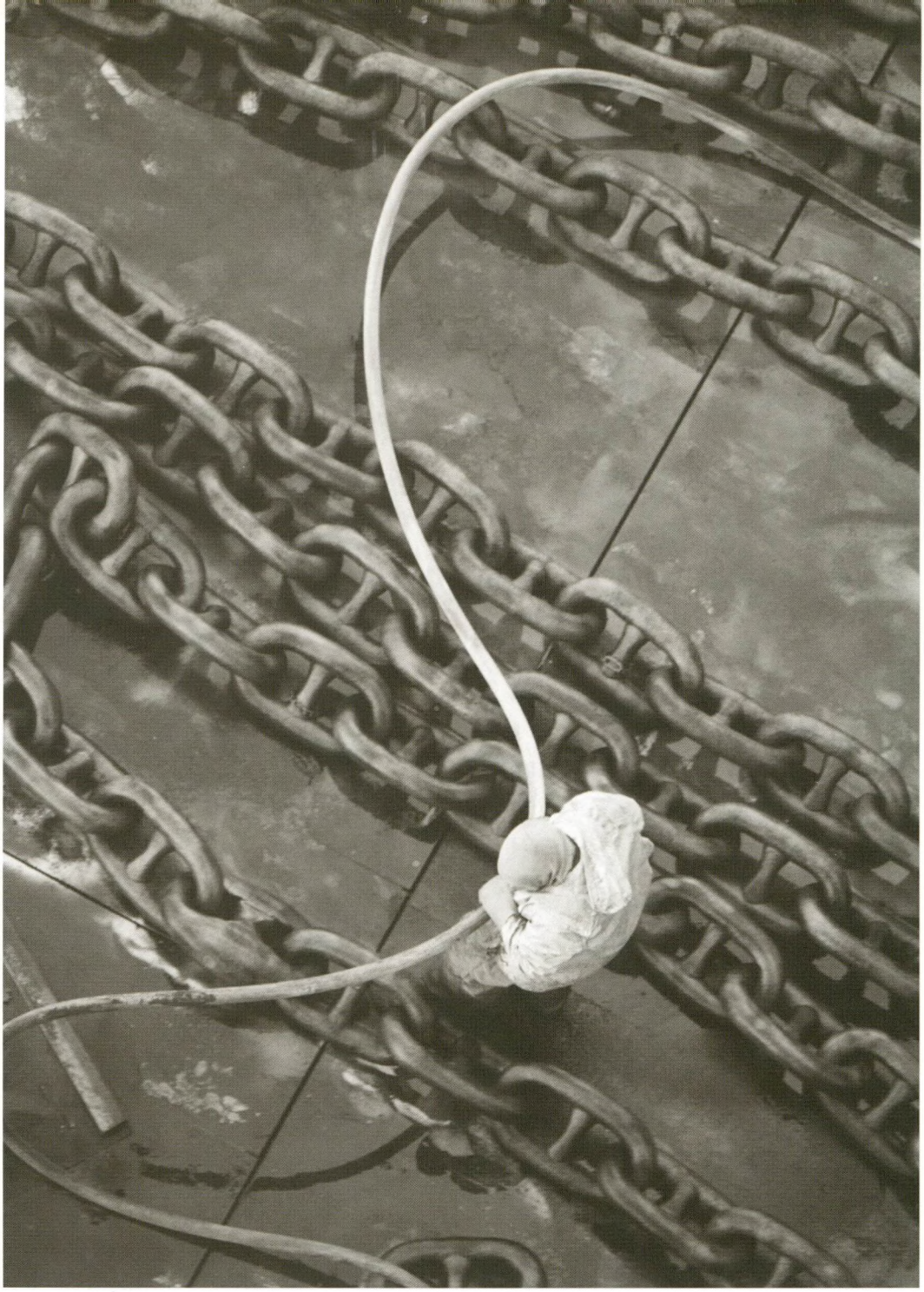
Naast de voorbereiding van de documenten die besproken worden in de Centrale Werkgroep, het Dagelijks Bestuur en de Vlaamse Havencommissie, heeft het secretariaat van de VHC in de loop van het werkjaar nog een aantal andere taken uitgevoerd. We geven een overzicht van de belangrijkste taken.

"Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling"

Op 21 mei 1997 heeft de Vlaamse Havencommissie de derde editie van het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" goedgekeurd.
Het nieuwe rapport is qua concept identiek aan de twee vorige rapporten. Het blijft de bedoeling om, op basis van een hele reeks beschouwingen over verschillende grote goederengroepen, uitspraken te doen over de toekomstperspectieven van de Vlaamse havens. Daarbij worden niet alleen de succesvolle "commodities" beschreven; er wordt evenveel aandacht besteed aan de goederengroepen waarvoor de perspectieven minder gunstig zijn. Voor elk van deze goederengroepen worden steeds een aantal beschouwingen weergegeven én er wordt telkens een te verwachten groeipercentage vooropgezet. Deze groeipercentages zijn gebaseerd op de geformuleerde beschouwingen én/of op diverse studies (b.v. Drewry, Ocean Shipping Consultants). In de conclusies wordt een totaalbeeld voor de Vlaamse havens geschetst op basis van alle deelgegevens en de geschatte groeipercentages.

De sterkte/zwakte analyse

In de nota van de Vlaamse Havencommissie "De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen, nieuwe afspraken" (januari 1996) werd het voorstel gedaan om een sterkte/zwakte analyse uit te voeren voor de Vlaamse havens. In functie van dat voorstel werden door het secretariaat de nodige stappen gezet om - in samenwerking met de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap - een studie door een studiebureau te laten uitvoeren.
De studie werd, na een selectieprocedure, toegekend aan het studiebureau ESEG-Technum uit Antwerpen. De studie is in februari 1997 van start gegaan; op 15 augustus 1997 werd het laatste deel van de studie aan het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie afgeleverd.
Voor de begeleiding van de studie werden een Stuurgroep en een Projectgroep opgericht. De *Stuurgroep* bestond uit vertegenwoordigers van de instanties in de Vlaamse Havencommissie, aangevuld met twee vertegenwoordigers van de Administratie Waterwegen en Infrastructuur. De functie van de Stuurgroep lag in de inhoudelijke begeleiding van de studie. In zes vergaderingen werden de verschillende deelrapporten van de studie bediscussieerd en werden voorstellen gedaan voor aanpassingen en verder onderzoek. In de laatste twee vergaderingen, na de voltooiing van de studie, heeft de Stuurgroep een aanbeveling voorbereid over de studie. Deze "Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie op basis van de studie 'Sterkte/Zwakte-analyse van de Vlaamse havens' " werden goedgekeurd door de Vlaamse Havencommissie op 28 oktober 1997.
De *Projectgroep* bestond uit twee leden van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en één vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap. De taak van deze Projectgroep lag in de praktische begeleiding van de studie.
De inhoud van de studie wordt samengevat in de aanbeveling die de Vlaamse Havencommissie heeft geformuleerd. Deze aanbeveling wordt integraal in dit Jaarverslag opgenomen.
Op 21 november 1997 werd door de Vlaamse Havencommissie, in samenwerking met de administratie Waterwegen en Zeewezen, een symposium georganiseerd met als titel "De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid". Centraal stond de sterkte/zwakte-analyse, die werd toegelicht door Prof. Dr. A. Verbeke. De tweede spreker was de heer E. Poelvoorde, secretaris van de Vlaamse Havencommissie, die het standpunt van de Vlaamse Havencommissie uiteenzette. De visie van de Administratie Waterwegen en Zeewezen werd uiteengezet door Ir. J. Strubbe, directeur-generaal van deze Administratie. Het symposium werd afgerond door Minister Baldewijns, die zijn visie gaf op de resultaten van de studie. De conclusies van de studie, de aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie en de standpunten van Ir. Strubbe en Minister Baldewijns werden gebundeld in een rapport.



Overleg met de vertegenwoordigers van de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap

De Voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie komen één of enkele keren per jaar samen voor informeel overleg met vertegenwoordigers van de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap. Op de agenda van deze vergaderingen staan in de regel mededelingen over de stand van zaken van de dossiers, die bij de Vlaamse Havencommissie en de Administratie in behandeling zijn. Dit overleg biedt de mogelijkheid om te anticiperen op de werkzaamheden van de Commissie of de Administratie. Tevens zijn deze vergaderingen het ideale forum om bijkomende uitleg te geven over bepaalde werkwijzen, adviezen, aanbevelingen e.d., die door de Havencommissie of de Administratie werden gebruikt of geformuleerd.

In 1997 vond dit informele overleg slechts één keer plaats (25 september), dit omdat er in de loop van 1997 op regelmatige tijdstippen vergaderingen plaatsvonden in het kader van de sterkte/zwakte-analyse, met daarin vertegenwoordigers van zowel het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie als van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

Overleg in het kader van de oprichting van een voorlichtingsbureau van de Short Sea Shipping in Vlaanderen

De administratie Waterwegen en Zeewezen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Vlaamse Gewest heeft in de tweede helft van 1997 overleg georganiseerd in het kader van de oprichting van het "Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping Vlaanderen". De vergaderingen van deze projectgroep werden gehouden in de loop van de tweede helft van 1997. Naast de vertegenwoordigers van de administratie Waterwegen en Zeewezen, die het voorzitterschap en het secretariaat van de vergaderingen waarnamen, werd aan de vergaderingen deelgenomen door vertegenwoordigers van de Vlaamse Havenvereniging (met afgevaardigden voor de expeditie-, rederij- en stuwadoorsector), van de havenbesturen en van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. De projectgroep heeft als hoofddoel de missie, kritische doelstellingen, organisatievorm en financiering te bepalen voor de op te richten organisatie. Dit voorstel werd eind december 1997 overgemaakt aan de directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen.
Het voorlichtingsbureau heeft het bevorderen van short sea shipping tot doel, om zo het vervoer van goederen binnen Europa veilig te stellen en te verbeteren. Met de oprichting van een voorlichtingsbureau wordt beoogd een bijdrage te leveren tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen, door het aandeel van de short sea shipping in het goederenvervoer te vergroten.

Analyse van de milieureglementering in de Vlaamse en de Nederlandse havens : gezamenlijk initiatief van de VHC en de NHR

Sinds haar oprichting heeft de Vlaamse Havencommissie regelmatig contact gehad met haar Nederlandse tegenhanger, de Nationale Havenraad. In het begin bleef dit beperkt tot contacten tussen de voorzitters en de secretarissen. In 1994 had een eerste bijeenkomst plaats op het niveau van de dagelijkse besturen van beide instanties. Op 29 juni 1995 werd de voltallige Vlaamse Havencommissie, samen met een vertegenwoordiger van de Vlaamse Gemeenschap van de administratie Waterwegen en Zeewezen, uitgenodigd te Rotterdam door de Nationale Havenraad. Tijdens deze bijeenkomst werden een aantal mogelijke onderwerpen besproken die door beide commissies, via hun secretariaten, nader onderzocht zouden kunnen worden.
Eén van de items die voorgesteld werden als te onderzoeken onderwerp, was het uitvoeren van een "Vergelijkende studie naar de milieuregelgeving en de handhaving daarvan in Vlaanderen en Nederland". De achterliggende gedachtegang was het feit dat de laatste jaren door het havenbedrijfsleven en de havenbeheerders gesteld wordt dat er sprake zou zijn van een concurrentieverstoring tussen de havens, die te wijten is aan verschillen inzake de lokale regelgeving. Hierbij werd onder andere verwezen naar verschillen in de milieuregelgeving en de handhaving daarvan in de Noordwest-Europese landen. Om deze uitspraak op een objectieve wijze te kunnen analyseren, werd voorgesteld dat door beide secretariaten een vergelijkende studie zou uitgevoerd worden. De Vlaamse Havencommissie verklaarde zich tijdens haar vergadering in januari 1996 akkoord met het onderzoeken van dit onderwerp.
De algemene opdracht werd door de beide secretariaten uitgewerkt in een gezamenlijke conceptnota. Deze conceptnota - plan van aanpak - werd goedgekeurd door het Dagelijks Bestuur op 17 september 1996. Op 7 januari 1997 werden deze nota en de voorgestelde werkwijze goedgekeurd door de Vlaamse Havencommissie.
Er werd met de Nationale Havenraad overeengekomen om, gezien de omvang van de opdracht, het onderzoek in de eerste fase toe te spitsen op de haven van Antwerpen voor Vlaanderen, en de haven van Rotterdam voor Nederland. In de loop van 1996 werd door de beide secretariaten een gezamenlijke vragenlijst opgesteld via overleg met zowel vertegenwoordigers van de havenbeheerders als van het havenbedrijfsleven.
Op basis van deze vragenlijsten werd beslist om de opdracht in eerste instantie aan te vatten met de analyse van de milieuregelgeving, waaraan de container- en de gemengde overslagbedrijven moeten voldoen bij de

behandeling en opslag van containers en gemengd stukgoed (zowel voor IMDG[3] als niet-IMDG goederen)[4]. Tijdens het eerste trimester van 1997 kwamen de beide secretariaten en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven samen om de vragen, die betrekking hadden op dit eerste onderdeel van het onderzoek, in te vullen. Op basis van deze vragenlijsten werd een ontwerp-rapport opgesteld. Tijdens de bespreking van de antwoorden op de vragenlijsten kwamen een aantal knelpunten aan het licht. Deze hadden onder andere betrekking op de geldende brandweervoorschriften, regelgeving inzake de opslag van gevaarlijke goederen, het toepassingsveld van de voor- en achterkaaien enz. Eind 1997 werd tussen de beide secretariaten via overleg een consensus bereikt over het ontwerp-rapport. In totaal werd zes maal vergaderd door de beide secretariaten in 1997.
In de loop van 1998 zullen de besprekingen, over het eerste deel van de studie, afgerond worden op het niveau van de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie. Het is de bedoeling om het definitieve rapport te publiceren.

Deelname aan de EU-werkgroep "Member States Group on Ports and Maritime Transports"

De Vlaamse Havencommissie volgt de gebeurtenissen op EU-gebied met betrekking tot het havenbeleid van nabij. Ze tracht tevens via overleg met alle betrokken partijen - in eerste instantie met de havenbedrijven, de sociale partners en de vertegenwoordiger van de Vlaamse administratie - op een constructieve wijze mee te werken aan de uitwerking van officiële standpunten naar de EU toe.
Sinds midden 1995 neemt het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie als waarnemer deel aan de EU-werkgroep "Member States Group on Ports and Maritime Transport", de subwerkgroep "North Sea"[5] en het bilateraal overleg dat hiermee verband houdt. Deze EU-werkgroep werd opgericht en staat onder leiding van het Directoraat-generaal VII (vervoer) van de Europese Commissie, afdeling zeevervoer en havens. In deze werkgroep zetelen alle Europese lidstaten. Noorwegen en IJsland zetelen in de werkgroep als waarnemer, evenals een aantal instanties zoals ESPO (European Sea Port Organisation), FEPORT (Federation of European Private Port Operators), ECSA (European Community Shipowner's Association), FEPI (Federation of Inland Ports) en de EIB (Europese Investeringsbank). Aan deze werkgroep nemen officieel twee vertegenwoordigers voor België deel. Dit zijn enerzijds een ambtenaar van het federaal ministerie van Verkeer en anderzijds een ambtenaar van de Vlaamse Gemeenschap, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Beleid Havens.
Het secretariaat van de VHC vervult op Vlaams niveau, met betrekking tot deze EU-werkgroep, een ondersteunende en coördinerende rol. Op het coördinerende niveau zorgt het secretariaat enerzijds voor de tijdige doorstroming van de documenten van de Europese Commissie. Anderzijds regelt het secretariaat regelmatig vooroverleg tussen alle betrokken partijen die vertegenwoordigd zijn in de Havencommissie, en de vertegenwoordigers van de administratie Waterwegen en Zeewezen, over de onderwerpen en rapporten die ter sprake komen in de Member States Group on Ports and Maritime Transport[6].

3 IMDG-goederen staat voor "International Maritime Dangerous Goods".
4 De twee andere onderdelen zijn: (1) de regelingen waarmee de havenbeheerders te maken hebben ten behoeve van de afgifte en de verwerking van scheepsafvalstoffen, en (2) de milieuregelgeving inzake de baggerproblematiek in de havengebieden.
5 De "Member States Group on Ports and Maritime Transport" werd in 1994 onderverdeeld in vier subwerkgroepen, met name in een "Baltische", een "Noordzee", een "Atlantische" en een "Mediterrane" werkgroep. Eind 1995 heeft elk van de subwerkgroepen een rapport ingediend. Het rapport van de Noordzee werkgroep luidt: "Integration of Ports and Maritime Transport in the Transeuropean Network North Sea Region" (voor meer informatie zie het Jaarverslag 1995 van de Vlaamse Havencommissie).
6 De vergadering wordt steeds voorgezeten door de vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

Ook heeft het secretariaat een ondersteunende functie voor de administratie Waterwegen en Zeewezen met betrekking tot de onderwerpen die behandeld worden in de Member States Group on Ports and Maritime Transport. Zo formuleerde het secretariaat in de loop van 1997 - in samenspraak met de administratie - de bemerkingen op (1) het ontwerp-eindrapport "Draft report from the Member States Group on Ports and Maritime Transport to the Trans-European Transport Network Committee on the role of maritime transport ans ports in the Trans-European Transport Network", en (2) de voorgestelde verfijning van de criteria voor "Afdeling 5 - Zeehavens" van de "Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet". De bemerkingen zijn steeds het resultaat van het vooroverleg dat het secretariaat hierover houdt met alle betrokken partijen. In de loop van 1997 had er drie maal een dergelijk vooroverleg plaats.
Het secretariaat rapporteert regelmatig aan het Dagelijks Bestuur en de Commissie over de voortgang van de werkzaamheden in deze Member States Group on Ports and Maritime Transport. De voltallige Member States Group on Ports and Maritime Transport is in 1997 drie maal samengekomen, namelijk op 12 maart, 4 juni, 14 juli. Tijdens deze vergaderingen werd er verder gestreefd naar een consensus omtrent de knelpunten rond het ontwerp-eindrapport "Draft report from the Member States Group on Ports and Maritime Transport to the Trans-European Transport Network Committee on the role of maritime transport ans ports in the Trans-European Transport Network"[7]. Doch in deze voltallige vergaderingen kon geen consensus bereikt worden over de N/Z-problematiek[8]. Vandaar dat de Europese Commissie besliste om een informele vergadering te beleggen met de betrokken lidstaten. Deze vergadering vond plaats op 21 oktober. De aanwezige lidstaten waren: Spanje, Italië, Nederland, Duitsland en België. De vergadering werd voorgezeten door de Europese Commissie. Na een grondige bespreking werd uiteindelijk een consensus bereikt.
Tijdens de vergaderingen van de Member States Group on Ports and Maritime Transport in 1997 werd een verdere bespreking[9] gewijd aan de verfijning van de criteria voor het bepalen van haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang. Het betreft de criteria die in "Afdeling 5 - Zeehavens" beschreven worden in de "Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet". Een verdere verfijning van deze criteria is noodzakelijk omdat er enerzijds tot op heden geen havens van gemeenschappelijk belang werden bepaald, en anderzijds omdat het Europees Parlement tegen 1 juli 1999 de richtsnoeren wenst te herzien. De besprekingen rond dit thema hebben uiteindelijk ertoe geleid dat er voor de Europese havens nu ook kaarten zullen beschikbaar zijn. Op deze kaarten zullen alle havens terug te vinden zijn die:

- meer dan 1 miljoen ton goederen overslaan per jaar en/of
- meer dan 200.000 passagiers verschepen per jaar.

Deze kaarten mogen er echter niet toe leiden dat havens van gemeenschappelijk belang bepaald worden. Men moet blijven werken met haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang.
Tijdens de vergaderingen werd door de Europese Commissie steeds gerapporteerd over de voortgang van het Groenboek over havens en haveninfrastructuur. De voorbereiding van dit Groenboek nam ongeveer één jaar in beslag. Het verscheen op 10 december onder de naam "Havens en Maritieme Infrastructuur" (Com (97), 678 final). De bespreking van dit groenboek door de diverse instanties, waaronder de Member States Group on Ports and Maritime Transport, zal plaats vinden in de loop van 1998.

[7] Dit ontwerp-rapport werd voor de eerste maal ter bespreking voorgelegd aan de Member States Group on Ports and Maritime Transport in juli 1996. In het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1996 is een meer gedetailleerde bespreking van dit rapport terug te vinden.
[8] De Zuidelijke lidstaten gaan ervan uit dat een gedeelte van de goederenstromen, die bestemd zijn voor hun hinterland, behandeld worden in de Noordwest-Europese havens. Zij wensen dat de Europese Commissie positieve maatregelen zou nemen om in hoofdzaak de containerlijnen uit het Oosten te laten aanleggen in de Middellandse-Zeeregio.
[9] Een eerste bespreking over dit document vond plaats in 1996.

Ontwikkelingen in de Vlaamse havens

Organisatorische en institutionele ontwikkelingen

We schetsen in het kort een aantal regelingen en ontwikkelingen, die van belang zijn voor de Vlaamse havens. Opvallend is de steeds toenemende invloed van de Europese Unie.

Uitdieping van de Westerschelde

Op 22 december 1995 ging de uitdieping van de Schelde (ook wel "Scheldeverdieping" genoemd) officieel van start door de lichting van het eerste wrakstuk. Dit gebeurde in aanwezigheid van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening Eddy Baldewijns.
De werken zullen ongeveer vier jaar duren; de totale kostprijs wordt op 10 miljard BEF geraamd. In eerste instantie moeten een 40-tal wrakken opgeruimd worden tussen het loodsstation Oostende en Berendrecht-Zandvliet. Daarna moeten de eigenlijke uitdiepingswerken uitgevoerd worden. Het programma voorziet verder in de verdediging van een viertal oevervakken in de Nederlandse Westerschelde, en in het uitvoeren van herstelwerken in verband met het verlies aan natuurwaarden. Dit programma beslaat drie gebieden: de Beneden-Zeeschelde op Belgisch grondgebied, de Westerschelde op Nederlandse grond en het mondingsgebied vanaf de A1-boei voor Oostende tot Vlissingen. De investeringskost op Nederlands grondgebied wordt op 8 miljard BEF geschat. Op Belgisch grondgebied wordt 2 miljard BEF besteed aan de Scheldeuitdieping. Ongeveer 1 miljard BEF is nodig voor het baggeren en evenveel voor het ruimen van wrakken op de Beneden-Zeeschelde. Het grootste gedeelte van alle kosten (zowel op Belgisch als op Nederlands grondgebied) worden gedragen door de Vlaamse Gemeenschap. Na 2 jaar baggerwerken zal reeds getij-onafhankelijke vaart mogelijk zijn tot 38 voet.
Door de uitdieping van de Westerschelde wordt de maritieme toegankelijkheid van de haven van Antwerpen voor de toekomst gewaarborgd. Door de ondertekening van het Scheldeverdrag[10] kan de eerste fase van het project (48'/43'/38')[11] uitgevoerd worden. Voor het maritieme containerverkeer voor de haven van Antwerpen is deze 38' getij-onafhankelijke vaart het belangrijkste onderdeel van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38'. Het grootste aantal containerschepen (ongeveer 75 %) dat de Antwerpse haven aandoet, valt immers nog binnen de 38' categorie. Door de realisatie van het volledige project ontstaat er tevens een belangrijke verruiming van het tijvenster, waardoor de grote bulkcarriers zonder wachttijd in één getij van de zee naar de Antwerpse haven zullen kunnen varen.
Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat had voor de verdiepingsbaggerwerken een vergunning verstrekt op basis van de "Wet verontreiniging oppervlaktewater" (een WVO-vergunning). Diverse milieufederaties dienden klacht in bij de Nederlandse Raad van State omdat ook een vergunning op grond van de Wet milieubeheer (Wm) aangevraagd had moeten worden. Midden juni 1996 vernietigde de Nederlandse Raad van State de toegekende milieuvergunning voor het uitbaggeren en verdiepen van de Westerschelde. Volgens de Raad van State was het wegens de grootschaligheid van het baggerprogramma noodzakelijk een milieu-aanvraag in te dienen, wat echter niet gebeurde.
Indien de hele procedure doorlopen moest worden zou het project twee jaar vertraging kunnen oplopen. Om dit te voorkomen werd een nieuw ad-hoc wetsontwerp uitgewerkt door het Nederlandse kabinet van Verkeer en Waterstaat. De Nederlandse Raad van State stemde in met de nieuwe versie. Midden januari 1997 werd het wetsontwerp voorgelegd aan de Nederlandse Tweede Kamer.

[10] Het "Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde" is één van de vijf verdragen, die op 17 januari 1995 getekend werden door de Vlaamse minister-president Luc van den Brande en zijn Nederlandse collega Wim Kok.
[11] Deze cijfers staan voor de maximale diepgang, uitgedrukt in voet (= 0,30 m). 48' verwijst naar de opvaart van schepen met 48 voet of 14,63 m diepgang in één getij (dus zonder wachttijd) van de boei A1 (gelegen ter hoogte van Oostende) tot in de Antwerpse zeesluizen. 43' betekent dat uitgaande schepen met een diepgang van 43' of 13,11 m in één getij vanuit de sluis de open zee (boei A1) kunnen bereiken. 38' heeft betrekking op schepen die dankzij hun geringe diepgang van 38' (11,58 m) er een tij-ongebonden vaart op na kunnen houden, zowel bij het binnenlopen als bij het verlaten van de haven.

Op 21 mei 1997 werd de "vergunningswet voor de verdieping van de Westerschelde" goedgekeurd door de Nederlandse Tweede Kamer. Een week daarvoor was de wet niet gestemd geraakt. De Nederlandse parlementsleden hadden vooral problemen met de onmiddellijke schade aan het milieu en de bevoorradingsgebieden van de vogels, alsook met het mogelijk teruggeven van landbouwgrond aan de zee. Om aan de diverse verzuchtingen van de parlementsleden tegemoet te komen, stemde de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma ermee in om een rapport op te stellen met de te nemen milieumaatregelen. Op 17 juni 1997 keurde de Nederlandse Eerste Kamer, zonder opmerkingen, de "vergunningswet voor de verdieping van de Westerschelde" goed.
Na publicatie van de wet in de Nederlandse Staatscourant kon uiteindelijk begonnen worden met de uitdiepingsbaggerwerken. Op 30 juni 1997 werd definitief aangevat met de uitdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied. Verwacht wordt dat de haven van Antwerpen de eerste resultaten van de uitdieping effectief gewaar zal worden na een jaar uitbaggeren.

De Belgische spoorwegen

Het Belgische vervoerbeleid werd door de staatshervorming in 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen - NMBS - de nationale luchthaven, SABENA, de Regie der Luchtwegen en de Regie voor Maritiem Transport bleven echter vallen onder de bevoegdheid van de federale overheid.
Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die 60 % van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.
In november 1997 werd door de Raad van Bestuur van de NMBS het "investeringsbudget 1998" goedgekeurd. Dit werd in april 1998 bijgestuurd. De hierna aangehaalde cijfers zijn terug te vinden in het geamendeerde investeringsbudget van 1998. Voor het jaar 1998 worden de totale investeringen begroot op 43.712 miljoen BEF (uitgedrukt in prijzen van 1998). Van deze 43.712 miljoen BEF is 31.357 miljoen BEF bestemd voor de klassieke investeringen en 12.355 miljoen BEF voor de HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.
Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag het totale "Investeringsbudget 1998" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel - in tabelvorm - de investeringen voor 1998 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

Investeringen in spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens (in miljoen BEF - prijzen 1998)

INFRASTUCTUUR GOEDERENVERVOER	INVESTERINGSPLAN 1998	
Haven van Antwerpen		**1.634**
Bouw van de Main Hub Terminal in Antwerpen-Noord	715	
Studies voor de tweede spoortoegang	89	
Inrichtingen en werken voor terminals, dokken, sluizen bruggen enz.	762	
Diversen	68	
Haven van Gent		**119**
Werken voor Petroleumdok, Kluizendok en Sifferdok	57	
Aanpassen bundelsporen	60	
Diversen	2	
Haven van Zeebrugge		**73**
Werken voor de FCT en de OCZ terminal	22	
Aanpassen bundelsporen	40	
Studies voor de lijn Zeebrugge-Brugge-Gent	1	
Elektrificatie- en seinwerken en diversen	10	
Totaal		**1.826**

Bron: Investeringsbudget van de NMBS voor 1998, geamendeerd in april 1998 - zoals goedgekeurd d.d. Raad van Bestuur.

In 1998 zal dus 1.826 miljoen BEF geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Dit is een vrij aanzienlijk bedrag indien men het vergelijkt met de voorgaande drie jaren. Vooral de geplande investering van 715 miljoen BEF voor de bouw van de "Main Hub Terminal" in Antwerpen-Noord valt op.

Een verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijkere factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens.

Van de totale 8 miljard ton/kilometer goederenverkeer per spoor wordt 5,6 miljard - of 70 % - gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 48 %; de haven van Gent 7,3 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 14 %. Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de Antwerpse haven, die tevens de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van twee belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en "de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen"[12].

De *"IJzeren Rijn"* die reeds dateert van voor de oorlog, is een in verval geraakte verbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. De belangrijkste argumenten voor de modernisering voor de IJzeren Rijn zijn:

[12] Ook de aanleg van een tweede spoortunnel onder de Schelde is belangrijk voor de haven van Antwerpen. Een nieuwe spoortunnel bouwen is op middellange termijn echter weinig realistisch omwille van de grote aanlegkost van een dergelijk project.

- de afstand tussen Antwerpen en het Duitse hinterland kan hierdoor met 50 km verminderd worden in vergelijking met de bestaande verbinding via Montzen;
- de "IJzeren Rijn" is een onderdeel van de Trans-Europese Netwerken en verbindt de Vlaamse havens via Berlijn en Warschau met Moskou;
- de lijn omvat geen tunnels en bestaat uit een vlak parcours, wat de exploitatie ervan ten goede kan komen;
- de lijn kan een impuls geven voor de economische ontplooiing van de Euregio;
- de modernisering van deze "IJzeren Rijn" kan gefaseerd verlopen: een vereenvoudigde heraanleg in dieseltractie zou 1,3 miljard BEF kosten. Om een verhoging van de snelheid mogelijk te maken moeten er voor 3,3 miljard BEF verbeteringswerken uitgevoerd worden; de uitbouw met volledig dubbelspoor en elektrificatie wordt geraamd op 5,7 miljard BEF.

Voor dit project is reeds een zekere doorbraak gerealiseerd. Het project is opgenomen in de lijst van de Trans-Europese Netwerkprojecten die gerealiseerd zullen worden in een latere fase. In februari 1997 verklaarde NMBS-topman Schouppe tevens dat de resultaten van de haalbaarheidsstudie "het vervoerpotentieel van de IJzeren Rijn" over de reactivering van de lijn positief waren[13]. In haar tienjarenplan 1996-2005 vermeldt de NMBS over deze studie: "De NMBS zal de nodige kredieten neerschrijven voor de verwezenlijking van de infrastructuren zoals vastgelegd in functie van de resultaten van de studie en van de evolutie van het internationaal overleg." Dit betekende concreet dat het overleg met Nederland en Duitsland over de reactivering van de IJzeren Rijn definitief opgestart kon worden. In november 1996 werden reeds gesprekken aangevat met de Deutsche Bahn over de materie van de IJzeren Rijn, en met bijzondere aandacht voor de verkeersstromen die in aanmerking kunnen komen. Momenteel zijn deze gesprekken nog steeds lopende.

Met de Nederlandse overheid verlopen de onderhandelingen veel moeilijker. Voor de gesprekken met de Nederlandse overheid kan het Vlaamse Gewest en de Belgische overheid zich wel beroepen op het verdrag dat op 21 december 1996 ondertekend werd door respectievelijk de Nederlandse en Belgische minister van Verkeer over de hogesnelheidslijn. Op basis van artikel 9[14] verklaarde Nederland dat het bereid is te praten over de eventuele heractivering van de IJzeren Rijn, in ruil voor de aanleg van het door hen gevraagde tracé van de TGV vanuit Antwerpen naar Nederland. Hierdoor lijken een aantal hinderpalen, die in het verleden de realisatie van dit project tegenhielden, bespreekbaar te worden. Niettemin verlopen de onderhandelingen zeer moeizaam. Nederland beschouwt dit project immers als concurrentie voor de Betuwelijn tussen Rotterdam en Duisburg. Nederlands-Limburg verzet zich ook tegen de IJzeren.Rijn via de historische route. Dit tracé loopt immers via de stad Roermond en langs het stiltegebied Meinweg. Zij vragen om het tracé op Nederlands grondgebied te laten lopen via Venlo. Zij wensen in Venlo een logistiek centrum uit te bouwen. Dit tracé zal de investeringen echter spectaculair de hoogte injagen alsook de uitvoeringstermijn enorm rekken.

Doch vooraleer de heractivering van de IJzeren Rijn te realiseren zal eerst *een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen* moeten gerealiseerd worden. De bestaande goederenlijn A27 heeft immers veruit haar verzadigingspunt bereikt. Een verdere groei van het treinverkeer van en naar de haven van Antwerpen is met de bestaande infrastructuur niet mogelijk. De grote knelpunten zijn de zone tussen de vertakking Schijn (in- en uitrit Antwerpen-Noord) en Schijnpoort en de doortocht in Berchem. Daarom is de haven van Antwerpen reeds vele jaren vragende partij voor een tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven.

De eerste haalbaarheidsstudies voor dit project werden door de NMBS opgestart in augustus 1995. Er werden in de loop van 1996 drie mogelijke tracés onderzocht. In januari 1997 besliste de NMBS, op basis van de resultaten van een pré Milieu-effecten Rapport dat het tracé langs de autosnelweg E313/E34 en verder via Ranst en Lier, verder in detail moest onderzocht worden. Dit tracé blijkt op basis van de reeds uitgevoerde haalbaarheidsstudies "een haalbare optie inzake milieu-effecten". De andere twee alternatieven zouden teveel milieukosten veroorzaken.

13 Opdrachtgever van deze haalbaarheidsstudie was het Vlaamse Gewest. Voor de uitvoering van de studie ontving het Vlaamse Gewest een subsidie van 1 miljoen ECU van de Europese Commissie.

14 In artikel 9 van dit verdrag is vermeld dat: "De dossiers betreffende de doortrekking van goederenlijn 11 (van Antwerpen) naar de spoorlijn tussen Goes en Bergen-op-Zoom en de ontsluiting van de Antwerpse haven via de "IJzeren Rijn" naar Duitsland zullen op hun eigen merites en in goed overleg en nabuurschap worden beoordeeld. In het eerste dossier wordt ernaar gestreefd om vóór 1 januari 2000 een tracékeuze te maken. In het tweede dossier zal Nederland actief meewerken aan de haalbaarheidsstudie, ook in verband met de ontwikkeling van tracévarianten ter hoogte van Roermond en de Nederlandse-Duitse grens. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zullen de partijen desgevallend gezamenlijk in overleg treden met de bevoegde instanties in Duitsland."

Gegeven het protest van diverse groeperingen en na een verzoek van het Vlaams Parlement, verklaarde de Raad van Bestuur van de NMBS dat "een definitief voorstel pas kan geformuleerd worden na onderzoek van de alternatieve tracés".
Begin 1997 werd door de Schotense Werkgroep Goederenspoor zes alternatieven voorgelegd aan de NMBS. Deze zes varianten vertrekken allen ter hoogte van het rangeerstation Antwerpen-Noord en behelzen alléén het gedeelte tot Wommelgem, waar de goederenlijn parallel verloopt aan de E313[15]. Over de diverse alternatieven werd midden januari 1997 overleg gepleegd tussen de leden van de Werkgroep Goederenspoor, NMBS-ingenieurs en een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf Antwerpen. De NMBS verklaarde dat de zes alternatieven onderzocht zouden worden op hun haalbaarheid. Op 25 februari 1997 werd door de studiedienst van de NMBS bekendgemaakt dat de voorgestelde tracés financieel noch technisch haalbaar zijn. Geen van de zes tracés voldoet tevens aan de technische eisen, die de NMBS en andere spoorwegnetten zich opleggen voor de aanleg van een internationaal georiënteerde spoorlijn. Deze zes tracés komen aldus niet meer in aanmerking voor verdere studies.
Op 16 juli 1997 keurde de Senaatscommissie Financiën en Economische Aangelegenheden een resolutie goed die de noodzaak van een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen goedkeurt. In deze resolutie verzoekt deze Senaatscommissie de NMBS ook om alle mogelijke tracés, dus deze ook die buiten de NMBS worden voorgesteld, ernstig te onderzoeken.
Begin november schijnt het tracé voor de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen zo goed als beslist te zijn. In een ontwerpnota van de Vlaamse regering wordt het tracé, dat verkozen wordt door de NMBS, behouden. Dit tracé loopt van de uitrit van het rangeerstation Antwerpen-Noord via Ekeren naar Wommelgem. Voor dit gedeelte van het tracé zal gebruik gemaakt worden van de gereserveerde strook voor de autosnelweg A102 Merksem-Wommelgem. De lijn volgt daarna de E313. Vóór het knooppunt E313/E34 buigt de lijn af in zuidelijke richting, tussen de woonkernen van Broechem en Ranst. Ten oosten van de vertakking Nazareth wordt aangesloten op de lijn richting Herentals (IJzeren Rijn) en Aarschot.
In december 1997 verzoekt Minister-president L. Van den Brande, op vraag van een aantal burgemeesters van betrokken gemeenten, de NMBS om de zogenoemde Albertkanaal en/of E313 variante terug te bestuderen. Na diverse besprekingen wordt eind april 1998 een consensus bereikt tussen de NMBS en de betrokken Vlaamse ministeries.
De Vlaamse Regering kiest uiteindelijk voor het tracé dat ze in de ontwerpnota van november 1997 reeds had voorgesteld. Een groot gedeelte van het traject zal echter in een tunnel en in een sleuf worden uitgevoerd. (onder andere onder het Albertkanaal). Tevens is de omstreden aansluiting door de wijk Kloosterheide (Lier) richting IJzeren Rijn definitief geschrapt. Bijkomende studies moeten hiervoor andere alternatieven onderzoeken die mogelijk zijn voor de aansluiting van de tweede spoortoegang op de IJzeren Rijn.
De eigenlijke realisatie van deze tweede spoortoegang zal aangevat worden vanaf het jaar 2001. Het project zou afgerond moeten zijn tegen 2005-2006. De totale kostprijs wordt op 11 à 12 miljard BEF[16] geraamd. Voor het begrotingsjaar 1998 is voor dit project een bedrag ingeschreven van 89 miljoen BEF om de verschillende studies te financieren.

15 Deze zes varianten omvatten:
- een alternatief dat langs de oude haven loopt en verderop het Albertkanaal volgt;
- de andere varianten volgen vanuit Ekeren de A12 of de bestaande spoorlijn 27 en de E19 tot het Albertkanaal of verderop de huidige Ring rond Antwerpen.

16 Door te kiezen voor ondertunnelingen en sleuven in plaats van bruggen wordt de kostprijs sterk opgedreven. De "hoge" oplossing werd door de NMBS geschat op 7,7 miljard BEF.

NAAR EEN VEILIGERE SCHEEPVAART

Jaarlijks gaan wereldwijd gemiddeld 230 schepen verloren. Deze verloren schepen hebben een gecumuleerde bruto-tonnenmaat van 1,1 miljoen ton. Ongeveer 1.000 mensen verliezen hierbij het leven en het milieu ondergaat vaak onherstelbare schade.
Om hier verbetering in te brengen werd binnen de IMO (International Maritime Organisation) een nieuwe International Safety Management Code (ISM-Code) overeengekomen in 1993. Schepen boven vijfhonderd bruto registerton zijn hierdoor verplicht om een document aan boord te hebben, waaruit blijkt dat zij aan de opgelegde veiligheidsnormen voldoen. Is het schip niet volledig in orde, dan dienen de betrokken havenautoriteiten het schip vast te houden totdat het gebrek herstelt is.
In navolging hierop formuleert de Europese Commissie een mededeling over "Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee". Deze wordt door de Raad van Transportministers aanvaard in een resolutie. Het Europees Parlement van zijn kant dringt er in 1994 bij de Europese Commissie op aan om formele voorstellen in te dienen met betrekking tot veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen. Op 8 december 1995 keurde de Raad van Transportministers een verordening[17] goed betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen. Door deze verordening werd een vervroegde toepassing bekomen van de bepalingen van de ISM-Code op alle ro-ro-veerboten die Europese havens in- en uitvaren, ongeacht hun vlag. Dit mondde in 1998 uit in een "Richtlijn inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen"[18]. Deze richtlijn werd op 18 maart 1998 goedgekeurd door de Raad van Transportministers.
De Europese Commissie ging in tussentijd ook verder met de gesprekken over strengere maatregelen inzake de uitrusting van zeeschepen en de controles erop. Het is immers zo dat er in de praktijk zeer grote verschillen bestaan op het niveau van veiligheid tussen zeeschepen. Deze grote verschillen zijn te wijten aan de interpretatievrijheid die er bestaat voor de nationale instanties om de internationaal overeengekomen normen te controleren. Deze interpretatievrijheid moest volgens de Europese Commissie aan banden gelegd worden door een harmonisering op het vlak van de controles. De Europese Commissie wenst hierdoor ook een loyalere concurrentie te bekomen en aanvaardbare werkomstandigheden te bereiken voor het personeel aan boord.
Om de naleving van de bepalingen te bekomen, keurde de Raad van Transportministers op 19 juni 1995 de Richtlijn goed betreffende "de naleving met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord"[19]. Deze Richtlijn wordt algemeen de "Port State Control" of "Havenstaatcontrole" genoemd.
De Europese Commissie was ervan overtuigd dat vooral onder de koopvaardijschepen verschillende schepen varen zonder het vereiste ISM-certificaat. Vandaar dat op de Raad van transportministers in december 1997 overeengekomen werd om de nieuwe veiligheidsnormen van de IMO (de ISM-Code) toe te passen vanaf 1 juli 1998. Hierdoor moeten de EU-landen de IMO-normen uniform toepassen vanaf 1 juli 1998, via het uitvoeren van de Havenstaatcontrole. Hierdoor zal een schip dat vaart zonder IMO-certificaat aan de ketting moeten gelegd worden.
De grootste problemen doen zich volgens de IMO voor bij de bulkcarriers. Vandaar dat de IMO zich in tussentijd ook nog beraadde over dit probleem. In juni 1997 keurde de algemene raad van de IMO een richtlijn voor de veiligheid van bulkcarriërs goed. Deze bijkomende richtlijn werd toegevoegd aan het "Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee" (het Solas-verdrag van 1974) dat onder meer internationaal overeengekomen normen bevat voor passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die voor internationale reizen worden gebruikt. Door deze nieuwe regels zullen er in feite twee klassen bulkschepen ontstaan. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bulkschepen die met zeer zware ladingen mogen varen, en deze die dat niet mogen. Alle nieuwe bulkschepen met een lengte van honderdvijftig meter of meer moeten aan speciale technische eisen voldoen indien ze een lading wensen te vervoeren met een soortelijke

17 Het betreft de Verordening (EG) nr. 3051/95.
18 Het betreft de Richtlijn 98/18/EG.
19 Het betreft de richtlijn 95/21/EG.

dichtheid van meer dan één ton per kubieke meter. Bestaande bulkschepen mogen enkel materialen met een soortelijke dichtheid van meer dan 1,78 ton per kubieke meter vervoeren indien ze beschikken over versterkte waterdichte schotten. Het gaat hierbij om materialen als ijzererts, staal, bauxiet en cement. Als een schip niet aan deze technische vereisten voldoet, mag het enkel lichtere ladingen zoals granen, rijst en hout vervoeren.

Consortia in de containerlijnvaart

In het vorige Jaarverslag werd reeds aandacht besteed aan de vorming van consortia in de sector van het containervervoer. De meeste grote containerrederijen hebben zich ondertussen gegroepeerd tot allianties. Een belangrijke ontwikkeling was echter de fusie tussen twee zeer grote rederijen, het Britse P&O Containers (lid van het consortium Grand Alliance) en Nedlloyd (lid van de Global Alliance). De fusie ging in op 1 januari 1997. Door deze fusie werd de nieuwe maatschappij, P&O Nedlloyd, meteen één van de grootste containerrederijen ter wereld. De keuze van deze onderneming voor ofwel de Grand Alliance, ofwel de Global Alliance, bracht in de eerste helft van 1997 spanningen teweeg. Aanvankelijk werd aangenomen dat P&O Nedlloyd zich zou aansluiten bij de Global Alliance. De keuze viel uiteindelijk echter toch op de Grand Alliance.

De ontwikkelingen in de lijnvaart worden nauwlettend gevolgd door de Europese Unie. De Europese Commissie staat echter positief tegenover de lijnvaartconsortia. Er werd door de Europese Unie reeds in een groot aantal gevallen een groepsontheffing van het kartelverbod op de samenwerking tussen de reders toegekend. De essentie van een toelaatbaar consortium is dat de reders technisch en operationeel samenwerken. Het consortium mag geen tariefafspraken maken. Bovendien mag alleen het maritieme gedeelte van het traject onder de samenwerking vallen en niet het achterland, noch het intermodaal aansluitend vervoer. Wil een consortium automatisch voor goedkeuring in aanmerking komen, dan mag het marktaandeel op de betrokken lijn niet meer dan 35 % bedragen. Tot een marktaandeel van 50 % kan de regeling ook van toepassing zijn, doch niet automatisch.

Conflict tussen de Wereldhandelsorganisatie en de Europese Unie over het Europees bananenbeleid

Sommige Europese verordeningen kunnen op het eerste zicht vrij onschuldig lijken, maar bij nadere beschouwing komt men tot het besluit dat ze soms verstrekkende gevolgen kunnen hebben op bepaalde verkeersstromen in de havens. Eén van deze regelingen met vrij negatieve gevolgen voor de Vlaamse havens is de Europese bananenregeling. In juli 1993 trad in alle landen van de Europese Unie een nieuw bananenregime in werking, ondanks de sterke tegenstand van België, Nederland en Duitsland. Door deze verordening werd een contingentering van toepassing op de invoer van Latijns-Amerikaanse bananen - de zogenaamde dollarbananen - en voor de niet-traditionele invoer van bananen uit landen van Afrika, de Caraïben en de Stille Oceaan (de Euro- en ACP-bananen)[20]. Het vastgelegde tariefcontingent van 1993 werd in 1995 uitgebreid.
De Europese Unie voerde deze regeling in omdat zij via dit systeem de vroegere koloniën van de Europese lidstaten wenst te beschermen voor de sterke concurrentie uit Latijs-Amerika. Deze regeling treft dus vooral de dollarbananen. Die zijn vooral afkomstig uit de Latijns-Amerikaanse landen Colombië, Costa Rica en Ecuador. Ze worden "dollarbananen" genoemd omdat ze in hoofdzaak gekweekt worden op plantages, die eigendom zijn van grote Amerikaanse fruitconcerns zoals Chiquita, Del Monte en Dole.
De dollarbananen werden in hoofdzaak geconsumeerd in de Noordelijke lidstaten van de Europese Unie, namelijk in de Benelux, Duitsland, Denemarken en Oostenrijk. Door deze nieuwe Europese bananenregeling steeg de prijs voor de consument in deze Noordelijke lidstaten. In de Zuidelijke lidstaten - Frankrijk, Spanje en Portugal - daarentegen daalde de prijs voor de consument.
Voor de Vlaamse havens – en dan in hoofdzaak de haven van Antwerpen – leidde deze nieuwe Europese regeling tot een trafiekverlies van dollarbananen. In 1993 diende Duitsland reeds klacht in tegen deze regeling bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg, wegens de sterke prijsstijging. De klacht werd echter afgewezen. In 1995 diende ook België[21] klacht in bij dit Europees Hof van Justitie onder andere wegens de gevolgen voor de Vlaamse havens. In februari 1997 verwierp het Europees Hof van Justitie de klacht van België.
Ook de Verenigde Staten van Amerika voelden zich benadeeld. Eind 1995 dienden zij klacht in bij de wereldhandelsorganisatie (WTO). Volgens de VSA en vier Latijns-Amerikaanse landen was de Europese bananenregeling volledig in strijd met het geldende vrijhandelsprincipe. In maart 1997 bracht de WTO een negatief oordeel uit over de Europese bananenregeling. Europa mag volgens de WTO de Euro- en ACP-bananen wel bevoordelen ten opzichte van de dollarbananen, doch de wijze waarop ze dit doet is niet correct. Essentiële delen van de Europese bananenregeling zijn immers "illegaal" volgens het WTO. Drie punten zijn cruciaal voor deze uitspraak:

1. Het systeem van importvergunningen dat hiervoor gehanteerd wordt, is illegaal. Een handelaar die bananen wil invoeren in de Europese Unie moet hiervoor een vergunning hebben, doch men kan enkel een vergunning krijgen op basis van de importen uit het verleden. Dit betekent dus concreet dat er geen nieuwe handelaren kunnen toetreden tot de markt.
2. Bij het van start gaan van de regeling in 1993 schonk de Europese Commissie 30 % van de handel, die altijd door Amerikaanse bedrijven was gevoerd, aan Europese bedrijven. Hierdoor kwamen handelcontingenten van Chiquita, Delmonte en Dole rechtstreeks in handen van het Ierse Fyffes en enkele Zuid-Europese maatschappijen. Deze praktijk is volgens de WTO volledig illegaal.

[20] Het zijn in hoofdzaak bananen uit de vroegere kolonies van Spanje, Portugal en Frankrijk en overzeese eilanden die momenteel nog behoren tot deze lidstaten zoals de Canarische eilanden, Madeira, Martinique en Guadeloupe.
[21] Ook Nederland diende in deze periode klacht in bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg.

3. Ook de wijze waarop de Europese Unie de quota heeft vastgesteld zijn illegaal volgens de WTO. De ACP-landen en de overzeese Europese gebieden mogen evenveel naar de EU uitvoeren als in het beste jaar sinds 1992. Dit maximum hebben ze sinds toen niet meer bereikt, waardoor een structureel gebrek aan bananen is ontstaan op de Europese markt. Hierdoor is de prijs voor de consumenten ook sterk gestegen.
Op 26 mei 1997 besloot de Europese Commissie in beroep te gaan tegen de veroordeling van de WTO in Genève over het bananenbeleid van de Europese Unie. Een uitspraak wordt verwacht in de tweede helft van 1998.

De Trans-Europese netwerken

De ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken[22] wordt rechtstreeks bepaald door het Verdrag van Maastricht, Titel XII, Artikel 129 B, C en D. Het doel van deze Trans-Europese netwerken wordt in een mededeling van de Commissie van juni 1992 als volgt gedefinieerd: "De Trans-Europese netwerken moeten voor elke vervoerstak afzonderlijk worden vastgesteld en moeten geleidelijk worden geïntegreerd in een multimodale aanpak waarop de toekomstige acties van de gemeenschap, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, dienen te zijn gebaseerd." Door de realisatie van deze Trans-Europese netwerken worden een bevordering van de handel, de opheffing van congestieproblemen en de vermindering van de externe kosten en de efficiënte samenhang in de Europese Gemeenschap nagestreefd. De Trans-Europese netwerken kunnen dus maar verwezenlijkt worden door de "missing links" en de "blank spots" op te sporen en weg te werken.
Op 2 december 1992 wordt door de Commissie van de Europese Unie het Witboek over "De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid voorgesteld. Een brede aanpak voor de totstandkoming van een communautair kader voor duurzame mobiliteit" goedgekeurd. Over havens is in het kader van de Trans-Europese netwerken in dit document het volgende te lezen: "Voor de maritieme sector is op twee fronten actie vereist. Ten eerste dient de rol van de haven als knooppunt van het netwerk nader te worden bepaald. Ten tweede moeten de zeecorridors als alternatief voor landcorridors en hun inpassing in het continentale net worden vastgesteld om de doelmatigheid van het systeem als geheel te vergroten.[23] Beide punten dienen te worden vervat in een voorstel voor richtsnoeren voor havens." Het Witboek benadrukt ook dat bij de ontwikkeling van de Trans-Europese netwerken de nodige aandacht moet geschonken worden aan de impact dat een infrastructuurproject kan hebben op het milieu. Dit impliceert tevens dat de aandacht voor milieuvriendelijke transportmodi als een belangrijk onderdeel wordt beschouwd bij de ontwikkeling van de Trans-Europese netwerken. Hierbij wordt concreet gedacht aan de verdere ontwikkeling van zeevaart-, kustvaart en binnenvaart. Ook de integratie van de Midden- en Oost-Europese landen alsook de Noord-Afrikaanse landen in de netwerken wordt als een doelstelling beschouwd.
Binnen de Commissie van de Europese Unie werd beslist om voor de ontwikkeling van elke transportmodus in de Trans-Europese netwerken een werkgroep op te richten. De werkgroep voor de havens draagt de naam "Member States Group on Ports and Maritime Transport"[24].
De werkzaamheden van een aantal werkgroepen vorderden zo snel dat in juni 1994, tijdens de top in Korfoe, aan 14 projecten definitief "groen licht" werd gegeven. Tijdens de Europese Raad van Essen op 9 en 10 december 1994 werd beslist dat dit de 14 prioritaire TEN-projecten - de "Christofferson projecten" genoemd - zijn, die in ieder geval moeten uitgevoerd worden. De totale kostprijs van deze projecten wordt op dat ogenblik geraamd op 99 miljard ECU. De meeste projecten behoren tot het terrein van de spoorwegen en betreffen

22 In artikel 7 van het Verdrag wordt bepaald wat de Europese Gemeenschap verstaat onder Trans-Europese netwerken. Deze netwerken situeren zich op drie niveaus, met name op het vlak van vervoer, telecommunicatie en de energie-infrastructuur. In deze nota wordt in hoofdzaak ingegaan op de Trans-Europese netwerken op het vlak van vervoer en die binnen de Europese Unie de naam dragen van Trans-Europese netwerken Transport (TEN-T).
23 Hierin wordt eigenlijk bepaald dat de Europese Unie havens van gemeenschappelijk belang wil aanwijzen.
24 De activiteiten van deze werkgroepen zijn in het Jaarverslag weergegeven bij de "Werkzaamheden van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie".

vooral de uitbouw van het hoge-snelheidsspoor. Voor België komt de HST-lijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen in aanmerking voor steun. Bij die 14 prioritaire projecten bevinden zich ook enkele projecten op het niveau van het gecombineerd vervoer en de wegen (enkel in Zuid-Europa), alsook één project van vaste oeververbinding en de uitbouw van één luchthaven. Belangrijk voor de Vlaamse havens is dat voor Nederland de uitbouw van de Betuwelijn (Rotterdam - Ruhrgebied) als een prioritair project voor gecombineerd vervoer werd aanvaard.
Tot op heden werd *het globale budget voor de Trans-Europese netwerken voor de periode 1995-1999 vastgelegd op 1.840 miljoen ECU*. Voor 1995, 1996 en 1997 gaat het om de gerealiseerde vastleggingen. Voor 1998 zijn het de goedgekeurde begrotingscijfers. Voor het jaar 1999 gaat het nog om ramingen. Van dit globale budget werd tot en met 1996 ongeveer 75 % aan de 14 Christofferson projecten besteed. Sinds 1997 wordt procentueel gezien minder besteed aan deze projecten. Met inbegrip van verkeersbegeleidingssystemen, bestemd voor deze projecten, wordt nog steeds 75 % van het TEN-T budget bereikt. De verdeling van het TEN-T budget wordt hierna weergegeven.

Het TEN-T budget en een aantal van de samenstellende componenten (in miljoen ECU):

Jaar	Totale TEN-T budget	Christofferson projecten	Andere TEN-T projecten	Havenprojecten (onderdeel van andere TEN-T)
1995	240	182	58	-
1996	282	212	70	3,4
1997	352	211	141	3.9
1998	470	280	190	7.4
1999	496	366	130	nog niet bepaald
Totaal	1.840	1.251	589	14,7

In *1995* werd geen enkel haven- of havengebonden project en/of haalbaarheidsstudie goedgekeurd. Naast de 14 prioritaire projecten werd het grootste gedeelte van het TEN-T budget toegewezen aan luchtvaartprojecten en verkeersbegeleidingssystemen. Voor luchthavens was dit mogelijk omdat reeds zeer snel luchthavens van gemeenschappelijk belang bepaald werden.
In 1996 werden voor de eerste maal haalbaarheidsstudies voor haven- of havengebonden projecten goedgekeurd. Het totale budget dat aan de havens werd toegewezen, bedraagt 3,4 miljoen ECU (ongeveer 120 miljoen BF). Voor Vlaanderen werd "De socio-economische studie van de maritieme toegankelijkheid van de havens van Gent en Terneuzen" goedgekeurd. De totale kostprijs van deze haalbaarheidsstudie bedraagt 1 miljoen ECU (zonder BTW). De helft van de kosten (exclusief BTW) zal gedragen worden door de Europese Commissie. Ook in het kader van de binnenvaart werd een voor de Vlaamse havens belangrijke haalbaarheidsstudie goedgekeurd. Het betreft de haalbaarheidsstudie over "Gecombineerd vervoer op de binnenwateren Seine - Schelde". De totale kostprijs van deze studie is 3 miljoen ECU (zonder BTW). Ook hiervan zal de helft van de kosten gedragen worden door de Europese Commissie.
In 1996 konden voor havens haalbaarheidsstudies goedgekeurd worden, omdat de criteria ervoor vastgelegd werden in de loop van 1995 en opgenomen zijn in de financiële richtsnoeren. Deze financiële richtsnoeren worden weergegeven in de *"Verordening van de Europese Unie-Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de Trans-Europese netwerken"* (hierna de financiële richtlijn genoemd). De haalbaarheidsstudies die goedgekeurd worden, kunnen rekenen op een medefinanciering van maximaal 50 % van de totale kosten van de studie (dit omvat ook technische en nautische studies indien het over havenprojecten gaat). De projecten die aanvaard worden krijgen maximaal 10 % van de totale investeringskosten als tussenkomst[25]. In deze financiële richtlijn is tevens bepaald welke studies uitgevoerd moeten worden (o.a. een kosten-batenanalyse en een milieu-effectenrapport) waarbij ook de potentiële economische leefbaarheid en de financiële rentabiliteit onderzocht moeten worden. Belangrijk is de bepaling dat de Europese Commissie en de lidstaten tijdens de uitvoering van het project en na de voltooiing ervan het project zullen evalueren, onder andere wat betreft het effect van het project op het milieu. *De Europese Commissie bepleit in deze verordening ook dat "voor de financiering van de Trans-Europese netwerken meer particulier kapitaal moet worden aangetrokken en dat het partnerschap tussen de openbare en de particuliere sector moet worden bevorderd".* In financiële kringen draagt dit de naam van Public-Private-Partnerships (PPP).
Ook voor *1997* werden voor de havens enkel en alléén haalbaarheidsstudies goedgekeurd, voor een bedrag van 3,9 miljoen ECU. Hier zat geen enkel havenproject van het Vlaamse Gewest bij. Voor Vlaanderen werd wel een zeer omvangrijke haalbaarheidsstudie in het kader van het wegtransport - mobiliteit goedgekeurd. Het betreft alle studies in verband met de "Sluiting van de Ring R1 Antwerpen-Noord." De totale kostprijs van deze studies wordt geraamd op 560 miljoen BEF (exclusief BTW). De Europese Commissie zal de helft van de kosten, met name 7 miljoen ECU, voor haar rekening nemen. Deze studie is ook belangrijk voor de Vlaamse havens in het kader van de hinterlandverbindingen.
In de loop van 1998 heeft de Europese Commissie tevens beslist om *voor het budget van 1998* voor de havensector ook enkel en alléén maar haalbaarheidsstudies goed te keuren. De Europese Commissie vreest dat de subsidiëring van havenprojecten immers aanleiding zouden kunnen geven tot concurrentieverstoring.
Het was oorspronkelijk de bedoeling om in 1997 reeds haven- en havengebonden projecten goed te keuren. De criteria voor het bepalen van haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang werden immers goedgekeurd op 23 juli 1996. Ze zijn vervat in de *"Beschikking van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet".* Doch de criteria voor de havens waren volgens de Europese Commissie nog niet verfijnd genoeg om reeds haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang te kunnen bepalen. Daarbij kwam nog dat er nog geen resultaten bekend waren van haalbaarheidsstudies van haven- en havengebonden projecten, die mede gefinancierd worden door de Europese Commissie.

[25] Deze 10 % tussenkomst kan gebeuren onder de vorm van een rentesubsidie met een looptijd van 5 jaar, bijdragen in de premies voor garanties voor leningen en in bepaalde gevallen ook rechtstreekse subsidies.

Daarom werd in 1997 aan de Member States Group on Ports and Maritime Transport de opdracht gegeven om eerst deze criteria verder te verfijnen. Hiervoor bestaan drie belangrijke redenen. Ten eerste wenst het Europees Parlement tegen 1 juli 1999 de richtsnoeren voor een Trans-Europees vervoersnet te herzien[26]. Ten tweede wenst het Europees parlement dat in deze richtsnoeren reeds rekening gehouden wordt met de toekomstige uitbreiding van de Europese Unie. Ten derde kunnen enkel via verfijnde criteria haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang bepaald worden. Het is immers zo dat de meeste lidstaten - met uitzondering van Nederland - zich tot op heden verzet hebben tegen het bepalen van havens van gemeenschappelijk belang[27].

Na de verfijning van de criteria voor haven- en havengebonden projecten door de Member States Group on Ports and Maritime Transport werd aan de "Multimodal Transport" werkgroep de opdracht gegeven om de havens, de binnenlandterminals en binnenhavens te integreren in de Trans-Europese Netwerken. Vooral het bepalen van de interconnectiepunten was een belangrijke opdracht voor deze werkgroep. De Europese Commissie wenst op deze wijze een multimodaal netwerk te realiseren. In tussentijd was de Member States Group on Ports and Maritime Transport er ook in geslaagd om aan de hand van de verfijnde criteria kaarten op te stellen van de havens in .Europa. De havens zijn op deze kaarten terug te vinden indien ze aan één van de volgende criteria voldoen:

(1) een totaal jaarlijks verkeersvolume van ten minste 1 miljoen ton vracht of

(2) een totaal jaarlijks passagiersverkeer van 200.000 eenheden.

Op 10 december 1997 heeft de Europese Commissie het "Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur" gepubliceerd. De laatste jaren ontving de Europese Commissie veel klachten over concurrentieverstoring in de havensector. In het Witboek "De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid" van 1992 is het onderdeel "havens" ook niet erg uitgewerkt. De havens spelen echter een zeer belangrijke rol in de ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken door onder andere een link te vormen tussen de overslag van het zee- naar het landvervoer. De doelstelling van het Groenboek wordt in de inleiding als volgt omschreven: "Dit Groenboek[28] is bedoeld als aanzet tot een brede discussie over de verschillende problemen in verband met havens en over mogelijkheden voor toekomstig beleid, dat gericht is op de integratie van de havens in het multimodale Trans-Europees vervoersnetwerk en daardoor bijdraagt tot de verhoging van de efficiëntie in havens en tot verbetering van de haven- en maritieme infrastructuur, en dat beantwoordt aan de krachtens het verdrag op de gemeenschap rustende verplichting om te zorgen voor een vrije en eerlijke mededinging in de havensector." De bespreking van het Groenboek in de diverse geledingen van de Europese Unie zal plaatsvinden in de loop van 1998.

26 Het Europees Parlement wenst ook een herziening van de financiële richtlijnen.

27 Deze problematiek wordt duidelijk omschreven in het jaarverslag van 1996 van de Vlaamse Havencommissie.

28 Op 26 februari 1998 heeft de Vlaamse Havencommissie aan de minister een voorstel geformuleerd voor een commentaar van de Vlaamse Gemeenschap op dit Groenboek. Dit voorstel zal integraal opgenomen worden in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1998.

Initiatieven en projecten in de Vlaamse havens

Naast de functie van aanlegplaats voor schepen vervullen de Vlaamse havens talloze andere functies zoals distributie, industrie en dienstverlenende activiteiten. In dit hoofdstuk wordt een greep gedaan uit de belangrijkste nieuwsfeiten van 1997 die hierop betrekking hebben.

De industriële sector

Zoals de voorbije jaren was het de industriële sector, die de grootste investeringen uitvoerde. Naast de investeringen uitgevoerd door de chemie- en petrochemiesector, voerden ook de auto-industrie en de milieusector belangrijke investeringen uit.

Antwerpen

Belangrijk voor een extra verankering van de autonijverheid in Vlaanderen zijn in ieder geval de investeringen die Opel Belgium - de Antwerpse vestiging van de Amerikaanse autobouwer General Motors - in de loop van 1996 en 1997 heeft uitgevoerd met de bouw van een nieuwe perserij en matrijzenfabriek voor koetswerkonderdelen. Deze investeringen werden aangevat in juni 1996. De nieuwe productieafdelingen werden operationeel in augustus 1997. Hierdoor zal Opel Belgium in staat zijn om een gedeelte van zijn onderdelen te persen. Voordien moest het bedrijf zijn onderdelen aanschaffen bij andere ondernemingen van de groep. Door deze investeringen wordt deze Antwerpse assemblage-eenheid een volwaardige automobielfabriek. De kostprijs van deze investering bedraagt in totaal 18 miljard BEF.

Toch konden deze omvangrijke investeringen[29] niet voorkomen dat GM Europe (de Europese groepsdirectie gevestigd te Zürich) in augustus 1997 besliste om de productie van de Vectra vanaf augustus 1998 integraal over te hevelen van Antwerpen naar de vestigingen in Bochum (Duitsland) en Eisenbach (het vroegere Oost-Duitsland). Vanaf dat ogenblik zal de Antwerpse vestiging nog enkel de nieuwe Astra produceren. De productie in Antwerpen zal behouden blijven op 300.000 auto's per jaar. In oktober 1997 deelde de directie van de Antwerpse vestiging mee dat deze maatregel een verlies van circa 1.900 van de 7.800 banen zou inhouden. De directie besliste tevens om voor Opel Belgium het statuut van bedrijf in moeilijkheden aan te vragen.
Ook het Fins-Noorse kunststoffenbedrijf Borealis[30] voerde in 1997 gelijktijdig een grondige herstructurering en aanzienlijke investeringen uit. Borealis heeft in België drie vestigingen, namelijk in Beringen, Kallo en Antwerpen. Op 28 januari 1997 nam Borealis de participatie van Montel over in de joint-venture North Sea Petrochemicals op de linkeroever te Kallo, waardoor het concern eigenaar wordt van een van de nieuwste en modernste fabrieken inzake de productie van polypropyleen (250.000 ton). De fabriek zal worden herdoopt tot Borealis Kallo NV.
In de loop van maart 1997 kondigde Borealis aan dat ze op termijn van plan zijn om op 10 jaar tijd ongeveer 16 miljard BEF te investeren in de modernisering en capaciteitsuitbreiding van de productie in de Belgische nederzettingen. Deze investeringen zullen echter gepaard gaan met een personeelsinkrimping van 1.050 naar 800 eenheden. 54 van deze arbeidsplaatsen gaan verloren wegens de sluiting en de verkoop van de compoundfabriek van Borealis op de rechteroever.
In februari 1997 kondigde het Duitse Phenolchemie aan dat het de Antwerpse vestiging verder zou uitbreiden. Ze zal 3 miljard BEF investeren om haar productiecapaciteit fenol te kunnen verdubbelen tot 420.000 ton. De uitbreiding is tevens goed voor 40 bijkomende arbeidsplaatsen.
Begin maart 1997 nam BASF Antwerpen een nieuwe ethanolamine-eenheid in gebruik, met een capaciteit van 50.000 ton per jaar. De totale investeringskost van deze nieuwe productie-eenheid bedraagt ongeveer 500 miljoen BEF. Een deel van de productie zal op de markt worden verkocht, terwijl een ander deel gebruikt zal worden voor de productie van ethyleendiamine. Door de eigen productie van ethanolamine zal dit product niet meer langer moeten aangevoerd worden uit de BASF-hoofdzetel uit Ludwigshafen. Ethanolamine wordt als additief gebruikt voor de aanmaak van onder andere waspoeders, schoonmaak- en lichaamsverzorgingsmiddelen, in de cementindustrie en bij de productie van koelsmeermiddelen.
In april 1997 sloot Texaco met Kuwait Petroleum (Q 8) een overeenkomst af, waardoor Kuwait Petroleum smeermiddelen zal produceren voor Texaco in de fabrieken in Antwerpen-Kiel. Hierdoor zal de productie in deze vestiging moeten opgedreven worden tot meer dan 110.000 ton per jaar. Hierdoor zullen uitbreidingsinvesteringen uitgevoerd moeten worden ter waarde van 300 miljoen BEF.
Aan de firma Gyproc Benelux werd op 25 juni 1997 een terrein van ca. 35 ha ter beschikking gesteld aan de oostelijke oever van het noordelijk insteekdok. Het bedrijf bouwt daar een productie-eenheid voor gipskartonplaten met een capaciteit van 500.000 ton per jaar. Het investeringsbedrrag wordt geraamd op 3,2 miljard BEF, de tewerkstelling op 150 personen.
In juli 1997 kondigde de Japanse chemiereus Kuraray aan om zich in het industriegebied op Linkeroever te komen vestigen. Ze zullen daar een nieuwe fabriek bouwen voor de productie van de EVOH-korrel, ter waarde van 3 miljard BEF. Deze nieuwe EVOH-fabriek zal een capaciteit hebben van 10.000 ton op jaarbasis en zal 50 nieuwe rechtstreekse arbeidsplaatsen creëren. De nieuwe fabriek zal voltooid zijn in 1999. De nieuwe vestiging zal ook instaan voor de verkoop en technische ontwikkeling. De leveringen aan Europese klanten zal aldus vanaf 1999 gebeuren vanuit Antwerpen, en niet meer vanuit Japan. Kuraray is een wereldleider op het gebied van kunststofkorrels. Sinds 1972 produceert Kuraray EVOH-films en harsen (EVOH is ethyleen vinyl alcohol). Daarnaast zal SEPPIC, dochter van het Franse Air Liquide, 700 miljoen BEF investeren in een nieuwe productie-eenheid.
In oktober 1997 werd bekend dat de Amerikaanse sigarettengigant Philip Morris zijn activiteiten in de Antwerpse haven zou hergroeperen. Hiervoor zal een nieuw magazijn gebouwd worden tussen het Straatsburgdok en het Houtdok. De totale kost van deze investeringen in nieuwe magazijnen en een kantoorgebouw bedragen meer dan 500 miljoen BEF.

29 Sinds 1994 werd in de fabriek in Antwerpen reeds 25 miljard BEF geïnvesteerd.
30 Borealis werd opgericht op 1 maart 1994 na de fusie van de petrochemische en polyolefinen-activiteiten van de Finse staatsgroep Neste en de Noorse staatsgroep Statoil. In zijn sector is het de grootste van Europa en de nummer vijf op wereldschaal.

Gent

Eind 1996 werd door de Nederlandse familiale groep MBI Beton aangekondigd dat ze een nieuwe fabriek zal bouwen in de haven van Gent. De bouw zal duren van begin januari 1997 tot eind 1998. In de eerste fase zal 600 miljoen BEF geïnvesteerd worden in de bouw van een eerste productielijn voor de aanmaak van betonnen metsel- en straatstenen. De investering kan tot 1 miljard BEF oplopen indien een tweede productielijn wordt opgestart. Het nieuwe bedrijf zal gebouwd worden op de vroegere scheepswerf van Langerbrugge (aan de Moervaart en het Kanaal Gent-terneuzen). Deze nieuwe vestiging neemt de productie van MBI Geraardsbergen over, dat op die locatie geen uitbreidingsmogelijkheden meer heeft. Op jaarbasis zal de aanvoer van grondstoffen een bijkomende maritieme en binnenvaartstroom vertegenwoordigen van ongeveer 360.000 ton.
In de eerste helft van 1997 maakte de NV Charles Kesteleyn bekend dat ze 60 miljoen BEF zal investeren in een nieuwe betoncentrale. Hierdoor zal de onderneming haar productiecapaciteit verdubbelen. De nieuwe betoncentrale zal gebouwd worden op de Rigakaai, aan het Grootdok. Deze nieuwe betoncentrale zal ook recyclagebeton kunnen produceren. Via dit recyclagebeton zal de firma Kesteleyn kunnen inspelen op de nieuwe tendens in de aannemerswereld om materiaal zoveel mogelijk te recupereren. Het gerecycleerde beton wordt in hoofdzaak gebruikt voor funderingen van wegen en parkings.
Begin januari 1997 raakte bekend dat de Nederlandse producent van natuurlijke alcohol Nedalco de activiteiten van haar Belgische dochteronderneming Belgaco zou concentreren en uitbouwen in een nieuwe vestiging in de haven van Gent. Deze nieuwe vestiging wordt uitgebouwd op de hoek van het Rodenhuizedok en het Zeekanaal Gent-Terneuzen. De Nederlandse groep gaat hier haar activiteiten samenbrengen uit Brugge (verkoopskantoor) en Eeklo (tussenopslag). De geplande investeringen worden geraamd op 40 à 45 miljoen BEF. Ze hebben betrekking op een kantoorgebouw, buffertanks en een afvullingsinstallatie.
In maart 1997 startte de staalproducent Sidmar (dochter van het Luxemburgse Arbed) een Comet-proefinstallatie op om ijzerspons te produceren. IJzerspons is een sponsachtig gesteente dat voor 92 % uit ijzer bestaat. Dit Comet-procédé, dat ijzerspons oplevert, zou de Belgische en Luxemburgse staalnijverheid een goedkoop alternatief moeten aanbieden voor ijzerschroot, dat gebruikt wordt in de elektrische staalovens. Met dit proefproject is een investering van 300 miljoen BEF gemoeid. Deze investering wordt gefinancierd door Cockerill Sambre, Profil, Arbed, Sidmar en Usines Gustave Boel. Het Comet-procédé is ontwikkeld door het Centre de Recherches Métallurgiques uit Luik. De proefinstallatie bij Sidmar is reeds een semi-industriële installatie aangezien ze reeds een nominale capaciteit van 1,5 ton ijzerspons per uur heeft.
In april 1997 verleende het stadsbestuur aan de NV Fabricom een gunstig advies om te starten met de uitbouw van een "Milieupark Gentse Havenzone". De NV Fabricom is van plan om op een 10 ha grote site aan de zuidkant van de Moervaart, waar reeds andere afvalverwerkers actief zijn, een afvalverwerkend bedrijf te bouwen. Op 1 september 1997 diende Fabricom hiervoor de nodige milieu- en bouwvergunningsaanvragen in. Fabricom hoopt de werken in augustus 1998 te kunnen aanvatten. Fabricom wenst voor de bedrijven in de Gentse kanaalzone "de gespecialiseerde partner voor afvalverwerking" te worden die "kostenefficiënte, concurrentiele en kwalitatief hoogstaande oplossingen" kan aanbieden. Hiervoor zal dit milieupark verschillende soorten afval kunnen sorteren, scheiden, demonteren, verbranden, conditioneren en eventueel zelfs hercommercialiseren als secundaire grondstof. De oprichting van dit milieupark vergt een investering van 5,83 miljard BEF. Het milieupark zou volledig operationeel moeten zijn tegen het jaar 2000, en werk moeten bieden aan 270 personeelsleden.
In december 1997 raakte bekend dat de Vandemoortele-groep met de Amerikaanse agro-voedingsgroep Cargill[31] een principieel akkoord afgesloten had over de verkoop van de fabrieken van Vamo Mills in België en Duitsland.

31 Cargill is de negende grootste onderneming en de grootste familiale onderneming in de Verenigde Staten. Cargill verhandelt en verwerkt een ruim assortiment aan grondstoffen, gaande van granen over sojabonen en meststoffen tot staalschroot. Ze verhandelt alles met uitzondering van non-ferro-metalen, chemicaliën en kunststoffen. De onderneming haalde een omzet van 56 miljard dollar en telt ongeveer 73.000 werknemers.

De vestigingen in België bevinden zich in Gent en Izegem. Deze Vamo-Mills fabrieken verwerken oliehoudende zaden (Gent sojabonen) en raffineren plantaardige olie (Izegem). De vestiging in Gent is gelegen in de Gentse havenzone aan de Moervaart. Ze verwerkt ongeveer 1 ton sojabonen per jaar. Door de verkoop van Vamo Mills stopt Vandemoortele met de eigen productie van plantaardige olie. Het is goedkoper om de basisproducten in te kopen dan ze zelf te produceren. Hierdoor kan de onderneming zich meer concentreren op de productie en verkoop van voedingsproducten met een hogere toegevoegde waarde.

Zeebrugge

Begin december 1997 werd tussen België en het Verenigd Koninkrijk een contract ondertekend voor het opstarten van het gasnetwerk Interconnector. De bouwwerken voor de aanleg van de Interconnector, een onderzeese gaspijpleiding tussen Groot-Brittannië (het Britse Bacton) en het Europese vasteland (Zeebrugge), waren reeds opgestart In oktober 1996. De Interconnector is een project dat opgezet werd door Interconnector UK. Het kapitaal van Interconnector UK is in handen van negen gas- en gasdistributiemaatschappijen, waaronder Distrigas (voor 5 % aandeelhouder). De pijpleiding is 235 kilometer lang; de kostprijs van dit infrastructuurproject wordt op 450 miljoen GBP geschat. Hierdoor wordt het voor de Britten mogelijk om ongeveer 20 miljard kubieke meter Noordzee-gas per jaar van Engeland naar het Europese vasteland te pompen. Begin 1997 werd gestart met het Versterkt Transit- en Transportnetwerk (VTN) waardoor de Interconnector verbonden wordt met Frankrijk, Duitsland en Rusland. Dit VTN-project is een uitvloeisel van de participatie van Distrigas in de Interconnector. De Belgische overheid investeert 30 miljard BEF in de Interconnector, en nog eens 12 miljard BEF in het VTN-project. In juli 1997 keurde de Vlaamse regering ook de verschillende gewestplannen goed die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het project. De werken van de beide infrastructuurprojecten zullen in totaal ongeveer 2 jaar in beslag nemen. Door beide projecten wordt de Belgische bevoorrading van aardgas verder verzekerd.
Door dit project zal de haven van Zeebrugge zijn positie als transportknooppunt voor aardgas nog kunnen verbeteren. Er werd immers voor Zeebrugge geopteerd omdat er reeds een goede gasinfrastructuur aanwezig is, en omwille van de geografische ligging van de haven. De haven van Zeebrugge heeft zich reeds een belangrijke know-how inzake gasinfrastructuur kunnen opbouwen door de lokalisatie van LNG-terminal, de Peakshaving-installatie en de Zeepipe-terminal in de havenzone.

De havengebonden sector

Ook de havenbedrijven voerden een aantal aanzienlijke investeringen uit in 1997. Deze investeringen hebben meestal betrekking op capaciteitsuitbreiding voor overslag en/of opslag en/of distributie en/of diversificatie van de activiteiten.

Antwerpen

Met de aanloop van "Margaret Lykes" van Lykes Lines op 10 januari 1997 werd de nieuwe Scheldeterminal operationeel. Deze nieuwe containerterminal wordt geëxploiteerd door de NV Schelde Container Terminal, waarin Noord Natie voor 67 % participeert en de NMBS voor 33 %. Deze twee partners hebben via hun joint-venture ongeveer 2,8 miljard BEF geïnvesteerd in de suprastructuur van deze terminal. Dit geld werd besteed aan gebouwen en uitrusting. Een belangrijk onderdeel zijn vier portaalkranen (ter waarde van 0.5 miljard BEF per exemplaar). Deze portaalkranen hebben een hijslast onder de spreader van 50 ton. Hun reikwijdte naar waterzijde bedraagt 52 meter, zodat ze in staat zijn om schepen met 18 containers in de breedte te behandelen. In een volgende fase zullen nog twee van deze kranen aangekocht worden.
Begin maart 1997 sloten de twee goederenbehandelaars United Stevedoring NV en A.B.E.S. NV een samenwerkingsakkoord. Door dit akkoord ontstaat een technische en logistieke entiteit, die belast is met de exploitatie van de installaties van beide ondernemingen in het Vijfde Havendok. Hierdoor wordt de kaaimuur, die als geheel nu beschikbaar is voor de klanten, 1.600 m lang. De totale achterliggende terreinoppervlakte bedraagt nu 170.000 m^2 en de opslagruimte 50.000 m^2. Via dit samenwerkingsakkoord wensen de beide bedrijven een schaalvergroting te bekomen, waardoor besparingen gerealiseerd worden en nieuwe trafieken aangetrokken kunnen worden. Beide ondernemingen blijven wel financieel onafhankelijk van elkaar.
Vanaf 8 april 1997 verzorgt Werf & Vlasnatie de opslag en logistieke afwikkeling van de polystyreenproductie van BASF. BASF is de eerste grote klant van de nieuwe terminal van Werf & Vlasnatie aan het Albertdok, gelegen in de renovatiezone van het gedempte eerste havendok en het schuildok voor lichters. De concessie die Werf & Vlasnatie samen met Zuidnatie[32] heeft genomen, heeft een kaailengte van 350 meter en een totale oppervlakte van 200.000 m^2. Zuidnatie gebruikt hiervan ongeveer 150.000 m^2 voor zijn activiteiten. In de loop van 1996 en 1997 investeerde Werf & Vlasnatie ongeveer 500 miljoen BEF in onder andere de bouw van 102 silo's en drie volledige opzakinstallaties. Zuidnatie investeerde circa 300 miljoen BEF in drie nieuwe magazijnen en verharde opslagterreinen. De beide naties zijn van plan om de volgende drie jaren samen nog ongeveer 800 miljoen BEF te investeren in de terminal (o.a. nog 48 extra silo's). Werf & Vlasnatie, die op deze terminal 40 nieuwe werknemers zal tewerkstellen, wenst zich in de toekomst nog verder te specialiseren in de logistieke dienstverlening van niet-gevaarlijke chemische producten. Dit betekent zowel de opslag, het opzakken als het eventueel mengen en drogen van dergelijke producten volgens de behoeften van de klant
In 1995 werd de groep Katoen Natie door Opel Belgium uitverkozen als logistieke partner. Hiervoor bouwde Katoen Natie een SILS-center[33] ten oosten van de fabrieksgebouwen van Opel Belgium. Het SILS-center is zo succesvol dat Katoen Natie in 1997 de oppervlakte van het SILS-center heeft uitgebreid van 8.500 naar 17.250 m^2. Dit komt overeen met een investeringsbedrag van 250 miljoen BEF. De bijkomende oppervlakte zal op 2 januari 1998 in gebruik genomen worden en zal 25 extra banen opleveren. In dit SILS-center behandelt Katoen Natie bumpers voor de Astra en de Vectra en koelmodules voor de Vectra. Door de nieuwe investering zal Katoen Natie in de toekomst ook de koelmodules voor de Astra behandelen.
Begin september 1997 werd bekendgemaakt dat Bulk Services Corp. een fruitsapterminal zal bouwen aan de dwarskade van het Vrasenedok. Deze zal de naam Southern Juice Terminal krijgen. Hierdoor krijgt Antwerpen een tweede fruitsapterminal (de eerste is van Citrovita). Deze terminal wordt gebouwd in opdracht van de drie Braziliaanse fruitsapproducenten Cambuhy Citrus, CTM en Montecitrus. De bouw van de nieuwe terminal vergt een investering van 275 miljoen BEF. De terminal wordt uitgerust met 22 opslagsilo's die een opslagcapaciteit hebben van 24.000 ton. De aanvoer van het fruitsapconcentraat wordt op 150.000 ton per jaar geschat.

32 Zuidnatie en Werf & Vlasnatie behoren beiden tot de Zuidnatie-groep. Zuidnatie is vooral gespecialiseerd in de commerciële goederenstromen. Werf & Vlasnatie behandelt voornamelijk industriële trafieken.
33 Sils staat voor Supply in Line Sequence, wat bevoorrading in de volgorde van de assemblagelijn betekent. Aan de hand van het ontvangen productiemateriaal worden modules voorgemonteerd die onder deze vorm in productievolgorde aan de fabriek worden geleverd.

Gent

Op 22 maart 1997 raakte bekend dat de goederenbehandelaar Katoen Natie/ Seaport Terminal van plan is om zijn expansie in de haven van Gent verder te zetten in de plaats van in de haven van Antwerpen. Katoen Natie/ Seaport Terminal zal hiervoor een "Mega-logistiek Park" uitbouwen in het Gentse havengebied. Katoen Natie/ Seaport Terminal kocht hiervoor eind maart 1997 40 ha van een Aalterse vastgoed groep in vereffening. Deze terreinen zijn gelegen in het havengebied aan het kruispunt van de Kennedylaan en de distributiecentra van het Skaldenpark. Deze oppervlakte van 40 ha zal ingedeeld worden in enerzijds een overdekt gedeelte van 26 ha dienstig als opslagruimte, en in 14 ha voor parkeerfaciliteiten, nuts- en groenvoorzieningen. Dit "Mega-logistiek Park" mikt op klanten als de plaatselijke voertuig- en vrachtwagenindustrie en hun toeleveringsbedrijven, op de petrochemische industrie en producenten van verbruiks- en industriële goederen. De realisatie van dit logistiek park zal ongeveer vijf à zes jaar duren en een investering van 3,1 miljard BEF vergen. Op een termijn van vijf jaar wordt een extra jobcreatie van 1.000 tot 1.500 arbeidsplaatsen voorspeld.
In de haven van Gent investeerde de Gentse groep Sea-Invest in 1996 50 miljoen BEF in een stofvrije installatie voor de behandeling van kaoline. Deze installatie is gevestigd aan de zuidelijke kant van het Noorddok. De investering gebeurde in functie van een totaal nieuwe goederenstroom, die goed is voor ongeveer 200.000 à 300.000 ton bijkomende trafiek per jaar voor de haven van Gent.
In de loop van 1997 investeerde het Amerikaanse fruitsappenconcern Tropicana Dole Beverages International (TDBI) van de Amerikaanse-Canadese Seagramgroep verder in de uitbouw van een volledig Europees distributiecentrum. Op 1 juli 1996 werden de twee koelloodsen aan de Port Arthurkaai door het Havenbedrijf verkocht aan N.V. Looza, een dochter van TDBI. TDBI startte reeds in 1996 met de moderniseringswerken van de bestaande koelloodsen, die een oppervlakte hebbben van 10.000 m^2. In het begin van het jaar werden de deuren van de magazijnen reeds hersteld of vervangen door snelsluitende deuren. In juni 1997 werd gestart met de vervanging van het verouderde koelsysteem ter waarde van ongeveer 35 miljoen BEF. Voor de behandeling en de opslag van de goederen sloot TDBI een contract af met de Gentse goederenbehandelaar Stukwerkers Havenbedrijf, dat tevens bijkomende installaties plant te bouwen. De bijkomende goederenstroom bedroeg in 1997 ongeveer 150.000 ton. Hierdoor wordt de haven van Gent, met een overslag van bijna een half miljoen ton fruitsap, de grootste fruitsaphaven van Europa.

Zeebrugge

Op 31 december 1996 hebben Hessenatie en de NMBS een containeralliantie gevormd. De beide ondernemingen hebben sinds januari 1997 hun krachten gebundeld in de haven van Zeebrugge via een Economisch Samenwerkingsverband (ESV), waarin elke onderneming voor de helft participeert. Dit ESV heeft betrekking op de uitbouw van los- en laadkaden voor de grootste containerschepen. Het samenwerkingsverband draagt de naam "Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge" (OCHZ). Voor de concrete realisatie van deze alliantie heeft Hessenatie 340 miljoen BEF betaald voor de overname van de activa van Ocean Containerterminal Zeebrugge (OCZ) van de NMBS-dochter Ferry-Boats. De raad van bestuur van OCHZ heeft in haar zittingen op 7 en 26 februari 1997 een totaal investeringsbudget goedgekeurd van 668 miljoen BEF. Het betreft onder andere de aankoop van een derde super-post-panamax kraan op de oostkaai en van 8 straddlecarriers. De verlenging van de kaaimuur van 600 meter tot 1.000 meter (drie aanlegplaatsen) wordt gefinancierd door het Vlaamse Gewest en de MBZ. Deze werken zullen afgerond zijn in de loop van 1998. Door de overname van de exploitatie van de OCZ-terminal beschikt Hessenatie reeds vanaf begin 1997 over een eigen containerterminal in de haven van Zeebrugge. Deze terminal zal op termijn een capaciteit hebben van 450.000 containers. Omdat deze OCHZ-terminal reeds voor de helft benut is, blijft Hessenatie voorstander van de bouw van een containerkaai in het Albert II-dok. Hierover werd tussen Hessenatie en de NMBS overeengekomen om ook voor de uitbouw van deze terminal de kosten te delen.
In februari 1997 werd bekend gemaakt dat Sea-Ro Terminal (voor 50% in handen van MBZ en 50% Hessenatie) alle participaties van de Hermes-holding[34] heeft overgenomen. Hierdoor wordt Sea-Ro Terminal eigenaar van de Canadaterminal in de achterhaven van Zeebrugge. Sea-Ro Terminal hoopt in de toekomst op deze terminal nog nieuwe verkeersstromen te kunnen aantrekken.

Oostende

Na 150 jaar dienst op Dover, Ramsgate, Harwich en Folkestone sloot de Regie voor Maritiem Transport op 28 februari 1997 de boeken. De beslissing tot sluiting werd reeds in 1996 genomen[35]. Tot 1 maart 1997 vormden Sally Lines en de RMT nog een samenwerkingsverband. Daarna werden de activiteiten stopgezet. De staatsrederij RMT zal volledig opgedoekt worden. De maatschappij zal echter nog tot eind 1998 blijven bestaan om de rekeningen definitief te kunnen afsluiten. Vanaf 15 maart 1997 worden de passagiersdiensten tussen Oostende en Ramsgate geëxploiteerd door de Scandinavisch-Australische groep Sally-Holyman. Ze baat deze dienst uit met twee snelle catamarans en één gemengde vracht-passagiersferry.

34 De Hermes-holding werd opgericht door de MBZ. Naast de MBZ waren ook de financiële holding Portinvest, de GOM en de NIM aandeelhouder.
35 Uigebreide informatie over de sluiting van de RMT is terug te vinden in het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1996.

WIJZIGINGEN IN DE VERKEERSSTROMEN VOOR DE VLAAMSE HAVENS

Binnen dit sterk veranderende havenklimaat trokken de Vlaamse havens en de aanwezige goederenbehandelaars een aantal nieuwe maritieme goederenstromen aan, en verloren een aantal andere aan concurrenten.

Antwerpen

Op 16 februari 1997 meerde het eerste schip van de gezamenlijke Noord-Atlantische dienst van Cosco, Yangming en "K" Line aan aan de Scheldeterminal van Hessenatie. Het betreft een wekelijkse dienst waarop 4 containerschepen van 2.000 TEU worden ingezet. Deze wekelijkse dienst hanteert het volgende vaarschema: op zondag is Antwerpen de eerste laad- en loshaven, dan volgt Felixstowe en vervolgens Rotterdam, New York, Charleston, Norfolk, New York en vervolgens terug Antwerpen.

Hessenatie wist in de loop van 1997 ook het verlies van de aanlopen van de schepen van de rederij Tricon goed te maken, door het aantrekken van de twee Zwitserse rederijen Mediterean Shipping Company (MSC) en Norasia. Begin mei 1997 besloten deze beide rederijen om hun gezamenlijke Verre Oosten-diensten die de Benelux aandoen, te verplaatsen van Rotterdam (ECT) naar Antwerpen (Europaterminal). Het betreft een wekelijkse volcontainerdienst vanuit Noord-Europa naar de Middellandse Zee, het Midden-Oosten, Zuidoost-Azië, China en het Verre-Oosten. Deze nieuwe aanloop zal gebeuren met 10 containerschepen van 3.000 tot 3.400 TEU. De aanlopen zijn goed voor 50.000 nieuwe containers voor de Europaterminal van Hessenatie.

Begin december 1997 werd bekendgemaakt dat "Global Alliance", dat geen aanloop had in de haven van Antwerpen, ontbonden zou worden. De rederijen OOCL (Orient Overseas Container Line) en MISC (Malaysian International Shipping Corp.) stapten op dat ogenblik uit de Global Alliance en sloten een nieuwe alliantie met Grand Alliance. Voor MISC blijft de toetreding tot Grand Alliance wel beperkt tot de lijn van Europa - Verre Oosten. Vanaf 1 januari 1998 zal Grand Alliance bestaan uit de rederijen P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, NYK Line, OOCL als volwaardige leden, en MISC als gedeeltelijke partner. Deze vijf rederijen hebben een samenwerkingsakkoord gesloten voor tien jaar. Met ongeveer honderd containerschepen wordt deze nieuwe alliantie de grootste ter wereld. Grand Alliance had sinds 1996 reeds een wekelijkse aanloop in de haven van Antwerpen. De nieuwe alliantie zorgt voor een tweede rechtstreekse aanloop in de haven van Antwerpen, als gevolg van een vijfde wekelijkse dienst op de Europa - Verre Oosten route. Grand Alliance wordt wereldomvattend door de uitbreiding met de Noord-Atlantische sector. De beide aanlopen zullen behandeld worden aan de nieuwe Noordzeeterminal. De eerste aanloop werd vroeger verzorgd aan de Noord Natie terminal in het Delwaidedok.

De vroegere andere leden van Global Alliance APL en Mitsui OSK gaan een nieuwe alliantie aan met NOL en Hyundai. Deze nieuwe alliantie koos eind december 1997 ook voor een aanloop in de haven van Antwerpen. Deze tweede grootste alliantie zal 100.000 containers meer betekenen voor de haven van Antwerpen.

De Antwerpse haven slaagde er ook in om andere verkeersstromen dan containertrafieken aan te trekken. In augustus 1997 deelde het Noorse Star Shipping mee dat het vanaf 1998 zijn aanloop van Rotterdam in het kader van zijn vaarschema tussen de Amerikaanse Westkust en Noord-Europa wil schrappen. De 160.000 à 200.000 ton woudproducten zullen vanaf dat ogenblik behandeld worden in de haven van Antwerpen. De rederij is van plan om als retourvracht staal, projectgoederen en containers mee te nemen, die gelost zullen worden op de Amerikaanse Westkust.

Vanaf november 1997 verzorgt de Zuid-Koreaanse rederij Pan Ocean Shipping Co een wekelijkse lijndienst tussen Europa en het Verre Oosten. In Europa wordt de haven van Antwerpen wekelijks aangedaan. De verscheepte goederen zijn breakbulk en projectgoederen.

Eind november 1997 werd door CMB bekendgemaakt dat ze 54 % van de aandelen van de Franse CNN (Compagnie Nationale de Navigation) zou overnemen. De effectieve overname had plaats op 5 januari 1998. De CNN is een Franse rederij die genoteerd is op de beurs van Parijs. Op 23 januari 1998 heeft CMB haar participatie in CNN opgevoerd tot 92 %. CMB heeft hiervoor 680 miljoen FRF betaald. De groep CNN oefent vier industriële activiteiten uit. Deze zijn: tankers, gespecialiseerd industrieel transport, opslag van ruwe olie, helikopters en diverse andere activiteiten.

Gent

De haven van Gent wordt de Europese laad- en loshaven voor de rederij Fore Steel Lines (FSL Ltd). FSL baat een regelmatige conventionele lijndienst uit tussen Noordwest-Europa en de Canadese havens gelegen langs de St-Lawrence rivier, het Ontario- en Eriemeer. De afvaarten zullen maandelijks plaatsvinden. Vanuit Canada zullen in hoofdzaak woudproducten, general cargo en projectladingen worden aangevoerd. Vanaf januari 1998 zal er ook hoogwaardig staal uit de Midwest worden meegebracht. De woudproducten zullen in de haven van Gent in het Mercatordok behandeld worden door de goederenbehandelaar Stukwerkers. Ook de behandeling van de Westbound-afvaarten, die voornamelijk zullen bestaan uit vervoer van staal en ijzer, zal gebeuren door Stukwerkers in het Sifferdok. Bij deze Westbound zullen de afvaarten vanaf maart 1998 opgetrokken worden tot één afvaart per drie weken.
Begin 1997 raakte bekend dat in de haven van Gent een tweede kolenterminal zal uitgebouwd worden. Het overslagbedrijf CBM (dochter van Sea-Invest) wist een belangrijk 10-jarig contract in de wacht te slepen voor de jaarlijkse aanvoer van minstens 800.000 ton cokes. Opdrachtgever is het Amerikaanse bedrijf Koch Carbon Inc., dochter van Koch Industries dat op wereldniveau 150.000 werknemers telt. In eerste instantie wenst Koch Karbon 800.000 ton aan te voeren naar Gent. In de komende jaren is het de bedoeling om deze goederenstroom op te trekken tot 1,2 miljoen ton. De nieuwe kolenterminal zal gebouwd worden op de CBM-terreinen aan het Sifferdok, en een totale oppervlakte hebben van 20 hectare. De kaailengte van dit terrein bedraagt 800 meter en heeft een tankopslagcapaciteit van 250.000 tot 350.000 ton. CBM zal 250 miljoen BEF investeren voor stofbestrijding. Het Havenbedrijf Gent zal de nieuwe bevloeiing van het Sifferdok bekostigen ter waarde van 107 miljoen BEF. Ook de NMBS zal voor 5 miljoen BEF infrastructuurwerken uitvoeren. De activiteiten zullen opgestart worden in maart 1998. De aangevoerde producten zullen zowel opgeslagen worden als gezeefd, gemalen en gemengd. De behandeling van deze cokes zal 50 nieuwe arbeidsplaatsen creëren. De cokes zijn in hoofdzaak bestemd voor industriële afnemers gevestigd in Groot-Brittannië, Duitsland en Noorwegen. Een kwart van de afvoer zal gebeuren per vrachtwagen, de rest per spoor of schip.

Zeebrugge

Ook in de loop van 1997 wist de haven van Zeebrugge zijn positie als ro-ro-haven nog te verbeteren. Zo startte de Britse rederij Dart Line, onderdeel van de groep Jacobs Holdings Plc, op 1 april 1997 met een nieuwe ro-ro-vrachtdienst tussen Zeebrugge en Dartford (nabij Londen). Dart Line zal twee afvaarten per dag inleggen, wat overeenkomt met 12 afvaarten per week. Ze heeft hiervoor twee ro-ro-schepen gecharterd met een capaciteit van 90 opleggers. Het gaat om een niet-begeleide vrachttrafiek. Dart Line wordt zodoende ook de eerste klant van de nieuwe terminal van CTO (Combined Terminal Operators, dochter van Hessenatie) in het nieuwe Wielingendok. In deze context is het vermeldenswaardig dat in Zeebrugge dagelijks ongeveer 25 ro-ro-schepen de oversteek naar verschillende havens in Groot-Brittannië verzorgen. Sedert september 1997 verzorgt de Noorse rederij Fred Olsen een tweede wekelijkse verbinding tussen Zeebrugge en Noorwegen (Oslo, Heroya, Larvik, Frederikstad, Ronningen en Kristiansand). Een derde afvaart per week ligt in de pijplijn voor 1998. De verscheepte goederen van Fred Olsen worden in Zeebrugge behandeld aan de nieuwe ro-ro-terminal van Sea-Ro-terminal in het Wielingendok aan de westzijde van de Voorhaven.
Ook de Noorse rederij Wilhelmsen Lines besliste om in 1997 haar aanloopbeurten in Zeebrugge te verhogen. De toename van de afvaarten - tot 68 in 1997 - is toe te schrijven aan de sterk groeiende autoverschepingen naar het Midden- en Verre Oosten en aan nieuwe contracten voor de verscheping van Franse wagens naar Australië en Nieuw-Zeeland. Deze contracten werden binnengehaald door Sea-Ro Terminal. De behandeling van de wagens gebeurt op de Canada-terminal in de achterhaven. Hierdoor versterkt de haven van Zeebrugge haar positie als aanloophaven voor deepsea-ro-ro nog.
Toch zag de haven van Zeebrugge het fruitvervoer in haar haven verder afnemen in de loop van 1997. Zo stopte Geest Line, een belangrijke klant van Andrew's Fruit Terminal, met de directe bediening van de haven van Zeebrugge. Voortaan lost deze Britse rederij de bananen rechtstreeks in Groot-Brittannië. Enkel de Franse haven Le Havre wordt als aanloophaven behouden op het vasteland. Dit verlies komt nog boven het verlies van de Tropicana-trafiek, die gegroepeerd wordt in de haven van Gent, en de verhuis van Ecuadorian Line naar de BNFW terminal in Antwerpen.

Beslissingen van de lokale overheden en organisaties

Nieuwe beheersvorm voor de havenbedrijven van Antwerpen en Oostende

Op 1 januari 1997 werden de haven van Antwerpen en de haven van Oostende operationeel als autonome havenbedrijven. De officiële benaming van de nieuwe vennootschappen luidt: "Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen" en "Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende"[36].

Antwerpen

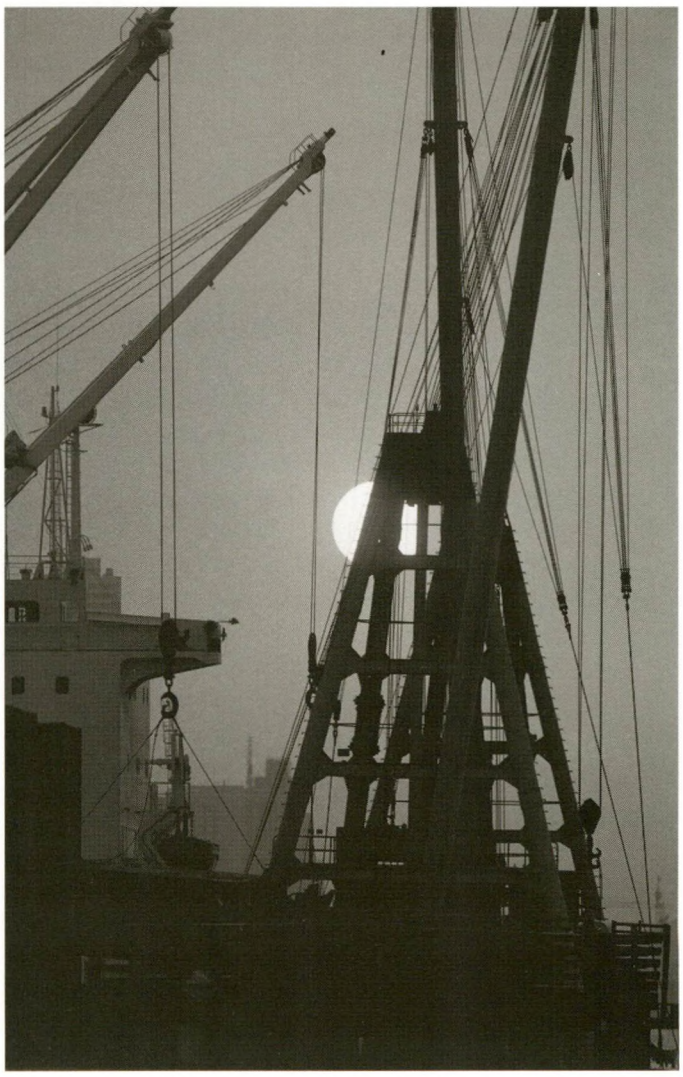
In de loop van 1997 werd grondig overleg gevoerd tussen de verschillende beroepsverenigingen over het omheinen van de Antwerpse terminals. Dit overleg had in eerste instantie plaats tussen diverse beroepsverenigingen zoals ABAS (Algemenen Beroepsvereniging van Stouwers en Havenbedrijven), VBG (Verbond Behandelaars van Goederenstromen) en VEA (Vereniging der Expediteurs van Antwerpen). Eind december 1997 werd bijna een principeakkoord bereikt tussen de diverse partijen. Na verdere besprekingen werd in januari 1998 tussen alle betrokkenen een volledig akkoord bereikt, dat de vorm heeft aangenomen van een AGHA-resolutie.
De terminals van grote overslagbedrijven worden, op vraag van de belangrijkste terminaluitbaters van Antwerpen, vanaf 1 januari 1998 onderworpen aan strenge maatregelen. Op de terminals van deze goederenbehandelaars worden vaak goederen aan- en afgevoerd door kleine havennaties (derde behandelaar). In het havenjargon draagt dit de naam "vliegend kaaiwerk".
Tot op heden konden deze kleine naties opereren op de grote terminals zonder echte voorschriften en zonder het betalen van een vergoeding. Dit gaf in het verleden vaak aanleiding tot conflicten. In sommige gevallen werden goederen gestolen of beschadigd. Hierbij komt de nieuwe aansprakelijkheidsregeling nog van de nieuwe regionale, nationale en Europese milieuregelgeving. In het principeakkoord is overeengekomen dat de derde behandelaar vanaf 1 januari 1998 geen gevaarlijke goederen meer mag behandelen, en een bankgarantie moet storten van 20 miljoen BEF voor mogelijke milieuschade. De derde natie moet registreren welke goederen zij lost en laadt. Zij moet tevens alle richtlijnen opvolgen van de terminaloperator. Vanaf 1999 zullen de derde behandelaars ook een infrastructuurvergoeding moeten betalen aan de terminaloperator, die zelf consessiegeld moet betalen voor de terminal en moet investeren in de infrastructuur. De VEA ging echter niet akkoord met de aanrekening van een infrastructuurvergoeding. Zij eist tevens dat de kleine naties verder gevaarlijke goederen kunnen behandelen. De grote terminaloperators bevestigden echter dat ze het nieuwe reglement op 1 januari 1998 zouden invoeren.
Begin 1997 werd door het Autonoom Havenbedrijf Antwerpen en de privé-sector een overlegorgaan opgericht om de *havenpromotie verder te stroomlijnen en uit te bouwen*. Op 13 oktober 1997 werd de oprichtingsakte van de *Concentratiecel voor public relations* officieel ondertekend. De voorzitter van het Autonoom Havenbedrijf Antwerpen, Schepen Leo Delwaide, is ook voorzitter van dit overlegorgaan. Deze concentratiecel zal in de toekomst het beleid, de planning en de concrete uitwerking van de gezamenlijke public relations, promotie en marketing van de haven van Antwerpen coördineren. Het havenbedrijf van Antwerpen en AGHA zullen onder de koepel van deze concentratiecel samen jaarlijks een marketingplan opstellen en uitvoeren.
Om de slagkracht van deze concentratiecel te verbeteren, werd begin 1997 beslist om de diverse bestuurorganen van de overkoepelende organisatie AGHA te uniformeren. Dit leidde tot de herstructurering van de bestuursorganen van Assiport. Zo kreeg dit promotieorgaan van de Antwerpse privé-sector dezelfde samenstelling van de Raad van Beheer als deze van de andere overkoepelende verenigingen AGHA (Antwerpse Gemeenschap voor de Haven) en SEA (Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen). Assiport verzorgt reeds meer dan 30 jaar de overkoepelende promotie en public relations voor de Antwerpse privé-sector. De voorzitter van AGHA, de heer Pellens, en de afgevaardigd beheerder, de heer Restiau, zullen in Assiport dezelfde functie waarnemen als bij AGHA.

36 Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1996.

In september werd door de Raad van bestuur van AGHA beslist om het SEA en Assiport te laten fuseren en onder te brengen in AGHA. Tegen 1 januari 1998 moesten de fusie juridisch en fiscaal afgerond zijn. Er blijft enkel de vzw AGHA over. Doelstelling van deze rationalisatie is te komen tot een meer efficiënte, moderne en performante organisatie.

Gent

Sinds 1996 hanteert het Havenbedrijf Gent het DISCOM-concept. DISCOM staat voor DIStributie en COMmercialisering. Het Havenbedrijf Gent heeft een patent genomen op deze benaming. Dit concept past volledig bij het begrip "nichehaven", waarin de haven zich in de toekomst nog verder wereldwijd wenst in te profileren. Die niches slaan op hout, fruit en auto's. De verdere integratie van dergelijke niches is een belangrijke beleidsoptie van de haven van Gent.
In aansluiting hiermee voerde ze op *1 januari 1997 een nieuw "Tariefreglement in voor de zee- en binnenschepen"*. Dit compleet nieuwe tariefreglement, dat de havenrechten bepaalt die betaald moeten worden voor het aanmeren in de haven en het overslaan van de goederen, streeft in hoofdzaak naar meer transparantie en klantvriendelijkheid. Het nieuwe tariefreglement kwam tot stand na een grondig overleg tussen alle betrokken partijen zoals het stadsbestuur, de scheepsagenten, de stouwers en vertegenwoordigers van binnenvaartorganisaties. In dit nieuwe reglement worden de dokrechten en de aanlegrechten nu berekend op basis van de scheepsgrootte en de goederensoorten. Het nieuwe reglement maakt aldus een onderscheid tussen stukgoed, vloeibare bulk en droge bulk. Bovendien is het criterium "aantal zeeschepen" vervangen door "ingezette scheepsinhoud". Dit betekent concreet dat één groot massagoedschip of verschillende kustvaartuigen nu volstaan om van kortingen te kunnen genieten. Voor bulkschepen is er tevens geen sprake meer van vaargebied, waardoor de mogelijkheid geboden wordt om het aanlopen te realiseren met een combinatie van grote en kleine zeeschepen.
Het nieuwe reglement heeft vooral de bedoeling om de wanverhoudingen tussen coasters en massagoedschepen weg te werken. Het verschaft de havenautoriteiten van de haven van Gent tevens de mogelijkheid om op voorhand beter de inkomsten en uitgaven te schatten. Dit nieuwe reglement doet ook een extra inspanning voor de binnenvaart. Vanaf 1 januari 1997 kunnen de binnenschippers opteren voor een abonnement in de haven van Gent. De schipper die binnen een bepaalde tijdsspanne meerdere reizen maakt, moet minder betalen.
Naast de invoering van een nieuw tariefreglement voerde het Havenbedrijf Gent in 1997 een nieuw *"Kranenreglement"* in. Het nieuwe tariefreglement voor de kranen is een uitloper van het "Financieel meerjarenplan" dat in 1996 werd uitgewerkt voor de haven van Gent. Om de zware verliezen in de exploitatie en het dalende gebruik van de kranen te stoppen, werd beslist om deze activiteit grondig te herstructureren.



Zeebrugge

In november 1997 werd *de maatschappelijke zetel van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV (MBZ)* overgeheveld van Brugge naar Zeebrugge. Dit ging gepaard met de verhuis van alle diensten van de MBZ. Deze diensten alsook de maatschappelijke zetel werden overgeheveld van de L. Coiseaukaai te Brugge, naar het Pierre Vandammehuis, Isabellalaan 1 te 8380 Zeebrugge.
Eind 1997 sloot het havenbestuur MBZ ook een Economisch Samenwerkingsverband af met het stadsbestuur van Brugge. Dit samenwerkingsverband werd opgericht om gezamenlijk industriële activiteiten te kunnen aantrekken en ontwikkelen.

Oostende

Op 29 augustus1997 ging in Oostende het "Plassendale-project" effectief van start. Initiatiefnemer is het stadsbestuur van Oostende, onder impuls van (de voormalige) vice-premier Johan Vande Lanotte. Via dit project wenst men een nieuwe impuls te geven aan de (industriële) uitbouw van de achterhaven van Oostende. Hiervoor zal op het pand Sas Slijkens - Plassendale aan de vaart Oostende - Brugge 100 ha aangepast worden voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Door deze nieuwe vestigingen aan te trekken wenst het stadsbestuur tevens de hoge werkloosheid in de regio van Oostende te kunnen verminderen. Ze hoopt door dit project ongeveer 3.000 bijkomende arbeidsplaatsen te creëren.
De totale kostprijs van het Plassendale-project wordt begroot op 750 miljoen BEF. Op 29 augustus 1997 werd een eerste schijf van 200 miljoen BEF goedgekeurd door de gemeenteraad van Oostende. Dit bedrag zal dienen voor de ophoging van de terreinen, die opgedeeld worden in drie gebieden. Zone I ligt tussen Bredene en het kanaal Oostende - Brugge, zone II wordt begrensd door de spoorweg en het kanaal en zone III is gelegen tussen de spoorweg en de autosnelweg E 40. De 200 miljoen BEF is afkomstig van de Stad Oostende. Ze wordt onder de vorm van een investeringssubsidie gestort op de rekening van de NV Plassendale. Deze vennootschap werd officieel opgericht in september 1997; zij zal het Plassendale project leiden. Het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende is een belangrijke aandeelhouders van deze NV.

OPSTART EN INHULDIGING VAN GROTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

De Vlaamse regering[37] keurde in de loop van het jaar 1997 geen grote infrastructuurprojecten goed. Er werden wel twee grote infrastructuurwerken officieel in gebruik genomen in de haven van Antwerpen. Op 21 februari 1997 werden het Straatsburgbrug en de gerenoveerde havenzone rond het Amerika- en Albertdok officieel ingehuldigd door de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening de heer E. Baldewijns. Op 13 juni 1997 werd de Noordzeeterminal officieel geopend door Z.K.H. Prins Filip, in aanwezigheid van Minister Baldewijns.
Door de inhuldiging van *de gerenoveerde havenzone* wordt een renovatieproject afgerond dat ongeveer zes jaar in beslag genomen heeft en vijf miljard BEF heeft gekost. Via dit project wenst de haven van Antwerpen een gedeelte van de verkeerstoename op te vangen binnen de ruimte van het bestaande havengebied. Om dit te kunnen verwezenlijken moest deze havenzone aangepast worden aan de afmetingen van schepen van het Panamaxtype. De wegen- en spoorweginfrastructuur moest verplaatst worden naar achteren, zodat de beschikbare ruimte van de terminal vergroot kon worden.

37 Over de bouw van het getijdedok op de Antwerpse Linkeroever (Containerdok/kade - West) werd gunstig geadviseerd door de Vlaamse Havencommissie op 27 mei 1997. Het dossier werd echter maar goedgekeurd door de Vlaamse Regering in januari 1998. Dit dossier zal dus besproken worden in het jaar verslag van 1998. Het advies van de Vlaamse Havencommissie is wel opgenomen in dit jaarverslag.

De ingebruikname van de nieuwe Straatsburgbrug betekent de afronding van de eerste fase van de verbreding van de toegangsgeul tussen het Albertkanaal en de zuidelijke havendokken. De *nieuwe Straatsburgbrug* is in totaal 264 meter lang. Ze bestaat in totaal uit vier rijvakken. De vrije hoogte van de brug, namelijk 9,10 meter, laat toe om binnenvaartvervoer te organiseren met tot vier hoog gestapelde containers. In een verdere fase dienen nog vier andere knelpunten opgelost te worden vooraleer de verbreding van het Albertkanaal volledig is afgerond. Deze vier knelpunten zijn: de brug Deurne-Bal aan de Merksesteenweg, de IJzerbrug aan de IJzerlaan, de spoorbrug Antwerpen-Dam op de lijn Antwerpen-Roosendaal en de verbinding van het

Albertkanaal met de haven. Door de oplossing van dit laatste knelpunt zal het Albertkanaal een gabariet van 4.500 ton krijgen. Het is zeker de bedoeling om in een latere fase het gedeelte van het Albertkanaal Antwerpen-Wijnegem voor konvooien van 9.000 tot 10.000 ton bevaarbaar te maken. Hierdoor zou het totale kanaal Antwerpen-Luik een gabariet van 9.000 ton krijgen over de volledige lengte.
Op 13 juni 1997 werd *de nieuwe Noordzeeterminal* officieel geopend. Deze plechtigheid viel samen met de aanloop van de "NYK Altair" (4.743 TEU) van de Japanse rederij NYK, dat deel uitmaakt van het Grand Alliance consortium. Het gaat hier om één van de grootste containerschepen die tot dan toe in de haven van Antwerpen aanmeerden. De nieuwe terminal was echter reeds gedeeltelijk operationeel vanaf 10 januari 1997[38]. Op die dag meerde er het eerste schip aan.
De Noordzeeterminal is gevestigd op de rechteroever van de Schelde, ten noorden van het sluizencomplex van Zandvliet en Berendrecht. De ligging voor de sluizen en de directe aansluiting op het Europese hinterland langs de weg, het spoor en het water biedt enorm veel mogelijkheden voor het voor- en natransport. De verbinding met de binnenvaart wordt verzorgd via de aanwezigheid van een lichterterminal met 320 meter kaailengte, ter hoogte van kaai 703 in het Kanaaldok B3, vlakbij de Schelde-Rijverbinding. Deze goede hinterlandverbindingen zullen zorgen voor een aanzienlijk tijdswinst. Deze nieuwe terminal wordt uitgebaat door een joint-venture van de goederenbehandelaar Noord Natie (67 %) en de NMBS (33 %) onder de naam Schelde Container Terminal NV. Door deze participatie is de NMBS in staat om dichter bij de maritieme overslag te opereren, en alzo haar aanbod inzake gecombineerd vrachtvervoer nog te verbeteren. De installatie van de nieuwe Scheldeterminal heeft een jaarcapaciteit van 600.000 containers en beslaat in een eerste fase een terreinoppervlakte van 55 ha (in een tweede fase komt er nog 10 ha bij). De beschikbare kaailengte bedraagt 1.124 meter. De waterdiepte van 14 meter kan met de nodige baggerwerken nog uitgebreid worden tot 17 meter.

Goedkeuring door de Vlaamse Regering van een aantal kleinere infrastructuurprojecten

Naast het aanvatten van grote infrastructuurwerken werden op 16 en 17 december 1997 een aantal kleinere infrastructuurprojecten (of onderdelen van grotere projecten) goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De belangrijkste zijn:
(1) de verdieping van de Zuidkaai van het Vijfde Havendok over een lengte van 500 meter aan de installaties van Antwerp Combined Terminals in de haven van Antwerpen. Hierdoor kan de renovatie van het Vijfde Havendok, het Leopolddok en het Hansadok verder gezet worden;
(2) het akkoord voor de verdere uitvoering van de zesde fase van de herstelling van de Leopold II-dam in de haven van Zeebrugge.

38 De nieuwe Noorzeeterminal had al operationeel moeten zijn op 1 oktober 1996. Door samenloop van omstandigheden (onder andere weersomstandigheden en het uitvoeren van extra grondwerken die oorspronkelijk niet voorzien waren) moest een gedeeltelijke ingebruikname met een aantal maanden uitgesteld worden. Hierdoor gingen ook een aantal potentiële klanten verloren.

Adviezen in 1997

AANBEVELING VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER DE FINANCIERING VAN HAVENINVESTERINGEN

Brussel, 16 juni 1998

1. Ter inleiding

In juni 1994 heeft de Vlaamse Havencommissie bij meerderheid een aanbeveling goedgekeurd over de toekomstige financiering van haveninvesteringen. Belangrijk principe in deze aanbeveling was de versterking van een meer commercieel gerichte investeringspolitiek van de lokale havenautoriteiten gekoppeld aan een grotere responsabilisering van deze besturen voor de haveninvesteringen. De principes werden vrij algemeen aanvaard. De concrete uitwerking ervan - onder de vorm van een voorwaardelijke investeringsbijdrage van het Gewest - stuitte echter op heel wat bezwaren, niet in het minst bij de havenbesturen zelf. Sedert deze aanbeveling zijn de besprekingen over deze problematiek binnen de VHC opnieuw opgenomen. Op basis van deze besprekingen heeft de commissie een nieuw voorstel uitgewerkt.

De commissie wenst met dit voorstel een basis te leggen voor een financieringsstelsel dat ook op middellange en lange termijn een structurele financiële bijdrage van de gewestelijke overheid t.a.v. de havens koppelt aan een grotere responsabilisering van de lokale havenbesturen voor het investeringsbeleid. Bovendien moet dit voorstel de vastgestelde beperkingen aan de advies- en besluitvormingsprocedure voor investeringsprojecten maximaal opheffen. Grotere slagvaardigheid en meer objectivering van de beslissingen over investeringssteun van het Vlaamse Gewest staan daarbij voorop.

De hierna volgende aanbeveling bevat volgende onderdelen:

(a) een samenvatting van de principiële uitgangspunten die bij de opmaak van een nieuwe financieringsregeling moeten in acht genomen worden;

(b) concrete uitwerking van het voorstel van nieuwe financiering zelf;

(c) een voorstel voor een vernieuwde advies- en besluitvormingsprocedure voor haveninvesteringsprojecten, met bijzondere aandacht voor de elementen die ten behoeve van de socio-economische verantwoording essentieel zijn.

2. Principiële uitgangspunten

2.1 Een niew voorstel voor de financiering van de haveninvesteringen als onderdeel van een plan voor grotere inspanningen van de gewestelijke overheid voor infrastructuur

De Vlaamse havens hebben in de afgelopen 15 jaar hun marktaandeel substantieel kunnen verbeteren: van 18,9 % in 1980 tot 24 % in 1995. Daardoor is ook de bijzonder belangrijke bijdrage in de economische ontwikkeling van Vlaanderen tot stand gekomen. Op zich is dat geen voldoende reden om te gewagen van een duurzame sterke marktpositie. Toonaangevend voor een duurzame sterke marktpositie zijn de investeringsinspanningen die in de Vlaamse economie gebeuren ten behoeve van de transportsector en de havensector in het bijzonder. De overheidsinvesteringen in infrastructuur spelen daarbij een doorslaggevende rol.

Het niveau aan overheidsinvesteringen in ons land is sedert het begin van de jaren '80 teruggevallen tot een niveau dat uitgesproken onder de inspanningen van de ons omringende landen ligt. Begin van de jaren '90 is het aandeel van de overheidsinvesteringen in verhouding tot het BBP teruggevallen tot onder 1,5 % en in de jaren '90 nauwelijks verhoogd. Daartegenover staat een aandeel van ongeveer 2,75 % in Nederland, van bijna 3,5 % in Frankrijk en iets meer dan 2 % in Duitsland (beperkt tot het voormalige West-Duitsland).
De publieke investeringen (die ruimer zijn dan de strikte overheidsinvesteringen van de administraties) in de sector van vervoer en verkeer zijn vooral in de tweede helft van de jaren '80 fors teruggevallen: van 1,37 % van het BBP in 1985 tot 0,72 % in 1989. Vooral door de investeringen in de spoorwegen is het aandeel terug aangegroeid tot ongeveer 1,3 % in 1995 (maar nog altijd in reële prijzen bijna 3 % lager dan in het begin van de jaren '70).

De investeringen van de Vlaamse overheid in de sector van vervoer en verkeer in de afgelopen jaren - en aangevuld met de infrastructuurinvesteringen van de spoorwegen toewijsbaar aan Vlaanderen - bedragen gemiddeld ongeveer 0,65 % van het BRP van Vlaanderen. In Nederland bedragen de vergelijkbare rijksinvesteringen voor "verkeer en waterstaat" in dezelfde periode gemiddeld ongeveer 0,89 % van het BBP, of 37 % meer dan de inspanningen in Vlaanderen. Het is een feit dat in de Nederlandse rijksuitgaven de directe investeringen t.a.v. de havens in de afgelopen jaren beperkt waren tot de maritieme toegankelijkheid en daardoor minder zwaar doorwogen in het pakket, in vergelijking met Vlaanderen. In het nu lopende "meerjareninfrastructuurplan" worden echter ook - weliswaar nog beperkte - inspanningen gepland voor zogenaamde "haveninterne" projecten.
De inspanningen voor de achterlandverbindingen zijn evenwel van even groot belang voor de concurrentiepositie van de havens. De nadruk op een versnelde verbetering van "de bereikbaarheid van de mainports en economische centra" in recente beleidsnota's van de Nederlandse regering is daar een sprekend voorbeeld van. Op dat vlak dreigt Vlaanderen door de substantieel lagere investeringsinspanningen een belangrijke achterstand op te lopen.

De havenbesturen zijn bereid mede een grotere bijdrage te doen in de haveninvesteringen, maar dan wel binnen het kader van een meerjarenplan van de Vlaamse overheid, waarin de achterstand op het vlak van infrastructuur op een redelijke termijn wordt weggewerkt.

Een afstemming van het investeringsniveau voor transportinfrastructuur over een periode van 5 jaar op het Nederlandse niveau (gemiddelde voor de periode 1992 - 1997) zou tegenover de begroting 1996 een bijkomende jaarlijkse reële impuls vergen van ongeveer 2,5 mld[39].

[39] Overigens is voor 1997 op de Vlaamse begroting - zij het via het eenmalig initiatief met de opbrengst van de gedeeltelijke privatisering van de GIMV - reeds minimaal 2 mld van de vereiste 2,5 mld gerealiseerd. Door een vermindering op de normale kredieten wordt het effect van deze eenmalige impuls wel beperkt met 500 mln.

De Havencommissie verwacht van de regering daarvoor een duidelijk becijferd meerjarenplan (en inclusief de financiering ervan).
Daarbij is dan nog geen rekening gehouden met de verhoging van het Nederlandse niveau in de meest recente jaren, noch met de bijkomende inspanningen die de Nederlandse regering bij de presentatie van de begroting 1997 heeft aangekondigd voor de periode 1998 - 2000.
Bovendien is deze inhaalbeweging uitsluitend berekend op een zekere afstemming van het relatieve aandeel van de infrastructuurinvesteringen t.a.v. het BBP. Daarmee blijft nog een belangrijke kloof in de inspanningen voor infrastructuurinvesteringen, gemeten in absolute bedragen. Tegenover de gemiddelde inspanning in de afgelopen jaren van ongeveer 100 mld. per jaar voor infrastructuurinvesteringen in Nederland staat een vergelijkbaar gemiddelde van 28 mld. in Vlaanderen (in lopende prijzen).

2.2 Een nieuw voorstel voor de financiering van de haveninvesteringen, parallel met de verwezenlijking van het principe van "gelijke werkingsvoorwaarden" in het kader van het op te maken Havendecreet

De Havencommissie stelt hier een nieuwe regeling voor t.a.v. de financiering van haveninvesteringen. Zij is van oordeel dat de invoering ervan moet gebeuren parallel met de uitwerking van het Havendecreet, in voorbereiding op het niveau van de Vlaamse regering. Drie elementen zijn daarbij aan te stippen:

(a) Het toekomstige Havendecreet moet de basis leggen van een algemene regeling van de gelijke werkingsvoorwaarden tussen de havens.

(b) De havens engageren zich om (o.m. op basis van alle reeds beschikbare informatie) de bestaande ongelijke werkingsvoorwaarden te objectiveren en op te heffen. Daartoe zal een opdracht gegeven worden aan een onafhankelijk studiebureau voor een balans- en resultatenanalyse. Men zal daarbij duidelijk het onderscheid maken tussen uiteenlopende werkingsvoorwaarden die enerzijds expliciet het gevolg zijn van het optreden van de centrale overheid (vroeger staat, nu gewest) en anderzijds het gevolg zijn van beleidskeuzen die in het verleden gemaakt werden, of nu gemaakt worden door de lokale havenautoriteiten. In dit verband zal op korte termijn een analyse gemaakt worden van ongelijke werkingsvoorwaarden (met effecten op de huidige en toekomstige exploitatierekeningen) die kunnen voortvloeien onder andere uit de regelingen voor de pensioenen van het personeel van de havenbedrijven.

(c) Het verzekeren van gelijke werkingsvoorwaarden impliceert eveneens dat de havens een kostendekkende exploitatie zullen nastreven (waarbij de kosten te verminderen zijn met het geheel van de bijdragen vanuit het Gewest). Op die manier wordt een eenvoudige regel ingevoerd om ongewenste concurrentieverstoring tegen te gaan.

2.3 Een nieuw voorstel van financiering van haveninvesteringen waarbij de afstemming met de Europese richtlijnen gewaarborgd is

Onvermijdelijk moet de financieringsregeling in overeenstemming zijn met de richtlijnen die de Europese Unie inzake overheidssteun aan haveninvesteringen aanhoudt.
Belangrijk is de huidige discussie op Europees niveau over de toekomstige regeling.

In eerste instantie wenst de Havencommissie dat de Vlaamse regering daarbij een minder afwachtende houding aanneemt. Op dit ogenblik wordt het debat vooral aangetrokken door andere lidstaten, waaronder landen waarvoor de economische betekenis van de havenactiviteiten een totaal andere dimensie heeft dan in Vlaanderen. De Vlaamse regering moet gezien het uitzonderlijke belang van de havens voor de Vlaamse economie actiever een visie verdedigen over de financiering van haveninvesteringen door de overheid. ***De wil om vanuit de overheid blijvend een substantiële bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de havens moet verder - ook binnen het kader van de EU - gevrijwaard worden.*** In die zin moet de Vlaamse overheid ook de nodige initiatieven nemen om maximaal de mogelijkheden van de Europese richtlijnen te gebruiken en maximaal in te spelen op de beschikbare Europese fondsen.

Het is bovendien aangewezen dat de Vlaamse regering stappen onderneemt om daarover met Nederland tot een gemeenschappelijke houding te komen, waardoor de weerslag op de Europese besluitvorming kan versterkt worden. De commissie rekent erop dat het hierna volgende voorstel daarbij zal overgenomen worden. Meer in het bijzonder omdat daarbij ook reeds geanticipeerd wordt op een regeling waarbij subsidiëring van commerciële infrastructuur meer en meer in het gedrang zal komen.

3. Concrete uitwerking van de nieuwe financieringsregeling

De kredieten op het budget van de Vlaamse Gemeenschap en bestemd voor havenaangelegenheden worden voortaan opgenomen onder volgende rubrieken:

(a) enerzijds als onderdeel van de budgetten die het "gewestelijk infrastructuurbeleid" betreffen (en waarin ook de kredieten voor de "inland-infrastructuur" zijn opgenomen);

(b) en anderzijds de kredieten (onder de vorm van subsidies aan de havens) die behoren tot het budget voor "haveninterne zaken".

3.1 Budget voor gewestelijk infrastructuurbeleid (a)

Op het budget voor het "gewestelijk infrastructuurbeleid" komen de volledige uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief de sluizen. Voor de sluizen gaat het niet enkel over de investeringen en het buitengewoon onderhoud (zoals nu reeds het geval is in de huidige regeling), maar ook over exploitatie en gewoon onderhoud[40] (a.1). In Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt de exploitatie en het gewone en buitengewone onderhoud inclusief van de sluizen verder effectief uitgevoerd door en onder de bevoegdheid van de havenautoriteiten. Het Gewest vergoedt voor de taken die de havenautorititeiten voor het Gewest uitvoeren. Het spreekt vanzelf dat havenautoriteiten enkel dergelijke vergoeding kunnen ontvangen voor sluizen die zijzelf exploiteren ten behoeve van de zeevaart of de binnenvaart. De exploitatie en het onderhoud van de sluis in Terneuzen is bij deze regeling niet in het geding, vermits hiervoor de verdragsbepalingen met Nederland van toepassing blijven.
Deze vergoeding wordt vastgesteld in het kader van een beheersovereenkomst met resulaatsverbintenis en vertrekkend van het huidige kostenniveau.

Er wordt een procedure vastgelegd voor de uitbetaling van deze vergoeding. Principieel bevatten deze kosten volgende posten: de loonkost van het ingezette personeel (brutolonen, met inbegrip van de sociale bijdragen), het aangekochte materieel, de leveringen door de derden en de nettokosten van averijen (dus na recuperatie van deze kosten). In Antwerpen en Oostende wordt het aanmeren van de schepen in de sluizen uitgevoerd door het sluispersoneel. Daarvoor worden geen specifieke kosten aangerekend aan de reders. De kosten van deze activiteiten zijn dus begrepen in de globale exploitatiekost van de sluizen. In Zeebrugge wordt deze activiteit uitgeoefend door een privé-onderneming, zoals overigens ook het geval is voor de sluizen van Terneuzen. In de verder opgenomen bedragen zijn voor Antwerpen en Oostende de totale kosten (inclusief het aanmeren) in rekening gebracht.
De commissie zal nog onderzoeken of het aanmeren van schepen in de sluizen behoort tot de "maritieme toegankelijkheid", rekening houdend met het principe van gelijke werkingsvoorwaarden tussen de havens.

De vergoeding bevat - afgezien van de correcties die vanuit een "incentive" voor kostenbeheersing kunnen aangebracht worden - in principe de volledige brutoloonkosten.

Verder bepleit de Havencommissie ofwel de expliciete overdracht van belangrijke verbindingswegen doorheen het havengebied naar het Gewest, ofwel een vergoeding voor het onderhoud ervan (a.2). Een belangrijke verbindingsweg wordt gedefinieerd als volgt: een verbinding van bovenlokaal belang die twee punten buiten het havengebied doorheen het havengebied verbindt. Voor de haven van Antwerpen gaat het meer in het bijzonder over de Noorderlaan, de Scheldelaan en de transversale verbinding Oosterweel - Noordkasteel.

40 Daarmee wordt dezelfde regeling aangehouden die van toepassing is voor de sluizen in de Nederlandse havens.

Voor Zeebrugge, Gent en Oostende wordt voorgesteld een onderzoek te doen naar de toepassing van het vooropgezette principe voor de wegen in het havengebied (voor Zeebrugge ten titel van voorbeeld kan reeds verwezen worden naar de A. Ronsestraat en de L. Blondeellaan). Er moet verder onderzocht worden in welke mate de bestaande bruggen op de voorgestelde wegen in Antwerpen mee in rekening moeten gebracht worden.

3.2 Budget voor "haveninterne zaken" (b)

Voor aangelegenheden die onder de volledige verantwoordelijkheid vallen van de havenbesturen worden door de Vlaamse Gemeenschap toelagen toegekend. Deze toelagen betreffen volgende zaken:

(b.1) baggerwerken (investeringsuitgaven en onderhoud) van de "vaartroutes" in de havengebieden. De bijdragen voor investeringsuitgaven volgen de regels voor investeringsprojecten (cf. b.4). De bijdragen voor onderhoud worden vastgesteld op basis van een formule (rekening houdend met historische gegevens);

(b.2) uitgaven ten behoeve van activiteiten van de havenkapiteindienst die expliciet kunnen toegewezen worden aan de verkeersafwikkeling binnen het havengebied en afgezien van o.m. de toewijzing van ligplaatsen aan de kaaien. Niettegenstaande de VHC van oordeel blijft dat de politionele bevoegdheden een essentieel onderdeel zijn van de havenbestuurlijke bevoegdheden (waarvoor de havens over een verordeningsbevoegdheid beschikken, die echter aan de goedkeuring van de overheden onderworpen is) kan hiervoor een financiële bijdrage verantwoord worden, in het licht van de publieke opdracht van de havenbesturen[41]. Deze bijdrage is toe te kennen op basis van de huidige exploitatiekosten, te corrigeren met een "incentive" voor kostenbeheersing;

(b.3) een compensatie voor de effecten op de jaarlijkse exploitatierekeningen in de komende jaren ten gevolge van ongelijke werkingsvoorwaarden in het verleden. Deze ongelijke werkingsvoorwaarden betreffen de verwerving van gronden en daarmee samenhangende eigendomsrechten. De commissie stelt voor een moratorium in te voeren voor het in beheer geven van gronden door het Gewest, tenzij via een opdracht aan marktconforme voorwaarden en zonder negatief effect voor de lopende en de nieuwe besliste projecten;

(b.4) subsidies voor specifiek havengebonden investeringsprojecten binnen het havengebied. Alle investeringsprojecten - met uitzondering van deze die expliciet tot de gewestelijke infrastructuur behoren - vallen onder de volledige verantwoordelijkheid van het havenbestuur. Het gaat dus over de totaliteit van alle investeringsprojecten binnen de havenzone (met inbegrip van wat nu omschreven wordt als basisinfrastructuur), uitgezonderd de bouw van sluizen. Voor de financiering ervan kan het havenbestuur evenwel een beroep doen op een subsidie.

De bijdragen onder (b.1) en (b.2) hebben een structureel karakter en worden bepaald op basis van specifieke formules. Er dienen procedures vastgelegd voor de voorlegging van de budgetvoorstellen van de havenbesturen, voor de uitbetaling van de subsidies (voorschottenregeling) en voor de definitieve afrekening ervan.

[41] In Nederland wordt daarvoor een uiteenlopende politiek gevoerd. De diensten van de Rijkshavenmeester zijn in Rotterdam en Amsterdam volledig in handen van de lokale havenautoriteiten. Dit is in het verleden zo georganiseerd op basis van een convenant afgesloten tussen de gemeente Rotterdam en het rijk, of tussen een samenwerkingsverband van enkele gemeenten en het rijk voor de haven van Amsterdam. Voor de walradarketen in Rotterdam draagt het rijk 1/3-de van de kosten. De diensten van de Rijkshavenmeester in Terneuzen daarentegen worden volledig uitgeoefend door het rijk dat er de volledige kosten van draagt.

Voor de kosten van de havenkapiteindienst (onder b.2) gelden 3 activiteiten: het politionele toezicht, de veiligheidstaken en de opdrachten in het kader van de milieubescherming (met uitsluiting van commercieel exploiteerbare en te recupereren kosten zoals voor de ophaling van afvalolie, opruiming van olievlekken, ...). Daarvoor worden personeelskosten, materiaalkosten, afschrijvingen op het materiaal en leveringen door derden in rekening gebracht. De opdrachten van de dokmeesters (aanwijzen van ligplaatsen, inschrijven van schepen, ...) zijn niet in rekening te brengen.

De bijdragen onder (b.3) zijn eveneens structureel, maar zullen omwille van de aard van deze bijdrage een uitdovend karakter hebben. De hier voorgestelde regeling voor de subsidiëring van haveninterne projecten houdt immers in dat in de toekomst op het vlak van verwerving van gronden geen ongelijke werkingsvoorwaarden meer zullen optreden. De havenbesturen zullen immers zelf de gronden moeten verwerven. Deze kosten vormen een onderdeel van het globaal te subsidiëren bedrag.
Deze bijdrage is gelijk aan de som van volgende onderdelen:

- de afschrijvingen op bebouwde terreinen (bedoeld wordt infrastructuren, dus exclusief gebouwen), verminderd met afschrijvingen op de daarvoor aangewende subsidies[42];

- de intrestlasten voor leningen aangegaan voor de verwerving van gronden (ten behoeve van havenexploitatie) die in eigendom zijn opgenomen op de balans. Voorzover gronden werden verworven met eigen middelen kan rekening worden gehouden met een theoretische intrestlast (met een vooraf bepaalde theoretische looptijd van een lening).

In aansluiting met dit voorstel herhaalt de VHC de visie dat noch het Gewest, noch de stedelijke overheden voor ter beschikking gestelde gronden een concessievergoeding vragen.

De subsidies onder (b.4) zijn uitdrukkelijk projectgebonden en worden slechts toegekend na voorlegging van een concreet havenproject (cf. infra). De Havencommissie acht het evenwel van essentieel belang dat de jaarlijks beschikbare budgetten voor deze subsidie worden vastgelegd in een meerjarenprogrammering, bij voorkeur gelijklopend met de legislatuur van de Vlaamse regering.

Indien de regering zich engageert om de voorgestelde regeling onder (a), (b.1), (b.2) en (b.3) uit te voeren, dan stelt de Havencommissie voor het subsidiepercentage voor deze haveninterne projecten aanzienlijk te verminderen tot 40 à 50 % van de totale kostprijs van het project. Het uiteindelijke percentage is te bepalen na verder onderzoek, meer in het bijzonder in functie van de verhoogde investeringsinspanningen van het Gewest. De subsidieerbare kostprijs van het project omvat meer in het bijzonder alle kosten verbonden aan volgende werken:

- het graven van dokken en het bouwen van kaaimuren;
- het verwerven en ophogen van terreinen[43];
- de aanleg van transportwegen binnen de zone waar het project wordt uitgevoerd, alsmede de kosten voor de aanleg van korte verbindingen met het wegen- of waterwegennet;
- aanleggen van spoorbeddingen inclusief kunstwerken;
- investeringen voor nutsvoorzieningen.

42 Het is aangewezen dat de sedert 1986 gefinancierde gedeelten van de kaaimuren (voor 40 %, 20 % in geval van renovatie) buiten deze berekening blijven, omdat daarvoor eenzelfde regeling van toepassing is voor alle havens.
43 Een subsidieerbaar project kan eventueel ook betrekking hebben op de verwerving van gronden met het oog op herstructurering van havenzones of integratie ervan in de havenexploitatie. Uiteraard gelden dezelfde procedureregels als voor een infrastructuurproject.

Het hierboven voorgestelde percentage is niet te vergelijken met het nu bestaande subsidiepercentage voor de bouw van kaaimuren (nl. 60 %), maar moet geplaatst worden tegenover de huidige bijdrage van het Gewest voor het totale havenproject, met inbegrip van de onderdelen die nu voor 100 % worden gedragen door het Gewest. Dit globale percentage schommelt in de bestaande regeling uiteraard naargelang van het gewicht van de basisinfrastructuur in de totale kostprijs. Op basis van door de VHC geadviseerde projecten kan dit globale percentage in de bestaande regeling geraamd worden op gemiddeld 79,5 %[44]. Het voorstel van de VHC komt dus gemiddeld neer op een halvering van de gewestbijdrage.

De hier voorgestelde regeling betreft ook uitsluitend een subsidieregeling op basis van de doelstellingen van het havenbeleid en de structurele ondersteuning daarvan door het Gewest. De commissie is van oordeel dat investeringen in de havenzones ook op grond van andere beleidsdoelstellingen eventueel voor een overheidsbijdrage in aanmerking kunnen komen. Daarbij wordt meer in het bijzonder gedacht aan investeringen ten behoeve van het milieubeleid en renovatieprojecten die omwille van doelstellingen van ruimtelijke ordening een prioriteit verdienen. De milieu-investeringen waarmee de havens vooral geconfronteerd worden betreffen de slibverwerking, rekening houdend met de verschillen in vervuiling. De commissie is van oordeel dat de financiering van deze investeringen moet gebaseerd zijn op de principes van "de vervuiler betaalt" die voor de investeringskosten in de milieusector van toepassing zijn (en waarbij zowel lokale vervuiling als vervuiling van buiten de havenzone in het geding is). Verder lijkt het verantwoord in het kader van het algemeen beleid t.a.v. de sanering en de renovatie van verlaten en verouderde bedrijfsruimten specifieke steunverlening voor renovatieprojecten in de havens in te schrijven.

Als orde van grootte kunnen voor de structurele bijdrage (onder (a), (b.1), (b.2) en (b.3) volgende bedragen worden vooropgezet. Deze bedragen zijn als dusdanig niet expliciet gecontroleerd door de Havencommissie.

[44] Dat gemiddelde is ook bepaald door enkele renovatiedossiers waarvoor een hoger subsidiepercentage geldt. Zonder deze renovatiedossiers bedraagt het gemiddelde 73,3 %. Het subsidiepercentage schommelt naar gelang van de projecten tussen 69,3 % en 98,8 %.

Ze zijn te beschouwen als een raming van de "verlaging" van de exploitatielasten voor de havens en van de te verwachten structurele, recurrente uitgaven ten laste van het Gewest (bij overname van het voorstel). Bovendien zijn deze bedragen niet te beschouwen als een definitieve raming. Ze zullen bij de definitieve uitwerking nog grondig op basis van boekhoudkundige gegevens moeten gecontroleerd worden, meer in het bijzonder in het licht van de omschrijvingen die hierboven zijn aangegeven. Tenslotte zullen zij ook het voorwerp uitmaken van een regeling die uitdrukkelijk kostenbeheersing en efficiënt beheer nastreeft.

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	totaal
(a.1)	900 mln		cf. (b.2)	26,5 mln	926,5 mln
(a.2)*					(50 mln)
(b.1)	365 mln	28 mln	p.m.	12 mln	405 mln
(b.2)	100 mln	115 mln	80 mln	5 mln	300 mln
(b.3)		85 + 34 =119 mln			119 mln
totaal	1.365 mln	262 mln	80 mln	43,5 mln	1.750,5 mln**

* Betreft een algemene raming van lasten ten behoeve van het Gewest na de overdracht, waarvan ongeveer 40 mln voor overgedragen wegen in Antwerpen.

** Exclusief de wegen; het bedrag is te vergelijken met de huidige kredieten ten behoeve van de havens. Over de periode 1989 - 1995 heeft het Vlaamse Gewest gemiddeld 3,8 mld kredieten beschikbaar gesteld aan de havens (in prijzen 1995 en exclusief de maritieme toegankelijkheid)[45]. Zelfs zonder verhoging van dit budget zou ongeveer 2,1 mld overblijven voor de subsidiëring van infrastructuurprojecten in de havens zelf.

45 Zie daarvoor gegevens in het jaarverslag van de VHC 1995, p. 39.

4. Een nieuw voorstel voor de advies- en besluitvormingsprocedure voor haveninvesteringsprojecten

Voor de uitwerking van dit voorstel worden drie principes gehanteerd:

- De voorbereiding en de uitvoering van het project berust volledig bij het havenbestuur, dat beslist over de uitvoering van het project op grond van eigen strategische keuzen.

- De regering beslist over de subsidiëring van het voorgestelde project op basis van een expliciete toetsing met het vastgelegde Vlaams havenbeleid.

- Er worden duidelijke afspraken gemaakt over de behandeling van de subsidieaanvraag en de voorwaarden die verbonden zijn aan de toekenning ervan.

In het licht van deze principes worden volgende stappen voor de subsidieaanvraag, advisering en beslissing voorgesteld:

(a) De havenbesturen dienen een dossier voor subsidie in bij de minister. De subsidieaanvraag moet een volledige technische beschrijving bevatten van het project (voor de verschillende onderdelen een technische verantwoording), een aanduiding van de subsidieerbare onderdelen van het project, de vooropgezette start- en einddatum en de verschillende fasen van het project (die afgescheiden kunnen uitgevoerd worden). Het dossier is slechts ontvankelijk wanneer alle bestuurlijke beslissingen op het niveau van het havenbestuur (meer in het bijzonder over de financiering) en alle wettelijke en decretale verplichtingen zodanig gevorderd zijn dat het project effectief kan starten binnen een vooraf bepaalde termijn na beslissing over de subsidie door de regering (bv. binnen een maximale termijn van 6 maanden).

(b) Het dossier voor te leggen aan de regering bevat een sociaal-economische verantwoording van het project. Daarin zijn alle gegevens opgenomen die de toetsing en de afstemming op het Vlaams havenbeleid moeten mogelijk maken. De daarvoor uitgevoerde analyses (voor een beschrijving cfr. infra) moeten ***voorafgaandelijk aan de subsidieaanvraag door het havenbestuur voorgelegd worden aan de Havencommissie.*** De Havencommissie levert ten aanzien van het betrokken havenbestuur commentaar op de studies en het project en doet aanbevelingen over het voorgelegde project. Deze commentaar en de daarmee samenhangende aanbevelingen moeten onverkort opgenomen worden in het subsidiedossier dat aan de minister wordt overgemaakt. Het havenbestuur legt dus zelf op eigen initiatief de betrokken analyses voor aan de Havencommissie. Het havenbestuur kan na de bespreking in de Havencommissie het dossier eventueel nog bijsturen, desgevallend opnieuw voorleggen aan de commissie en aan de beschouwingen en aanbevelingen van de commissie nog een eigen commentaar toevoegen als motivering voor het uiteindelijk ingediende dossier. In elk geval komt de VHC niet meer tussen op het moment dat het dossier volledig is afgewerkt. Het besluit over de VHC zou op dat punt moeten aangepast worden. Voor een goede gang van zaken bepaalt de VHC (in gemeenschappelijk overleg) zelf richtlijnen voor de procedure t.a.v. de VHC (meer in het bijzonder ook voor de timing van de besprekingen binnen de VHC: bv. een rapport van de commissie binnen een periode van 3 maanden, tenzij het betrokken havenbestuur zelf akkoord gaat met een verlenging).

(c) Het is aangewezen dat de regering een beslissing neemt over de subsidieaanvraag binnen een vooraf bepaalde periode (bv. maximum 4 maanden). Er wordt beslist naargelang de dossiers zijn ingediend, op uitdrukkelijke voorwaarde uiteraard dat zij ontvankelijk zijn (zie a). De beslissingen van de regering zijn mede bepaald door de mogelijkheden van het budgettair meerjarenprogramma. Het zal nodig zijn op het niveau van de regering een procedure uit te werken voor de besluitvorming (met eventueel voorzieningen voor toetsing aan de Europese regelgeving), voor de ter beschikkingstelling van de subsidie (bv. een voorschottenregeling, regeling voor de definitieve afrekening van de subsidie bij hogere kosten), voor de voorwaarden die gekoppeld worden aan de toekenning van de subsidie. Deze voorwaarden betreffen - in tegenstelling met de oorspronkelijke voorstellen van de VHC van juni 1994 - enkel de uitvoering en de verslaggeving over het project.

De analyses voor te leggen aan de VHC (en uiteraard ook bij de definitieve subsidieaanvraag) m.b.t. de sociaal-economische verantwoording (onder b) dienen volgende zaken te bevatten:

(1) de afstemming van het project op de marktontwikkelingen, waardoor toetsing van de vooropgezette prognoses mogelijk is;

(2) de afstemming op het Vlaamse havenbeleid, waarbij meer in het bijzonder de weerslag van het project op andere havens (en andere havenzones) besproken wordt, alsook de versterking die het project oplevert voor de internationale concurrentiepositie van de Vlaamse havens;

(3) bepaling van de socio-economische rentabiliteit aan de hand van een KBA;

(4) bestudering van de creatie van werkgelegenheid en toegevoegde waarde verbonden aan het project. De directe toegevoegde waarde wordt bepaald uitgaande van de verwachte activiteiten op basis van een analyse van de relatie tussen toegevoegde waarde en specifieke activiteiten. Hetzelfde geldt voor de directe werkgelegenheidseffecten waarbij de evolutie van de productiviteit mee moet in acht genomen worden. De indirecte effecten worden berekend op basis van de coëfficiënten beschikbaar door de bestaande EIS-rapporten of op basis van geactualiseerde Input-Outputtabellen[46];

(5) effecten van het project op de optimale benutting van de bestaande havencapaciteit in de betrokken haven;

(6) de effecten van het project op de verkeersafwikkeling naar en van het achterland. Daarbij kunnen ook de initiatieven worden aangegeven die n.a.v. het project genomen worden om de optimale verkeersafwikkeling te bevorderen (eventueel door participanten aan het project). De vereisten die ten gevolge van het project aan de gewestelijke infrastructuur zullen gesteld worden moeten eveneens aan bod komen.

Het spreekt vanzelf dat deze elementen het voorwerp kunnen uitmaken van één rapport.

46 De berekening van één en ander is niet direct voorhanden: bv. de relatie tussen specifieke havenactiviteiten (naar grote categorieën) en toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Initiatieven bv. op het niveau van de VHC zijn daarvoor nodig (ter aanvulling van de werkzaamheden van de NBB). Dat geldt eveneens voor het mogelijkheden die de nieuwe structuurenquête van het INR zal bieden voor de bepaling van indirecte effecten.

Advies over de aanleg van een getijdok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (Containerdok/kade - West)

Brussel, 27 mei 1997

1. Inleiding

Op 25 april 1997 heeft het kabinet van de minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening de Havencommissie om een advies gevraagd over de aanleg van een containerdok op de Antwerpse Linkeroever. Het advies werd gevraagd voor 30 juni.

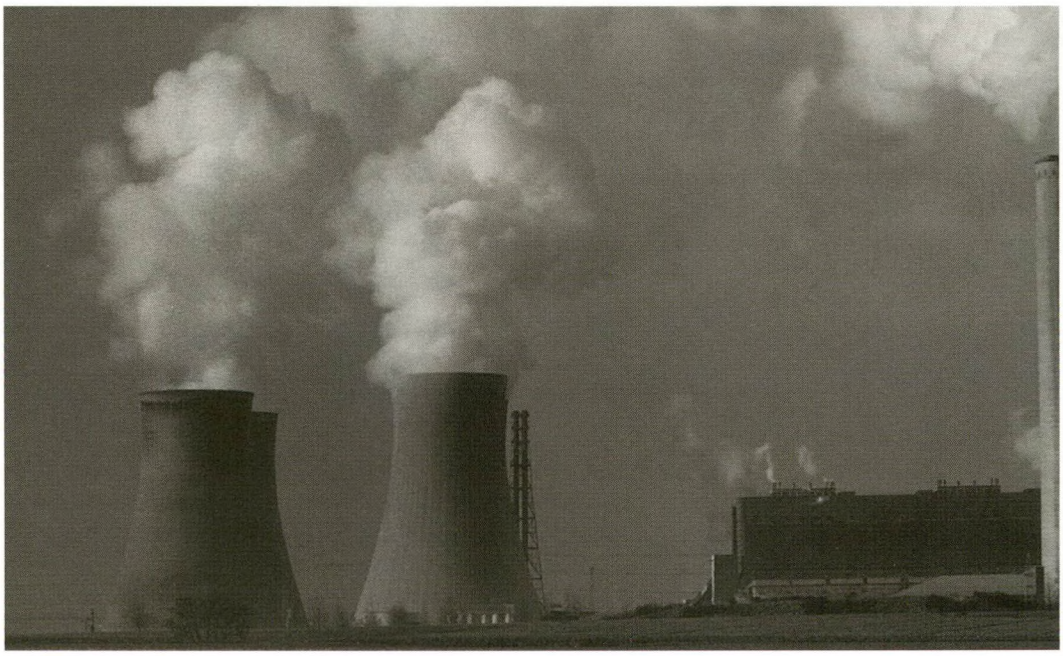
Na bespreking in een werkgroep heeft de Havencommissie een advies geformuleerd. Het hiernavolgende advies is als volgt opgebouwd:

(a) een beknopte bespreking van het voorgelegde project en een samenvatting van het ingediende dossier (punt 2);

(b) de bespreking van de kosten-batenanalyse (punt 3);

(c) enige beschouwingen bij de uitgevoerde mobiliteitsstudies (punt 4);

(d) en het eigenlijke advies (punt 5).



2. Beknopte bespreking van het voorgelegde project en samenvatting van het ingediende dossier

Het voorgelegde project bevat de bouw van een getijdok op de Antwerpse Linkeroever met een totale lengte aan exploiteerbare kaaimuren van 4.850 meter, met daarop aansluitende terreinen voor de uitbouw van containerterminals ten belope van ongeveer 227 ha. De aanleg van dit complex is gepland in drie fasen, aan te vatten in 1997 en met een definitieve afwerking in 2010. De fasering is zodanig dat een eerste onderdeel van het project (1.100 meter kaaimuur en een oppervlakte voor overslag van ongeveer 58 ha) operationeel is vanaf 2001. De tweede fase zou operationeel worden vanaf 2007 en de derde fase vanaf 2011. De totale kostprijs van dit project wordt geraamd op 13,8 mld. (prijzen 1994, zonder BTW). Daarin is ook de aanleg van een feederkaaimuur aan het Doeldok begrepen (kostprijs 1,5 mld.). De vrijgekomen baggerspecie door aanleg van het dok kan ook aangewend worden voor de ophoging van terreinen in de "MIDA-zone" ten westen van Doel. Met dit project beoogt de haven van Antwerpen een strategisch antwoord te geven op de nog altijd expansieve groei van de containermarkt in Noordwest-Europa. Daarmee wordt de positie van Antwerpen in deze markt gevrijwaard en versterkt op lange termijn. De gecreëerde capaciteit zou toelaten gepast in te spelen op de marktontwikkelingen tot 2015.

Met het oog op de voorbereiding van dit project is in eerste instantie door de Administratie Waterwegen en Zeewezen in samenwerking met het Havenbedrijf een *startnota* opgemaakt (september 1995). Daarin wordt meer in het bijzonder geraamd wat de capaciteitsbehoeften aan containerterminals zijn voor Antwerpen op lange termijn. Op basis van deze analyse werd door het Havenbedrijf van Antwerpen gekozen voor een "concept dat vanaf het begin in de mogelijkheid voorziet om ook op langere termijn een aanzienlijke bijkomende snelle containercapaciteit uit te bouwen". Voor de technische uitwerking van dit concept werden diverse varianten onderzocht. Uiteindelijk werd gekozen voor de aanleg van een getijdok dat op de Schelde aansluit ten zuiden van Doel. De mogelijkheid is aanwezig om in het verlengde van het getijdok een tweede toegangssluis voor de Linkeroever te bouwen (maakt geen onderdeel uit van het hier verder besproken project). Het reeds uitgebaggerde Doeldok blijft bij dit project ook verder behouden.

Naast diverse technische, nautische en ecologische studies werd voor dit project een *kosten-batenanalyse* uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen (oktober 1996). De berekende kosten en baten (en daarmee samenhangende opbrengstratio) zijn gesteund op een uitgebreide prognose van de toekomstige overslag van containers in de Antwerpse haven. Door uitvoering van dit project kan Antwerpen niet alleen congestieproblemen vermijden, waardoor het bestaande marktaandeel van de Antwerpse haven in de Hamburg - Le Havre Range substantieel zou verminderen. Maar bovendien oefent de tijdwinst die de schepen verwezenlijken door gebruik te maken van de nieuwe containerterminals[47] een belangrijke attractie uit op de containeroverslag in andere havens.
Niettegenstaande de hoge kostprijs[48] levert het project hoge opbrengstratio's op: gaande van 5 tot 6,4 in het internationale standpunt en van 4,7 tot 4,8 in het Belgische standpunt[49]. Langs de kostenzijde is geen rekening gehouden met de aanleg van de feederkaaimuur in het Doeldok[50].

[47] In vergelijking met een behandeling aan de terminals achter de sluizen en vanaf het ogenblik dat er geen capaciteit meer beschikbaar is op de twee bestaande terminals langs de Schelde.
[48] Die wel over drie fasen lopend van 1997 tot 2010 wordt gespreid.
[49] De verschillen hangen samen met de methodologische verschillen tussen de tot nu toe uitgevoerde KBA's en de aanpak die de auteurs van deze KBA voorstaan. Deze verschillen worden verder in dit advies besproken.
[50] Hoewel deze kaaimuren (aan te leggen in de periode 2006 - 2010) zullen aangewend worden voor de aan- en afvoer van containers bestemd voor het containerdok west. Er wordt evenwel ook aangenomen dat zij zullen gebruikt worden in kader van binnenvaart en short-sea in de Waaslandhaven.

Dit resultaat is uiteraard afhankelijk van een hele reeks hypothesen. Er wordt o.m. aangenomen dat een jaar vertraging voor de uitvoering van het project bij gelijkblijvende ontwikkeling van de containermarkt (wat zeker voor de eerstkomende jaren meer dan waarschijnlijk is) aanleiding zou zijn tot een verlies van 25 % van de totale geactualiseerde baten. De uitvoering van de Scheldeverdieping is volgens de berekeningen van de KBA eveneens een belangrijke factor: maar liefst 31 % van de baten zouden verloren gaan indien de Scheldeverdieping geen doorgang zou vinden. Verder werden een aantal andere risicofactoren onderzocht[51]. Daarbij wordt vastgesteld dat zelfs bij combinatie van de meest ongunstige hypothesen voor deze factoren de opbrengstratio in het internationale standpunt niet onder de 2,6 daalt. Daarmee wordt aangegeven dat het project niet alleen heel rendabel is, maar bovendien met weinig risico's.

Het ingediende dossier bevat eveneens - overigens voor de eerste maal bij een havenproject - ***een analyse van de mobiliteitseffecten.*** Deze analyse vormde in eerste instantie een onderdeel van de "leefbaarheidsstudie Doel" (januari 1997, als dusdanig niet voorgelegd aan de Havencommissie). De resultaten van deze analyse werden in een volgende fase aangevuld met nieuwe berekeningen op basis van het goederenstromenmodel, waarbij ook rekening wordt gehouden met nieuwe gegevens over de "modal split" (april 1997). Hoofdaccent bij deze laatste analyse was vooral te onderzoeken in welke mate de bouw van het containerdok aanleiding zal zijn tot een verscherping van de congestieproblematiek. Het rapport besluit dat - zelfs bij een eerder bescheiden "modal shift" naar spoorwegen en binnenvaart - de relatieve weerslag op de congestieproblematiek in het Antwerpse beperkt zal zijn. De lokalisatie van het project is zodanig dat de groei van het havenverkeer vooral naar de Liefkenshoektunnel zal gaan en dat de Kennedytunnel en de Kleine Ring slechts een toename zal kennen van 4 tot 5 % (ten gevolge van de activiteiten aan het containerdok).

Tenslotte worden in een ***"nota aan de Vlaamse Havencommissie"*** de belangrijkste gegevens van de verschillende studies samengevat. Bovendien zijn in deze nota ook een aantal belangrijke conclusies getrokken over de mobiliteitseffecten en de mogelijke oplossingen terzake. Nieuwe wegenverbindingen in het Antwerpse (zoals de Oosterweelbrug of Oosterweeltunnnel in het kader van de noordelijke sluiting van de Kleine Ring) zijn noodzakelijk omwille van de huidige mobiliteit. De impact van de nieuwe containerterminals zal daar nauwelijks iets aan veranderen. Het aandeel van de spoorwegen in de aan- en afvoer naar de Waaslandhaven zou kunnen verbeteren met een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde. De verwachte groei van het verkeer van en naar de Waaslandhaven is echter niet van die aard dat dergelijke belangrijke investering kan worden verantwoord. De capaciteit van de waterwegeninfrastructuur is van die aard dat een groter aandeel van de binnenvaart mogelijk is.
Verder bevat deze nota een meer gedetailleerde aanduiding van de spreiding van de investeringen (zowel voor Gewest als voor Havenbedrijf) voor de eerste fase. De totale investeringskost voor deze eerste fase (1997 - 2000) komt neer op 4,6 mld., waarvan 3,8 mld. (of bijna 82 %) ten laste van het Gewest. Deze verdeling is gebaseerd op de huidige financieringsregeling, waarbij 40 % van de kaaimuren gedragen wordt door het havenbedrijf[52].

51 Een tegenvallende groei van de markt, een hogere discontovoet voor de actualisering van kosten en baten en een trager ritme van de industriële ontwikkeling op de ontsloten terreinen (over de opname van de baten van industriële ontwikkeling zie verder de opmerkingen van de commissie).
52 In dit geval ook met inbegrip van oeververdedigingen, bescherming Doel en tijdelijke dijken.

3. Bespreking van de KBA

3.1 Vergelijkbaarheid van de KBA met vroeger uitgevoerde KBA's voor havenprojecten: belang ervan voor de beoordeling van het project

De KBA bevat twee alternatieve berekeningen.

In het eerste alternatief (in de KBA zelf aangeduid met "1° werkstrategie") worden kosten en baten berekend volgens de methodes die tot nu toe werden aangehouden in KBA's die werden uitgevoerd voor havenprojecten. In het tweede alternatief (of "2° werkstrategie") brengen de auteurs van de KBA een reeks verfijningen aan bij belangrijke onderdelen van de berekeningen. Deze verfijningen moeten volgens de opstellers leiden tot resultaten die veel nauwer aansluiten bij de realiteit van het havengebeuren en derhalve ook een correcter beeld geven van de baten van het project. In beide alternatieven wordt kosten en baten berekend enerzijds vanuit het internationale standpunt en anderzijds vanuit het Belgische standpunt. Dat stemt volledig overeen met de tot nu toe gehanteerde KBA's.

In essentie zijn deze verfijningen - afgezien van de risico-analyse[53] - te herleiden tot aanpassingen aan de methode voor de prognose "met en zonder uitvoering van het project", en daarmee samenhangend de toewijzing van de geraamde toekomstige overslag aan de nieuwe terminals. In beide gevallen wordt vertrokken van eenzelfde prognose voor de globale marktontwikkeling (verder aangeduid als "autonome prognose"). Het huidig marktaandeel van Antwerpen (18,4 % in 1995) wordt daarbij verder aangehouden, wat gelijkstaat met ongewijzigde concurrentieverhoudingen in de Range.
Wel of niet uitvoering van het project wijzigt echter deze concurrentieverhoudingen.

Bij "niet uitvoering" zal de haven van Antwerpen voor de containeroverslag gaandeweg tegen capaciteitsgrenzen aanbotsen. Daardoor worden de concurrentieverhoudingen wel degelijk gewijzigd in het nadeel van Antwerpen, waardoor de haven bestaande containerstromen zal verliezen (in de KBA de zogenaamde "bedreigde overslag").
Wordt het project wel uitgevoerd dan is er niet alleen geen sprake van verlies van de bestaande overslag, maar worden de concurrentieverhoudingen zelfs gewijzigd in het voordeel van Antwerpen. De haven oefent een "attractie-effect" uit op de andere havens. Dit "attractie-effect" wordt berekend t.a.v. de belangrijkste havens op het vlak van containeroverslag in de Range, waarbij wel rekening wordt gehouden met het gewicht van iedere haven en de afstand tot Antwerpen. In de praktijk werkt het "attractie-effect" vooral t.a.v. van de haven waarmee Antwerpen het meest in concurrentie staat, met name Rotterdam[54]. Dit potentieel "attractie-effect"[55] wordt evenwel niet volledig verwezenlijkt, omdat er ook vanuit de bestaande containerstromen concurrentie is om te genieten van de voordelen van de nieuwe terminal (tegenover een behandeling achter de sluizen). Daardoor wordt effectief slechts een fractie van de potentieel aan te trekken overslag gerealiseerd (in de KBA de zogenaamde "geïnduceerde overslag").

De resultaten voor de prognose zijn samengevat in tabel I in bijlage bij het advies. Daarbij is aangegeven wat de overslag zal zijn in de Antwerpse haven zonder uitvoering van het project en met uitvoering van het project. Er wordt tevens aangegeven hoeveel de "bedreigde overslag" en de "geïnduceerde overslag" bedraagt. En de

53 Tot nu toe werden de sensitiviteitsanalyses telkens doorgevoerd voor één alternatieve hypothese voor twee variabelen: discontovoet en marktontwikkeling. In de nu voorgelegde KBA worden voor dezelfde variabelen echter een veelheid van alternatieven (en overigens gecombineerd) gesimuleerd.

54 Bijna 78 % van het potentiële attractie-effect heeft betrekking op Rotterdam, slechts iets meer dan 5 % op Zeebrugge. Dit geldt bij hypothese van gelijkblijvend marktaandeel van de verschillende Rangehavens.

55 M.a.w. de hoeveelheid containers die vanuit andere havens zouden willen verhuizen omwille van de kostenvermindering (onder de vorm van tijdsbaten) die behandeling op de nieuwe containerterminal oplevert.

tabel geeft eveneens aan hoeveel van de Antwerpse overslag zal verwerkt worden op de nieuwe containerterminals.

Analyse van deze tabel leert dat de belangrijkste verschillen betrekking hebben op twee onderdelen:

(a) De "bedreigde overslag": de overslag die bij niet uitvoering van het project uit Antwerpen zou verdwijnen ten gevolge van congestie. In de tweede werkstrategie ligt die "bedreigde overslag" ruim 50 % hoger dan in de eerste werkstrategie. Het effect van congestie wordt dus substantieel scherper ingeschat dan bij de eerste werkstrategie[56]. Er wordt dus vanuit gegaan dat de negatieve weerslag van capaciteitsbeperkingen op de positie van Antwerpen heel wat groter is dan in andere KBA's voor andere projecten werd aangenomen.

(b) De overslag op de nieuwe containerterminals: met uitzondering van het eerste jaar dat de nieuwe terminal operationeel is blijft het aandeel van het Containerdok-West in de tweede werkstrategie onder de raming van de eerste. Pas vanaf 2007 (wanneer de tweede fase operationeel is) is de raming in de tweede werkstrategie hoger. Het verschil wordt gaandeweg substantieel: in 2015 zou het verschil oplopen tot bijna 250.000 TEU. Het verschil heeft te maken met de wijze waarop de verdeling van containers over de verschillende terminals (voor en achter de sluizen) wordt berekend in geval van groeiende congestie. Vermits de "geïnduceerde overslag" (dus die omwille van tijdsbesparingen aangetrokken wordt en effectief behandeld wordt op de nieuwe terminals) slechts marginaal verschilt n.g.v. de werkstrategieën wordt het totaal verschil vooral verklaard door de afwijkingen in de bestaande overslag die binnen Antwerpen afgeleid wordt naar de nieuwe terminals.

56 Waarin wordt aangenomen dat na het overschrijden van de capaciteitsgrens bij groeiende congestiekosten Antwerpen slechts kan groeien met de helft van de marktgroei.

Beide elementen zijn verantwoordelijk voor de substantiële verschillen die kunnen vastgesteld worden in de berekening van de baten, naargelang van de gevolgde alternatieven of werkstrategieën. Deze verschillen blijken uit de overzichtstaten van kosten en baten die voor beide alternatieven en beide standpunten (internationaal en Belgisch) in bijlage zijn opgenomen[57]:

- ***de vermeden congestiekosten*** (p. 192): verschil van 10,8 mld. geactualiseerde baten in het internationale standpunt (of bijna 47 %) en 2 mld. in het Belgische standpunt (of bijna 55 %). Dit verschil komt voort uit het feit dat in de tweede werkstrategie de effecten van congestie scherper worden ingeschat;

- ***de tijdsbesparingen voor schepen en goederen***[58] (p. 156): verschil van 2,9 mld. geactualiseerde baten in het internationale standpunt (of 10 %) en ongeveer 180 mln. in het Belgische standpunt (of 10 %). Het verschil heeft vooral te maken de uiteenlopende prognose voor de overslag die aan de nieuwe containerterminals zal gebeuren;

- ***de additionele havenontvangsten*** (p. 225): verschil van 3,7 mld. geactualiseerde baten in beide standpunten (of 29 %). Het verschil wordt verklaard door de afwijkingen in beide werkstrategieën tussen de finale prognose (overslag bij uitvoering van het project) en prognose zonder uitvoering van het project.

Zoals aangegeven onder (a) en (b) zijn deze verschillen terug te voeren tot de inschatting van de gevolgen voor de groei van de containeroverslag in Antwerpen ten gevolge van capaciteitsbeperkingen en daarmee samenhangende congestie. Het is dan ook aangewezen om die verschillen in de benadering van congestie nader te onderzoeken. Overigens heeft de Havencommissie reeds in het verleden vastgesteld dat de meting van capaciteit en capaciteitsbeperkingen steeds aanleiding was tot vragen. Het is dan ook positief dat n.a.v. deze KBA op dat vlak een nieuwe benadering is uitgewerkt. In hoeverre beantwoordt deze benadering beter aan de realiteit, zoals door de auteurs van de KBA wordt vooropgezet ?

Bij de berekening van congestie en de gevolgen ervan zijn er twee zaken te bepalen:

(a) het niveau waarop capaciteitsbeperkingen en derhalve congestiekosten beginnen op te treden;

(b) en de gevolgen die deze congestiekosten hebben voor de verdere evolutie van de overslag en de eventuele verdeling van de overslag over verschillende terminals[59].

Tot nu toe werd in KBA's voor vergelijkbare projecten (met name containerterminals) voor de berekening van capaciteit en capaciteitsgrenzen uitgegaan van "het aantal containers/TEU per ha". Een vergelijkbare methode werd door de Havencommissie zelf gehanteerd in een nota over "het gewijzigde Wielingendok"[60]. In deze nota werd uitgaande van het basisjaar 1995 voor Antwerpen nog een beschikbare capaciteit van 970.000 TEU vooropgezet[61]. Er werd daarbij geen rekening gehouden met de terminals achter de sluizen, omdat die niet als "concurrentiële" capaciteit te beschouwen zijn.

57 De sommering van de verschillende batenposten geeft aan dat de totale geactualiseerde baten vanuit Belgisch standpunt in de eerste werkstrategie ongeveer 5,5 mld lager zijn dan opgenomen in de KBA zelf. In de tweede werkstrategie zijn echter de baten van industriële werkgelegenheid verminderd met de toelevering aan andere projecten. Bovendien zijn de baten van industriële werkgelegenheid in de tweede werkstrategie 2 mld lager ingeschat. Zie samenstelling van de kosten en baten in bijlage.

58 Het verschil wordt hier vooral veroorzaakt door het perpetueel doorrekenen van ongeveer 250.000 TEU meer op de nieuwe terminals in de tweede werkstrategie.

59 Men mag b.v. inderdaad aannemen dat omwille van de tijdsvoordelen die een terminal voor de sluizen heeft, eenzelfde niveau aan congestie anders "gewaardeerd" dan op een terminal achter de sluizen.

60 Nota aan de minister d.d. 28 september 1995, n.a.v. een vraag van de minister over een eerder uitgebracht advies.

61 De groei in 1996 bedraagt ongeveer 325.000 TEU.

In de nieuwe benadering van de nu voorgelegde KBA (2° werkstrategie) wordt uitgegaan van het criterium "kadebenutting". Om wachttijden te vermijden of te minimaliseren wordt uitgegaan van een maximale kadebenutting van 0,35 (in functie van de scheepsportfolio[62] is dit naar beneden bij te stellen om rekening te houden met de strengere eisen die reders van grote schepen stellen). Aan de hand van "wachtlijnbepalingen" wordt voor de verschillende terminals bepaald in hoeverre de maximumgrenzen worden overschreden.

Voor de effecten van congestie op de evolutie van de overslag werden in het verleden bij de bestudering van andere projecten uiteenlopende hypothesen gebruikt. In de KBA voor de eerste Scheldeterminal werden capaciteitsbeperkingen gewoon niet in rekening genomen. Er werd aangenomen dat de bouw van deze terminal (met name de huidige Europaterminal) niet gericht was op het opheffen van capaciteitsproblemen in Antwerpen, maar uitsluitend moest dienen voor de concurrentiële versterking van Antwerpen.

De KBA voor de bouw van een containerkade in de Zeebrugse voorhaven (nu de Flanders containerterminal) ging uit van een volledig tegengestelde hypothese: zonder de bouw van een nieuwe terminal werd de verdere groei omwille van capaciteitsbeperkingen gewoon uitgesloten. In de KBA voor de tweede Scheldeterminal (nu de Noordzeeterminal) werd aangenomen dat vanaf het overschrijden van de vooropgezette capaciteitsgrens (in containers/TEU per ha) de groei van Antwerpen te halveren is in vergelijking met de groei bij constant marktaandeel. Het verlies t.a.v. een groei zonder capaciteitsproblemen verschilt dan ook substantieel in beide hypothesen.
Bij een gegeven "attractie-effect" (of "afstotingseffect")[63] geeft dat aanleiding tot uitgesproken verschillen in congestiekost per container of TEU. En uiteindelijk ook in totale baten ten gevolge van congestievermijding.

De nu gepresenteerde KBA bevindt zich tussen de beide hypothesen en komt uiteindelijk over het geheel van de periode 2000 (vanaf dat ogenblik begint congestie op te treden) tot 2015 neer op een beperking van de groei zonder uitvoering van het project ten belope van 1,09 %. Indien het project niet uitgevoerd wordt dan zou de containeroverslag in Antwerpen nog wat kunnen groeien, maar over het geheel van de periode 2000 - 2015 tegen een uitgesproken lager tempo dan de groei van de markt (vanaf 2000 herleid tot 1/3° van de marktgroei). Het groeitempo bij niet uitvoering van het project zou echter wel vrij sterk schommelen. In de periode 2000 - 2002 zou er omwille van congestie nauwelijks enige groei zijn (gemiddeld 0,05 %). Daarna zou de groei ook zonder het project enkele jaren aanzwengelen om terug af te nemen in 2007 tot een niveau dat amper 0,75 % hoger ligt dan in 2000. M.a.w. de eerste jaren na het optreden van de capaciteitsgrenzen (meer in het bijzonder als de beide Scheldeterminals volledig bezet zijn) zou het verlies aan marktaandeel voor Antwerpen ten gevolge van congestie veel scherper zijn dan in de daaropvolgende jaren. Voor de berekening van de baten is dit niet onbelangrijk: door het mechanisme van de verdiscontering wegen de baten van congestievermijding in de eerste jaren zwaarder door dan in de latere jaren.

62 Verdeling van het aantal schepen naar klasse van diepgang.
63 Het aantal containers dat verplaatst wordt tussen havens bij verandering van de havenkost met 1 BEF.

De inschatting van de effecten van toenemende congestie kunnen als realistisch beschouwd worden. Overigens had de Havencommissie reeds bij het advies over de Noordzeeterminal gewezen op de te optimistische veronderstellingen over de verdere groei van de containeroverslag bij niet uitvoering van het project. Daarentegen zijn wellicht enige vragen te stellen bij de scherpe beperking van de groeimogelijkheden in de eerste jaren na het optreden van congestieverschijnselen. De groei b.v. in 1996 (voorafgaand aan het operationeel worden van de Noordzeeterminal en gepaard gaande het bereiken van de capaciteitsgrenzen) is daaraan tegengesteld (een groei van ongeveer 14 % die ver uitstijgt boven de gemiddelde marktgroei). Er moet natuurlijk wel rekening worden gehouden met het mogelijk anticiperen op de opening van een nieuwe terminal, wat bij een niet uitvoering van het project niet het geval is.

De uiteenlopende effecten van congestie in enerzijds de jaren 2000 - 2007 en anderzijds vanaf 2008 zijn enkel te verklaren door het feit dat pas in een later stadium substantiële productiviteitsstijgingen bij toenemende congestie serieus zouden spelen. Dergelijke hypothese wordt ondersteund door de aannames die in de KBA gemaakt worden over de evolutie van de portfolio van de scheepstypes. Pas in een latere fase zou het aandeel van de grote schepen in het containerverkeer van en naar Antwerpen substantieel toenemen (hangt o.m. samen met de afwerking van het verdiepingsprogramma). Deze evolutie wordt in de KBA verantwoordelijk gesteld voor stijgende productiviteit op de containerterminals.

3.2 Opname van baten van industriele werkgelegenheid in het Belgische standpunt

Bij de baten in het Belgische standpunt is ook rekening gehouden met de effecten van het project op de werkgelegenheid in de industriële activiteiten die zullen tot stand komen in de "MIDA-zones" die met baggerspecie - vrijgekomen uit het project - zullen opgehoogd worden. Ten onrechte gaan de auteurs ervan uit dat hiermee geen verschil in aanpak gemoeid is met vroeger reeds uitgevoerde KBA's. Dat is niet het geval. In de KBA voor het Verrebroekdok werd heel expliciet ook uitgegaan van aanwending van baggerspecie voor "de creatie van industrieterreinen rond het Doeldok"[64]. Afgezien van de aanrekening als baat van de toelevering van baggerspecie aan andere projecten is dat helemaal geen aanleiding geweest om ook de baten van industriële werkgelegenheid op te nemen[65].
De redenering die in de KBA voor het Containerdok-West gevolgd wordt is de volgende. Door gebrek aan budgettaire middelen was het tot nu toe niet mogelijk de betrokken terreinen op te hogen en er is geen duidelijkheid over het feit of in de toekomst dergelijke middelen zouden vrijgemaakt worden. Deze ophoging wordt nu wel mogelijk bij aanleg van het project. Op grond daarvan wordt besloten dat industriële ontwikkeling in de betrokken industriezones zonder uitvoering van het project geen doorgang zal vinden.

Dat is een erg betwistbaar standpunt. De uitvoering van het project maakt het inderdaad mogelijk zonder bijkomende middelen te moeten vrijmaken de terreinen op te hogen. Dat is precies de bijdrage van het project aan de mogelijke verdere industriële ontwikkeling op de Linkeroever. Zonder het project zou eenzelfde niveau aan budgettaire middelen extra moeten beschikbaar gesteld worden. Deze bijdrage is echter al gemeten in de KBA onder de vorm van "toelevering aan andere projecten".
Bovendien kan men niet aanhouden dat de industriële ontwikkeling causaal verbonden is met de bouw van containerterminals.
Indien toch de industriële baten in rekening worden gebracht, dan is er bovendien geen reden om b.v. de eventuele onteigeningskosten en andere maatregelen voor de woonkern van Doel niet in rekening te brengen. De KBA gaat er vanuit dat reeds in het verleden besloten werd om de Linkeroever als haven- en industriegebied volledig uit te bouwen waardoor de woonkern van Doel volledig zou omringd worden door deze zones. De eventuele leefbaarheidseffecten voor Doel waren daarbij reeds geïntegreerd. De aanleg van het Containderdok-West maakt dit actueel, maar verandert niets aan de reeds lang vastgelegde doelstellingen. Het spreekt vanzelf dat ook dergelijke redenering perfect kan worden toegepast op de industriële ontwikkeling.

De commissie is dan ook van oordeel dat de baten van industriële werkgelegenheid niet aan dit project kunnen toegewezen worden. Ruim 32 mld. geactualiseerde baten moeten dan ook uit de berekeningen voor het Belgische standpunt worden verwijderd. De opbrengstratio in het Belgische standpunt wordt daarmee teruggebracht tot 2,03 i.p.v. 4,7 in de eerste werkstrategie en 2,54 i.p.v. 4,8 in de tweede werkstrategie.
Daarmee doet de commissie natuurlijk niets af van het belang van de industriële ontwikkeling voor de werkgelegenheid.

64 KBA Verrrebroekdok p. 25.
65 Overigens is daarbij enkel rekening gehouden met levering aan andere projecten, dus zonder de ophoging rond het Verrebroekdok in rekening te brengen. Dat is overigens een correcte redenering die in de KBA voor de containerkade west niet gevolgd wordt. De betrokken baat moet derhalve aangepast worden. Het effect zal eerder beperkt zijn: 72 % is bestemd voor de ophoging van terreinen in de MIDA-zone. De spreiding in de tijd is een onzekere factor, omdat ze concreet afhankelijk is van de vragen in de industriezone.

HET BELANG VAN DE SCHELDEVERDIEPING[66] VOOR DE BATEN VAN HET PROJECT

De voorgelegde KBA onderzoekt ook het effect van de Scheldeverdieping op de resultaten van het project. Terecht wordt in de standaardberekening ervan uitgegaan dat de Scheldeverdieping zoals beslist ook volledig wordt uitgevoerd. Daarover kan geen twijfel bestaan. Niettemin wordt aangegeven wat het grote belang is van deze Scheldeverdieping op de effectieve mogelijkheden van het nieuwe project. De effecten van een eventuele niet uitvoering van de Scheldeverdieping zouden spectaculair zijn: in 2001 een verlies van 240.000 TEU (iets meer dan 7 %) oplopend tot 570.000 TEU in 2010 (ongeveer 12 %). De bouw van de nieuwe terminals zou nog wel de overslag in Antwerpen doen stijgen (er wordt tijd bespaard en congestie wordt vermeden), maar een substantieel deel van de mogelijke winst zou ongedaan gemaakt worden door het niet uitvoeren van de Scheldeverdieping. Ook de bezetting op de nieuwe terminals zou substantieel lager liggen. Een en ander heeft als gevolg dat de totale baten met 31 % zouden afnemen.

66 Bedoeld is het nu besliste en met Nederland overeengekomen verdiepingsprogramma (48'/43'/38'-programma).

4. Enige beschouwingen bij de uitgevoerde mobiliteitsstudies

De commissie acht het een belangrijke vooruitgang dat bij een havenproject voor het eerst heel expliciet een mobiliteitsanalyse is toegevoegd.
De doorgevoerde analyse had vooral als bedoeling te onderzoeken in welke mate de uitvoering van het project aanleiding zal zijn tot een verscherping van verkeersproblemen, meer in het bijzonder op de weg. Bij vrij gematigde hypothesen over de mogelijke "modal shift" in de aan- en afvoer van containers wordt vastgesteld dat de verscherping van de verkeersproblemen in de Antwerpse regio relatief gezien eerder beperkt is. Belangrijke factor daarbij is het feit dat de verkeersproblematiek in de Antwerpse regio in zeer belangrijke mate gedomineerd wordt door elementen zoals het personenverkeer en het transitverkeer. Deze factoren veroorzaken vooral de stijgende verkeerscongestie. Bovendien is de lokalisatie van de nieuwe terminals van die aard dat het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur in het Antwerpse - en meer in het bijzonder de Liefkenshoektunnel - meer geoptimaliseerd zal worden.

De commissie heeft geen fundamentele opmerkingen bij de doorgevoerde analyse. Niettemin wenst zij erop te wijzen dat de verwachtingen t.a.v. een mogelijke "modal shift" te pessimistisch zijn. De aangehouden hypothesen voor de verdeling over de vervoermodi vertrekt van gemiddelden voor de globale containeraan- en afvoer. De verdeling n.g.v. de verschillende terminals verschilt echter op dit ogenblik reeds grondig, wat een aanduiding kan zijn van de mogelijkheden die de spoorwegen en de binnenvaart hebben. Daarom neemt de commissie aan dat in de praktijk de aandelen van spoor en binnenvaart hoger zullen uitvallen dat wat in de analyse is aangenomen.

5. Advies

1. De Havencommissie wordt om advies gevraagd over een grootschalig strategisch project voor de uitbouw van een containerdok op de Linkeroever, waarvan de uitvoering gepland is over de periode 1997 - 2010, gespreid over drie fasen.
   Het advies heeft dan ook betrekking op het geheel van dit project. Daarbij moet wel uitzondering gemaakt worden voor de aanleg van een feederkaaimuur aan het Doeldok (gepland in de derde fase), met een kostprijs van 1,5 mld. Voor dit onderdeel is immers geen enkele sociaal-economische analyse voorgelegd.

2. De commissie adviseert gunstig over het voorgelegde project: zowel wat de globale inhoud betreft als de voorgestelde timing en fasering.
   Hoewel de commissie bij de analyse van de KBA heeft vastgesteld dat de bekomen opbrengstratio's - meer in het bijzonder in het Belgische standpunt - substantieel moeten verminderd worden omdat ten onrechte baten van industriële ontwikkeling aan het project worden gekoppeld, blijft de rendabiliteit van het project duidelijk hoog: in het internationale standpunt gaande van 5 tot 6, in het Belgische standpunt 2,03 tot 2,54. De opbrengstratio geeft de verhouding van de nettobaten aan tegenover de geïnvesteerde middelen. Het project behaalt niet alleen een hoge rendabiliteit, maar deze rendabiliteit blijkt ook vrij verzekerd te zijn. Slechts bij zeer pessimistische hypothesen over de groei van de markt en bij een zeer hoge discontovoet zou de opbrengstratio in het Belgische standpunt onder 1 dalen (met uitsluiting van de baten van industriële werkgelegenheid), maar nog altijd positief blijven. In het internationale standpunt behaalt het project bij zeer pessimistische hypothesen minimaal nog altijd een opbrengstratio van 2,6.
   Rekening houdend met het feit dat voor de eerstkomende jaren de huidige expansie van de containermarkt zich ook effectief zal doorzetten hecht de commissie vrij veel belang aan de effecten van een uitstel van het project met 1 jaar: 25 % van de berekende baten zouden in dat geval verloren gaan. Dit is een belangrijke indicatie voor de besluitvorming over het project.

3. Verder stelt de commissie vast dat dit project in hoofdzaak een belangrijke bijdrage levert aan de globale versterking van het marktaandeel van Vlaanderen in de containeroverslag. Bijna 95 % van de van andere havens aangetrokken containers zouden afkomstig zijn uit het buitenland. Als dergelijke hypothese - die geldig is bij een gelijkblijvend marktaandeel van de overige Rangehavens - zich in de praktijk doorzet dan is dat een belangrijk pluspunt voor dit project.

4. Dit globale advies van de Havencommissie voor het gehele project doet natuurlijk niets af van de voorstellen uit de nota van de administratie om de verschillende fasen van het project te onderwerpen aan afzonderlijke beslissingen over de nodige aanbestedingen. De fasering heeft overigens als voordeel dat gepast kan ingespeeld worden op marktontwikkelingen. De commissie dringt er dan ook op aan dat van deze intrinsieke mogelijkheden ook effectief gebruik wordt gemaakt in de besluitvorming: met name door het inbouwen van expliciete evaluaties van de marktontwikkelingen en de evolutie van de overslag aan de nieuwe terminals.

5. Verder stelt de commissie vast dat voor de eerste fase (1997 - 2000) een meer gedetailleerde budgettaire planning wordt voorgesteld, uitgaande van de bestaande financieringsregeling voor havenprojecten. Zonder enige wijziging aan de bestaande financieringsregeling is dat overigens ook volledig verantwoord. De commissie stelt wel de vraag naar de toekomst van de financieringsregeling op lange termijn, de eventuele beslissingen die daarover door de regering kunnen genomen worden - meer in het bijzonder in het licht van de aanbeveling van de Havencommissie - en de mogelijke weerslag daarvan op de volgende fasen van het voorgelegde project.

6. De commissie is niet om advies gevraagd over de uitgevoerde leefbaarheidsstudies voor de woonkern van Doel. Niettemin dringt de commissie erop aan dat naast de beslissing over de aanleg van het containerdok, op korte termijn een definitieve beslissing wordt genomen over de toekomst van de woonkern Doel en alle sociale begeleidingsmaatregelen die daarmee zullen samenhangen.

7. Tenslotte stelt de commissie vast dat bij de analyse van dit project een reeks verfijningen zijn aangebracht aan de methodes voor de berekening van de effecten van het project en de daarmee samenhangende baten. Daarop was b.v. voor de bepaling van capaciteitsgrenzen en de effecten van congestie reeds in het verleden door de commissie aangedrongen. Dit is een uitgesproken positieve ontwikkeling.
De commissie is echter van oordeel dat economische analyses niet alleen voortdurend moeten verfijnd worden, maar dat er tevens veel aandacht moet besteed worden aan de doorzichtigheid van de bekomen resultaten. Sociaal-economische analyses moeten een belangrijke factor zijn in de besluitvorming. Maar ze moeten dan ook doorzichtig blijven, mogelijkheden bieden voor toetsing en controle en toegankelijk zijn. De voorgelegde KBA beantwoordt - niettegenstaande de vernieuwende methodologische aanpak - op een aantal punten niet aan deze criteria. Het is aangewezen daarmee in de toekomst rekening te houden.

Bijlage

Tabel I - a

Prognose van de containeroverslag in Antwerpen (in TEU) volgens de eerste werkstrategie van de KBA

	met uitvoering van project (a)	waarvan op nieuwe terminals (b)	jaarlijks geïnduceerde overslag (c)	behouden overslag door het project (d)	zonder uitvoering van project
1994	2.131.958				2.131.958
1995	2.329.135				2.329.135
1996	2.653.909				2.653.909
2000	3.010.114				3.010.114
2001	3.248.250	271.343	165.421	166.557	2.916.272
2002	3.453.028	500.865	136.027	302.385	3.014.616
2003	3.594.742	631.581	75.731	377.179	3.141.832
2004	3.678.182	659.394	18.178	395.357	3.264.647
2005	3.759.681	686.560	17.651	413.008	3.329.022
2006	4.024.180	1.031.173	194.861	614.904	3.214.415
2007	4.233.591	1.303.692	151.958	762.840	3.318.793
2008	4.378.459	1.460.978	87.455	847.282	3.443.722
2009	4.469.895	1.510.852	31.996	879.278	3.558.621
2010	4.722.663	1.846.415	181.752	1.073.552	3.467.359
2011	4.913.505	2.103.870	140.998	1.206.818	3.565.689
2012	5.053.583	2.261.210	88.190	1.290.217	3.675.176
2013	5.151.198	2.327.029	41.824	1.332.041	3.777.333
2014	5.247.714	2.392.107	41.604	1.373.646	3.832.464
2015	5.343.176	2.456.474	41.429	1.415.075	3.886.672

1994 - 1996 : effectief gerealiseerde overslag, de KBA hanteert een prognose met als basisjaar 1995, het resultaat voor 1996 bedraagt in die prognose slechts 2.404.260 TEU

Tabel I - b

Prognose van de containeroverslag in Antwerpen (in TEU) volgens de tweede werkstrategie van de KBA

	met uitvoering van project (a)	waarvan op nieuwe terminals (b)	jaarlijks geïnduceerde overslag (c)	behouden overslag door het project (d)	zonder uitvoering van project
1994	2.131.958				2.131.958
1995	2.329.135				2.329.135
1996	2.653.909				2.653.909
2000	2.913.714				2.913.714
2001	3.277.874	276.535	165.993	266.686	2.845.195
2002	3.431.365	494.676	129.954	384.514	2.916.897
2003	3.592.736	630.912	77.824	523.729	2.991.183
2004	3.622.974	640.991	11.587	529.269	3.082.118
2005	3.652.893	650.964	11.137	535.469	3.106.287
2006	3.903.169	928.475	158.040	755.978	2.989.151
2007	4.129.411	1.195.462	149.036	1.044.772	2.935.603
2008	4.479.039	1.515.839	161.311	1.251.517	3.066.211
2009	4.512.361	1.534.015	21.696	1.258.828	3.231.837
2010	4.947.724	1.798.543	116.805	1.654.243	3.176.676
2011	5.237.685	2.135.649	167.802	1.986.514	3.083.369
2012	5.430.307	2.515.223	195.369	2.079.381	3.155.557
2013	5.565.785	2.606.571	50.946	2.185.556	3.329.283
2014	5.658.389	2.669.011	48.035	2.212.954	3.397.400
2015	5.712.052	2.705.195	34.145	2.252.065	3.425.842

1994 - 1996 : effectief gerealiseerde overslag, de KBA hanteert een prognose met als basisjaar 1995, het resultaat voor 1996 bedraagt in die prognose slechts 2.404.260 TEU

Tabel I - c

Prognose van de containeroverslag in Antwerpen (in TEU)
verschil tussen de tweede en de eerste werkstrategie van de KBA

	met uitvoering van project (a)	waarvan op nieuwe terminals (b)	jaarlijks geïnduceerde overslag (c)	behouden overslag door het project (d)	zonder uitvoering van project
1994	0				0
1995	0				0
1996	0				0
2000	-96.400				-96.400
2001	29.624	5.192	572	100.129	-71.077
2002	-21.663	-6.189	-6.073	82.129	-97.719
2003	-2.006	-669	2.093	146.550	-150.649
2004	-55.208	-18.403	-6.591	133.912	-182.529
2005	-106.788	-35.596	-6.514	122.461	-222.735
2006	-121.011	-102.698	-36.821	141.074	-225.264
2007	-104.180	-108.230	-2.922	281.932	-383.190
2008	100.580	54.861	73.856	404.235	-377.511
2009	42.466	23.163	-10.300	379.550	-326.784
2010	225.061	-47.872	-64.947	580.691	-290.683
2011	324.180	31.779	26.804	779.696	-482.320
2012	376.724	254.013	107.179	789.164	-519.619
2013	414.587	279.542	9.122	853.515	-448.050
2014	410.675	276.904	6.431	839.308	-435.064
2015	368.876	248.721	-7.284	836.990	-460.830

- teken betekent dat de tweede werkstrategie lager uitvalt dan de eerste werkstrategie

Tabel II - a

Overzicht van de geactualiseerde kosten en baten in het internationale standpunt (in mld., afgeronde bedragen)

eerste werkstrategie

KOSTEN		BATEN	
investeringsuitgaven	9	kostenbesparingen voor de havengebruikers	52
		waarvan tijdsbesparingen	*28,7*
onderhoudsuitgaven	5	*waarvan besparing congestiekosten*	*23,1*
		werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	6
		additionele havenontvangsten	13
		toeleveringen aan andere projecten	3
		veroorzaakte onderbenutting in andere havens	-0,7
totaal	14	totaal	76 (?)
opbrengstratio = (76-14)/12		5,0	

Tabel II - b

Overzicht van de geactualiseerde kosten en baten in het internationale standpunt (in mld., afgeronde bedragen)

		tweede werkstrategie	
KOSTEN		**BATEN**	
investeringsuitgaven	9	kostenbesparingen voor de havengebruikers	65
		waarvan tijdsbesparingen	*31,6*
onderhoudsuitgaven	5	*waarvan besparing congestiekosten*	*33,9*
		werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	6
		additionele havenontvangsten	16
		toeleveringen aan andere projecten	3
		veroorzaakte onderbenutting in andere havens	-0,7
totaal	14	totaal	92 (?)
opbrengstratio = (92-14)/12		6,4	

Tabel II - c

Overzicht van de geactualiseerde kosten en baten in het Belgische standpunt (in mld., afgeronde bedragen)

		eerste werkstrategie	
KOSTEN		BATEN	
investeringsuitgaven	9	kostenbesparingen voor de havengebruikers	5
		waarvan tijdsbesparingen	*1,7*
onderhoudsuitgaven	5	*waarvan besparing congestiekosten*	*3,7*
		werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	4
		additionele havenontvangsten	13
		toelevering aan andere projecten	3
		baten werkgelegenheid containerbehandeling en -repair	14
		veroorzaakte onderbenutting in andere havens	-0,7
		baten ontsluiting MIDA-terreinen	32
		kosten ophogen en bouwrijpen maken van MIDA-terreinen	-0,2
totaal	14	totaal	71
opbrengstratio = (71-14)/12		4,7	
opbrengstration exclusief baten industriële ontwikkeling (71-32+0,2-14)/12		2,03	

Tabel II - d
Overzicht van de geactualiseerde kosten en baten in het Belgische standpunt (in mld., afgeronde bedragen)

KOSTEN		BATEN	
investeringsuitgaven	9	kostenbesparingen voor de havengebruikers	8
		waarvan tijdsbesparingen	*1,9*
onderhoudsuitgaven	5	*waarvan besparing congestiekosten*	*5,8*
		werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	4
		additionele havenontvangsten	16
		toelevering aan andere projecten	3
		aankoop baggerspecie andere projecten	-3
		baten werkgelegenheid containerbehandeling en -repair	14
		veroorzaakte onderbenutting in andere havens	-0,7
		baten ontsluiting MIDA-terreinen	30
		kosten ophogen en bouwrijpen maken van MIDA-terreinen	-0,2
totaal	14	totaal	72
opbrengstratio = (71-14)/12		4,8	
opbrengstration exclusief baten industriële ontwikkeling (71-30+3+0,2-14)/12		2,54	

ADVIES OVER HET PROJECT "VERDIEPING ZEEBRUGGE 55 VOET"

Brussel, 26 juni 1997

1. Inleiding

De Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening heeft op 21 mei 1997 aan de Vlaamse Havencommissie een advies gevraagd over het project "Verdieping 55 voet Zeebrugge". De Minister wenst dat de Vlaamse Havencommissie haar advies formuleert tegen uiterlijk 31 juli 1997.

In zijn brief geeft de Minister aan dat de planning van het project zal afhangen van de budgettaire middelen die hem daadwerkelijk ter beschikking worden gesteld. De Minister stelt bijgevolg geen concrete timing voorop. Wel wordt gekozen voor een uitvoering over een periode van drie jaar. Tevens bevat de adviesvraag van de Minister enkele specifieke vragen, meer in het bijzonder bij de prognose en de economische evaluatie van het project. Op deze vragen wordt in dit advies een antwoord gegeven.

De adviesvraag van de Minister bevatte een volledig dossier over het project "Verdieping Zeebrugge 55 voet". Het dossier bestaat uit de volgende elementen:

Een startnota

De startnota werd in april 1993 opgemaakt in een samenwerking tussen de MBZ en de Dienst der Kusthavens van de Administratie Waterwegen en Zeewezen. De startnota bevat een economische verantwoording van het project met daarin een trafiekprognose. De verantwoording is volledig gebaseerd op de toename van de droge massagoederen en de schaalvergroting voor bulkschepen. Tevens bevat de startnota een uitgebreide technische beschrijving van het project, inclusief de implicaties die het project heeft op het budget en op de jaarlijks te leveren financiële inspanning voor onderhoudsbaggerwerken.

Een kosten-batenanalyse

Er werd in 1995/1996 een kosten-batenanalyse opgemaakt waarin de kosten en de baten van het project tegen elkaar worden afgewogen. De methode die daarvoor werd gebruikt is analoog aan de kosten-batenanalyses die voor eerdere projecten werden uitgevoerd. De kosten-batenanalyse wordt voorafgegaan door een trafiekprognose die door de MBZ werd opgesteld.

Een studie van de ontsluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge

In opdracht van de Mobiliteitscel van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap werd een studie gemaakt waarin de impact op het hinterlandvervoer wordt nagegaan van de volledige uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. Deze studie dateert van februari 1997. Intussen is een nieuwe versie van de studie in voorbereiding. Deze nieuwe versie van de studie werd niet aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt.

In dit advies wordt in punt 2 een beschrijving gegeven van het project. In punt 3 worden de prognoses besproken. Punt 4 behandelt de kosten-batenanalyse en in punt 5 wordt de mobiliteitsstudie kort besproken. In punt 6 wordt tenslotte het advies van de Havencommissie geformuleerd.

2. Beschrijving van het project

Het ter advies voorgelegde project betreft de verdieping van de toegang tot de haven van Zeebrugge. De geul naar het Scheur, het Scheur West, de Pas van het Zand en het Ribzand en de voorhaven van Zeebrugge zullen worden verdiept. De verdiepingswerken hebben tot doel de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor schepen met een diepgang tot 55 voet.

Voor een deel is het verdiepingsprogramma 55' Zeebrugge gemeenschappelijk met de verdieping van de toegang tot de haven van Antwerpen (het 48'/43' programma). De ondertekening van de Waterverdragen door Nederland en de daaruit gevolgde beslissingen op regeringsniveau in Vlaanderen hebben de nog bestaande onzekerheden over de uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43' weggenomen.

Daarom moet in dit advies enkel rekening gehouden worden met het niet-gemeenschappelijke deel van de verdiepingswerken voor Zeebrugge, nl. de eigenlijke verdiepingswerken specifiek bestemd voor Zeebrugge en aansluitend op de verdiepte vaarroute naar Antwerpen.

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de te baggeren hoeveelheden. Daarbij is bovendien aangegeven in welke mate deze ramingen sedert de startnota werden aangepast. Verder wordt uitgaande van deze aangepaste ramingen de kostprijs bepaald (in prijzen 1995). Deze gegevens werden aan de commissie meegedeeld door de administratie.

De investeringskosten voor de verdieping van de toegang tot de haven van Zeebrugge tot 55 voet bedragen in totaal 374 miljoen BF (exclusief BTW, prijspeil 1995). Daarbij is dus - uitgaande van de uitvoering van het verdiepingsprogramma voor Antwerpen - enkel rekening gehouden met de eigenlijke verdiepingswerken voor Zeebrugge. De kosten-batenanalyse gaat uit van een spreiding van de investering over 3 jaar. Er zullen bijkomende onderhoudskosten worden teweeggebracht door het project ten bedrage van 27,7 miljoen BF (jaarlijks vanaf 2003). In de beginperiode zal er "versterkt" gebaggerd moeten worden, hetgeen een éénmalige kost met zich meebrengt van 17 miljoen BF (exclusief BTW), gespreid over de periode 1998-2012. Tenslotte moet ook rekening gehouden worden met een jaarlijks terugkerende kost voor monitoring van de stortplaatsen van 3,9 miljoen BF (vanaf 1999).
De kostenverdeling stemt niet overeen met de kostenverdeling die in de brief van de Minister werd vermeld[67].

67 De in de brief van de Minister vermelde kostprijs bevat de BTW, is opgesteld in prijzen van 1992 en houdt nog geen rekening met de beslissing over de uitvoering van het 48' - programma voor Antwerpen (baggerwerken in Scheur West en Geul 1 en het ruimen van de wrakken zijn nog meegerekend). Verder is nog geen rekening gehouden met alle technische actualisaties die tot nu toe werden gedaan.

3. Bespreking van de prognoses

Het voorgelegde dossier bevat uiteenlopende prognoses.

Een eerste prognose werd opgenomen in de startnota (april 1993). Het gaat niet over een strikte prognose maar over een schets van de belangrijkste marktontwikkelingen. Deze marktschets gaat uitsluitend uit van de gunstige ontwikkelingen van de droge massagoederen en de schaalvergroting van de schepen waarmee deze goederen worden vervoerd. Zowel voor ertsen als voor steenkool werden gunstige ontwikkelingen verwacht. Er werd in de startnota geen aandacht besteed aan de ontwikkeling van de containertrafieken of de schaalvergroting in de containervaart.

In de mobiliteitsstudie wordt nagegaan wat de impact is van de volledige uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge op de mobiliteit. Hierbij worden twee scenario's gehanteerd. Een eerste scenario gaat ervan uit dat de trafiekontwikkeling in de haven van Zeebrugge een zelfde patroon zal volgen als in het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" van de Vlaamse Havencommissie (1994) voor de het geheel van de Vlaamse havens werd vooropgezet. Een tweede scenario wordt ingevuld met de prognoses die de MBZ zelf hanteert. Geen van beide scenario's is uitdrukkelijk gerelateerd aan het verdiepingsprogramma dat het voorwerp uitmaakt van dit advies.

De kosten-batenanalyse en de daarbij behorende trafiekprognose (beide documenten opgesteld in 1995 en 1996) hanteren andere, meer actuele, hypothesen met betrekking tot de toekomstige trafiekontwikkeling in de haven van Zeebrugge. Het belangrijkste kenmerk van deze prognoses is dat de nadruk veeleer ligt op de ontwikkeling van het containerverkeer in Zeebrugge, naast een (tegenover de Startnota van 1993) meer genuanceerde prognose van de massagoedtrafieken.

De marktvooruitzichten in de afzonderlijke studies verschillen van elkaar. Het tijdstip waarop en de context waarin deze prognoses werden gemaakt is daar voor een belangrijk stuk verantwoordelijk voor. Het verschil tussen de oorspronkelijke startnota en de meer recente KBA is overigens wel opmerkelijk. In 1993 werd voor het verdiepingsprogramma de economische verantwoording uitsluitend gezocht in het marktsegment van de bulkgoederen. In de meest recente documenten is de nadruk heel sterk komen te liggen op de containeractiviteiten.

De prognose die werd gebruikt als basis voor de kosten-batenanalyse, is de meest actuele en is toegespitst op de goederengroepen en scheepstypes die beïnvloed zullen worden door de uitvoering van het verdiepingsprogramma.
De commissie neemt deze prognoses dan ook als uitgangspunt voor de beoordeling van het project. Op de belangrijkste resultaten van deze prognose wordt iets dieper ingegaan.

3.1 Containers

Voor de containertrafieken wordt een ontwikkeling van de trafieken verwacht van 609 duizend TEU in 1994 naar 1.261 duizend TEU in 2005, bij uitvoering van het verdiepingsprogramma. Er wordt daarbij aangenomen dat er geen andere capaciteitsbelemmeringen zijn, rekening houdend met de bestaande en de besliste containerbehandelingscapaciteit.

De basis van deze prognose ligt bij een rapport van Ocean Shipping Consultants[68] van 1995, waarin werd voorspeld dat de containertrafieken in de Vlaamse havens zullen toenemen met gemiddeld 6,7 % tussen 1994 en 2000 en 7,0 % tussen 2001 en 2005. In het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" (december 1995) van de Vlaamse Havencommissie waren de containerprognoses ook op deze studie gebaseerd. Bij de prognoses van de evolutie van de containertrafieken in de haven van Zeebrugge moeten de volgende kanttekeningen worden gemaakt:

68 Ocean Shipping Consultants, "The European Container Market in the 1990s - an analysis of trade development, port facilities and shipping demand", Chertsey, 1995.

(a) De groeipercentages werden toegepast op trafiekcijfers van 1994, een topjaar voor containers in de haven van Zeebrugge. Ondertussen werden voor de jaren 1995 en 1996 lagere trafiekcijfers genoteerd. Dit wil zeggen dat Zeebrugge vanaf 1997 een hogere groei moet realiseren dan de gehanteerde 6,7 % om het vooropgezette niveau in 2005 te bereiken (een gemiddelde groeivoet van 9,6 % tegenover 1996).

(b) De groeipercentages van de studie van Ocean Shipping Consultants (OSC) worden toegepast op de totale containertrafiek in Zeebrugge. De containeroverslag in Zeebrugge, die als basis werd gebruikt, bevat echter ook een aanzienlijk deel "short sea" containertrafieken (met name de containers die tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië worden vervoer per ferry). Voor 1996 bijvoorbeeld hadden de Zeebrugse containertrafieken voor 62 % een Europese herkomst of bestemming. De containertrafieken die in de studie van Ocean Shipping Consultants bedoeld worden, zijn integendeel voor het grootste deel deep sea containertrafieken (met hoofdzakelijk intercontinentale herkomsten en bestemmingen). Deze kanttekening nuanceert de toepasbaarheid van de OSC-groeipercentages op de Zeebrugse containertrafiek. Voor een deel van de containertrafieken (met name voor de containers die per vrachtwagen/ferry worden vervoerd) moet de toekomstige ontwikkeling worden geschetst in functie van het Kanaalverkeer, en niet in functie van de deep sea / feeder trafieken die in de studie van Ocean Shipping Consultants worden bedoeld. Deze kanttekening nuanceert de toepasbaarheid van de OSC-groeipercentages op de Zeebrugse containertrafiek, doch heeft geen substantiële invloed op de prognoseresultaten.

3.2 Droge massagoederen

Voor de droge massagoederen wordt een onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van steenkool en de ontwikkeling van ijzererts. Met als uitgangspunt de overslag in 1994 worden de groeipercentages toegepast die in het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" (december 1995) van de Vlaamse Havencommissie werden vooropgezet. Deze prognoses houden in dat er voor ijzererts een afname wordt verwacht voor de maritieme trafieken. Voor steenkool daarentegen wordt een toename verwacht. Het saldo van beide prognoses is positief: er wordt voor de droge massagoederen een quasi-stabilisering verwacht van de trafieken op het niveau van 1994, d.i. ca. 3,5 miljoen ton, weliswaar met een lichte afname tot 2000. Enkele kanttekeningen kunnen bij dit deel van de prognose worden geplaatst:

(a) In het uitgangsjaar, 1994, lagen de droge massagoedtrafieken in de haven van Zeebrugge beduidend hoger dan in 1996. De ertsen en kolen die in 1994 nog 3,5 miljoen ton vertegenwoordigden, waren in 1996 nog goed voor slechts 1,5 miljoen ton. De oorspronkelijke prognose (op basis van gegevens tot 1994) geeft een *quasi-stabilisering* aan van de droge massagoedtrafieken. Rekening houdend met de werkelijke overslag in 1996 moet de prognose nu geïnterpreteerd worden als een snelle groei van 1,5 miljoen ton in 1996 naar 3,5 miljoen ton in 2005 (gemiddelde jaarlijkse groei: meer dan 9 %). Bij de beoordeling van deze groei is rekening te houden met de argumentatie onder punt (b).

(b) De vooruitzichten voor steenkool met eindbestemming Duitsland zijn intussen naar beneden toe bijgesteld in het nieuwe "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" (juni 1997). De verwachte toename van de Duitse vraag naar ingevoerde steenkool, vanwege de afbouw van de Duitse subsidies aan de binnenlandse steenkoolmijnen, laat langer op zich wachten dan eerder werd aangenomen. Het is bovendien niet zo zeker dat Zeebrugge voor deze markt werkelijk in aanmerking zal komen. Voor het transhipment van steenkool naar Groot-Brittannië bestaan er voor Zeebrugge wel perspectieven. Afgezien van de bovenstaande overwegingen meent de Commissie dat, rekening houdende met het gewicht van de droge massagoederen in de berekeningen van de kosten-batenanalyse, een aanpassing van de prognoses niet noodzakelijk is.

3.3 Conclusie met betrekking tot de prognoses

De Havencommissie vindt dat de geschetste vooruitzichten voor containertrafieken en droge massagoedtrafieken aanvaardbaar zijn zelfs rekening houdend met de ontwikkelingen in de jaren 1995-1996. In de kosten-batenanalyse wordt er bovendien een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd waarin een pessimistische trafiekprognose wordt uitgetest. Het scenario dat daarbij wordt gehanteerd, is een nulgroei tegenover 1994 van zowel de container- als de massagoedtrafieken. Zelfs In dit pessimistische scenario geven de opbrengstratio's aan dat het gaat om een rendabel project. De Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening heeft in zijn adviesvraag een kritische bemerking geplaatst bij de trafiekprognoses. Deze sensitiviteitsanalyse vormt een antwoord op deze bemerking.

4. Bespreking van de kosten-batenanalyse

4.1 De methode

De kosten-batenanalyse die voor het project "Verdieping Zeebrugge 55 voet" werd opgesteld, is analoog aan de meeste KBA's die in het verleden werden opgesteld. Essentieel in deze kosten-batenanalyse is dat de belangrijkste baten niet alleen worden gerealiseerd ten gevolge van de toename van de trafieken, doch ook en misschien vooral ten gevolge van de schaalvergroting die mogelijk wordt dankzij de verdieping. Vooral de containertrafieken die naar de haven van Zeebrugge zullen komen, wegen in de resultaten van de kosten-batenanalyse zwaar door.

Voor de containertrafieken wordt vooral uitgegaan van de hypothese dat het niet realiseren van de verdieping de ontwikkelingsmogelijkheden van Zeebrugge quasi volledig blokkeert. Bij niet-uitvoering van de verdieping zal de haven niet meer aantrekkelijk zijn voor grote containerschepen, zodat de verdere groei zeer miniem zal zijn. In principe kunnen alle grootteklassen de haven binnen, maar vanaf een zekere grootte worden de vaarvensters onaanvaardbaar klein (dus de wachttijden worden onaanvaardbaar groot). Rekening houdend met de strenge eisen die de rederijen stellen aan de vaarschema's wegen deze wachttijden dan ook zwaar door. Wat nog eens versterkt wordt door de waarde van de goederen die in de containers vervoerd worden.

Voor de bulkschepen zal door de verdieping wel een schaalvergroting mogelijk zijn, zodat er door de havengebruikers schaalvoordelen kunnen worden gerealiseerd. De haven van Zeebrugge wordt op die manier aantrekkelijker, zodat een trafiektoename kan worden verwacht of zodat trafieken kunnen behouden worden die anders verloren gegaan zouden zijn. Daarnaast speelt ook voor bulkschepen - zij het in mindere mate dan bij de containerschepen - de verruiming van de vaarvensters (en daarmee samenhangende vermindering van de wachttijden op het getij).

4.2 De resultaten van de kosten-batenanalyse

In de kosten-batenanalyse werd een opbrengstratio berekend van 18,03 in het internationale en 17,34 in het Belgische standpunt. Beide resultaten gelden in de veronderstelling dat het verdiepingsprogramma 48'/43' voor de haven van Antwerpen wordt uitgevoerd. Deze resultaten zijn zeer hoog[69].

In het internationale standpunt bedragen de baten in totaal 8.057 miljoen BF tegenover een geactualiseerde kost van 988 miljoen BF. Van de baten wordt 61 % ingenomen door de havenontvangsten (perpetueel doorgerekend, geactualiseerd naar het prijsniveau 1995). De kostenbesparingen voor havengebruikers maken bijna 35 % uit van het batentotaal.

In het Belgische standpunt zijn de baten niet veel lager, nl. 7.787 miljoen BF. De havenontvangsten vormen ook hier het hoofdbestanddeel van de baten (63 %). Bijna 26 % van de baten worden gevormd door de werkgelegenheid die wordt gecreëerd in Belgische havens. Het Belgische aandeel in de kostenbesparingen voor havengebruikers is in het Belgische standpunt minder belangrijk (7 % van de baten).

Kenmerkend voor zowel het internationale als het Belgische standpunt is dat het grootste deel van de baten wordt gerealiseerd door de containervaart.

De opbrengstratio's in zowel het internationale als het Belgische standpunt worden uiteraard bepaald door de hypothesen die aan de basis liggen van de berekeningen.

69 Meer gedetailleerde resultaten worden weergegeven in bijlage 2.

4.3 De hypothesen die de basis vormen van de berekeningen in de kosten-batenanalyse

De baten van een nog te realiseren project doen zich steeds in de toekomst voor. De berekeningen in een kosten-batenanalyse zijn bijgevolg steeds gebaseerd op hypothesen waarbij wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke inschatting van de de toekomstige ontwikkelingen. Deze hypothesen zijn in grote mate bepalend voor de resultaten van de kosten-batenanalyse.

Tijdens de bespreking in de Havencommissie zijn bij een aantal van deze hypothesen vragen gesteld, die aanleiding kunnen zijn tot een grondige bijsturing van de resultaten. Ook in de brief van de minister worden enige vragen gesteld, meer in het bijzonder over de mogelijke extra kosten voor de toename van het hinterlandvervoer vanuit Zeebrugge.
Deze verschillende punten worden hierna kort besproken en er wordt tevens voor een aantal elementen aangegeven wat de weerslag kan zijn van andere hypothesen op de resultaten van de KBA. Daarbij heeft de commissie gebruik gemaakt van herberekeningen die beschikbaar gesteld werden door de opsteller van de KBA.
Volgende elementen komen aan bod:

- de trafiekprognose bij niet - uitvoering van de verdieping;
- het diepgangsprofiel van de toekomstige containervloot;
- het verschil tussen operationele diepgang en maximale diepgang;
- de kostprijs van de tijdsbaten;
- het al dan niet aanrekenen van de extra kost voor de toename van het hinterlandvervoer.

4.3.1 De trafiekprognose bij niet-uitvoering van de verdieping

De prognose voor de trafiekontwikkeling van containers bij niet-uitvoering van de verdieping is pessimistisch. In 2005 ligt het trafiekcijfer nog geen 100.000 TEU hoger dan in 1994. Intuïtief lijkt het alsof het grote verschil tussen uitvoering en niet-uitvoering een zeer gunstige invloed heeft op de opbrengstratio's. Dit is niet correct: er zijn twee verschillende impacts op de resultaten van de kosten-batenanalyse. Enerzijds heeft het trafiekverschil een positieve invloed op de havenontvangsten. Deze zijn zelfs volledig proportioneel met het trafiekverschil. Anderzijds heeft het trafiekverschil een negatieve invloed op de kostenbesparingen van havengebruikers. Als bij niet uitvoering de schepen gemakkelijk kunnen uitwijken naar andere havens, blijven er in Zeebrugge weinig schepen over om de kostenbesparingen te realiseren. Bij een herberekening van de resultaten door de auteurs van de KBA in functie van de bovenstaande redenering werd vastgesteld dat naarmate het trafiekverschil groter wordt, de opbrengstratio vanuit internationaal standpunt toeneemt, terwijl de opbrengstratio vanuit Belgisch standpunt daalt. In de vorm van een sensitiviteitsanalyse werd uitgetest wat het effect zou zijn als het trafiekverschil tussen wel en niet-uitvoering slechts de helft zou bedragen tegenover de oorspronkelijke berekening. Deze test geeft aan dat de opbrengstratio in het internationale standpunt toeneemt van 18,03 tot 32,62. In het Belgische standpunt daalt de opbrengstratio van 17,43 naar 11,07.

4.3.2 Het diepgangsprofiel van de toekomstige containervloot

De hypothese dat het diepgangsprofiel van de vlootportfolio die de haven van Zeebrugge binnen dertig jaar zal aanlopen, overeen zal stemmen met de portfolio van de nieuwbouw van 1995 (op wereldniveau), kan in twijfel worden getrokken. Volgens de hypothese in de KBA zal al in 2005 bijna 70 % van de vloot een diepgangsprofiel hebben van de huidige nieuwbouw (1995). Daarvan zal 38 % in- en uitvaren met een diepgang van 44 voet of meer. Dit lijkt onwaarschijnlijk, aangezien momenteel 62 %[70] van de Zeebrugse containertrafiek een Europese herkomst of bestemming heeft. Voor het grootste deel gaat het daarbij om containervervoer tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië. Dit vervoer gebeurt niet per deep sea containerschip, doch met kleinere schepen (o.m. ferryverkeer[71]). Gezien de positie als marktleider in het ro/ro-vrachtverkeer naar Groot-Brittannië is het onwaarschijnlijk dat deze component in de toekomst sterk vermindert of verdwijnt.

Om na te gaan of deze kritiek een wezenlijke invloed heeft op het eindresultaat van de kosten-batenanalyse werd door de auteurs een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd. Het uitgeteste scenario houdt er rekening mee dat 62 % van de containertrafiek geschiedt en blijft geschieden in schepen van maximaal 41 voet, in een diepgangsklasse dus die nooit kostenbesparingen zal bekomen. De aandelen van de grotere diepgangsklassen werden proportioneel verminderd. Het resultaat van deze sensitiviteitsanalyse is dat de opbrengstratio in het internationale standpunt afneemt van 18,03 tot 10,54. In het Belgische standpunt neemt de opbrengstratio af van 17,43 tot 10,08.

4.3.3 Het verschil tussen operationele diepgang en maximale diepgang

In de KBA wordt vertrokken van de hypothese dat de maximale diepgang van de containerschepen altijd gelijk is aan de operationele diepgang. Dit is niet steeds het geval. Alleen als de haven in kwestie de laatste laadhaven is, komt het heel soms voor dat de maximale diepgang van de containerschepen wordt bereikt. De opge-

70 Vlaamse Havencommissie, "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling", juni 1997.
71 Een container die op een vrachtwagen staat en die aan boord van een ferry naar de overkant vaart, wordt ook in de trafiekcijfers van Zeebrugge opgenomen als containerverkeer. Het gaat echter duidelijk om een ander soort containerverkeer dan het deep sea containerverkeer.

geven diepgang is bovendien ook steeds een "scantling draft", d.w.z. een bovengrens. Doordat de containerschepen voor een deel geladen zijn met lege containers, wordt de maximale diepgang meestal niet bereikt. Dit is belangrijk, want een deel van de baten in de kosten-batenanalyse is afhankelijk van de verruiming van de vaarvensters van de containerschepen. Door die verruiming van de vaarvensters worden door de containerschepen tijdsbaten gerealiseerd. Als blijkt dat er één of meerdere categorieën containerschepen zijn die minder diepgang hebben dan in de KBA werd aangegeven, dan zullen de tijdsbaten minder hoog liggen en dus ook de opbrengstratio's.

De redenering die wordt gevolgd om in de kosten-batenanalyse toch uit te gaan van de maximumdiepgang van de containerschepen is de volgende. Een containerlijn die met zekerheid haar dienstregeling wil garanderen, moet een wachttijd in Zeebrugge incalculeren die met het slechtste geval overeenstemt. Dit is de maximale wachttijd bij volledige belading. Komt het voor dat op sommige dagen een schip arriveert met een minder grote diepgang, dan moet het schip minder lang wachten op zijn vaarvenster, maar het zal dan additionele wachttijd maken stilliggend of trager varend, zodat het schip niet op zijn dienstregeling vooruitloopt. Een dienstregeling die exact moet gegarandeerd worden dient volgens deze redenering altijd de maximale wachttijd te bevatten.
Indien er toch wordt uitgegaan van een structurele kloof tussen de maximale diepgang en de operationele diepgang dan is het effect te berekenen zoals onder punt 4.3.4.

4.3.4 De tijdsbaten van het schip en de goederen

Er is discussie mogelijk over het aanrekenen van de volledige tijdsbaat voor de goederen die Zeebrugge voorbijvaren. Aan de ene kant kan gesteld worden dat voor de goederen met een intercontinentale bestemming één of twee uren tijdswinst geen verschil maken, zodat de tijdswinst die op die twee uur wordt gerealiseerd, niet als baat mag aangerekend worden. In praktijksituaties wordt immers dikwijls vastgesteld dat er voor de langere afstanden steeds zekere marges worden gehanteerd, waarbij kleine vertragingen kunnen worden opgevangen. Tegen deze redenering kan ingebracht worden dat er geen reden is om een onderscheid te maken tussen enerzijds de containers die Zeebrugge voorbijvaren en anderzijds de containers die door het zelfde schip in Zeebrugge worden gelost of geladen.

Wat de tijdskosten voor het schip betreft werd een herberekening gedaan in de vorm van een sensitiviteitsanalyse. Hierin werd het effect uitgetest van een halvering van de tijdskosten voor containerschepen. De resultaten van de herberekening geven aan dat de opbrengstratio's nauwelijks verschillen van het standaardscenario.

4.3.5 Het al dan niet aanrekenen van de extra kost voor de toename van het hinterlandvervoer

De Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening merkt in zijn adviesvraag op dat de bijkomende kost voor het hinterlandvervoer die ontstaat door de trafiektoename die dankzij het project gerealiseerd kan worden, niet in de kosten-batenanalyse werd opgenomen. De Havencommissie heeft hieromtrent reeds in eerdere kosten-batenanalyses haar standpunt hierover aangegeven. Noch de bijkomende kost noch de bijkomende baat die wordt gerealiseerd door het hinterlandvervoer en die ontstaat door de realisatie van een haveninfrastructuurproject, moeten worden toegerekend aan dat havenproject. Deze redenering is trouwens consistent aangehouden in alle tot nu toe uitgevoerde kosten-batenanalyses van havenprojecten in Vlaanderen.
Verder suggereert de brief dat bij de berekening van het effect van het project op de overslag in Zeebrugge (en dus van de baten) enkel rekening is gehouden met de kostenbesparing langs kant van de reders en niet met de totale kosten of baten. De commissie wijst erop dat de aanpak van de KBA - zoals overigens alle tot nu toe uitgevoerde KBA 's - wel rekening houdt met dit effect. Er wordt immers aangenomen dat verplaatsing van trafiek precies mogelijk is doordat besparingen langs de zeezijde eventuele meerkosten langs de landzijde voor een deel compenseren.

4.5 Conclusies met betrekking tot de kosten-batenanalyse

De Havencommissie is van mening dat een aantal hypothesen in de kosten-batenanalyse aanleiding kunnen zijn tot enige discussie. Dit is trouwens bijna steeds het geval bij dergelijke beleidsevaluaties en bij de studies die er deel van uitmaken. Belangrijker is de conclusie dat er - na het uitvoeren van enkele herberekeningen - geen aanleiding is om te veronderstellen dat één of meerdere van de gebruikte hypothesen zodanig "onbetrouwbaar" is dat de resultaten van de kosten-batenanalyse fundamenteel moeten bijgestuurd worden. Laat staan dat het project onrendabel zou worden.

De herberekeningen die werden gedaan geven aan dat geen van alternatieve hypothesen een negatieve opbrengstratio oplevert. Zelfs een combinatie van de drie uitgevoerde herberekeningen72 leverde slechts een daling op van de opbrengstratio van 18,03 naar 17,14 in het internationale standpunt en van 17,43 naar 5,45 in het Belgische standpunt. Het toetsen van de aanvullende hypothesen, met zowel een positieve als een negatieve impact op de aangehouden ratio, vormt een nuttige aanvulling en verfijning bij de resultaten van de KBA. Het is inderdaad niet onredelijk om te veronderstellen dat de hypothesen over het effect van de schaalvergroting op het containerverkeer in Zeebrugge en over de schaalvergroting die zich in Zeebrugge zelf zal voordoen enige aanpassing vergen. De varianten die concreet daarvoor berekend werden zijn te beschouwen als zeer substantiële aanpassingen zodanig dat daarmee een ondergrens werd ingeschat.

[72] Waarbij wordt verondersteld dat niet alleen de schaalvergroting een veel geringer effect heeft op de positie van Zeebrugge, maar ook de schaalvergroting in het containerverkeer in Zeebrugge uitgesproken minder doorgedreven is.

5. Bespreking van de mobiliteitsstudie

In opdracht van de Mobiliteitscel van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap werd een mobiliteitsstudie gemaakt. Daarin wordt de impact op het hinterlandvervoer nagegaan van de volledige uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge.

In de studie worden prognoses gebruikt voor het hele goederenpakket dat in de haven van Zeebrugge wordt behandeld. In functie van die prognoses worden berekeningen gemaakt van de impact van de trafiektoename in de voorhaven op het vrachtvervoer over de weg, per spoor en per binnenschip. Deze ontwikkelingen worden in de studie in verband gebracht met de concreet geplande infrastructuurwerken aan de landzijde en op basis van die vergelijking worden knelpunten gesignaleerd en worden aanbevelingen gedaan om knelpunten te voorkomen.

In de mobiliteitsstudie wordt gesteld dat de aangehouden groei van de trafieken, inzonderheid de roll-on-roll-off en de containers - gecombineerd met de sterke positie van het wegtransport - ernstige verkeersproblemen zal teweegbrengen. De studie doet terzake voorstellen om hieraan een oplossing te geven. Ook het spoorvervoer zal kampen met capaciteitsproblemen. In het Tienjarenplan van de NMBS voorziet men aanpassingen aan de infrastructuur om hieraan tegemoet te komen (3^e en 4^e spoor). De mobiliteitsstudie onderzoekt ook het probleem van de ontoereikende binnenvaartverbindingen met de haven van Zeebrugge. Ze stelt dat wezenlijke aanpassingen en de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten noodzakelijk zijn om een modal shift te realiseren van weg en spoor naar de binnenvaart. De Havencommissie stelt verder vast dat de in de mobiliteitsstudie gehanteerde prognose voor het containerverkeer aanzienlijk verschilt van deze die werd aangehouden in de KBA. Ook werd er in de studie geen direct verband gelegd tussen de expliciete toename van het containervervoer zoals opgegeven in de KBA van het verdiepingsprogramma en de daaruit voortvloeiende belasting van het hinterlandvervoer. Om die reden is de studie minder geschikt om bijkomende elementen aan te reiken bij de beoordeling van het verdiepingsprogramma. De Havencommissie spreekt zich dus niet uit over de resultaten van de studie.

6. Advies

1. De resultaten van de KBA zijn voor het verdiepingsprogramma "Zeebrugge 55 voet" uitgesproken positief. De commissie heeft daarbij enkel rekening gehouden met de resultaten die bekomen werden voor de eigenlijke verdiepingswerken voor Zeebrugge, aansluitend op het definitief besliste verdiepingsprogramma voor Antwerpen. Wel werd vastgesteld dat Zeebrugge door de lagere groei in 1995 en 1996 vanaf 1997 hogere groeicijfers moet realiseren om het in de prognose vooropgezette niveau te bereiken. Mogelijke kritische bedenkingen bij sommige hypothesen brengen die hoge rentabiliteit niet het gedrang. De KBA geeft duidelijk aan dat de baten vooral gerealiseerd binnen het containerverkeer. Daarmee worden uiteraard de baten voor het vervoer van bulkgoederen niet ontkend.

2. Rekening houdend met de resultaten van de KBA benadrukt de commissie het strategisch belang van dit project voor het Vlaamse havenbeleid. Daarbij is de keuze gemaakt de havens van Zeebrugge en Antwerpen uit te bouwen in die domeinen waar dit voor de Vlaamse havens in hun geheel een duidelijke meerwaarde kan opleveren. In die zin vormt het verdiepingsprogramma een volwaardige, aanvullende troef in de concurrentie tussen de havens in de Le Havre-Hamburg range. Daarbij vormt de maritieme toegankelijkheid een cruciale factor. Het ligt dan ook voor de hand om in Zeebrugge die maritieme toegankelijkheid optimaal te verzekeren. Aldus kan de positie van Zeebrugge ten volle uitgespeeld worden om mede de concurrentiepositie van Vlaanderen te versterken. Bovendien stelt de commissie vast dat dit kan gebeuren met een eerder geringe kostprijs.

3. Bij de voorstelling van het project geeft de minister aan dat de concrete planning en timing van het project afhankelijk gesteld wordt van de budgettaire middelen die hem ter beschikking worden gesteld. De commissie wenst daar volgende bedenkingen bij te geven:

(a) In eerste instantie verwijst de commissie nog eens naar haar aanbeveling over de toekomstige financiering van haveninvesteringen. Niet alleen dringt zij aan op een principiële uitspraak over deze aanbeveling, maar verwijst zij ook uitdrukkelijk naar het voorstel om – gekoppeld aan een grotere financiële verantwoordelijkheid van de havens - voor het geheel van de transportinfrastructuur waarvoor het gewest directe verantwoordelijkheid draagt dringend meer budgettaire middelen beschikbaar te stellen, zodanig dat de lopende en goedgekeurde projecten niet in het gedrang komen. Het verbeteren van de maritieme toegankelijkheid voor onze havens is daarbij zeker aan de orde.

(b) Ten tweede moeten de planning en de timing duidelijk afgestemd worden op de opportuniteiten die zich in de markt concreet aandienen. Nog afgezien van eventuele zeer concrete plannen van rederijen is het in elk geval zeer waarschijnlijk dat onmiddellijk en ook nog in de volgende jaren belangrijke beslissingen zullen genomen worden over vaarschema's en havenkeuzen. Het ligt voor de hand dat de troef van een verbeterde maritieme toegankelijkheid in Zeebrugge daarbij moet beschikbaar zijn.

(c) De analyses die uitgevoerd werden - en meer in het bijzonder de KBA - tonen aan dat voor de positie van Zeebrugge de uitvoering van het verdiepingsprogramma wellicht belangrijker en doorslaggevender is dan eerder werd aangenomen. Daar moet bij de planning mee rekening gehouden worden.

(d) Tenslotte is het ook aangewezen dat de planning van de verdieping van Zeebrugge technisch zo nauw mogelijk aansluit bij de uitvoering van het verdiepingsprogramma voor Antwerpen. Dat wordt overigens ook door de minister in zijn brief vooropgezet.

4. De commissie acht het aangewezen dat na afwerking van dit verdiepingsprogramma, maar ook van het verdiepingsprogramma voor Antwerpen een "ex post" - evaluatie wordt uitgevoerd (een vijftal jaren na uitvoering). Daaruit moet blijken wat de effectieve impact is geweest van deze verdiepingsprogramma's op de positie van beide havens in de containeroverslag.

5. De Minister heeft tevens een mobiliteitsstudie voorgelegd. Deze studie is tot stand gekomen los van het nu voorgelegde project en bevat ramingen voor de totale toekomstige trafiek van de haven (dus naast containers en droge massagoederen ook vloeibare massagoederen en ro/ro). Die globale ontwikkeling leidt tot ernstige verkeersproblemen. De studie onderzocht voorstellen (die al dan niet zijn opgenomen in de plannen van de vervoermodi) om deze knelpunten op te lossen. Omdat deze studie niet direct in relatie staat tot het hier onderzochte project, is een uitspraak over de resultaten van de studie in het kader van dit advies niet aan de orde.

VERDIEPINGSPROGRAMMA 55' ZEEBRUGGE

		Startnota 1992			Actualiseren 1995		
Zone	**Diepte m**	**Aanleg m^3**	**Verst.Ond.m^3**	**Bijk.Ond.m^3/jaar**	**Aanleg m^3**	**Verst.Ond.m^3**	**Bijk.Ond.m^3/jaar**
Haven	15.00	1.823.504	0	0	750.000	0	0
CDNB	15.00	2.626.112	1.100.000	250.000	2.990.000	0	250.000
Pas v/h Zand	15.20	2.565.652	4.304.300	400.000	1.800.000	540.000	400.000
Totaal ZB		**7.015.268**	**5.404.300**	**650.000**	**5.540.000**	**540.000**	**650.000**
Scheur West	15.50	7.757.564	9.456.250	800.000	3.400.000	5.250.000	800.000
Geul 1		6.064844	1.573.000	1.250.000	6.800.000	4.810.000	1.250.000
Totalen		20.837.676	16.433.550	2.700.000	15.740.000	10.600.000	2.700.000

VERDIEPINGSPROGRAMMA 55' ZEEBRUGGE — aanleg

Prijspeil 1995

Zone	Aanlegdiepte	M^3	e.p.	Totaal p.
Geul 1 West	15,90	800.000	30,60	24.480.000
Geul 1 Oost	15,60	6.000.000	30,60	183.600.000
Scheur West	15,50	3.400.000	21,37	72.658.000
			Totaal geulen	280.738.000
			BTW 21 %	58.954.980
			Kostprijs geulen	**339.692.980**
Pas v. Zand/Ribzand	15,20	1.800.000	31,32	56.376.000
CDNB	15,00	2.990.000	91,21	272.717.900
Haven/Voorhaven	15,00	750.000	59,75	44.812.500
			Totaal toegang ZB	373.906.400
			BTW 21%	78.520.344
			Kostprijs toegang ZB	**452.426.744**
			Totaal	654.644.400
			BTW 21%	137.475.324
			Totale kostprijs	**792.119.724**

VERDIEPINGSPROGRAMMA 55' ZEEBRUGGE — Versterkt onderhoud

Prijspeil 1995

Zone	M^3	e.p.	Totaal p.
Geul 1	4.810.000	30,60	147.186.000
Scheur West	5.250.000	21,37	112.192.500
		Totaal geulen	259.378.500
		BTW 21%	54.469.485
		Kostprijs geulen	**313.847.985**
Pas v. Zand/Ribzand	540.000	31,32	16.912.800
CDNB	0	91,21	-
Haven/Voorhaven	0	59,75	-
		Totaal toegang ZB	16.912.800
		BTW 21%	3.551.688
		Kostprijs toegang ZB	**20.464.488**
		Totaal	276.291.300
		BTW 21%	58.021.173
		Totale kostprijs	**334.312.473**

VERDIEPINGSPROGRAMMA 55' ZEEBRUGGE — Bijkomend onderhoud

Prijspeil 1995

Zone	M^3	e.p.	Totaal p.
Geul 1	1.250.000	30,60	38.250.000
Scheur West	800.000	21,37	17.096.000
		Totaal geulen	55.346.000
		BTW 21%	11.622.660
		Kostprijs geulen	**66.968.660**
Pas v. Zand/Ribzand	400.000	31,32	12.528.000
CDNB	250.000	60,84	15.210.000
Haven/Voorhaven	0	59,75	-
		Totaal toegang ZB	27.738.000
		BTW 21%	5.824.980
		Kostprijs toegang ZB	**33.562.980**
		Totaal	83.084.000
		BTW 21%	17.447.640
		Totale kostprijs	**100.531.640**

Bijlage 2

KOSTEN EN BATEN UIT INTERNATIONAAL STANDPUNT

Toevoeging aan verdiepte vaarroute op Antwerpen
(in mln BF van 1995)
(discontovoet 4%)
(oneindige analyseperiode)

Kosten		Baten	
1. Investeringsuitgaven	364	1. Havenontvangsten	4.943
2. Onderhoudsuitgaven	624	2. Toelevering aan andere projecten	34
		3. Kostenbesparingen voor havengebruikers	2.802
		4. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	278
Totale kosten	988	Totale kosten	8.057

Het kosten-batensaldo bedraagt (8.057-988) = 7.069 mln BF.
De opbrengstratio, netto baat per geïnvesteerde frank, bedraagt 7.069/392 = 18,03.

KOSTEN EN BATEN VOOR DE BELGISCHE ECONOMIE

Toevoeging aan verdiepte vaarroute op Antwerpen
(in mln BF van 1995)
(discontovoet 4%)
(oneindige analyseperiode)

Kosten		Baten	
1. Investeringsuitgaven	364	1. Havenontvangsten	4.943
2. Onderhoudsuitgaven	624	2. Toelevering aan andere projecten	34
		3. Belgisch aandeel in de kostenbesparingen Voor havengebruikers	545
		4. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	278
		5. Werkgelegenheid in de Belgische havens	1.987
Totale kosten	988	Totale kosten	7.787

Het kosten-batensaldo bedraagt (7.787-988) = 6.799 mln BF.
De opbrengstratio, netto baat per geïnvesteerde frank, bedraagt 6.799/392 = 17,34.

AANBEVELINGEN VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OP BASIS VAN DE STUDIE "STERKTE/ZWAKTE - ANALYSE VAN DE VLAAMSE HAVENS"

Brussel, 16 juni 1998

1. Ter inleiding

In de nota van de Vlaamse Havencommissie "De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen, nieuwe afspraken" (januari 1996) werd het voorstel gedaan om een sterkte/zwakte analyse uit te voeren voor de Vlaamse havens.

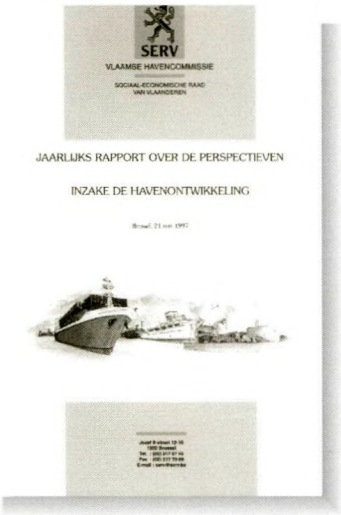
Naar aanleiding van dit initiatief van de Vlaamse Havencommissie heeft de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen (na een algemene offerte-aanvraag en de daarbij behorende procedure) aan het studiebureau ESEG-Technum de opdracht gegeven om een "Sterkte-zwakte analyse voor de Vlaamse havens" te maken. De studie is gestart op 1 februari 1997.

De Havencommissie heeft gezorgd voor de inhoudelijke begeleiding van de studie, in samenspraak met de Administratie. Voor deze inhoudelijke begeleiding werd een Stuurgroep opgericht, waarin de Administratie vertegenwoordigd is.

De opdracht bestaat in het maken van een sterkte/zwakte analyse voor de Vlaamse havens. De doelstelling van deze studie ligt in het verkrijgen van aanbevelingen van het studiebureau met het oog op het "duurzaam maken" van de verworven concurrentiepositie van de Vlaamse havens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende). De aanbevelingen moeten gebaseerd zijn op een onderzoek van de sterkten en zwakten die de Vlaamse havens kenmerken, en van de kansen en bedreigingen die zij mogen verwachten.

De studie bestaat uit enerzijds de studie zelf (ingedeeld in drie deelrapporten) en anderzijds een "Strategische Havenbeleidsnota", waarin de consultant conclusies en aanbevelingen formuleert.

In punt 2 wordt een samenvatting gegevens van een aantal belangrijke analyse-elementen uit de studie. Punt 3 van deze aanbeveling bevat een evaluatie van de voorstellen die door het studiebureau werden gedaan. Op basis daarvan formuleert de VHC in punt 4 haar eigen aanbevelingen.



2. Belangrijkste analyse-elementen die de basis vormen voor de conclusies van de studie

In de Sterkte-zwakte analyse voor de Vlaamse havens" werden diverse elementen onderzocht die elk een invloed kunnen uitoefenen op de sterkten en zwakten, kansen en bedreigingen voor de Vlaamse havens. In dit onderdeel van de aanbeveling worden de belangrijkste "analyse-elementen" samengevat. Deze analyse-elementen vormen de basis van de conclusies die in de studie werden geformuleerd.

2.1 Een onderzoek van de externe ontwikkelingen die een invloed kunnen hebben op de Vlaamse havens

De doelstelling van het eerste deelrapport van de studie ligt in het onderzoeken van de externe factoren, die een invloed kunnen hebben op de ontwikkeling van de Vlaamse havens. In eerste instantie wordt de markt in de strikte zin onderzocht: de ontwikkeling van de marktsegmenten waarin de Vlaamse havens werkzaam zijn (zoals containers, ro/ro, fruit, woudproducten, enz.) en van de concurrentiepositie van de Le Havre-Hamburg range zelf (bijv. tegenover havens in het Middellands Zee-gebied of de Atlantische kust-range). De tweede reeks ontwikkelingen die in het onderzoek werd betrokken heeft betrekking op organisatorische evoluties: consortia versus conferenties, internationale handelsakkoorden en nieuwe logistieke concepten die mogelijk een invloed kunnen uitoefenen op de werking en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens. In derde instantie is in het onderzoek aandacht besteed aan technologische ontwikkelingen waaruit sterkten, zwakten, kansen of bedreigingen kunnen voortvloeien.

In het onderzoek van de **marktontwikkelingen** wordt in de studie een overzicht gegeven van de belangrijkste kencijfers en gegevens die bij elk van de marktsegmenten (zoals containers, ro/ro, woudproducten, fruit, ertsen, enz.) van belang zijn. Voor deze marktsegmenten wordt op een synthetische wijze (o.m. door middel van product portfolio schema's en een shift-share analyse) de evolutie weergegeven. Dit onderzoek wordt aangevuld met een ruim overzicht van de internationale trends die van toepassing zijn op de onderzochte marktsegmenten. In de marktanalyse gaat de aandacht vooral uit naar de waargenomen trafiekevoluties in de Vlaamse havens. De verklaringen daarvoor kwamen veel minder aan bod.

In de eindconclusies wordt van deze analyse gebruik gemaakt om aan te geven dat het zeer belangrijk is om havenconcurrentie te bekijken *per trafiekcategorie* in plaats van te vergelijken met totale trafiekcijfers. In dat verband wordt erop gewezen dat trends zoals handelsliberalisatie, logistieke strategieën van industriële ondernemingen of evoluties op het gebied van de scheepsgrootten, zich steeds voordoen in functie van één of enkele trafiekcategorieën en niet voor de trafiek als geheel. Ook de concurrentie tussen ondernemingen speelt zich in de regel af op het niveau van de marktsegmenten. Aan de hand van de shift-share analyse wordt in de eindconclusies een schets gemaakt van de verslechtering of verbetering van de concurrentiële slagkracht en de specialisatie van elk van de Vlaamse havens. Kort samengevat wordt voor Antwerpen gesteld dat deze haven trafiekwinst heeft geboekt zowel door een "gunstige trafieksamenstelling" (specialisatie in groeisectoren) als door een grote concurrentiële slagkracht. Oostende en Zeebrugge zijn gespecialiseerd in gunstig ontwikkelende marktsegmenten, doch hebben hun marktaandeel niet kunnen behouden. Zeebrugge heeft zich wel verder kunnen profileren en het marktaandeel verhogen in specifieke marktsegmenten. Gent geeft in de shift-share analyse een sterke concurrentiële slagkracht aan, doch daarbij ook een ongunstige trafieksamenstelling. Wat de buitenlandse concurrenten betreft, wordt o.m. geduid op het belang van Zeeland Seaports als concurrent in sommige marktsegmenten.

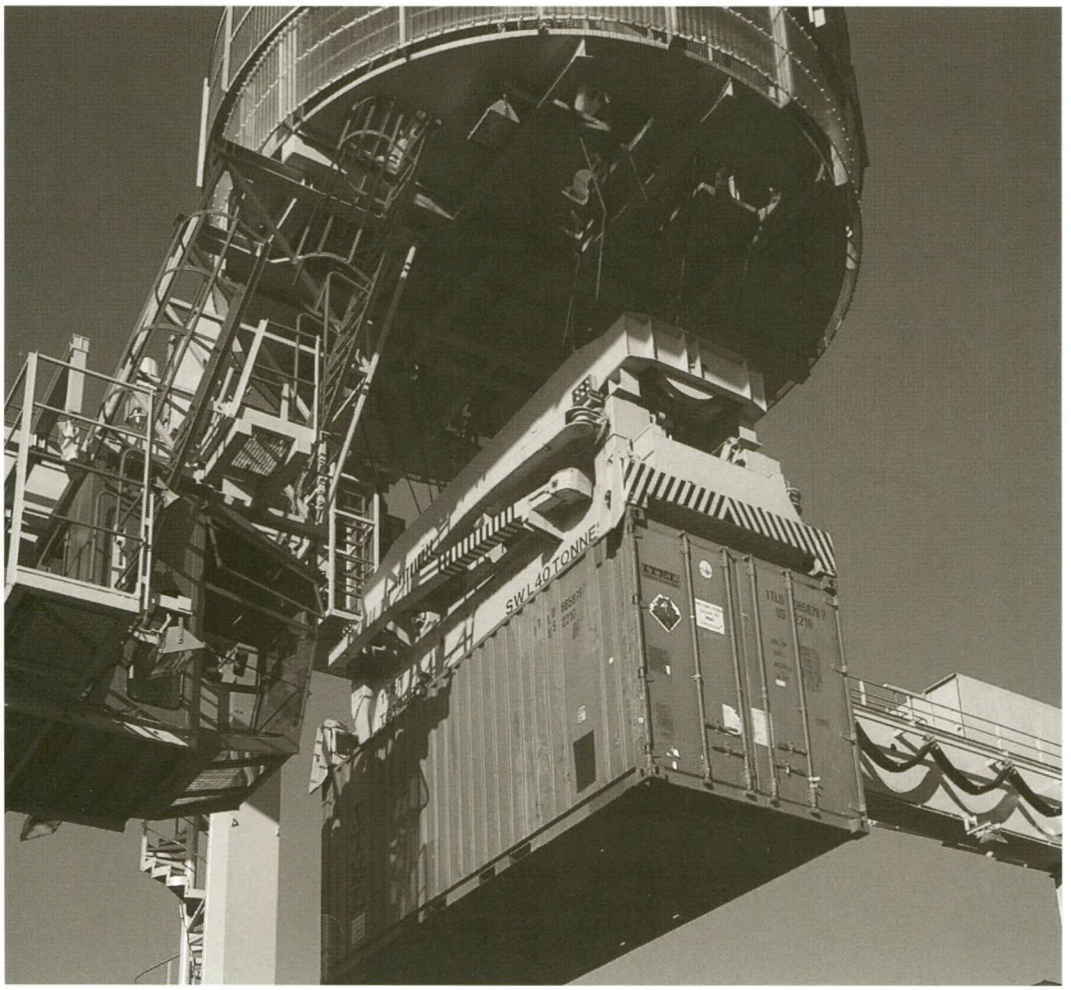
Van de marktanalyse wordt ook gebruik gemaakt in het onderdeel in de eindconclusies waarin door de consultant het concept "mainport" wordt uitgelegd. Hierop wordt dieper ingegaan in punt 2.3, bij de samenvatting van de onderdelen van deelrapport 3.

Voor de **organisatorische ontwikkelingen** werd in de studie de aandacht toegespitst op het vervoer en de behandeling van containers. In eerste instantie werd aandacht besteed aan de invloed van containervaart op

de ontwikkeling van de zeehavens. Daarbij wordt door de auteurs van de studie gewezen op de verdere ontwikkeling van de (container)havens: er doet zich op dit moment nog steeds een toenemende concentratie voor. Echter, zodra in de toekomst deze "load centres" te groot worden en schaalnadelen ontstaan (door bijv. gebrek aan ruimte of congestie op de inland-vervoersassen) kan er een zekere decentralisatie worden verwacht. Ook wordt er geduid op het belang van de samenwerkingsverbanden (allianties) tussen containerrederijen, waarbij soms wordt overgegaan tot gemeenschappelijke marketing, aankoop van schepen, uitbating van de vloot of combinaties daarvan.

Ook werd in de studie aandacht besteed aan de "containerisatie". Steeds meer goederen worden in gecontaineriseerde vorm vervoerd, hetgeen een belangrijke impact heeft op de grote stukgoedhavens in de Hamburg-Le Havre range. De aandacht wordt gevestigd op het belang van de containers voor Antwerpen en Zeebrugge. Voor Antwerpen wordt daarbij opgemerkt dat de containerisatie pas laat is gestart, doch dat er een inhaalbeweging kan worden waargenomen. Voor Zeebrugge wordt "een zekere trafiekvolatiliteit" aangegeven.

De auteurs geven in de studie en de conclusies aan dat de reders bijkomende aandacht vragen voor intermodale vervoerssystemen, die perfect aansluiten op de regelmatige aanlopen en afvaarten van containerschepen. Voorts wordt een overzicht gegeven van de huidige en te verwachten nieuwe ontwikkelingen op het vlak van de logistieke concepten. Daarbij wordt ingegaan op de evoluties in onder meer het productmanagement en integratie en meer efficiënte logistieke ketens (beide met het oog op vermindering van de leveringstijden en voorraadminimalisatie), optimalisatie van behandelingssystemen (met het oog op de minimalisering van de behandelingstijden en reductie van schade tijdens de behandeling), uitbesteding van logistieke taken (in functie van de minimalisering van de kosten) en telematica.



Wat de **technologische ontwikkelingen** betreft, wordt alle aandacht toegespitst op de toekomstige ontwikkeling van de grootte van containerschepen. De idee die in de studie wordt verdedigd is dat zelfs in het jaar 2010 de maximale scheepsgrootte op 7.500 TEU zal liggen. De maximale diepgang van deze schepen zal niet hoger liggen dan deze van de nu reeds bestaande containerschepen van 6.000 TEU. Dit betekent volgens de studie dat er voor de Vlaamse containerhavens (Antwerpen en Zeebrugge) in principe geen probleem is wat de diepgang betreft. Voor Antwerpen werd bij deze uitspraak uitgegaan van een situatie na de in de uitvoering zijnde verdiepingswerken, die naast het vergroten van de maximaal mogelijke diepgang ook een verruiming van de tijvensters inhoudt. Voor Zeebrugge geldt deze uitspraak volgens de auteurs zelfs bij de huidige diepgang. De verdere verdieping van de toegang tot de haven van Zeebrugge (het 55-voet programma) zal zorgen voor een verdere verruiming van de vaarvensters voor de allergrootste containerschepen die momenteel in de vaart worden gebracht, in aanbouw zijn of ooit kunnen worden verwacht.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat het eerste deelrapport een grote hoeveelheid technische, statistische en beschrijvende informatie bevat, die in voldoende mate overeenstemt met de eisen die in de opdrachtomschrijving (de offerte-aanvraag) werden gesteld. Tevens vindt de Havencommissie dat de verschillende onderdelen van de studie voldoende informatie bevatten om de eindconclusies van het studiebureau, die onder meer op het eerste deelrapport gebaseerd zijn, te ondersteunen. Aan beide eisen, nl. de overeenkomst met de opdracht en de fundering van de conclusies, is bijgevolg voldaan. Dit neemt niet weg dat er marktontwikkelingen, organisatorische en technische ontwikkelingen zijn die in de studie niet aan bod zijn gekomen (doch die, gezien de opdrachtomschrijving, buiten de opdracht van de studie vallen) en waarvan de Havencommissie toch het belang wil onderstrepen:

- De industriële functie van de Vlaamse havens is uiterst belangrijk: goederenstromen worden aangetrokken en gegenereerd door de in de havenzones aanwezige industrie. De haventrafieken worden hierdoor uiteraard mede bepaald. De industrie volgt op haar beurt de marktontwikkelingen.

- De toenemende internationalisering van de privé-bedrijven in de havens speelt een bepalende rol. Sommige privé-bedrijven zijn werkzaam in verschillende havens in Europa of zelfs in andere continenten.

- Het deel "marktontwikkelingen" is vooral toegespitst op ontwikkelingen in de haventrafieken in "ton". Deze aanpak vloeit voort uit de opdrachtbeschrijving. Er mag echter niet vergeten worden dat andere aspecten, zoals toegevoegde waarde en werkgelegenheid, eveneens belangrijk zijn.

- De invloed van de verladers komt in deelrapport 1 te weinig tot uiting.

- Voorts moet toch opgemerkt worden dat het eerste deelrapport van de studie vooral toegespitst is op het aanreiken van feitelijke gegevens, en minder op de verklaring van bepaalde ontwikkelingen. Met andere woorden: er wordt bijvoorbeeld wel gezegd dat trafiek X een dalende tendens vertoont, doch niet waarom (mogelijke oorzaken kunnen zijn: containerisatie, een verminderend cargo generating effect, enz.). Vooral in het deel "marktontwikkelingen" had hiermee een toegevoegde waarde geleverd kunnen worden.

2.2 De Vlaamse havens en de Europese Unie

De doelstelling van het tweede deelrapport van de studie ligt in het onderzoek van de veranderingen, die op regelgevend gebied mogen verwacht worden in het kader van de activiteiten en het beleid van de Europese Unie. Daarbij moet aangegeven worden hoe de Vlaamse havens zich moeten voorbereiden op de komende ontwikkeling.

Het studiebureau heeft een analyse gemaakt van vier belangrijke domeinen waarop het Europees beleid een invloed kan uitoefenen, en die een belangrijke invloed kunnen hebben op de concurrentiële positie van de Vlaamse havens, met name:

- het vervoerbeleid, met een bijzonder belang van drie subdomeinen: de Trans-Europese netwerken, short sea shipping en intermodaliteit;
- het concurrentiebeleid, in het bijzonder de problematiek van de staatssteun;
- het regionaal ontwikkelingsbeleid;
- het beleid inzake onderzoek en ontwikkeling, in het bijzonder binnen het 5e Kaderprogramma.

De havencomponent in de **Tans-Europese netwerken (TEN)** is voor de eerste keer aan bod gekomen in 1992, toen op initiatief van de Europese Commissie de "Member States Group on Ports and Maritime Transport" werd belast met de bepaling van de rol van de havens in de TEN. Er wordt een historisch overzicht gegeven van de werkzaamheden en de resultaten van deze Member States Group. Het belangrijkste daarbij is het streven geweest van de Commissie om een netwerk te definiëren van "havens van gemeenschappelijk belang", naar analogie met de "luchthavens van gemeenschappelijk belang", een concept dat reeds eerder werd uitgewerkt. De Member States Group is niet in dit opzet geslaagd ; in de plaats daarvan werden "projecten van gemeenschappelijk belang" bepaald (een lijst van meer dan 200 projecten). In 1997 worden er door de Europese unie nieuwe pogingen ondernomen om alsnog "havens van gemeenschappelijk belang" aan te duiden. Het studiebureau is eerder voorstander van een identificatie van de "missing links", die zich hoofdzakelijk in de grote zeehavens zullen bevinden. Het gevolg van deze aanpak is dat de havens in kwestie niet de status krijgen van "haven van gemeenschappelijk belang".

De huidige visie van de Europese Commissie **inzake short sea shipping** vloeit voort uit (1) de hoop dat short sea shipping in de toekomst haar marktaandeel zal verhogen omdat op die wijze de negatieve externaliteiten van het wegvervoer kunnen gereduceerd worden en (2) de perceptie van de reders dat hun SSS-schepen een groot deel van de tijd doorbrengen in de havens als gevolg van administratieve activiteiten zoals veterinaire controles of douane procedures. Er wordt in de studie uitgebreid ingegaan op de mogelijke gevolgen op de Vlaamse havens en het Vlaamse havenbeleid.

Eén van de hoekstenen van het Europese transportbeleid is volgens de studie de stimulering van **intermodaal vervoer.** De Europese Unie heeft getracht om een "worry list" op te stellen aan de hand van de inbreng van de betrokken marktpartijen, doch dit resulteerde in een waslijst van maatregelen die niet op elkaar waren afgestemd en waarin een coherente visie ontbrak. Een tweede aspect van het EU-beleid inzake intermodaal vervoer is de financiële ondersteuning van haalbaarheidsstudies (voor 50 %) en innoverende maatregelen (voor 30 %) in het kader van het nieuwe PACT-programma.

Concurrentiebeleid. De Europese Commissie heeft in het verleden verschillende studies laten uitvoeren op het vlak van staatssteun en dominante posities in de zeehavensector. Daaruit blijkt de grote verscheidenheid aan institutionele regimes en de complexiteit en ondoorzichtigheid van deze regimes. In 1997 wordt een "green paper" verwacht van de Europese Commissie, die beoogt een discussie op gang te brengen op het vlak van deze materie.

Volgens de studie vormt de toekenning van financiële middelen in het kader van het Europese **regionale ontwikkelingsbeleid** door het European Regional Development Fund en door het Cohesiefonds geen echte bedreiging voor de Vlaamse zeehavens.

Tenslotte werd in de studie aandacht besteed aan het **Vijfde Kaderprogramma** voor "Research and Technological Development" (1999-2003). In dit programma worden middelen vrijgemaakt voor demonstratieprojecten om maritiem vervoer, terminal management en hinterlandvervoer beter te integreren, in het bijzonder via telematica applicaties.

Samengevat geeft de studie aan dat er voor de verschillende hierboven beschreven onderdelen nu en op korte termijn geen bedreiging uitgaat van de Europese Unie. Wel wordt duidelijk gesteld dat de havenbesturen en de grote private bedrijven continu geïnformeerd moeten worden, en dat er contacten moeten worden gelegd met de diensten van de Europese Unie.

De Vlaamse Havencommissie is van mening dat het tweede deelrapport een duidelijk beeld schetst van de huidige en toekomstige relaties tussen enerzijds de Vlaamse havens en het Vlaamse havenbeleid en anderzijds de Europese Unie. De verstrekte informatie in dit deel van de studie ondersteunt de eindconclusies in voldoende mate.

2.3 De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens afzonderlijk en van het Vlaams havenbeleid in zijn geheel

De doelstelling van het derde deelrapport van de studie ligt in het onderzoek van de sterke en zwakke punten van elk van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid. Daarbij moet bijzonder aandacht worden besteed aan twee onderwerpen:

- het mainportconcept;
- samenwerkingsverbanden.

Het onderdeel **"sterkten en zwakten van de Vlaamse havens"** in de studie is opgebouwd rond interviews met referentie-actoren (hoofdzakelijk belangrijke havengebruikers). Bij die interviews werd gewerkt met een enquêteformulier waarin enerzijds werd gedetailleerd naar de functionele activiteiten die worden uitgevoerd in de Vlaamse zeehavens: maritieme aan- en afvoer, overslagactiviteiten, stockage, logistieke diensten met toegevoegde waarde, industriële verwerkingsactiviteiten, complementaire diensten, distributie-activiteiten en verbindingen met het hinterland. Anderzijds werd een desaggregatie doorgevoerd in acht elementen: infrastructuur, superstructuur, menselijk kapitaal, logistieke technologieën en communicatiesystemen, het management en de organisatie van de privé-sector, het management en de organisatie van de publieke sector en de aanwezigheid van clusteringeffecten.

De belangrijkste conclusies die op basis van deze interviews in de studie werden geformuleerd, worden hieronder samengevat. Het spreekt voor zich dat de hieronder opgesomde conclusies een weergave zijn van de interviews (en dus niet noodzakelijk overeenstemmen met de mening van het studiebureau of van de Havencommissie).

- De sterkten en zwakten van elke haven en vooral de beleidsimplicaties hiervan naar de overheid zijn zeer verschillend van trafiek tot trafiek. In de studie wordt vastgesteld dat de dossiers die door de overheid worden behandeld, dikwijls voor een specifieke trafiekcategorie of specifieke actor concentratie van economische effecten meebrengt, terwijl in de dossiers dikwijls wordt uitgegaan van het belang van het project voor de gehele haven of voor de Vlaamse zeehavens in hun geheel.

- Voor de meeste referentie-actoren zijn het niet de gewenste infrastructurele elementen, die het zwaarst doorwegen bij de beoordeling van sterkten en zwakten.

- Het oplossen van organisatorische en institutionele problemen lijkt bij veel havengebruikers essentieel te zijn voor de verhoging van de concurrentiekracht van de Vlaamse zeehavens.

- De belangrijkste door de referentie-actoren aangebrachte haveninterne knelpunten zijn de volgende: (1) de te hoog gepercipieerde kostprijs (en de organisatie) van havenarbeid, wanneer ingezet voor activiteiten die niet strikt "zeeschip"-gebonden zijn; (2) het relatief gebrek aan regelmatige lijnen in Gent, Oostende en Zeebrugge (afgezien van de impact van de ferrydiensten) en de soms aangevoelde "overdreven" beleidsaandacht die in Antwerpen wordt besteed aan containergroei en (3) de verouderde en te hoge kostprijs van de loodsdiensten. In de studie worden vooral de punten (1) en (2) genuanceerd. Voor punt (1) wordt daarbij gewezen op de koppeling tussen enerzijds de hoog aangeschreven "commitment" en productiviteit van de havenarbeid, en anderzijds de institutionele kenmerken van het systeem.

- De belangrijkste havenexterne knelpunten zijn volgens de interviews in de studie te vinden in (1) de inefficiëntie van de toerbeurtregeling in de binnenvaart; (2) de wegencongestie (vooral te Antwerpen, doch ook dreigend in Zeebrugge en Oostende) en (3) artificiële nadelen die voortvloeien uit de tarifering door buitenlandse spoorwegmaatschappijen.

- In de interviews werden dikwijls ofwel de haven van Rotterdam ofwel Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) aangeduid als "referentiehaven". In deze context moet volgens de auteurs van de studie diep-

gaand nagedacht worden of het actief zoeken naar samenwerking met de Nederlandse overheid en de Nederlandse zeehavens in het algemeen, een zinvolle optie vertegenwoordigt voor de Vlaamse overheid. Vanuit de filosofie van internationale netwerkvorming lijkt samenwerking weliswaar een vereiste, maar in een "zero-sum"-kader, waarbij de toegevoegde waarde, tewerkstelling en terugvloei naar de overheid geografisch geconcentreerd is nabij een specifieke zeehaven, dient hier zorgvuldig te worden nagedacht over de rol van de zeehavens voor de Vlaamse economie.

- Algemeen gezien is de samenwerking tussen de diverse betrokkenen in de logistieke keten slechts zeer matig ontwikkeld, overwegend op korte of middellange termijn en slechts uiterst zelden geformaliseerd in de vorm van overeenkomsten. Uitzonderingen bestaan echter: bijvoorbeeld samenwerking in het autotransport, of tussen hinterlandtransporteurs, reders en goederenbehandelaars.

- Het feit dat een geheel van faciliteiten wordt aangeboden, gespreid over vier Vlaamse havens, wordt als zeer positief ervaren door de verladers.

- Doorgaans wordt een haven gekozen door de koper van goederen als het gaat om een FOB-verkoop. Bij een CIF-verkoop kiest de verkoper de haven. Bij containervervoer bepalen de reder of het consortium welke havens er aangelopen worden. Naarmate het finale beslissingscentrum verder gelegen is (bijv. in Azië), worden de prijs- en kwaliteitskenmerken van de haven minder belangrijk dan:

  - naambekendheid en imago van de haven;
  - doeltreffende communicatie m.b.t. een coherente strategische visie (over bijv. maritieme toegang, efficiëntie van het hinterlandvervoer, enz.);
  - de afwezigheid van "dissonanties", "slecht nieuws" en "geluiden over conflicten";
  - de mogelijkheid voor het havenbestuur om voor bestaande en nieuwe klanten de filosofie van "virtual dedication" in praktijk te brengen.

In de opdracht van de studie werd uitdrukkelijk gevraagd om een duidelijke omschrijving van het begrip **"mainport"** te geven en de beleidsimplicaties van het concept in te schatten. Met het oog op deze omschrijving stelde de consultant hiervoor een tabel op, waarin voor elk van de bestudeerde marktsegmenten een rangschikking wordt gemaakt naar marktaandeel van alle havens in een "relevante" range (d.w.z. een zinvolle selectie van havens die voor de beschouwde trafiekcategorie concurrenten van elkaar zijn). Behoort een haven tot de drie grootste havens in de range voor een marktsegment, dan kan deze haven voor dat marktsegment als "mainport" worden beschouwd. De essentie in deze definitie is dat de notie "mainport" wordt gebruikt per marktsegment en niet voor een haven als geheel. Ook belangrijk is dat de rangschikking gebeurt op basis van marktaandelen (het is dus een relatief begrip). De door de consultant opgestelde tabel geeft aan dat de haven van Antwerpen mainport is voor 12 van de 13 bestudeerde marktsegmenten, Zeebrugge is mainport voor 3 marktsegmenten (ro/ro, auto's en energiegassen). Voor 7 marktsegmenten zijn de trafieken die in Zeebrugge, Gent en/of Oostende worden behandeld van zodanig niveau dat zij de plaats van de Vlaamse havens als geheel in de range versterken ten aanzien van de individuele plaats van Antwerpen in de range. Aldus zouden de Vlaamse havens voor alle beschouwde marktsegmenten de rol van mainport kunnen vervullen.

In de studie werd bijzondere aandacht besteed aan **"havensamenwerking"**. In eerste instantie werd een theoretisch kader geschetst, waarbij 3 samenwerkingsvormen worden onderscheiden:

- Samenwerking in ketennetwerken: hierbij is de output van het ene logistieke knooppunt de input voor het andere. De knooppunten functioneren in een productiestroom; de activiteiten van het netwerk staan ten dienste van de keten en staan in de volgorde van de ketenroute.

- Samenwerking in kernfunctie-netwerken: hierbij zijn de knooppunten afhankelijk van elkaar. De knooppunten benutten elkaars output.

- Samenwerking in formatienetwerken: het netwerk is gebaseerd op gemeenschappelijke interdependentie. Knooppunten van het netwerk oriënteren zich op één of meerdere locatiefactoren en zijn hierdoor met elkaar verbonden. Een range van havens met eenzelfde hinterland kan worden beschouwd als een formatienetwerk.

De twee belangrijkste manieren om inhoud te geven aan strategische samenwerking in een havennetwerk zijn (1) het afstemmen van beleid en (2) het gemeenschappelijk gebruik van schaarse middelen. Het beleid kan onder meer afgestemd worden op het vlak van terreinuitgifte, verkeersbegeleiding, achterlandverbindingen, tarieven, milieubescherming, marketing en onderzoek en ontwikkeling. De terreinen van samenwerking verschillen qua strategisch-politieke impact.

In de studie werden de theoretische beschouwingen rond samenwerking gekoppeld aan interviews bij de belangrijkste actoren uit de havensector. De resultaten werden daarbij ingedeeld in twee luiken:

- *indirecte samenwerking*, waarbij uitgebreid wordt stilgestaan bij de rol van de Vlaamse Havencommissie;

- *directe samenwerking*, waarvan de reglementering en organisatie van de havenarbeid het enige duidelijke voorbeeld is. De overige vormen van directe samenwerking die zouden mogelijk zijn, kunnen ingedeeld worden in drie groepen:

  - de onderwerpen van gepercipieerd eigenbelang: lange termijn strategische planning, financieel beleid, terreinuitgifte en marketing en promotie;
  - de onderwerpen van gepercipieerd overheidsbelang: uitbouw haveninfrastructuur en hinterlandverbindingen, verbetering maritieme toegang en sturing van de overheid;
  - de onderwerpen van gepercipieerd gemeenschappelijk belang: technologie, sturing van de havengebruikers, marketing en promotie.

  Voor elk van deze onderwerpen wordt aangegeven in hoeverre er nu een samenwerking tussen en in de havens bestaat. De hoofdconclusie die door het studiebureau wordt geformuleerd is dat "de havenbesturen enigszins achterlopen" bij de beoordeling van het economisch potentieel van samenwerkingsverbanden met andere knooppunten, in vergelijking met de visie van vele private havengebruikers. Ook in het buitenland zijn voorbeelden te vinden van samenwerkingsvormen die verder gaan dan in Vlaanderen het geval is.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat het derde deelrapport belangrijke informatie biedt, die een voldoende basis vormt voor de door het studiebureau geformuleerde conclusies.

Een belangrijk onderdeel van deelrapport 3 wordt gevormd door de uitgebreide enquêtering bij "relevante actoren" in de havens. De informatie die hieruit voortvloeit geeft knelpunten aan in het havenbeleid en is als dusdanig belangrijk. Een aantal mogelijke knelpunten, waarvan de Havencommissie vindt dat ze belangrijk zijn, zijn door de havengebruikers in de enquêtering echter niet naar voor gebracht. De Havencommissie vindt dat elementen zoals...

(1) het door de havens gevoerde concessiebeleid,
(2) het streven naar gelijke werkingsvoorwaarden en
(3) de desinteresse van sommige federale overheidsdiensten (b.v. de douane, de toerbeurtregeling in de binnenvaart)...

elementen zijn die bij de discussies over havenbeleid, waarvoor in deelrapport 3 van de studie belangrijke elementen worden aangebracht, moeten worden betrokken.

Wat het onderdeel "mainport" betreft, is de Havencommissie van mening dat de gebruikte methode een duidelijk inzicht geeft in de positie van de Vlaamse havens en van de belangrijkste trafieken in deze havens. De methode biedt verder een theoretische basis voor discussies over het al dan niet toepassen van een preferentieel beleid tegenover een mainport (zoals in Nederland de haven van Rotterdam als mainport wordt beschouwd en als dusdanig preferentieel wordt behandeld).

Technisch gezien moet opgemerkt worden dat er drie elementen zijn die de methode vatbaar maken voor interpretatie (hoewel bij toepassing van de methode de resultaten steeds dezelfde richting uitgaan):

- de keuze van de "relevante havenrange" beïnvloedt de resultaten;
- de keuze van de marktsegmenten beïnvloedt de resultaten;
- het criterium "de grootste drie havens" is arbitrair (evenals "de grootste vijf havens" of soortgelijke criteria).

Andere criteria, zoals "de grootte van foreland en hinterland" of "aantal intercontinentale verbindingen" worden niet in de methode opgenomen.

3. Evaluatie van de voorstellen van het studiebureau

3.1 De algemene inhoud van de voorstellen van het studiebureau

In de "strategische havenbeleidsnota" vat het studiebureau de belangrijkste resultaten van de studie samen, waarbij telkens wordt aangegeven wat de beleidsimplicaties zijn die daaruit voortvloeien. Deze beleidsimplicaties zijn dan meestal uitgewerkt in voorstellen die een verbetering van het beleid moeten ondersteunen. Deze voorstellen worden uitgewerkt in 11 hoofdstukken.

In grote lijnen kunnen de voorstellen van het studiebureau samengevat worden in twee grote blokken:

(a) de actoren die een doorslaggevende rol spelen in het havenbeleid moeten zich op een aantal domeinen **anders organiseren**. Daarvoor zijn volgens het studiebureau zogenaamde "institutionele wijzigingen" nodig;

(b) en binnen het havenbeleid moeten die actoren **andere klemtonen leggen en andere beleidskeuzen maken.**

Deze twee invalshoeken vormen het stramien waarmee de Havencommissie deze voorstellen heeft geëvalueerd. Deze evaluatie is hieronder in de punten 3.2. en 3.3. samengevat.

3.2 "Anders organiseren"

3.2.1 De voorstellen van het studiebureau

Om de gerezen knelpunten (zie verder) aan te pakken doet het studiebureau een reeks voorstellen voor "institutionele wijzigingen". Conform met de algemene aanpak van de studie zijn deze voorstellen vooral – maar niet uitsluitend – gericht op het niveau van de Vlaamse overheid en van de Vlaamse Havencommissie.

Concreet stelt het studiebureau voor beide instanties volgende wijzigingen voor (zie meer in het bijzonder de hoofdstukken 9 - 11 van de strategische havenbeleidsnota):

Administratie (LIN – AWZ): een multi–disciplinaire havencel moet worden opgericht en er moet een coördinerende rol ("in beperkte mate de rol van netwerkregisseur) gespeeld worden in "task forces" die voor specifieke marktsegmenten en knelpunten op te richten zijn. De oprichting van een "Vlaamse Dienst Promotie SSS" is een eerste opdracht binnen die "task forces";

VHC: binnen het secretariaat van de VHC moet een haveneconomische studiecel worden opgericht die de economische studies voor grote havenprojecten in Vlaanderen leidt of uitvoert (in samenwerking met de administratie);

Administratie – VHC: LIN – AWZ moet in samenwerking met de haveneconomische studiecel van de VHC een permanente "task force" opzetten voor de behandeling van Europese dossiers.

Hoewel de klemtoon in de studie sterk ligt bij deze twee instanties zijn er ook voorstellen op het niveau van **de havenbesturen**. Meer in het bijzonder stelt het studiebureau voor (zie hoofdstukken 7 en 9):

Verzelfstandiging van de havenbesturen is noodzakelijk. Een essentiële voorwaarde zijn "de gelijkwaardige werkings- en concurrentievoorwaarden". Het nieuwe decreet over het havenbeheer moet daar een oplossing voor bieden. Verder moeten de havenbesturen "doeltreffende, aparte, formele overlegorganen opzetten met (1) havengebruikers; (2) vertegenwoordigers van de lokale gemeenschap, ...; (3) de Vlaamse overheid (onder meer via de Vlaamse Havencommissie); (4) de federale overheid; (5) de E.U. – instanties."

3.2.2 Beoordeling van deze voorstellen

Uiteindelijk zijn volgende vragen essentieel bij het beoordelen van deze voorstellen:

- Hoe passen de voorgestelde wijzigingen in een concept van efficiënte taakverdeling tussen havenbesturen, Vlaamse administratie en Vlaamse Havencommissie?
- Zijn de geciteerde knelpunten inderdaad fundamenteel voor het toekomstig havenbeleid en zijn de voorgestelde "institutionele wijzigingen" van die aard dat zij daar een gepaste oplossing aan geven?
- Zijn eventuele knelpunten uit het oog verloren die eveneens een actie vergen op het organisatorische vlak?

Algemeen concept

De voorstellen van het studiebureau komen uiteindelijk neer op twee zaken. Enerzijds voorstellen om de rol die de actoren in het havenbeleid vervullen efficiënter aan te pakken en anderzijds voorstellen die gericht zijn op een gewijzigde en versterkte rol van sommige actoren op bepaalde onderdelen van het havenbeleid. Dat laatste is vooral het geval voor de rol van de administratie (LIN AWZ) en van de VHC.

Een pleidooi en concrete voorstellen voor een efficiëntere aanpak van de rol die ieder niveau speelt, zijn evident. Daaraan moet niet getwijfeld worden.

Een uitspraak over een versterkte rol van sommige actoren moet echter gebeuren binnen een klaar concept over wat ieder niveau in het havenbeleid moet doen. Er is in het Vlaamse havenbeleid een voortdurende spanning tussen een grote nadruk op de autonomie van de lokale havens en een blijvend streven vanwege de regionale overheid naar meer centralisatie van belangrijke beslissingen in het havenbeleid. Het is nodig daarin een principiële lijn te trekken en die doorheen heel het havenbeleid ook consequent aan te houden.

De Havencommissie is steeds voorstander geweest van een grote autonomie van de havens. Een autonomie die meer in het bijzonder geldt voor het vastleggen van hun havenstrategie, de uitvoering van het concessiebeleid t.a.v. de havenbedrijven, de regeling van de havenontvangsten en van de diensten binnen de havenzone. Bij de uitoefening van deze autonomie zijn de havenbesturen uitdrukkelijk gebonden aan hun publiek statuut. Deze autonomie heeft grote prioriteit omdat de Havencommissie van oordeel is dat op dat niveau niet alleen het best kan ingespeeld worden op marktontwikkelingen, maar ook het meest mogelijkheden aanwezig zijn voor een optimale samenwerking met het bedrijfsleven (waarbinnen er meer en meer tendensen zijn naar internationalisering). Aan deze autonomie is responsabilisering gekoppeld, met het oog op een "loyale" concurrentie.
De rol van de Vlaamse overheid in het havenbeleid is gericht op ondersteuning en sturing van het beleid van de havens. Ondersteuning in de ruime betekenis van het woord: door rechtstreekse investeringssteun aan haveninterne projecten, door een groot gewicht aan het havenbelang in het globale infrastructuurbeleid, door een globaal beleid ten gunste van de positie van de Vlaamse havens. Die ondersteuning is verantwoord omwille van de grote sociaal–economische impact van de havens. Het sturend optreden van de Vlaamse overheid is gericht op een optimale afstemming van de havenontwikkeling op andere domeinen van het overheidsbeleid (ruimtelijke ordening, milieu, mobiliteit, ...) en op de zorg voor het optimaal functioneren van de autonomie van de havens. Dat gebeurt vooral door het regelen van de werkingsvoorwaarden waaronder de havens moeten werken en door het stimuleren van onderlinge afstemming.
Het spreekt vanzelf dat de administratie LIN AWZ daarin een centrale rol vervult.

Een dergelijk concept van havenbeleid kan niet optimaal werken zonder voldoende overleg en advisering. Dat is de rol van de Vlaamse Havencommissie, die uiteraard - wanneer een toegevoegde waarde kan gerealiseerd worden - ook op het vlak van de technische beleidsvoorbereiding kan ingeschakeld worden.

"INSTITUTIONELE WIJZIGINGEN": EEN GEPASTE OPLOSSING VOOR FUNDAMENTELE KNELPUNTEN?

Het **studiebureau** beschrijft vijf knelpunten waarvan de oplossing de voorgestelde "institutionele wijzigingen" vergt[73]:

(a) De trend van het maritiem gebeuren wordt beheerst door het streven van de havengebruikers naar "een integraal logistiek ketenbeheer". Daarop wordt door de Vlaamse havens niet genoeg ingespeeld. Daartoe moet overgestapt worden naar "virtual dedication"[74] om te vermijden dat havenbesturen en terminaloperators in een spiraal terechtkomen van toenemende druk voor steeds bijkomende kostenreducties. Dat geldt dan meer in het bijzonder voor de containerstromen (zie hoofdstuk 4).

(b) De investeringsprojecten in de havens zijn expliciet gericht op "zeer specifieke trafiekcategorieën en specifieke havengebruikers" (zie hoofdstuk 2). Dat vergt dan ook een zeer grondige analyse van de betrokken marktsegmenten en evaluatie van de effectieve bijdrage van de voorgestelde commerciële projecten. Keuzen inzake investeringsprojecten worden echter nog altijd gemaakt op basis van "verdelende rechtvaardigheid", niettegenstaande de gewijzigde procedures sedert de oprichting van de VHC. Er moet overgestapt worden naar een systeem van "procedurele rechtvaardigheid" door de economische evaluatie van investeringsprojecten op een strikt objectieve manier door te voeren. Andere methodes ("top – down" benadering, academische benadering, prestatiecontrole benadering en vrije marktbenadering) zijn ofwel totaal ongeschikt om een adequate oplossing te bieden of zouden leiden tot concurrentiële nadelen (zie hoofdstukken 9 en 10).

(c) De traditionele argumenten voor "overheidsinterventie in de zeehavens" (zie figuur 18 in hoofdstuk 9) blijven gelden, maar er zijn wel verschuivingen in het belang ervan vast te stellen. Het bewaken van externe effecten (weerslag van havenactiviteiten op pollutie en leefbaarheid, weerslag op mobiliteit) en de grote rol van havens als economisch strategische clusters worden belangrijker. De overheid is daarvoor niet adequaat georganiseerd.

(d) Er wordt een verkeerde inschatting gemaakt van de weerslag van de E.U. op het Vlaamse havenbeleid. In Vlaanderen wordt de E.U. voor het havenbeleid te veel gezien als een bedreiging. De bedreiging bestaat er evenwel in dat de opportuniteiten die de E.U. creëert[75], niet aangeboord worden. Daarvoor moet een institutionele oplossing gezocht worden;

(e) De havenbesturen "lopen achter in de beoordeling van het economische potentieel van samenwerkingsverbanden met andere knooppunten in vergelijking met de visie van vele private havengebruikers". Aan de basis daarvan liggen meer in het bijzonder institutionele factoren: lokale verankering en uiteenlopende voorwaarden waaronder de havenbesturen functioneren (zie hoofdstuk 7).

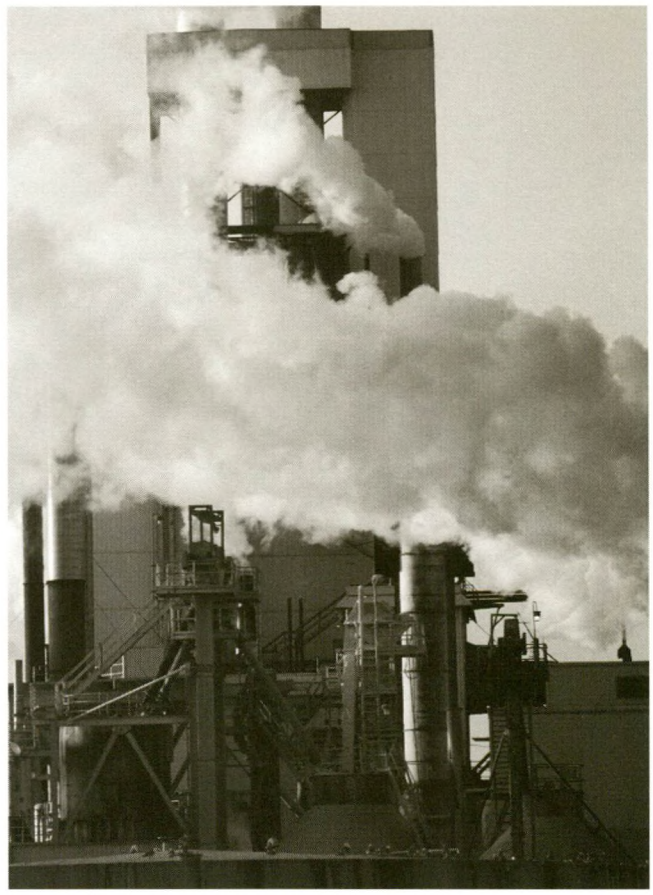
[73] We beperken het hier tot de knelpunten die voor het studiebureau aanleiding gaven om "institutionele wijzigingen" voor te stellen. De overige knelpunten die de basis zijn voor gewijzigde beleidskeuzen komen in punt 3.3. aan bod.
[74] Daarmee bedoelt het studiebureau: klantenbinding die niet gebeurt via een strikte toewijzing van infrastructuur aan een reder of via prijsvorming, maar wel via integrale kwaliteitszorg.
[75] Meer in het bijzonder TEN – beleid, "short sea shipping" (SSS), intermodaliteit en 5° kaderprogramma voor "Research and Technological Development".

De **Havencommissie** beoordeelt deze knelpunten en de daarvoor aangegeven institutionele wijzigingen als volgt.

De knelpunten samengevat onder (c) en (d) worden onderschreven door de Havencommissie, met dien verstande dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de essentiële taken van de overheid. En het is inderdaad evident dat voor een heroriëntering van het havenbeleid in de voorgestelde richting enkele organisatorische stappen moeten gezet worden. De Vlaamse Havencommissie rekent erop dat de administratie het nodige doet om dat in de praktijk om te zetten en dat de regering ook de nodige middelen en voldoende personeel daarvoor inzet. Terecht wordt door het studiebureau daarbij de nadruk gelegd op de behoefte aan een meer interdisciplinaire aanpak. De havenoverschrijdende aanpak moet ook benadrukt worden. In dat verband moeten wellicht ook de functies van buitendiensten en centrale diensten binnen LIN AWZ bekeken worden. De concrete uitwerking met het oog op een voorstel aan de minister, is uiteraard een zaak van de administratie zelf.

Meer in het bijzonder t.a.v. het beleid van de E.U. verwacht de commissie dat de Vlaamse administratie alerter inspeelt op de ontwikkelingen, al het nodige doet om op een efficiënte wijze de havensector te informeren en te betrekken bij de besluitvorming en de nodige ondersteuning en coördinatie verzekert t.a.v. initiatieven die de verschillende actoren nemen in het kader van Europese programma's.
Zoals in de praktijk overigens reeds het geval is, kan de VHC – gegeven haar opdracht – een rol spelen in het overleg met de havensector en in de ondersteuning van de Vlaamse acties terzake. Daarover zijn concrete pragmatische afspraken te maken tussen de administratie en de VHC. De nadruk zal moeten liggen op een sterk verbeterde inhoudelijke voorbereiding van dossiers (b.v. goede kennis van de criteria die worden aangehouden op Europees niveau). De afstemming van de federale aanpak met die van de regio's blijft natuurlijk ook een belangrijk knelpunt.

De noodzaak voor de havens om voortdurend in te spelen op de belangrijke trends in het maritiem gebeuren is uiteraard een feit (knelpunt onder a). De voorgestelde oprichting van "dossiergebonden task forces onder leiding van het departement LIN–AWZ om tegemoet te komen aan de wensen van belangrijke havengebruikers" is als algemene richtlijn voor de Havencommissie minder evident. Niet alleen zijn de belangrijkste maritieme ontwikkelingen niet uitsluitend toe te wijzen aan het streven naar "een integraal logistiek ketenbeheer", maar bovendien is de commissie van mening dat hier vooral commerciële acties in het geding zijn. Dat geldt zeker voor de korte en middellange termijn. Het opzetten van deze acties (eventueel onder de vorm van "task forces") zal dan ook het meest succesvol zijn indien ze nauw aansluiten bij de actoren die direct impact hebben op commerciële strategieën. De toegevoegde waarde van een coördinatie op het niveau van het Vlaamse gewest is niet direct duidelijk.
Lange termijnacties voor strategisch geachte marktsegmenten hebben wellicht minder te maken met directe commerciële factoren en richten zich meer op omgevingsfactoren. Daarvoor zijn wellicht een aantal specifieke "task forces" aan te geven. De bevordering van "short sea shipping" (SSS) is één



onderwerp, waarvoor op Vlaams niveau een initiatief moet genomen worden. De nadruk moet daarbij gelegd worden op de wettelijke en organisatorische beperkingen die de positie van SSS bepalen.

De knelpunten op het vlak van de investeringsanalyse voor havenprojecten (knelpunt b) en de daaraan gekoppelde rol voor een "haveneconomische studiecel binnen de VHC" stellen meer problemen.
Zelf heeft de commissie in een recente aanbeveling over de financiering van haveninvesteringen (januari 1997) voorstellen geformuleerd met het oog op "meer objectivering van de beslissingen over investeringssteun". De nu voorgelegde studie bevestigt niet alleen de noodzaak aan meer objectiviteit, maar stelt bovendien vast dat de huidige werkwijze om investeringsprojecten te evalueren (een advies van de VHC op basis van voorgelegde economische studies) niets veranderd heeft aan de uiteindelijke toewijzing van de middelen naar de zeehavens. En dit niettegenstaande de uitbreiding van de economische analyses in de afgelopen jaren substantieel is geweest. Het onderzoek in de Havencommissie zelf heeft misschien niet altijd geleid tot zeer eenduidige uitspraken over de gehanteerde prognoses en over diverse hypothesen voor de inschatting van de economische effecten. Niettemin werd in de adviezen voldoende materiaal aangereikt om op het niveau van de administratie en het beleid een oordeel te vellen over de voorgestelde projecten.

Het probleem is dus niet alleen dat er onvoldoende gewerkt is aan het objectiveren van de investeringsanalyses[76]. Als er problemen zijn met de toewijzing van schaarse overheidsmiddelen, dan komt dat meer omdat het streven naar objectivering van de economische studies niet strak genoeg wordt doorgetrokken in zowel de advisering van de commissie zelf, als in de dossiervoorbereiding van de administratie en finaal in de besluitvorming op het niveau van de regering. En de verklaring is eenvoudig: bij de besluitvorming in zijn geheel spelen naast strikte haveneconomische overwegingen (en waarbij een havenoverschrijdende benadering belangrijk is) ook diverse andere overwegingen mee.
Het is dan ook maar de vraag in hoeverre de toewijzing van de economische investeringsanalyses aan een "haveneconomische studiecel van de VHC" als onafhankelijke instantie fundamenteel de gang van zaken zal veranderen. Een dergelijke regeling kan inderdaad de gelijkvormigheid in de investeringsanalyses bevorderen, maar veel belangrijker is de vastlegging van duidelijke procedureregels in de gehele besluitvorming (tot en met de beslissing op het niveau van de regering) van de projecten en de scherpe afbakening van criteria die daarbij gebruikt worden. Het probleem is dus ruimer dan de rol van een eventuele "haveneconomische studiecel binnen de VHC".
Meer "procedurele rechtvaardigheid" als oplossing vergt dan ook het vastleggen van de volledige procedure en de rol daarbij van de verschillende actoren.
Dit is vooral het geval omdat het Vlaamse havenbeleid er blijft voor kiezen de haveninterne projecten (met een toenemende directe commerciële inslag) vanuit de begroting te ondersteunen. In de reeds genoemde aanbeveling heeft de VHC overigens gepleit voor het behoud van deze steun. De "vrije marktbenadering" als één van de mogelijkheden om de effectiviteit van het investeringsbeleid te verhogen, wordt dus verworpen.
Voor de uitwerking van deze globale procedureregels kan worden uitgegaan van het procedurevoorstel uit de bovengenoemde aanbeveling.

De rol van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie bij de investeringsanalyses van *haveninterne projecten* kan verbeterd worden door:

(1) vanuit de havenbesturen het secretariaat van de Havencommissie vroegtijdig de informatie door te spelen, die verband houdt met het project in kwestie en;

(2) op het secretariaat bijzondere en voortdurende aandacht te besteden aan de methoden die gebruikt worden in de investeringsanalyses. Waar mogelijk moet het secretariaat suggesties doen voor inhoudelijke verbetering van de investeringsdossiers.

76 Wat niet uitsluit dat verbetering nog altijd mogelijk is. Een evaluatie van de investeringsanalyses van de afgelopen jaren is daarom wellicht aangewezen om technische verbeteringen te kunnen aanbrengen.

Wat de investeringsdossiers voor de grote basisinfrastructuur betreft, stelt de Havencommissie voor dat LIN-AWZ het VHC-secretariaat vroegtijdig inschakelt bij de investeringsanalyses.

Het pleidooi voor een meer intense samenwerking tussen de havens onderling (knelpunt e) is reeds meerdere keren onderschreven door de Havencommissie. Deze samenwerking is mogelijk op verschillende vlakken en kan toegepast worden voor verschillende trafieken. In de praktijk spitst de problematiek zich echter scherp toe op één marktsegment: met name de intercontinentale containerstromen. De commissie heeft reeds een oproep gedaan bij de betrokken havenbesturen om op een zakelijke manier tot samenwerking te komen. Deze samenwerking moet niet alleen leiden tot het vermijden van schadelijke concurrentie tussen Vlaamse havens, maar vooral tot een versterken van de gezamenlijke positie van de Vlaamse havens op deze markt.

Deze samenwerking is een zaak van de havenbesturen als autonome entiteiten. Dat is een belangrijk uitgangspunt voor de Vlaamse Havencommissie. Volgens de bevindingen van het studiebureau worden de mogelijkheden van samenwerking wel sterk gehypothekeerd omdat de lokale belangen voor de havens primeren op "commerciële en financieel–economische havenbelangen". De havens moeten naar een beter evenwicht streven tussen beide belangen. Daarvoor is verzelfstandiging met behoud van een sterk lokaal aandeelhoudersschap een essentiële vereiste, gekoppeld aan het opzetten door het havenbestuur van een formele overlegstructuur met havengebruikers, werkgevers – werknemersorganisaties en vertegenwoordigers van de ruime lokale gemeenschap. Deze formule sluit aan bij de opvattingen van de Havencommissie over het havenbeheer.

De Vlaamse overheid heeft ook een rol te spelen in deze strategie naar meer samenwerking. Die rol kan uitgewerkt worden op drie vlakken:

1° het creëren van gelijke werkingsvoorwaarden voor de havens (waaronder verstaan worden: pensioenvoorwaarden, concessiebeleid van de concessieverstrekker aan het havenbestuur, voogdij, grondtoewijzing, ...). De regels en maatregelen die daarvoor moeten uitgewerkt worden komen het best tot stand op basis van analyse en overleg onder de havenbesturen zelf. Daarvoor kan verwezen worden naar een engagement dat reeds door de havenbesturen werd genomen in de Havencommissie (7 januari 1997 en neergeschreven in de reeds genoemde aanbeveling);

2° samenwerking stimuleren: via de hefbomen waarover de overheid beschikt, kan het gewest meer samenwerking bevorderen. Dat zal voornamelijk gebeuren via de steun aan interne havenprojecten;

3° procedures instellen voor het oplossen van geschillen: dat kan gaan van het opleggen van algemene regels over het optreden van de havens (b.v. het principe van kostendekkende exploitatie als eenvoudige regel om concurrentieverstoring tegen te gaan) tot meer specifieke procedures om geschillen te beslechten (zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan de autonomie van de havenbesturen om hun eigen havenstrategie commercieel gestalte te geven).

AANVULLINGEN: ANDERE KNELPUNTEN

De Havencommissie stelt vast dat de federale overheid nog steeds een toonaangevende invloed heeft op een aantal belangrijke randvoorwaarden voor het Vlaamse havenbeleid. Er kan gedacht worden aan het beleid op het vlak van de douanefaciliteiten, het beleid t.a.v. de binnenvaart (toerbeurtregeling) en de spoorwegen. Bovendien blijft het federale niveau de relaties met de E.U. beheersen. De interesse voor de havenbelangen op het federale niveau is evenwel beperkt. Er bestaan structuren voor het overleg tussen de federale regering en de regionale overheden. De commissie dringt aan op meer initiatieven vanuit de Vlaamse overheid t.a.v. de federale overheid.

3.3 Andere klemtonen en andere beleidskeuzen

3.3.1 Voorstellen van het studiebureau

In diverse hoofdstukken worden "inhoudelijke" voorstellen geformuleerd voor andere klemtonen en gewijzigde beleidskeuzen in het havenbeleid. Deze voorstellen hebben verschillende "bestemmelingen": respectievelijk de Vlaamse overheid, de havens (havenbesturen en havenbedrijfsleven), de sociale partners en de vervoermodi. Bij de bespreking van deze voorstellen zal rekening worden gehouden met deze indeling. In grote lijnen kunnen een vijftal belangrijke voorstellen worden geselecteerd (de "hoofdbestemmeling" is telkens tussen haakjes aangegeven):

(a) het goed gebruik van het mainportconcept in het Vlaamse havenbeleid (Vlaamse overheid);

(b) voorstellen voor een duurzame positie in de containerstromen in Antwerpen en Zeebrugge (havens en bedrijfsleven, Vlaamse overheid);

(c) aanbevelingen omtrent de globale marktpositionering van de havens (havens en bedrijfsleven);

(d) haveninterne en havenexterne knelpunten (zwakten) die moeten opgelost worden, respectievelijk op het vlak van arbeidsvoorwaarden (sociale partners), loodsdiensten en wegencongestie (Vlaamse overheid) en commerciële opstelling van binnenvaart en spoorwegen ten gunste van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens (vervoersmodi);

(e) de opstelling t.a.v. de E.U. en onder meer het mogelijke belang van een samenwerking met Nederland daarbij (Vlaamse overheid), alsook de politiek t.a.v. de freight freeways in het spoorvervoer en de Trans-Europese Netwerken (TEN).

3.3.2 Beoordeling van deze voorstellen

Het studiebureau verzet zich in eerste instantie tegen een welbepaald gebruik van het **mainport–concept (voorstel onder a)**, dat op grond van "absolute schaalgrootte en gekoppeld aan de trafiekdiversificatie" een haven als mainport gaat bestempelen. Daartegenover wordt een benadering gezet die de mainportfunctie per trafiek gaat bepalen en vooral in relatieve zin (de positie in de range voor de betrokken trafiek). Finaal blijkt dat weinig verschil uit te maken. De positie van Antwerpen in de verschillende goederenstromen is van die aard dat hoe dan ook van een sterke mainportfunctie kan gesproken worden, ongeacht de benadering. Voor ro/ro, auto's en energiegassen behaalt ook Zeebrugge een dergelijke status. De analyse geeft tenslotte aan dat voor sommige goederenstromen door synergieën met andere havens de sterke positie van Antwerpen nog kan versterkt worden.
De essentiële vraag is in hoeverre een dergelijk concept effectief gebruikt moet worden in het beleid van de Vlaamse overheid. Volgens het studiebureau in elk geval niet om bij de evaluatie van investeringsprojecten een voorkeursbehandeling aan te houden, maar wel om uitgaande van de mainportfunctie van een haven in een bepaalde trafiek maatregelen te nemen die deze functie kunnen bestendigen en versterken (en dan vooral door organisatorisch – institutionele maatregelen).
Op basis van deze voorstellen meent de commissie dat een gezonde toepassing van het "mainportconcept"voor het Vlaamse havenbeleid het best wordt afgestemd op de volgende principes:

1° Promotie-activiteiten opgezet vanuit de Vlaamse overheid moeten expliciet het netwerk van Vlaamse havens duidelijk stellen. De mainportfunctie van de haven van Antwerpen is daarbij een troef voor het geheel van de Vlaamse havens.

2° Er moet voor gezorgd worden dat iedere haven zijn sterke troeven optimaal kan vervullen (dus vooral afgestemd op de bestaande posities en specialisaties en rekening houdend met kansrijke opportuniteiten die er zijn vanuit het bedrijfsleven). Knelpunten op diverse vlakken (ook infrastructureel) moeten daarvoor aangepakt worden. Waar de knelpunten het dringendst zijn moet bij prioriteit ingegrepen worden;

3° Stimuleren van een synergie tussen de havens, wanneer deze synergie de globale positie van de Vlaamse havens kan versterken. De analyse van het studiebureau geeft een aanduiding van goederenstromen[77] waar dergelijke synergie misschien succesvol kan zijn.

De uitvoering van het verdiepingsprogramma voor Antwerpen en Zeebrugge is een belangrijke factor **voor een duurzame positie van beide havens in de containerstromen (voorstel onder b)**. Temeer daar de verwachting over de verdere schaalvergroting in de containervaart ook op lange termijn niet zal uitstijgen boven de mogelijkheden van de diepgang na uitvoering van de programma's. Dat kan de eerder zwakke positie voor de containerstromen op Azië versterken. Volgens het studiebureau geldt dat zeker voor Antwerpen, dat wel moet uitkijken naar een duurzaam alternatief voor klantenbinding (t.a.v. een grote flexibiliteit op het vlak van de prijsvorming).
Voor Zeebrugge is de positie vooral afhankelijk van de keuze van Antwerpse terminaloperatoren om met de kusthaven maximaal in te spelen op de wensen van belangrijke reders. Ter ondersteuning daarvan moet wel actie ondernomen worden op het vlak van de binnenvaart.
De Havencommissie onderschrijft deze vaststellingen en aanbevelingen. Het verzekeren van een duurzame aangepaste binnenvaartverbinding vanuit Zeebrugge is een opdracht voor de Vlaamse overheid. Een beslissing daarover moet gebaseerd zijn op concrete aanwijzingen vanuit het bedrijfsleven over een duurzame inzet van Zeebrugge in de containeroverslag.

77 Uitgaande van de trafieken waarvoor het Vlaamse havenareaal in zijn geheel beter scoort dan Antwerpen alleen: ijzererts, agribulk, containers, ro/ro en forest products. De gevallen van ijzererts en agribulk worden wellicht vooral bepaald door de aanwezigheid van industriële vestigingen.

Op basis van de analyse van de marktpositionering van de afzonderlijke havens en van het Vlaamse havenareaal in zijn geheel (voorstellen onder c) zijn volgens de Havencommissie een aantal vaststellingen en aanbevelingen af te leiden. In Antwerpen moet meer aandacht uitgaan naar de belangen van het conventionele stukgoed. Gent heeft in de afgelopen jaren de handicap van negatieve marktontwikkelingen vrij goed opgevangen door een sterke concurrentiële prestatie. Voor de toekomst is diversificatie echter aangewezen, maar gericht op een eigen positie in de markt. Zeebrugge heeft – afgezien van een duurzame zeer stevige positie in de Ro/Ro – een wisselend succes gekend in de containertrafieken. De marktontwikkeling in de droge bulk heeft bijzonder negatieve gevolgen gehad voor de positie van Zeebrugge. Een meer duurzame aanwezigheid van containerstromen in Zeebrugge is de opdracht voor de komende jaren. Dat kan alleen maar als die aanwezigheid gebaseerd wordt op een politiek van duurzame klantenbinding. Oostende heeft op zijn meest typische functie (Ro/Ro) concurrentieel niet kunnen standhouden. De versterking van deze positie moet de eerste prioriteit zijn in de eerstkomende jaren.
Tenslotte wijst het studiebureau heel uitdrukkelijk op een gezamenlijke aanpak van het concurrentieverlies van de Vlaamse havens t.a.v. de Zeeland-havens, en meer in het bijzonder voor een aantal goederenstromen die vanuit het oogpunt van toegevoegde waarde belangrijk zijn. De Havencommissie acht – eventueel binnen de commissie zelf – initiatieven daarvoor dringend aangewezen. Overigens moeten daarbij ook knelpunten worden aangepakt die hieronder zijn aangestipt.

Het studiebureau stelt voor **acties te ondernemen om een aantal heel specifieke knelpunten (voorstellen onder d)** aan te pakken. De Havencommissie sluit zich aan bij deze voorstellen. Naast een dringende oplossing voor de wegencongestie (meest prioritair t.a.v. de Antwerpse haven) zijn commerciële initiatieven te nemen op het vlak van de binnenvaart en de spoorwegen. Acties moeten ondernomen worden t.a.v. de Europese instanties om de artificiële nadelen die voor de Vlaamse havens voortvloeien uit de politiek van de Franse en de Duitse spoorwegen[78], ongedaan te maken.
Initiatieven zijn te nemen op het vlak van de arbeidsvoorwaarden, voor zover het gaat over nieuwe activiteiten die niet strikt behoren tot de klassieke havenarbeid. De commissie acht daarover een onderzoek en een debat aangewezen, maar dan wel binnen de daartoe geëigende instanties: het paritair overleg. Het studiebureau wijst wel op het feit dat de dikwijls geprezen productiviteit van de Vlaamse havenarbeid precies gekoppeld is aan het bestaande systeem. Wijzigingen moeten daarmee rekening houden. De Havencommissie sluit zich daar bij aan.

De Vlaamse overheid moet t.a.v. **de Europese ontwikkelingen (voorstellen onder e)** er meer voor zorgen dat maximaal ingespeeld wordt op de opportuniteiten die de E.U. op diverse domeinen levert. Deze aanpak moet in de plaats komen van een louter defensieve opstelling en waarbij de mogelijke negatieve gevolgen van de Europese politiek primeren. Volgens het studiebureau vallen die negatieve gevolgen best mee. En dat geldt zowel voor de regionale politiek als voor het beleid inzake concurrentie. De Havencommissie onderschrijft deze aanbevelingen ten volle. Ze dringt meer in het bijzonder aan op een actieve politiek in het TEN-programma en met betrekking tot de freight freeways.
Op lange termijn kan de transparantie van het Vlaamse investeringsbeleid (60/40–regel) voor commerciële projecten wel een bedreiging vormen. In dat geval moeten de gevolgen voor de concurrentiële positie van de Vlaamse havens afgewogen worden tegenover die van de concurrenten, waar op een minder transparante wijze ondersteuning t.a.v. de havens gebeurt.

78 Zo hebben Frankrijk en Duitsland een natuurlijk voordeel door hun grote spoorwegnet. Bovendien worden in deze landen soms tarieven gehanteerd die concurrentieel nadelig zijn voor de Vlaamse havens (bijv. geen aanrekening van staangeld voor treinstellen in de Franse havens).

In dat verband wordt – rekening houdend met de feitelijke concurrentiële positie – de vraag gesteld of een verregaande samenwerking met, en afstemming op, het Nederlandse beleid wel aangewezen is. De theoretische voordelen van dergelijke samenwerking zijn af te wegen tegen het economisch belang dat de havens hebben voor de Vlaamse economie.
Volgens de Havencommissie wordt terecht gewaarschuwd voor naïeve voorstellen van samenwerking. Het punt van samenwerking is hier echter niet op de eerste plaats aan de orde, maar wel de zorg om de essentiële kenmerken van het Vlaamse havenbeleid (en meer in het bijzonder de investeringspolitiek) in een Europese context een duurzaam karakter te geven. Dergelijk streven zal hoe dan ook bondgenootschappen vergen, en landen zoals Nederland (en ook Duitsland) zijn daarbij wellicht het meest aangewezen. Op dergelijke bondgenootschappen moet geanticipeerd worden.

4. Aanbevelingen van de commissie

De uiteindelijke doelstelling van de uitgevoerde studie was beleidsaanbevelingen doen om de duurzaamheid van de positie van onze havens te vrijwaren en te versterken. Uit diverse internationale vergelijkingen blijkt dat de huidige positie van de havens in belangrijke mate steunt op de performantie en de productiviteit van het havenbedrijfsleven. De lokale havenbesturen spelen bovendien een belangrijke rol in het behoud en de versterking van deze positie.
Voor de Havencommissie is en blijft deze lokale verantwoordelijk het essentiële kenmerk van ons havenbeleid. Het is aan de Vlaamse overheid om via een degelijk flankerend beleid deze rol te bevestigen en te ondersteunen.
De Havencommissie dringt erop aan dat de Vlaamse overheid alles op alles zet om de inspanningen van bedrijfsleven en havenautoriteiten ten volle te ondersteunen en te integreren in het globaal sociaal-economisch beleid. Dat moet de doelstelling worden van het havenbeleid van de toekomst. Op basis van de uitgevoerde studie doet de Havencommissie dan ook volgende aanbevelingen aan de Vlaamse overheid.
Sommige van de hierna opgenomen aanbevelingen zijn uit te werken in het kader van het havendecreet. De Havencommissie dringt aan op een snelle oplossing daarvoor.

4.1 De opportuniteiten van het Vlaams havennetwerk omzetten in het beleid

De studie wijst op de kansen van meer netwerkvorming tussen de Vlaamse havens. De verwezenlijking van die kansen moet gebeuren in de realiteit van het havengebeuren en is dan ook een opdracht bij uitstek voor havenbesturen en havenbedrijfsleven. De Vlaamse overheid moet – met respect voor de autonomie van de havenbesturen – dat proces ondersteunen.
In aansluiting met de interpretatie van de Vlaamse Havencommissie in punt 3.3.2. moet de Vlaamse overheid bij haar promotie voor het Vlaamse havennetwerk duidelijk de kenmerken ervan in de verf zetten: een netwerk gebaseerd op een onbetwistbare "mainportfunctie" van Antwerpen en duidelijk sterke specialisaties en opportuniteiten in de andere havens. Deze visie impliceert geen voorkeursbehandeling van de mainport tegenover de andere havens. En dergelijke promotie heeft overigens ook maar zin als de overheid bij haar investeringsstrategie er ook effectief voor zorgt dat iedere haven zijn sterke troeven kan uitspelen en dat knelpunten die het dringendst zijn ook bij prioriteit aangepakt worden. Tenslotte moet de overheid ook via haar investeringsbeleid synergieën en samenwerkingsinitiatieven tussen de havens stimuleren waar die succesvol kunnen zijn.

4.2 Werk maken van gelijke werkingsvoorwaarden voor de havens

Eén van de essentiële opdrachten van de Vlaamse overheid in het havenbeleid is de verzekering van gelijke werkingsvoorwaarden voor de havens: op het vlak van regelingen zoals pensioenvoorzieningen, ter beschikking stelling van gronden, voogdij, financiële relaties met overheden, ... Daarvoor moet nu maar eens een duurzame oplossing gevonden worden. Voor de concrete uitwerking ervan herhaalt de commissie het engagement dat op 7 januari 1997 door de havens is genomen om (o.m. op basis van alle reeds beschikbare informatie) de bestaande ongelijke werkingsvoorwaarden te objectiveren en op te heffen. Dergelijk initiatief moet op korte termijn een regeling door de Vlaamse overheid mogelijk maken, waarbij de organisatievorm van het havenbestuur zelf een zaak is van de havens.
Algemene regels moeten in principe volstaan om voorwaarden te scheppen voor een loyale concurrentie onder de havens. Niettemin kan een arbitrageprocedure voorzien worden om geschillen tussen de havens op het vlak van havenconcurrentie op te lossen, zonder evenwel afbreuk te doen aan de autonomie van een havenbestuur om een eigen havenstrategie commercieel gestalte te geven.

4.3 Investeringsbeslissingen: in het kader van grotere inspanningen meer objectiviteit door klare regels voor de besluitvormingsprocedure

De studie geeft aan dat – niettegenstaande de substantiële wijzigingen aan de voorbereiding van investeringsbeslissingen en meer in het bijzonder het debat daarover in de Havencommissie – de finale toewijzing van investeringsmiddelen aan projecten niet fundamenteel is gewijzigd. De Havencommissie is van oordeel dat inderdaad de nodige stappen moeten gezet worden om de investeringsanalyses constant te verbeteren en te objectiveren. Daarom is het aangewezen dat de diensten van de VHC voor de haveninterne projecten sneller door de initiatiefnemers (havenbesturen) geïnformeerd worden over de basisgegevens voor de beoordeling van projecten. Verder zal het secretariaat van de VHC initiatieven ontwikkelen om de afstemming en de coördinatie van dergelijke investeringsanalyses te verbeteren. Dit soort initiatieven is echter maar zinvol als er ook duidelijke regels vastgelegd worden voor de gehele besluitvormingsprocedure (tot op het niveau van de finale beslissing door de regering). Daarvoor verwijst de Havencommissie naar voorstellen die terzake opgenomen zijn in haar aanbeveling van 7 januari 1997. Verder dringt de Havencommissie er op aan dat zij sneller betrokken wordt bij de voorbereiding van grote projecten die behoren tot de basisinfrastructuur en die van wezenlijk belang zijn voor de toekomst van de havens (maritieme toegang en achterlandverbindingen).

Het blijft bovendien voor de Havencommissie van uitzonderlijk belang dat de gewestelijke overheid duidelijk meer inspanningen doet op vlak van transportinfrastructuur. In de aanbeveling van 7 januari 1997 heeft de commissie aangedrongen op een substantiële inhaalbeweging. Concreet werd voorgesteld om gedurende 5 jaar een jaarlijkse bijkomende inspanning te doen van 2,5 mld. Deze inspanning blijft noodzakelijk.

4.4 Opzetten van "task-forces" binnen LIN AWZ

Voortdurend moet de havensector inspelen op nieuwe ontwikkelingen en belangrijke trends in het maritiem gebeuren en in specifieke marktsegmenten. In veel gevallen vergt dat acties op het commerciële vlak. De Havencommissie staat dan ook zeer terughoudend tegenover het opstarten van zogenaamde "task forces" op het niveau van de centrale administratie. Het is belangrijker dat de administratie (LIN AWZ) met het havenbeleid veel meer geïntegreerd wordt in en maximale aansluiting vindt bij andere beleidsdomeinen en het sociaal – economisch beleid in het algemeen. Op die manier moet afstemming met domeinen zoals binnenvaart- en wegenbeleid, maar ook met het economisch ondersteuningsbeleid bewerkt worden.
Het spreekt vanzelf dat de Havencommissie de stappen ondersteunt die de administratie zet om haar bevoegdheden efficiënter en doeltreffender voor de havensector te organiseren. De inspanningen op het vlak van het loodswezen en de aanloopkosten zijn daar een goed voorbeeld van. De Havencommissie dringt aan op beslissingen terzake.

4.5 Anticiperen op de Europese ontwikkelingen

De houding van de Vlaamse overheid t.a.v. de Europese politiek – en meer in het bijzonder op het domein van transport en havens – is veel te defensief. Europa wordt teveel gezien als een bedreiging. Maar de bedreiging bestaat er vooral in dat Vlaanderen de opportuniteiten die Europa creëert op domeinen zoals het "Trans-Europees netwerk", spoorwegpolitiek en ondersteuning van "research en technological development", niet of onvoldoende inspeelt. De administratie moet zich daarvoor adequaat organiseren. De VHC wil daarbij een rol spelen: niet alleen om het noodzakelijke overleg met de sector te organiseren maar ook voor inhoudelijke ondersteuning. In dit verband ondersteunt de commissie ook de initiatieven van de administratie voor het opzetten van een werkgroep rond de uitbouw en promotie van "Short Sea Shipping".
Het beleid van Vlaanderen inzake financiering van haveninvesteringen moet ook in eventuele nieuwe Europese regelgevingen een duurzaam karakter krijgen.

4.6 Federale bevoegdheden meer inzetten voor havenbelangen

De Havencommissie stelt vast dat de federale overheid in het kader van de huidige bevoegdheidsverdeling op een aantal domeinen nog een wezenlijke invloed uitoefent op de werking van de havens: regeling van de douane, veterinaire keuring en gezondheidsinspectie, overheidsbeleid t.a.v. spoorwegen en binnenvaart. Daarnaast is de federale overheid verantwoordelijk voor het opvolgen van het Europees beleid.
In de praktijk is er bij de federale overheid nauwelijks enige interesse voor de havenbelangen. Dit vormt een ernstig probleem voor de concrete werking van de havens en het havenbedrijfsleven. De bestaande structuren – meer in het bijzonder het interministerieel overleg – bieden daarvoor geen oplossing.

4.7 Binnen het bevoegd paritair overleg initiatieven nemen over de arbeidsvoorwaarden

De Havencommissie stelt vast dat de weerslag van de arbeidsvoorwaarden op de concurrentiële positie van de havens meer en meer op de voorgrond komt. De Havencommissie hecht daar groot belang aan. Daarom beveelt ze aan dat de partners in het daarvoor bevoegde paritair overleg onderzoeken welke initiatieven aangewezen zijn voor nieuwe activiteiten, die functioneel verschillen van de klassieke havenarbeid.

SERW

Statistische gegevens

Statistische gegevens

Dit deel van het jaarverslag bevat drie statistische hoofdstukken:

(1) Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens;

(2) Havenarbeid in de Vlaamse havens;

(3) De maritieme trafieken in de Vlaamse havens.

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Het bevat een overzicht voor de volledige periode 1989-1997, en een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 1997 ca. 9,4 miljard BEF in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

1. Inleiding

Het onderdeel "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" wordt in het jaarverslag opgenomen sinds 1995 (Jaarverslag 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de projecten waarmee in het betreffende verslagjaar werd begonnen. Zo worden in dit hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 1997 werden aangevat.
Om de investeringsbedragen voor de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, worden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 1997 door middel van de ABEX-index[79].

[79] De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkostprijs. Deze index bedraagt voor het jaar 1997 minder dan voor 1996 en evenveel als voor 1995.

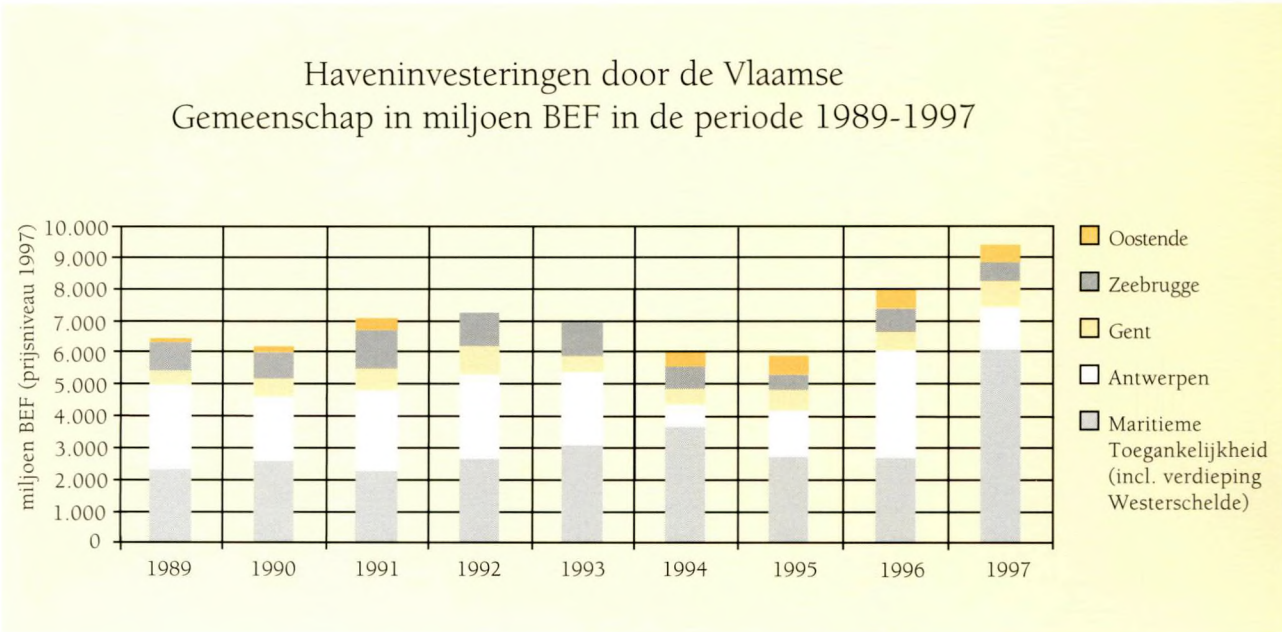
2. Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-1997. In deze tabel zijn zowel de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven, als de investeringen in maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de verdieping van de Westerschelde inbegrepen. Omwille van het belang van dit project zijn de uitgaven voor dit project in deze tabel ook afzonderlijk weergegeven.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in miljoen BEF voor de periode 1989-1997 (prijsniveau 1997)

Jaar	Mar. toegang. incl. verdieping	Verdieping Wester-schelde	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal incl. MT	Totaal excl. MT	MT in % van totaal
1989	2.335,95	0,00	2.733,73	440,45	876,51	161,79	6.548,43	4.212,48	35,67%
1990	2.605,81	0,00	2.040,78	524,22	801,82	197,43	6.170,05	3.564,24	42,23%
1991	2.307,09	0,00	2.524,99	692,70	1.235,63	412,50	7.172,90	4.865,81	32,16%
1992	2.629,04	0,00	2.720,33	879,59	1.003,84	52,62	7.285,41	4.656,37	36,09%
1993	3.113,64	0,00	2.324,66	466,49	994,01	92,17	6.990,97	3.877,33	44,54%
1994	3.658,51	0,00	718,20	529,10	738,51	416,84	6.061,17	2.402,66	60,36%
1995	3.752,30	617,30	1.449,18	748,04	498,69	385,74	6.833,94	3.081,64	54,91%
1996	3.659,18	530,86	2.426,00	747,74	558,31	576,07	7.967,30	4.308,12	45,93%
1997	6.096,47	1.171,90	1.361,44	903,97	439,62	623,48	9.424,98	3.328,51	64,68%
Totaal	24.061,53	2.320,06	16.937,86	5.028,33	6.707,32	2.295,15	55.030,18	30.968,65	43,72%

Bron: Berekeningen VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen



De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid- en beheer 55 miljard BEF rechtstreeks geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen[80] voor de maritieme toegankelijkheid nemen een bijzonder groot deel in van het totale havenbudget (bijna 44 %). De investeringen die de Vlaamse overheid doet in de Vlaamse havens, nemen toe. Vooral in het laatste jaar is een belangrijke inhaaloperatie waar te nemen (bijna 1,5 miljard BEF of 18 %). Dit is toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid. De overige rechtstreekse haveninvesteringen zijn afgenomen tegenover 1996. In 1995 werd definitief gestart met de "Verdieping van de Westerschelde". Op drie jaar tijd werd hierin 2,3 miljard BEF geïnvesteerd.

3. De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens

In dit onderdeel wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in de vier Vlaamse havens. Enkel de grootste projecten worden behandeld[81].

80 Het cijfer dat vermeld werd voor de maritieme toegankelijkheid voor 1995 stemt niet overeen met hetgeen in het jaarverslag 1995 staat. Dit is toe te schrijven aan twee aanpassingen: (1) het bedrag werd verhoogd met de onderhoudskosten die nog werden vastgelegd in 1995, en (2) de overdracht aan Nederland voor de verdiepingswerken in de Westerschelde (op Nederlands grondgebied) werd in de loop van 1996 vastgelegd ten laste van het jaar 1995.

81 Hierdoor wijken de totaalbedragen van de afzonderlijke tabellen over de havens af van de tabel voor het geheel van de Vlaamse havens.

Grote projecten in de haven van Antwerpen gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1997 in mln BEF (in prijzen 1997)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Totaal
Rechteroever										
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	598,37	748,27	679,03	420,51	279,38	12,20	0,00	7,70	0,00	2.745,47
Containerkade Zuid	1.367,52	358,38	66,06	41,10	7,17	0,00	0,96	0,00	118,72	1.959,91
Containerkade Noord	113,42	2,29	32,02	19,23	805,27	16,05	612,13	968,66	217,17	2.786,24
Zandvlietsluis	0,00	0,13	197,90	161,13	0,00	0,00	67,33	0,00	22,25	448,73
Renovatie Amerikadok tot 3e Havendok	133,99	364,02	785,00	1.246,11	747,61	412,21	252,28	400,27	21,81	4.363,30
Vierde havendok	30,82	25,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	236,29	292,90
Royerssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,28	1,21	0,00	12,49
Totaal Rechteroever	**2.244,12**	**1.498,87**	**1.760,01**	**1.888,07**	**1.839,43**	**440,46**	**943,99**	**1.377,84**	**616,24**	**12.609,04**
Linkeroever										
Aanleg havendokken	175,98	239,73	180,96	306,93	359,36	104,42	61,50	0,00	20,40	1.449,28
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	20,15	37,67	77,62	45,12	10,65	40,05	0,00	0,00	103,44	334,69
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	221,77	0,00	17,21	0,00	0,00	0,00	0,00	238,97
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	291,19	0,00	2,96	0,00	14,94	127,83	436,92
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	2,75	0,00	0,42	440,44	992,24	243,85	1.679,70
Containerdok West	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,25	34,80	249,66	287,70
Totaal Linkeroever	**196,13**	**277,40**	**480,35**	**645,98**	**387,22**	**147,85**	**505,19**	**1.041,98**	**745,17**	**4.427,26**
Totaal Haven van Antwerpen	**2.440,25**	**1.776,27**	**2.240,36**	**2.534,06**	**2.226,65**	**588,31**	**1.449,18**	**2.419,82**	**1.361,42**	**17.036,30**

Bron: Berekeningen VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen

In de haven van Antwerpen is door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989 - 1997 17 miljard BEF geïnvesteerd in grote projecten. Van dit totaalbedrag is tot nu toe 12,6 miljard BEF of 74 % geïnvesteerd in havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 35 % van dit bedrag werd besteed aan de "Renovatie Amerikadok tot Derde Havendok". In 1997 werd gestart met renovatiewerken aan het Vierde Havendok. Inzake nieuwe projecten werden de laatste investeringen uitgevoerd voor Containerkade Noord. De totale kost van dit project ten laste van de Vlaamse Gemeenschap bedraagt bijna 2,8 miljard BEF.
In 1997 werd evenveel geïnvesteerd in de uitbouw van Linker- als van Rechteroever[82]. Dit is vooral toe te wijzen aan de verdere uitbouw van het Verrebroekdok en de start van de investeringen in Containerdok West. In 1997 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen bijna 42% minder dan in 1996.

82 Bij aftrek van het "Cellenproject" (dat te maken heeft met de verontreinigde baggerspecie) bedragen de investeringen in 1997 op Linkeroever 617,34 miljoen BEF.

3.2. De haven van Gent

Grote projecten in de haven van Gent gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1997 in mln BEF (in prijzen 1997)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,23	0,00	73,50	70,47	17,00	0,09	0,00	55,27	60,10	281,66
Uitbouw Petroleumdok	218,12	256,07	121,38	628,23	14,64	76,40	135,77	205,24	0,00	1.655,85
Renovatie Zuiddok	63,72	0,00	0,00	14,79	106,00	0,00	0,00	0,00	4,35	188,86
Renovatie Noorddok	0,00	117,97	3,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	121,11
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	290,53	0,00	216,60	203,49	11,19	21,85	0,67	744,33
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	216,25	0,00	3,53	0,00	219,78
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,02	0,10	6,12
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,00	0,00	0,00	0,00	5,53	0,00	0,00	0,00	6,73	1,20
Kluizendok eerste fase	0,00	0,00	3,53	0,00	5,43	0,02	511,70	449,21	597,32	1.567,20
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven (*)	20,22	1,71	38,88	28,53	14,54	20,81	22,51	5,38	210,43	363,01
Baggerstortterrein en studies	4,14	122,07	14,89	0,00	0,00	12,06	0,00	0,00	0,00	153,16
Studies nieuwe zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	5,33	0,00	0,00	1,23	29,81	36,37
Totaal Haven van Gent	**311,43**	**497,82**	**545,85**	**742,02**	**385,07**	**529,11**	**681,17**	**747,74**	**903,97**	**5.344,18**

Bron: Berekeningen VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen.
(*) Voor 1997 zijn de overdrachten aan Nederland - voor het onderhoud aan het Kanaal - opgenomen in deze rubriek (140 miljoen BEF). Voor de vorige jaren zijn deze cijfergegevens verwerkt in tabel 1, onder de algemene totalen voor de haven van Gent.

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989-1997 bijna 5,4 miljard BEF geïnvesteerd in havenprojecten in de haven van Gent. Van dit totaalbedrag werd 31 % aangewend voor het project "Petroleumdok" en 29 % voor de eerste fase van het project Kluizendok.
In 1997 werd twee derde van het budget - dat bijna 904 miljoen BEF bedroeg - besteed aan de eerste fase van het Kluizendok. Opvallend is de jaarlijkse toename van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in de haven van Gent sinds 1993.

3.3. De haven van Zeebrugge

Grote projecten in de haven van Zeebrugge gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1997 in mln BEF (in prijzen 1997)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Totaal
Voorhaven										
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	187,15	516,16	189,75	0,00	0,00	142,44	1,50	0,00	0,00	1.037,00
Beasac-projecten	0,82	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60
Restauratie Leopold II-dam	0,00	0,00	127,56	79,24	0,00	21,17	80,00	1,24	129,02	438,23
Radarcentrale en W-buitenhaven	0,00	0,00	22,15	0,00	0,00	0,00	0,00	46,38	24,85	93,37
Britttanniadok	0,00	0,00	0,00	26,31	0,00	6,87	26,14	9,22	0,00	68,53
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	554,45	754,60	585,90	493,76	132,25	0,00	0,00	2.520,96
Ro-ro steiger en uitbouw Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,83	67,76	21,82	123,41
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	264,09	124,75	388,84
Vaargeul oude zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	19,66	0,00	0,00	0,00	0,00	19,66
Totaal Voorhaven	**187,97**	**516,16**	**894,69**	**860,15**	**605,56**	**664,25**	**273,72**	**388,68**	**300,44**	**4.691,62**
Achterhaven										
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,46	59,12	14,35	0,00	0,00	5,54	0,00	25,29	0,28	112,03
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,39	0,00	92,07	61,29	0,00	26,46	6,46	186,68
Cast-terminal	0,00	0,00	171,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	171,73
Wegwerken e.d. (o.a. rond Baron de Maerelaan)	0,00	0,00	0,00	42,90	175,13	38,41	186,88	61,90	96,74	601,95
Bastenakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	102,41	0,00	0,00	0,00	0,00	102,41
Aanleg Zuidelijk insteekdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,71	35,71
Totaal Achterhaven	**7,46**	**59,12**	**186,47**	**42,90**	**369,61**	**105,24**	**186,8**	**113,66**	**139,18**	**1.210,50**
Totaal Haven van Zeebrugge	**195,43**	**575,28**	**1.081,16**	**903,04**	**975,17**	**769,49**	**460,60**	**502,34**	**439,62**	**5.902,12**

Bron: Berekeningen VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen

De Vlaamse Gemeenschap investeerde tussen 1989 - 1997 5,9 miljard BEF in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Bijna vier vijfde van dit budget werd aangewend voor werken in de voorhaven. De belangrijkste werken in de achterhaven hebben te maken met de ontsluiting (weg en spoor) van de haven.
De investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in de haven van Zeebrugge vertonen sinds 1992 een dalende tendens (uitzondering hierop is het jaar 1996).
In 1997 hadden de belangrijkste investeringen te maken met de restauratie van de Leopold II-dam, de verlenging van de OCHZ-terminal en de werken voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge (o.a. rond de Baron de Maerelaan).

3.4. De haven van Oostende

Grote projecten in de haven van Oostende gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1997 in mln BEF (in prijzen 1997)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Totaal
Beperkte renovatie										
Verbreden havengeul	2,39	0,00	182,25	39,83	0,00	175,24	337,53	301,60	173,79	1.212,63
Voorhaven	125,62	80,52	0,00	0,00	29,80	0,00	0,00	0,00	0,00	235,94
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151,26	151,26
Werken voor Jumbo-ferries	0,00	79,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79,12
Verdiepingswerken	0,00	0,00	131,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	131,88
Totaal beperkte renovatie	**128,01**	**159,64**	**314,13**	**39,83**	**29,80**	**175,24**	**337,53**	**301,60**	**325,05**	**1.810,84**
Eigenlijk renovatieprogramma										
Diepwaterkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,45	193,50	64,30	304,25
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,88	0,00	35,88
Werken i.v.m. rondpunt Kennedy - De Bolle	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	233,83	233,83
Andere wegwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,30
Studies	2,46	5,72	3,06	0,00	0,00	2,24	0,00	0,00	0,00	13,48
Zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	197,87	1,11	45,08	0,00	244,07
Totaal eigenlijke renovatie	**2,46**	**5,72**	**3,06**	**0,00**	**0,00**	**200,11**	**47,56**	**274,47**	**298,43**	**831,81**
Totaal Haven van Oostende	**130,47**	**165,36**	**317,20**	**39,83**	**29,80**	**375,35**	**385,10**	**576,06**	**623,48**	**2.642,66**

Bron: Berekeningen VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap 2,6 miljard BEF geïnvesteerd in de haven van Oostende. Ongeveer 69 % van dit totaalbedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie".
In 1997 werd de "Verbreding van de havengeul" en de uitbouw van de "Diepwaterkaai" verder gezet. Er werd tevens aangevat met de werken aan het rond punt Kennedy-De Bolle. De bestaande RMT-kade in de voorhaven wordt momenteel omgebouwd tot een toeristische kaai voor het aanmeren van cruiseschepen. Bij gebrek aan aanlegplaatsen zullen hier ook andere schepen kunnen aanleggen.
Sinds 1994 nemen de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap sterk toe in de haven van Oostende.

Havenarbeid in de Vlaamse havens

Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal arbeidstaken is in 1997 toegenomen, dit in tegenstelling tot de vorige (recente) jaren. In dit onderdeel van het Jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-1997[83].

1. Inleiding

Havenarbeid is een complex gegeven. Statistieken over havenarbeid moeten daarom voorzichtig geïnterpreteerd worden. Bij de bespreking van de cijfergegevens over de havenarbeid zijn de volgende opmerkingen van toepassing:

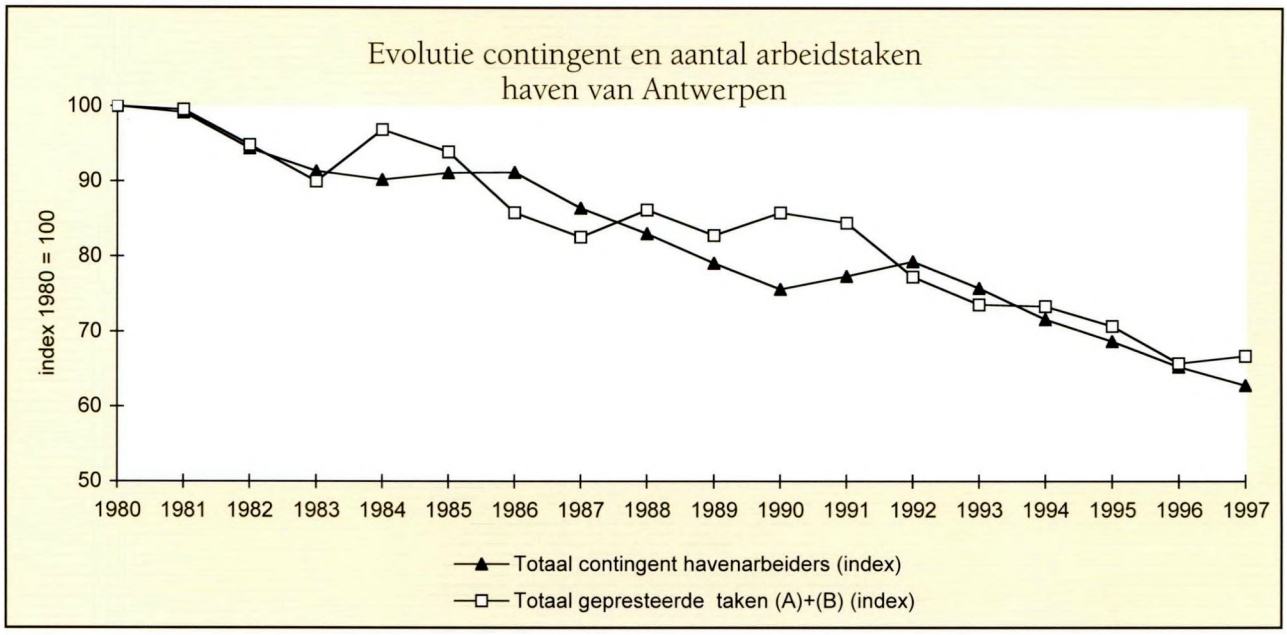
- De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken omdat niet alle gegevens beschikbaar zijn voor elke haven, en omdat niet steeds dezelfde beroepscategorieën geregistreerd worden door de respectievelijke werkgeversorganisaties. Voor de haven van Antwerpen is de informatie het meest volledig.
- Voor de haven van Antwerpen wordt door CEPA sinds 1992 een rubriek "arbeidsongeschikte havenarbeiders" afzonderlijk vermeld in de statistieken. Aangezien het een belangrijk percentage van het totale contingent beslaat, werden deze gegevens bij de berekening van "gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar" niet opgenomen.
- In de tabellen worden enkel de arbeidstaken van de erkende havenarbeiders weergegeven. De gelegenheidshavenarbeiders en de door hen uitgevoerde taken worden hierna nergens opgenomen.

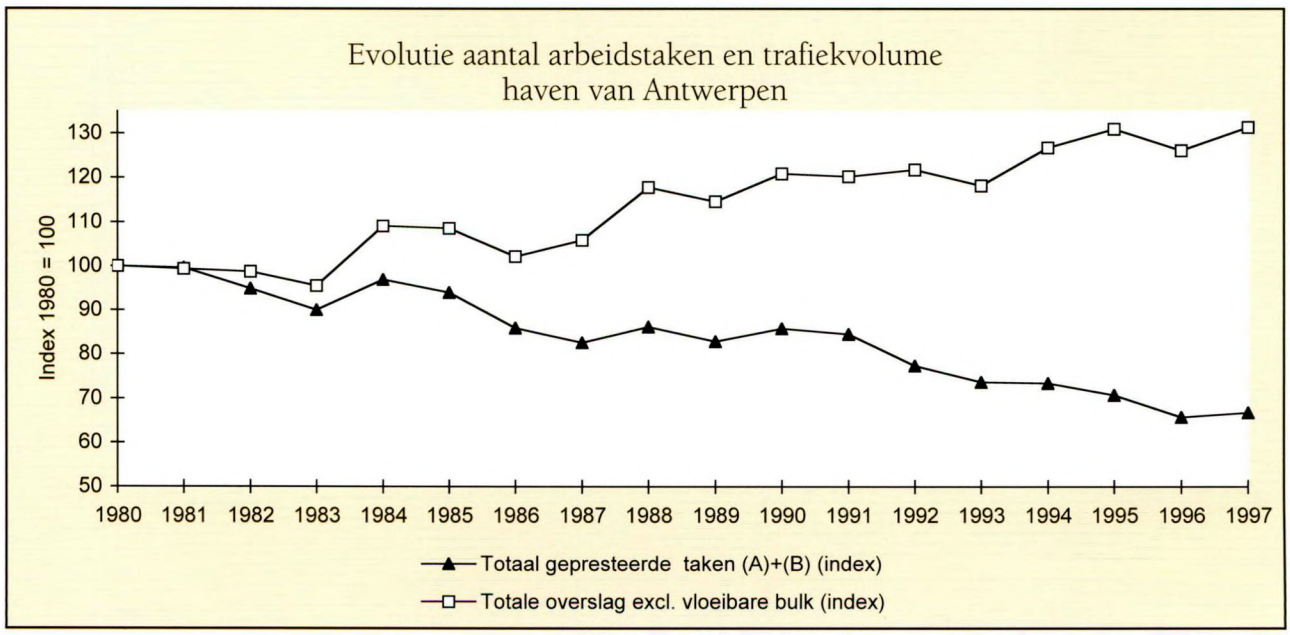
2. De havenarbeid in de haven van Antwerpen in de periode 1980-1997

De haven van Antwerpen heeft tot nu toe nog steeds het grootste aantal havenarbeiders van de Vlaamse havens. Eind 1997 telde het Algemeen Contingent nog 5.820[84] eenheden.
De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor het totaal aantal havenarbeiders, zet zich in 1997 verder. De daling (-3,8 %) is minder sterk dan voor de periode 1995-1996, maar ze ligt toch hoger dan de gemiddelde jaarlijkse daling voor de periode 1980-1997. Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt met bijna 1,6 % ten opzichte van 1996. Bij het contingent magazijnarbeiders bedraagt de daling zelfs bijna 5 % in 1997. Dit staat in contrast met de stijgende tendens van de vorige jaren. Hier tegenover staat de sterke toename van het contingent fruitsorteersters. Dit contingent kent in één jaar tijd immers een toename met 160 % (56 eenheden). Ook het contingent van de vaklui breidt uit met bijna 2,3 %. Dit is de eerste maal dat het aantal vaklui terug toeneemt sinds 1989.
Het totaal aantal gepresteerde taken door alle havenarbeiders nam met 3 % toe tussen 1996 en 1997. Belangrijk hierbij is dat ook de behandelde goederenstroom ongeveer 4% groter was in 1997 tegenover in 1996.

83 In het Jaarverslag van 1995 werd meer uitleg gegeven over de definities en de terminologie.
84 In 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

Gedurende de periode 1980-1997 daalde het algemeen contingent met 3.450 eenheden (37 %) en het aantal arbeidstaken lag in 1997 476.464 eenheden per jaar lager (23,6 %) dan in 1980. Gedurende dezelfde periode steeg het maritiem goederenverkeer exclusief vloeibare bulk met gemiddeld 1,6 % per jaar, of in totaal met 26 % over de periode 1980-1996.
Hierbij moet opgemerkt worden dat het aantal havenarbeiders niet zo sterk is gedaald over dezelfde periode (met 31,5 %). Tot en met 1996 had de invoering van het statuut "magazijnarbeider B" (in 1991) een positieve invloed. Vanaf 1997 daalt het aantal magazijnarbeiders echter terug.
Het aandeel van de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteersters bedraagt ruim één derde van alle uitgevoerde taken voor de periode 1980-1997. Over de periode 1980-1996 bedroeg dit aandeel 29 %. Het aandeel van de arbeidstaken, uitgevoerd door havenarbeiders die niet tot het algemeen contingent behoren, blijft dus jaarlijks toenemen.





Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-1997; gegevens einde jaar)

Jaar	Contingent haven-arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders	Totaal gepres-teerde RSZ-taken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar(3)	Contingent magazijn-arbeiders	Vaklui	Fruit sorteersters	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepres-teerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag exc vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	9.270	100	9.084	186	0	1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
1981	9.196	99	8.496	700	0	1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
1982	8.748	94	8.307	441	0	1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
1983	8.469	91	8.153	316	0	1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
1984	8.367	90	7.980	387	0	1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
1985	8.449	91	7.774	675	0	1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
1986	8.457	91	7.521	936	0	1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
1987	8.013	86	7.110	903	0	1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
1988	7.701	83	7.027	674	0	1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
1989	7.337	79	6.888	449	0	1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
1990	7.009	76	6.701	308	0	1.384.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
1991	7.170	77	6.428	742	0	1.362.931	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
1992	7.354	79	6.506	848	587	1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
1993	7.029	76	6.554	475	533	1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
1994	6.643	72	6.399	244	487	1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
1995	6.367	69	6.251	116	481	1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
1996	6.052	65	5.936	116	442	1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
1997	5.820	63	5.741	79	446	1.076.774	67	200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131

Bron: C.E.P.A.; het S.E.A. en het jaarverslag Vlaamse Havencommissie
(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid
(2) Vanaf 31-12-1992 zijn hier alle arbeidsongeschikte havens opgegeven
(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij berekening voor de gemiddelde prestaties per havenarbeider

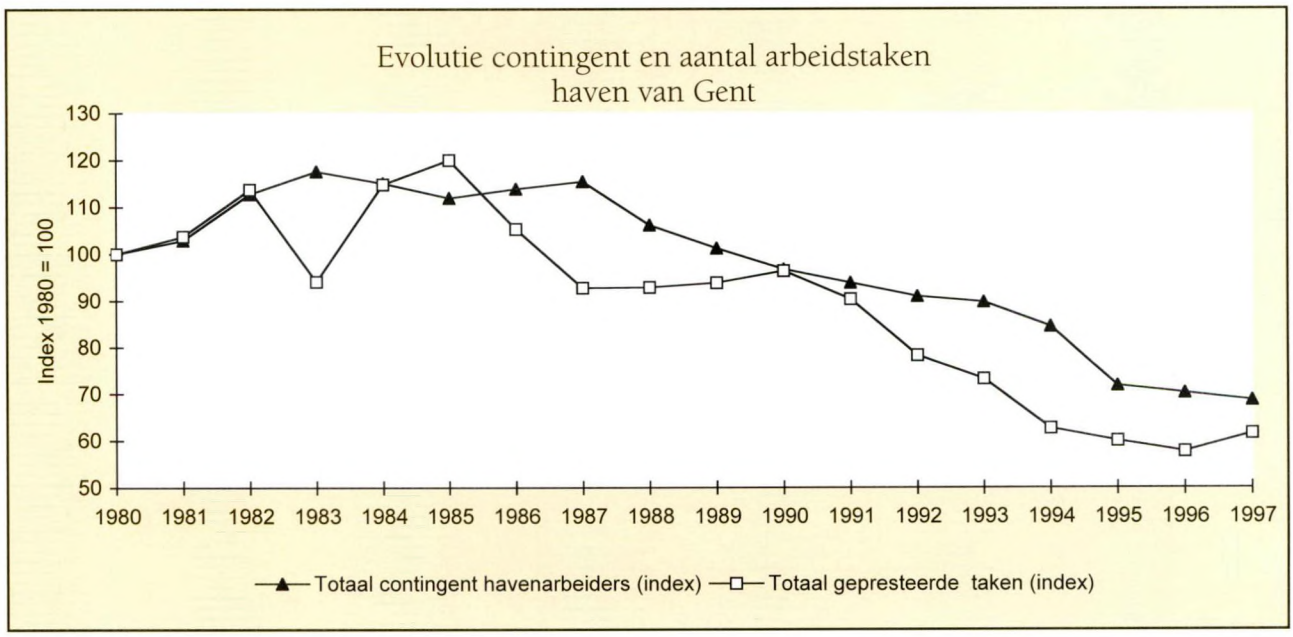
3. De havenarbeid in de haven van Gent in de periode 1980-1997

Ook in de haven van Gent is een tendens waar te nemen zoals in de haven van Antwerpen: het totaal contingent havenarbeiders daalt, terwijl het aantal gepresteerde arbeidstaken in 1997 toeneemt ten opzichte van 1996. De afname van het totale contingent havenarbeiders is echter minder sterk dan in de haven van Antwerpen, terwijl het aantal gepresteerde arbeidstaken ook sterker stijgt dan in de haven van Antwerpen. Het totale contingent havenarbeiders daalde tussen 1996 en 1997 met 12 eenheden of 2,2 %. Het totale aantal gepresteerde taken nam toe met 6,6 % (4.998,5 eenheden). Dit betekent dat het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar sterk toenam in de loop van 1997. Hierdoor komt het aantal taken per havenarbeider per jaar terug in de buurt van het niveau van de eerste helft van de jaren '80. De behandelde goederenstroom steeg tussen 1996 en 1997 echter met bijna 8 %.

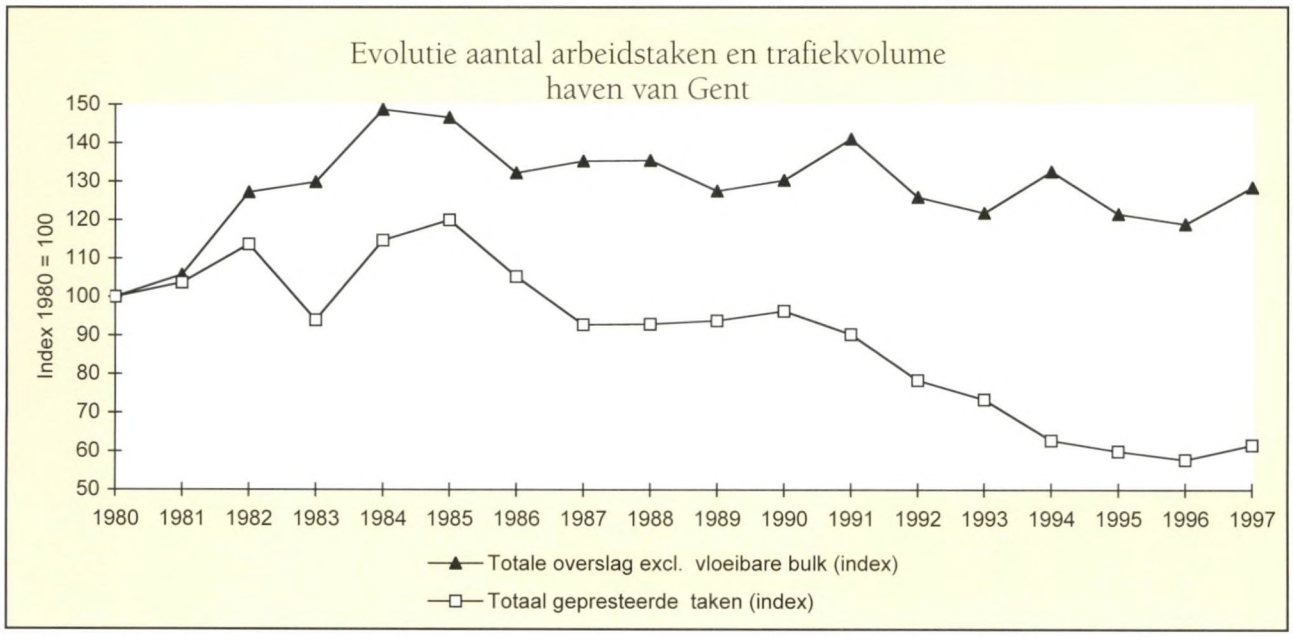
Over de periode 1980-1997 daalde het algemene contingent met 31,3 %[85] of 246 eenheden. Opmerkelijk is dat het contingent zich tussen de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (+2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen (- 4,7 % per jaar). De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitgewerkte uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent.

De toename van het contingent gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met bijna 34 % tussen 1991 en 1995). Sinds 1995 treedt er een stabilisatie op. En in 1997 neemt het aantal uitgevoerde arbeidstaken terug toe.

Opvallend is dat het aantal kraanmannen en het aantal havenmarkeerders in 1997 toenamen, terwijl het aantal vaklui in de haven van Gent verder blijft dalen.



[85] Voor de havens van Antwerpen en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge gaat het telkens om de toestand op 1 januari.


Evolutie aantal arbeidstaken en trafiekvolume
haven van Gent
Index 1980 = 100
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997
Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
Totaal gepresteerde taken (index)

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-1997; gegevens begin van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders op 01/01	Kandidaat havenarbeiders op 01/01	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	787	100	673	114	131.095,0	100	166,6	0	0	n.b.	787	16.511	100
1981	809	103	687	122	135.914,0	104	168,0	0	0	n.b.	809	17.466	106
1982	887	113	768	119	149.096,0	114	168,1	0	0	n.b.	887	21.014	127
1983	925	118	784	141	123.264,5	94	133,3	0	0	n.b.	925	21.435	130
1984	905	115	856	49	150.460,0	115	166,3	0	0	n.b.	905	24.554	149
1985	881	112	874	7	157.295,5	120	178,5	0	0	n.b.	881	24.198	147
1986	896	114	834	62	137.957,0	105	154,0	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
1987	908	115	833	75	121.601,5	93	133,9	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
1988	835	106	823	12	121.772,5	93	145,8	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
1989	796	101	793	3	122.903,5	94	154,4	171	0	n.b.	967	21.044	127
1990	761	97	751	10	126.292,5	96	166,0	119	0	n.b.	880	21.501	130
1991	738	94	711	27	118.356,5	90	160,4	117	38	94	987	23.295	141
1992	715	91	698	17	102.737,0	78	143,7	125	51	83	974	20.781	126
1993	706	90	664	42	96.145,0	73	136,2	119	52	74	951	20.116	122
1994	665	84	661	4	82.234,0	63	123,7	111	50	69	895	21.876	132
1995	565	72	561	4	78.734,0	60	139,4	99	38	69	771	20.050	121
1996	553	70			75.692,5	58	136,9	91	47	60	751	19.626	119
1997	541	69			80.691,0	62	149,2	85	54	62	742	21.187	128

Bron: Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, "C.E.P.G." en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie
(1) De vaklui omvatten in Gent tot en met 1989 alle kraanmannen plus een aantal vaklui waarvoor het CEPG als sociaal secretariaat optreedt.
(2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten.
(3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeerders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten.
In de vorige jaarverslagen werden hierover nog geen gegevens verstrekt. Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf het jaar 1991.

De havenarbeid in de haven van Brugge-Zeebrugge in de periode 1980-1997

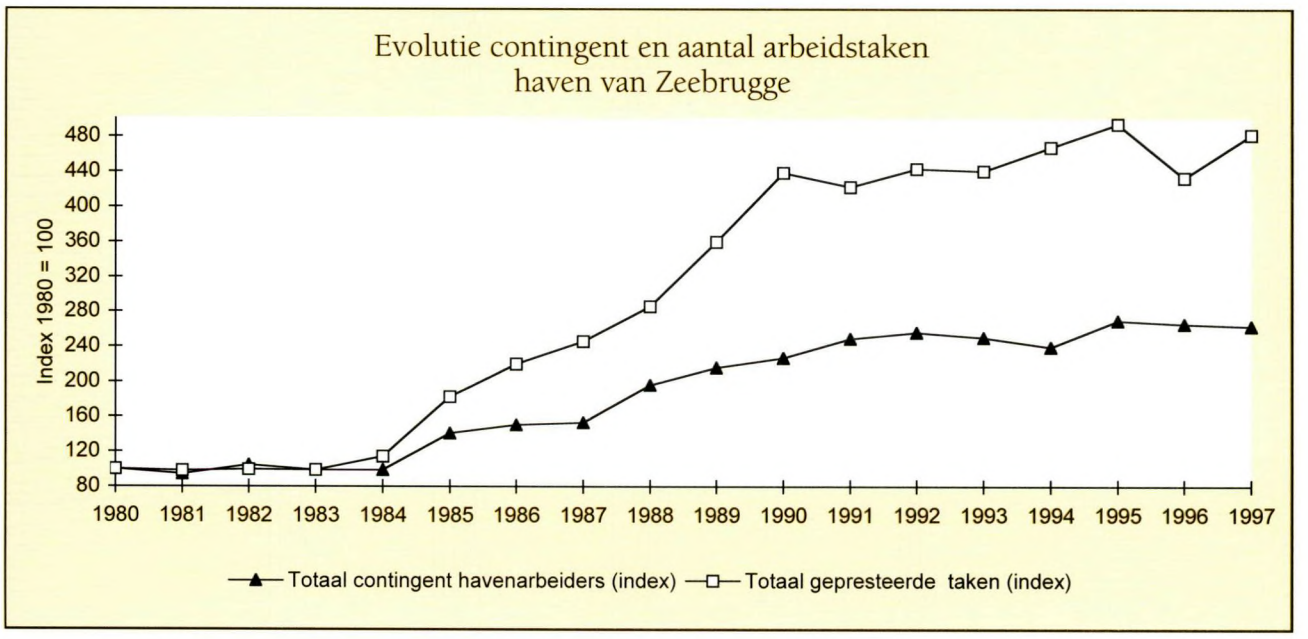
De haven van Brugge-Zeebrugge kent in 1997 een gelijkaardige ontwikkeling als de havens van Antwerpen en Gent wat het algemeen contingent havenarbeiders en het aantal gepresteerde arbeidstaken betreft. In 1997 zet de daling bij het contingent havenarbeiders van de haven van Brugge-Zeebrugge zich verder. Het aantal arbeidstaken stijgt in 1997 terug, na een daling in 1996. Hierdoor neemt ook het gemiddelde aantal taken per havenarbeider terug toe in 1997.

Tot 1996 kende het contingent havenarbeiders echter een zeer sterke stijging. Het contingent havenarbeiders verdrievoudigde bijna tussen de periode 1980-1995. Het kende een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,9 %[86]. Het totale aantal steeg van 346 tot 935 eenheden in 1995. In 1996 daalde het algemene contingent met 14 eenheden of 1,5 %. In 1997 wordt deze achteruitgang verder gezet. Het contingent daalt in dat jaar met 1,5 % (10 eenheden).

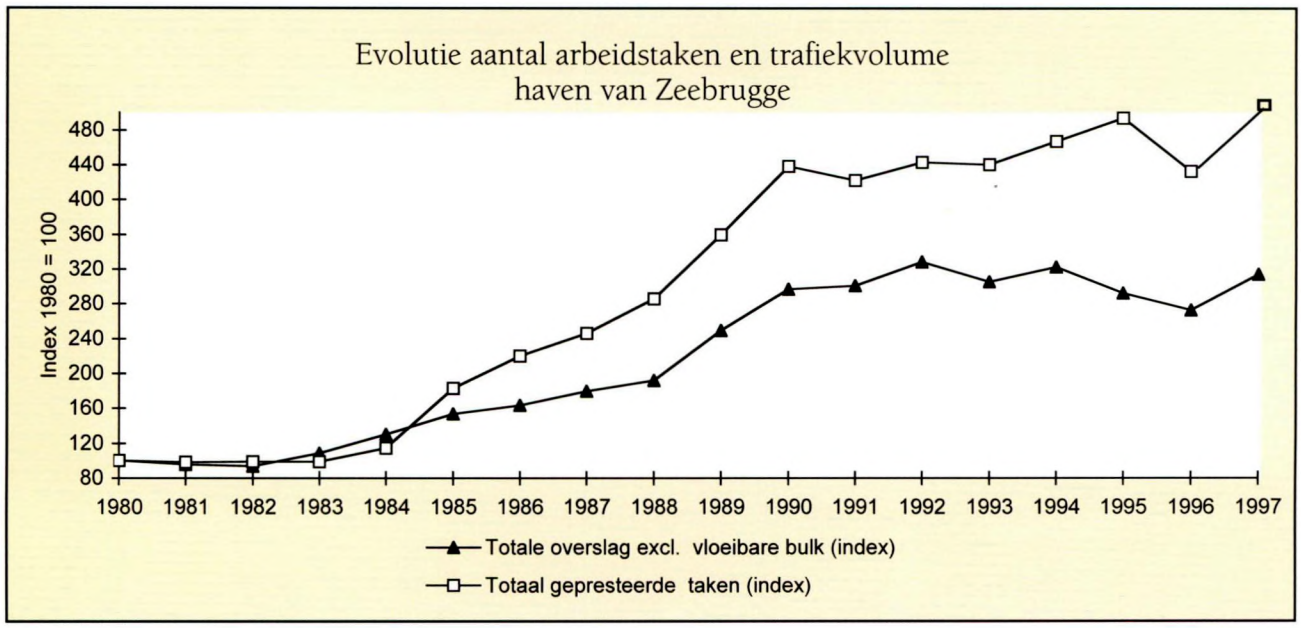
De spectaculaire stijging van het contingent in de periode 1980-1995 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal gepresteerde arbeidstaken en de toename van de behandelde goederenstromen. Het aantal gepresteerde arbeidstaken vervijfvoudigde bijna in de periode. Hier bedroeg de groei gemiddeld 11,2 % per jaar. De behandelde goederenstromen (exclusief de vloeibare bulk) kenden tegelijkertijd een verdrievoudiging (gemiddelde jaarlijkse groei van 7,4 %). Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken bereikt - met 204 arbeidstaken per jaar - een hoogtepunt in 1994.

Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken kende tussen 1995 en 1996 een afname met 12,5 % (22.343 taken). In 1997 stijgt het terug met 138.019 taken of 11,3 %. Wegens de combinatie van een lager contingent havenarbeiders en een groter aantal gepresteerde arbeidstaken bedraagt het gemiddeld aantal taken per havenarbeider in 1997 terug zoveel als in 1995.

De behandelde goederenstroom steeg in 1997 zelfs met meer dan 15 % ten opzichte van 1996. Ook de behandelde goederenstroom verminderde gedurende dezelfde periode met bijna 7 %.



86 En dit ondanks het feit dat het Algemeen Contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.



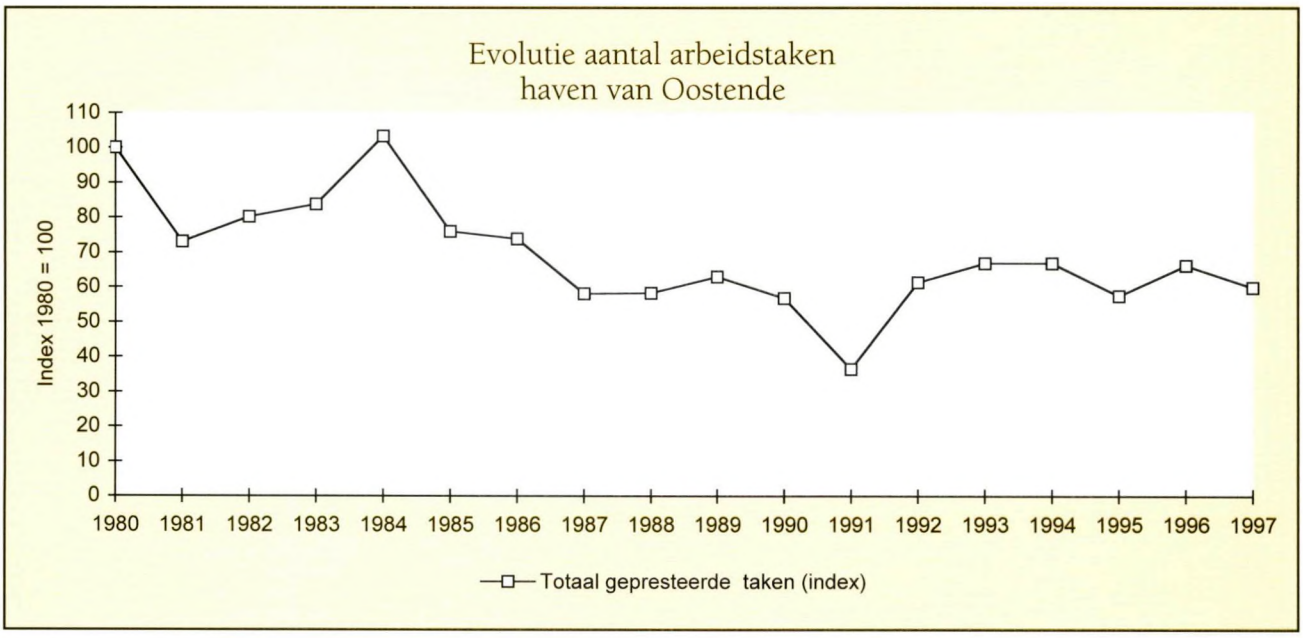
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-1997; gegevens begin van het jaar)

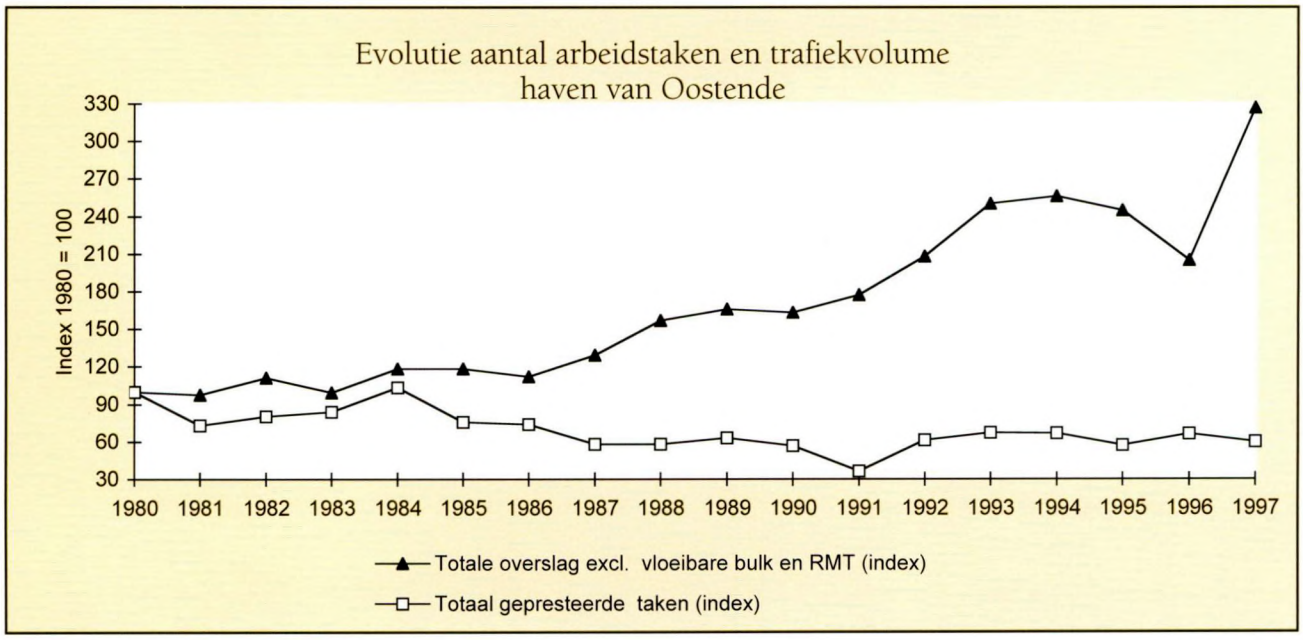
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	346	100	36.162	100	105	8.677	100
1981	327	95	35.508	98	109	8.292	96
1982	361	104	35.864	99	99	8.123	94
1983	342	99	35.712	99	104	9.434	109
1984	341	99	41.313	114	121	11.292	130
1985	488	141	66.077	183	135	13.350	154
1986	520	150	79.549	220	153	14.157	163
1987	530	153	88.986	246	168	15.618	180
1988	679	196	103.382	286	152	16.685	192
1989	748	216	130.057	360	174	21.637	249
1990	786	227	158.725	439	202	25.771	297
1991	862	249	152.744	422	177	26.114	301
1992	887	256	160.267	443	181	28.502	328
1993	866	250	159.385	441	184	26.534	306
1994	830	240	169.076	468	204	27.968	322
1995	935	270	178.779	494	191	25.407	293
1996	921	266	156.436	433	170	23.688	273
1997	911	263	174.181	482	191	27.265	314

Bron: CEWEZ en het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie.

5. De havenarbeid in de haven van Oostende in de periode 1980-1997

In de haven van Oostende daalt in 1997 zowel het totaal contingent havenarbeiders als het aantal gepresteerde arbeidstaken. Het aantal havenarbeiders bedraagt in 1997 2 eenheden minder dan in 1996, wat overeenkomt met een achteruitgang van 4 %. Het aantal arbeidstaken daalt in hetzelfde jaar met 9,6 %.
Voor de haven van Oostende is het tijdspad kleiner dan voor de andere havens. De bespreking heeft hier betrekking op de periode 1990-1997. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent met 8 eenheden (gemiddeld -2,2 % per jaar). Het aantal arbeidstaken bedraagt in 1997 echter 274 eenheden meer dan in 1990 (+5,3 % tegenover 1990). 'Het gemiddeld aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 zeer laag. In 1993-1994 wordt een piek bereikt om daarna terug te dalen.
Inzake de behandelde goederenstromen is het belangrijk om te weten dat de gegevens van 1997 niet meer goed vergelijkbaar zijn met deze van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht is om met havenarbeiders te werken.





Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-1997)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327

Bron: Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende; Sociale Samenwerking - Group S en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie

De maritieme trafieken in de Vlaamse havens

De Vlaamse havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende realiseerden in 1997 een recordoverslag van 171,2 miljoen ton. Dit is 6,7 % meer dan in 1996. In dit hoofdstuk "havenstatistiek" worden de belangrijkste cijfergegevens op een rij gezet en besproken.

1. De prestaties van de Vlaamse havens in 1997

Het marktaandeel van de Vlaamse havens is toegenomen van 23,5 naar 23,7 %. Deze toename is vooral toe te schrijven aan de vrij sterke toename van de totale trafiek in de havens van Gent (+9,4 % of +2,0 miljoen ton) en Zeebrugge (+13,7 % of +3,9 miljoen ton). In Oostende werd een verlies opgetekend van 4,2 % (-0,2 miljoen ton). Antwerpen realiseerde een toename van het totale maritieme verkeer van 5,0 % (+5,4 miljoen ton), hetgeen iets lager ligt dan de gemiddelde groei in de havens van de Le Havre-Hamburg range (+6,2 %). De 10 geselecteerde havens in de Le Havre-Hamburg range hadden in 1997 een totale overslag van 725,4 miljoen ton. Dit is 42,4 miljoen ton méér dan in 1996.
Een sneller dan gemiddelde groei werd gerealiseerd door de havens van Gent, Zeebrugge, Le Havre, Hamburg en Bremen. Rotterdam groeide even snel als de gehele range en voor de havens van Antwerpen, Oostende, Amsterdam en Duinkerke lag de groei iets lager dan het gemiddelde.

1.1 De haven van Antwerpen

De totale goederenoverslag in de haven van Antwerpen nam toe van 106,5 miljoen ton in 1996 tot 111,9 miljoen ton in 1997. Dit is een toename met ruim 5 %. In de belangrijkste massagoedcategorieën, zoals ertsen, steenkool en graanproducten, zijn de trafiekcijfers gedaald. Voor de meststoffen in massagoedbehandeling werd een toename geconstateerd en ook de categorie "overige droge massagoederen" is toegenomen. De winst bij de "minor bulks" heeft het verlies bij de "major bulks" dus gedeeltelijk goedgemaakt, zodat voor het geheel van de droge massagoederen het verlies tegenover 1996 beperkt is gebleven tot 3,4 %. De trafiek voor vloeibare massagoederen is daarentegen toegenomen met 6,5 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de sterke toename van de aanvoer van ruwe petroleum in 1997. Droge en vloeibare massagoederen zijn samen goed voor 49,6 % van de totale Antwerpse haventrafiek.
In totaal werd in 1997 ruim 56,4 miljoen ton stukgoederen overgeslagen in de haven van Antwerpen. Deze trafiek nam toe tegenover 1996 met 8,1 %. De toename is voor het grootste deel toe te schrijven aan een zeer sterke groei van de containertrafieken (+13,5 % in ton, +11,9 % in TEU). De roll-on-roll-off en vooral de autotrafieken namen sterk toe (+ 31,3 % voor de auto's).
De overslag van conventionele stukgoederen nam echter verder af. Het belangrijkste verlies werd opgetekend voor het "ijzer en staal". Tegenover 1996 ging 9,3 % van deze trafiek verloren. Trafiektoenames werden genoteerd voor het fruit, het rollend materieel, houtcellulose en papierpulp, alsook voor enkele kleinere trafiekgroepen zoals non-ferro metalen, meststoffen, graangewassen, bloem en suiker.
In 1997 zijn er 15.861 zeeschepen in de haven van Antwerpen aangekomen, 444 méér dan in 1995. De bruto register tonnage van al deze schepen nam toe tot 182 miljoen BRT/BT. Dit brengt de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen op 11.496 BRT, hetgeen iets lager ligt dan in 1996.
De gegevens voor de haven van Antwerpen over de herkomst en de bestemming van de goederen werd berekend aan de hand van de Benelux Zeevaartstatistieken[87]. Hieruit blijkt dat de goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, voor 39 % uit Europa afkomstig zijn. Noord-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 26 % en 17 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (34 %), Azië (26 %) Noord-Amerika (19 %) en Afrika (15 %) als bestemming.

87 Benelux Economische Unie, "Benelux Zeevaartstatistieken 1996", Brussel, september 1997.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	Miljoen ton 1997	Evolutie 1996-1997	Aandeel 1997
Totaal maritiem verkeer:	**111,9**	**+5,0 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen:	26,3	-3,4 %	23,5 %
Vloeibare massagoederen:	29,1	+7,6 %	26,0 %
Containers:	33,4	+13,5 %	29,9 %
Roll-on-roll-off:	5,4	+13,1 %	4,8 %
Conventionele stukgoederen:	17,6	-2,0 %	15,8 %

1.2. De haven van Gent

In de haven van Gent lag het trafiekcijfer in 1997 op 23,0 miljoen ton; dit is 9,4 % hoger dan in 1996. De trafiekwinst moet vooral gezocht worden in de toename van de aanvoer van ijzererts en steenkool, beide hoofdzakelijk voor de staalindustrie in de haven. De granen en derivaten zijn opnieuw toegenomen (met 12,4 %) tot het niveau van vóór 1996. Vooral de trafieken van veevoeder en oliezaden, oliën en vetten droegen bij tot deze trafiekwinst. De overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen nam sterk toe. Voor de meststoffen en de "overige droge massagoederen" nam de trafiek af tegenover 1996. De overslag van vloeibare massagoederen nam toe tot bijna 1,8 miljoen ton.
Het roll-on-roll-off-verkeer nam in de haven van Gent toe met 5 % tot 1,2 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge". De trafiek van conventionele stukgoederen nam af in 1997 met ruim 6,6 % toe tot 1,8 miljoen ton.
De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 1997 toegenomen van 8.336 tot 8.759 BRT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.119 zeeschepen aan in 1997.
Van de in Gent geloste goederen hebben er 26 % Europa als herkomst; 26 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 31 % uit Zuid-Amerika. De overige goederen komen vooral uit Azië (7 % van de herkomsten) en Afrika (8 %). De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 73 %) in Europa gelegen. 12 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoer hebben Noord-Amerika als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	Miljoen ton 1997	Evolutie 1996-1997	Aandeel 1997
Totaal maritiem verkeer:	**23,0**	**+9,4 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen:	18,0	+9,1 %	78,2 %
Vloeibare massagoederen:	1,8	+29,5 %	7,8 %
Containers:	0,2	+161,5 %	0,9 %
Roll-on-roll-off:	1,2	+5,0 %	5,3 %
Conventionele stukgoederen:	1,8	-6,6 %	7,9 %

1.3. De haven van Zeebrugge

De totale trafiek in de haven van Zeebrugge lag in 1997 op 32,4 miljoen ton; 13,7 % hoger dan in 1996. Van de goederen die in de haven werden gelost, was iets meer dan de helft afkomstig uit Europa (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (24 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (82 %) Europa als bestemming.
De overslag van droge massagoederen ligt in 1997 terug hoger dan in 1996 (+20,6 %). Deze trafiekwinst compenseert het sterke verlies dat in 1996 werd opgetekend. De toename is volledig toe te schrijven aan de overslag van steenkool (van 1,3 naar 2,2 miljoen ton). De ijzerertstrafiek is volledig weggevallen. De trafiek van granen verminderde doch de overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen lag iets hoger in 1997. De trafiek van vloeibare massagoederen nam toe van 4,8 naar 5,1 miljoen ton, hetgeen toe te schrijven is aan de gestegen aanvoer van vloeibaar aardgas (via de LNG-terminal in de voorhaven).
De container- en de roll-on-roll-off-trafieken zijn in de haven van Zeebrugge sterk toegenomen. Voor de containers bedraagt het groeipercentage bijna 22 %. Dit brengt de containeroverslag op 7,6 miljoen ton; hiermee worden de trafiekdalingen van 1995 en 1996 goedgemaakt. Voor de ro/ro bedraagt de groei 14,6 %, hetgeen het overslagcijfer voor ro/ro op een record brengt van 14,7 miljoen ton. De conventionele stukgoederen deden het in 1997 veel minder goed. Deze trafiek nam af van 1,2 tot 0,8 miljoen ton; dit is een verlies van ruim 31 %. De verminderde fruittrafieken liggen aan de basis van dit verliescijfer.
In 1997 werden er via de haven van Zeebrugge 663.978 passagiers vervoerd van en naar Groot-Brittannië. Dit is een toename van ruim 5 %. In 1996 werd nog een sterk verlies geleden door de stopzetting van de uitbating van de verbinding Zeebrugge-Felixstowe door P&O Ferries.
In 1996 kwamen er in de haven van Zeebrugge 10.259 zeeschepen aan, met een totale bruto register tonnage van 73.559 BRT. De gemiddelde scheepsgrootte nam licht toe tot 7.170 BRT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:

	miljoen ton 1997	Evolutie 1996-1997	Aandeel 1997
Totaal maritiem verkeer:	**32,4**	**13,7 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen:	4,2	20,6 %	12,8 %
Vloeibare massagoederen:	5,1	6,9 %	15,9 %
Containers:	7,6	21,9 %	23,6 %
Roll-on-roll-off:	14,7	14,6 %	45,2 %
Conventionele stukgoederen:	0,8	-31,2 %	2,5 %

1.4. De haven van Oostende

De haven van Oostende realiseerde in 1997 een totale trafiek van 4,3 miljoen ton. Dit is 4,2 % (189.000 ton) minder dan in 1996. De trafiek van droge massagoederen is toegenomen met 13,6 % tot 1,18 miljoen ton. Het gaat in hoofdzaak om de aanvoer van zand en grind, die op zee worden gewonnen. De meest belangrijke trafiekstroom, de roll-on-roll-off-trafiek van en naar Groot-Brittannië, is afgenomen met 10,2 % tegenover 1996. Begin maart 1997 werden de diensten van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) overgenomen door een private operator. In plaats van de ferryschepen van de RMT werden catamarans ingezet, hetgeen de totale

capaciteit van de haven van Oostende om vrachtwagens naar Groot-Brittannië te vervoeren, verminderde. Samen met enkele technische problemen in de opstartfase vormde de overschakeling naar catamarans een verklaring voor de verminderde vrachttrafiek.
De passagierstrafiek is in 1997 afgenomen van 1,6 naar 1,4 miljoen personen; dit is een verlies van 15,3 %. De daling is voor een deel toe te schrijven aan de onzekere periode in het begin van 1997, bij de stopzetting van de RMT-activiteiten, en vooral aan het feit dat de catamarans geen autobussen kunnen vervoeren van en naar Groot-Brittannië.
Twee derde van de in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 35 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	miljoen ton 1997	Evolutie 1996-1997	Aandeel 1997
Totaal maritiem verkeer:	**4,28**	**-4,2 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen:	1,18	+13,6 %	27,6 %
Vloeibare massagoederen:	0,23	-5,4 %	5,3 %
Containers:	0,00	0,0 %	0,0 %
Roll-on-roll-off:	2,85	-10,2 %	66,5 %
Conventionele stukgoederen:	0,03	+32,5 %	0,6 %

2. Statistische gegevens

2.1 Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door een private rederij. De RMT-gegevens zijn echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.
De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.

Tabel 01.01: Lossingen, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.481
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521

Bron: havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende, inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen, de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01.02: Ladingen, in 1000 ton, 1980-1997

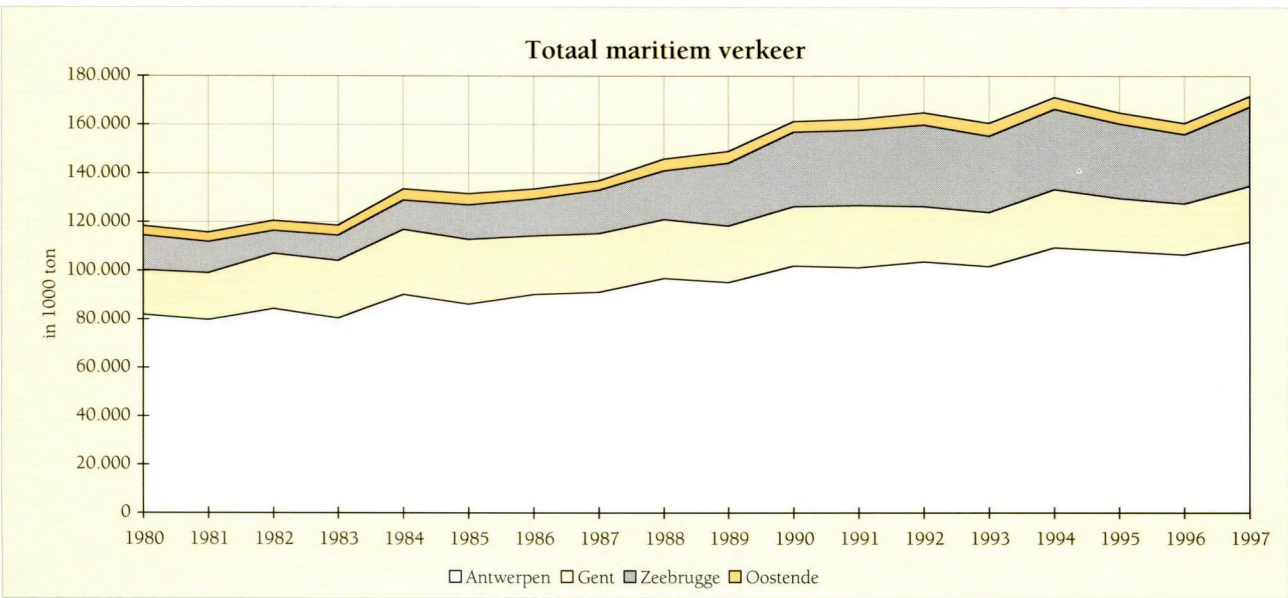
	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.272
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.281
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.632
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.489
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.206
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.060
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035

Bron: havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende, inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen, de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01.03: Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	145.944
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.159
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556

Bron : tabellen 01-01 en 01-02



2.2 Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteindienst. Voor de haven van Oostende is de RMT-trafiek volledig ondergebracht in de categorie 9, "overige goederen", na een omrekening van aantal voertuigen naar ton. Ook bij de andere havens zijn roll-on-roll-off-trafieken in deze categorie ondergebracht.

De havens van Gent, Zeebrugge en Oostende gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken). Maar omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling), is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wél geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

Tabel 02.01: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1997

	Haven van Antwerpen		
goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	**23.512**	**32.931**	**56.442**
ijzer en staal	2.134	6.836	8.970
non-ferro-metalen	188	131	319
meststoffen / chemicaliën	88	431	519
hout	764	114	878
houtcellulose, papierpulp	3.512	604	4.116
fruit	1.679	43	1.722
graangewassen	24	347	371
rollend materieel	520	826	1.346
bloem	1	918	919
suiker	3	866	869
overig stukgoed	14.599	21.815	36.413
Massagoedbehandeling	**39.554**	**15.898**	**55.453**
ruwe aardolie	7.645	14	7.659
aardoliederivaten	9.781	6.777	16.558
chemicaliën	2.687	2.014	4.701
ertsen	7.665	536	8.201
kolen	7.105	295	7.400
granen	1.043	603	1.646
meststoffen	1.376	3.400	4.776
zand en grint	849	773	1.622
overig massagoed	1.402	1.486	2.889
TOTAAL :	**63.066**	**48.829**	**111.895**

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 02.02: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1997

	Haven van Gent		
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	**1.613**	**234**	**1.847**
01 - Granen	1.483	219	1.702
05 - Hout en kurk	123	15	138
06 - Suikerbieten	0	0	0
04-09 Andere landbouwproducten	7	0	7
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	**3.637**	**495**	**4.132**
11 - Suiker	68	14	82
12 - Dranken	334	6	340
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	0	1	1
14 - Vlees, vis en zuivelproducten	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	97	32	129
17 - Veevoeder	1.436	207	1.643
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1.702	235	1.937
2 - Vaste minerale brandstoffen	**3.706**	**179**	**3.885**
21 - Steenkool	3.477	129	3.606
22 - Bruinkool	2	0	2
23 - Cokes	227	50	277
3 - Aardolie & -producten	**1.529**	**218**	**1.747**
32 - Vloeibare brandstoffen	160	0	160
34 - Andere aardoliederivaten	1.369	218	1.587
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**5.153**	**507**	**5.660**
41 - IJzererts	5.018	0	5.018
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	104	1	105
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	31	506	537
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**510**	**912**	**1.422**
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	96	38	134
52 - halffabrikaten van staal	260	1	261
53 - staven en vormstaal, draad, e.d.	88	2	90
54 - Plaat- en bandstaal	54	870	924
55 - Pijpen, andere gieterijproducten	12	1	13
56 - Non-ferrometalen en halffabrikaten	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**1.129**	**252**	**1.381**
61 - zand, grind, klei en slakken	341	68	409
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	6	0	6
63 - andere ruwe mineralen	601	9	610
64 - cement, kalk	181	175	356
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	0	0	0
7 - Meststoffen	**626**	**94**	**720**
71 - natuurlijke meststoffen	46	16	63
72 - kunstmeststoffen	580	78	658

Bron: Havenbedrijf Gent

Tabel 02.02: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1997 (vervolg)

	Haven van Gent		
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
8 - Chemische producten	**478**	**196**	**674**
81 - chemische basisproducten	216	137	353
82 - Aluminiumverbindingen	0	0	0
83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie	5	4	9
84 - cellulose en oud papier	132	0	132
89 - andere chemische producten	125	54	179
9 - Overige goederen	**916**	**589**	**1.505**
91 - vervoermaterieel	210	102	312
92 - landbouwtractoren en -machines	0	2	2
93 - elektr. & andere machines, motoren, ..	1	0	1
95 - glas, glaswerk, keramische producten	0	1	1
96 - leder, textiel en kleding	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	685	471	1.156
99 - bijzondere transacties	20	11	31
TOTAAL :	**19.298**	**3.677**	**22.975**

Bron: Havenbedrijf van de Stad Gent

Tabel 02.03: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1997

	Haven van Zeebrugge		
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	**483**	**102**	**585**
01 - Granen (m.i.v. rijst)	49	0	49
02 - Aardappelen	16	89	105
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	412	4	417
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	4	7	12
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	1	0	2
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	**114**	**199**	**313**
11 - Suiker	91	114	205
12 - Dranken	1	0	1
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	1	2	3
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	2	47	48
17 - Veevoeder	13	22	35
18 - Oliezaden, oliën en vetten	2	2	4
19 - andere voedingsproducten	4	13	17
2 - Vaste minerale brandstoffen	**1.583**	**632**	**2.214**
21 - Steenkool	1.560	608	2.168
22 - Bruinkool en turf	22	0	22
23 - Cokes	0	24	24

Tabel 02.03: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1997 (vervolg)

	Haven van Zeebrugge		
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
3 - Aardolie & -producten	**3.865**	**3**	**3.868**
32 - Vloeibare brandstoffen	522	1	523
33 - Energiegassen	3.343	1	3.344
34 - Andere petroleumproducten	0	0	0
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**15**	**0**	**15**
41 - IJzererts	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	15	0	15
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**27**	**76**	**103**
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	30	30
56 - non-ferro metalen	0	1	1
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	27	45	72
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**1.675**	**30**	**1.705**
61 - zand, grind, klei en slakken	1.663	2	1.665
62 - zout, ijzerkies en zwavel	0	2	2
64 - cement, kalk	0	26	26
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	12	0	13
7 - Meststoffen	**10**	**1**	**11**
71 - natuurlijke meststoffen	0	0	0
72 - kunstmeststoffen	10	1	11
8 - Chemische producten	**79**	**25**	**104**
81 - chemische basisproducten	76	11	87
89 - andere chemische producten	3	14	16
9 - Overige goederen	**10.611**	**12.878**	**23.490**
91 - vervoermateriaal	10.010	12.282	22.292
92 - landbouwtractoren en -machines	0	0	0
93 - elektrische machines, apparaten ,...	0	11	12
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	1	11	12
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	598	574	1.172
99 - speciale transacties	2	0	2
TOTAAL :	**18.462**	**13.946**	**32.408**

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02.04: Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 1997

	Handelshaven van Oostende		
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	**16**	**0**	**16**
00 - Vee	0	0	0
05 - Hout en kurk	16	0	16
16 - Rijst	0	0	0
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	**2**	**0**	**2**
13 - Sigaretten	0	0	0
17 - Veevoeder	2	0	2
2 - Vaste minerale brandstoffen	**19**	**0**	**19**
21 - Steenkool	17	0	17
22 - Bruinkool en turf	2	0	2
23 - Cokes	0	0	0
3 - Aardolie & -producten	**159**	**0**	**159**
32 - Vloeibare brandstoffen	159	0	159
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**22**	**3**	**25**
41 - IJzererts	20	0	20
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	2	3	5
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**0**	**0**	**0**
51 - Staal			0
56 - Aluminium			0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**1.051**	**0**	**1.051**
61 - zand, grind, klei en slakken	1.004	0	1.004
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	4	0	4
63 - marmer, magnesiumoxide, kassei	9	0	9
64 - cement, kalk	33	0	33
69 - Bakstenen	0	0	0
7 - Meststoffen	**0**	**82**	**82**
72 - Kunstmeststoffen	0	82	82
8 - Chemische producten	**71**	**0**	**71**
81 - chemische basisproducten	65	0	65
82 - aluminiumhydroxide	5	0	5
9 - Overige goederen	**1.354**	**1.498**	**2.851**
95 - glas, glaswerk, keramische producten	2	2	4
Voertuigen (roll-on-roll-off)	1.352	1.495	2.847
TOTAAL :	**2.694**	**1.583**	**4.277**

Bron: AG Haven Oostende

2.3 Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.

Tabel 03-01: Lossingen containers, in TEU, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	1.784.246

Bron: Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-02: Ladingen containers, in TEU, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	1.843.709

Bron: Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-03: Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	724.247	9.950	181.010	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	3.627.955

Bron: Tabellen 03-01 en 03-02. TEU = Twenty foot Equivalent Unit. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-04: Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277.013	4.567	78.989	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	1.255.442

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-05: Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-1997

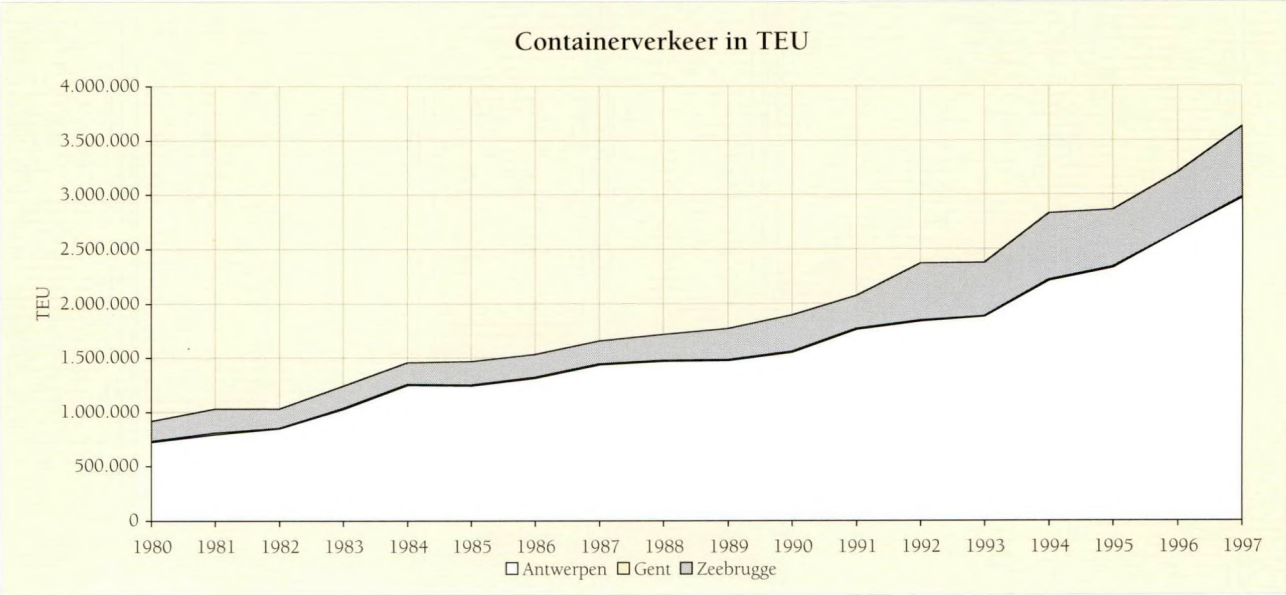
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277.679	5.258	76.969	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	1.309.701

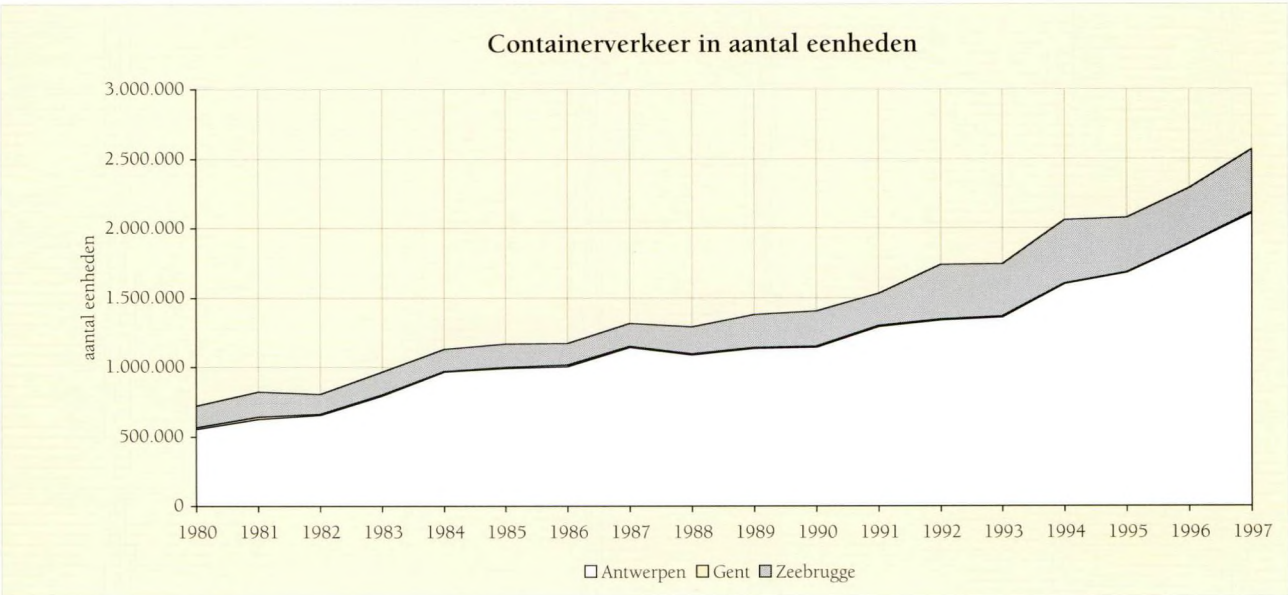
Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06: Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	554.692	9.825	155.958	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	2.565.143

Bron: tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen.


Containerverkeer in TEU
TEU
4.000.000
3.500.000
3.000.000
2.500.000
2.000.000
1.500.000
1.000.000
500.000
0
1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997
Antwerpen Gent Zeebrugge


Containerverkeer in aantal eenheden
aantal eenheden
3.000.000
2.500.000
2.000.000
1.500.000
1.000.000
500.000
0
1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997
Antwerpen Gent Zeebrugge

2.4 Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.
In tegenstelling tot de vorige jaarverslagen werd nu ook de haven van Oostende opgenomen in deze tabellen. Voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge is een indeling beschikbaar in lossingen en ladingen. Voor Oostende wordt per verschijningsvorm enkel een totaal weergegeven.

Tabel 04-01: Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-02: Lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1997

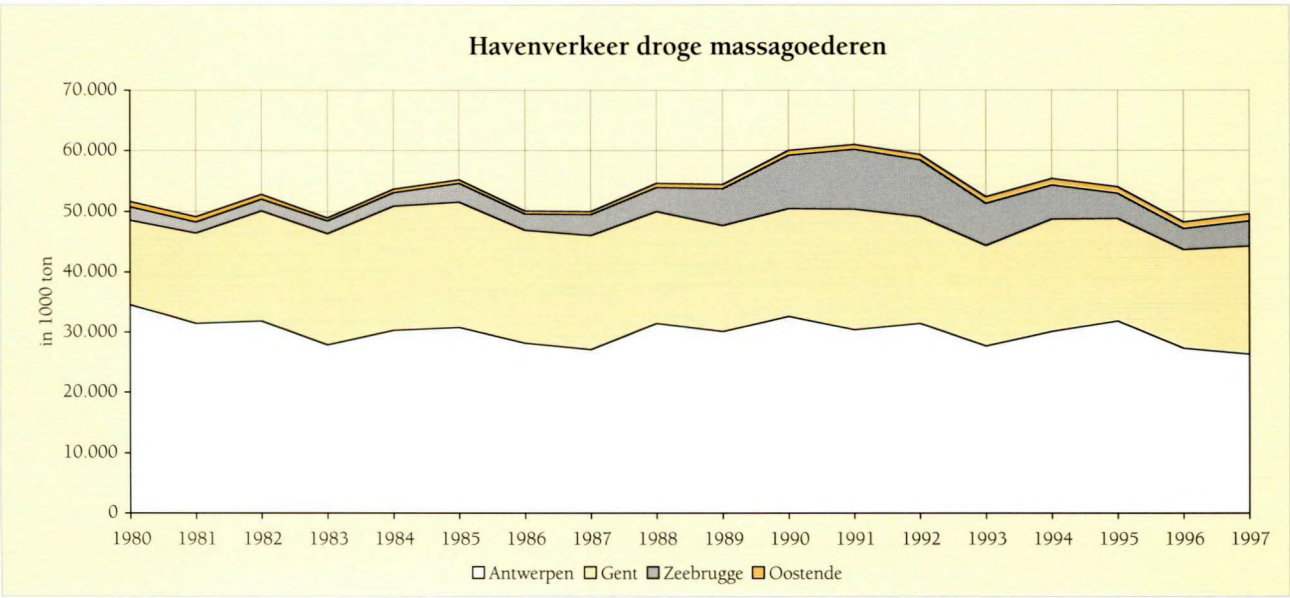
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-03: Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627

Bron: Tabellen 04-01 en 04-02. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-04: Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 04-05: Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1997

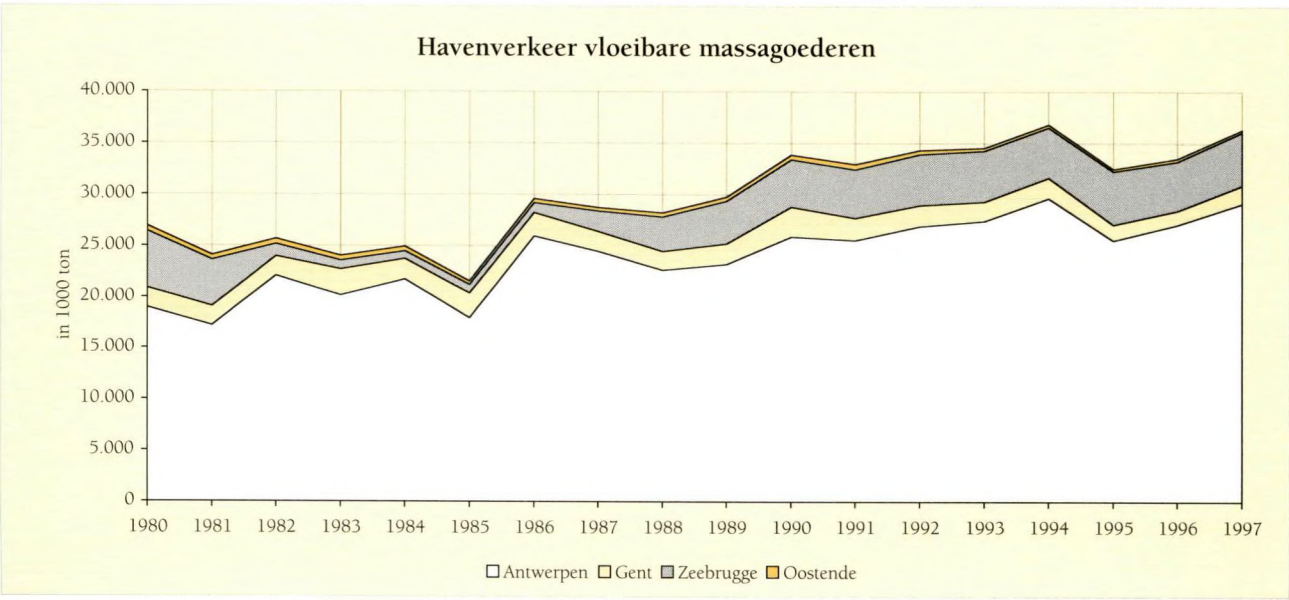
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 04-06: Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278

Bron: Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-07: Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-08: Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-1997

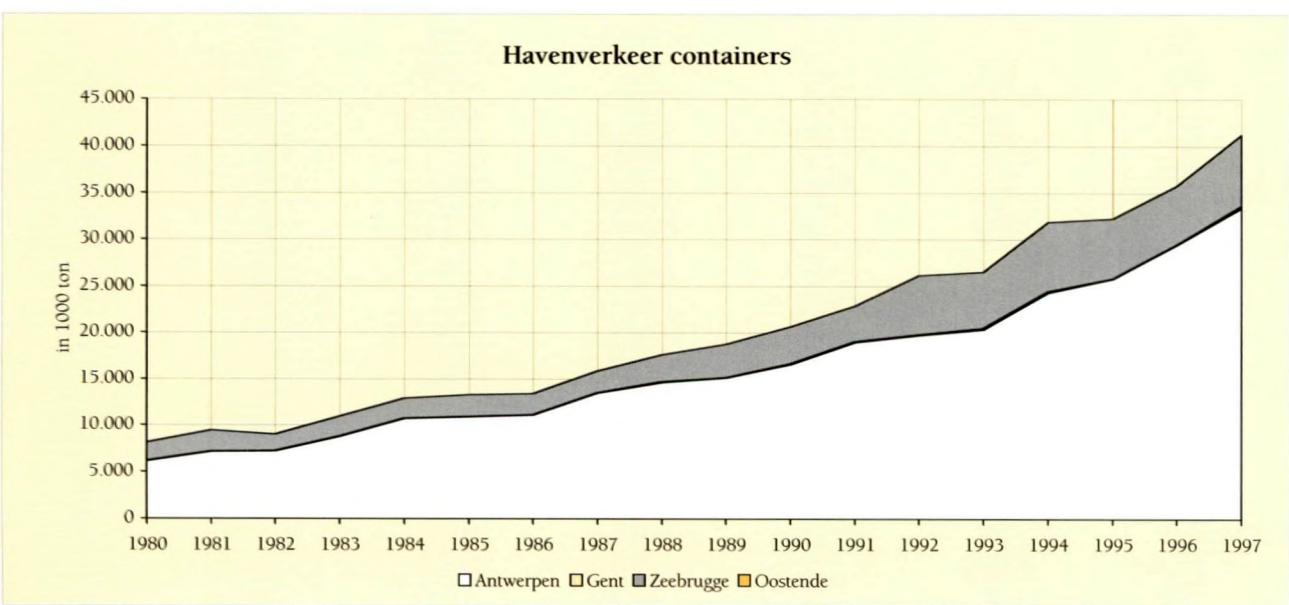
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-09: Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267

Bron: Tabellen 04-07 en 04-08. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.



Tabel 04-10: Lossingen roll-on - roll-off, in 1000 ton, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-11: Ladingen roll-on - roll-off, in 1000 ton, 1980-1997

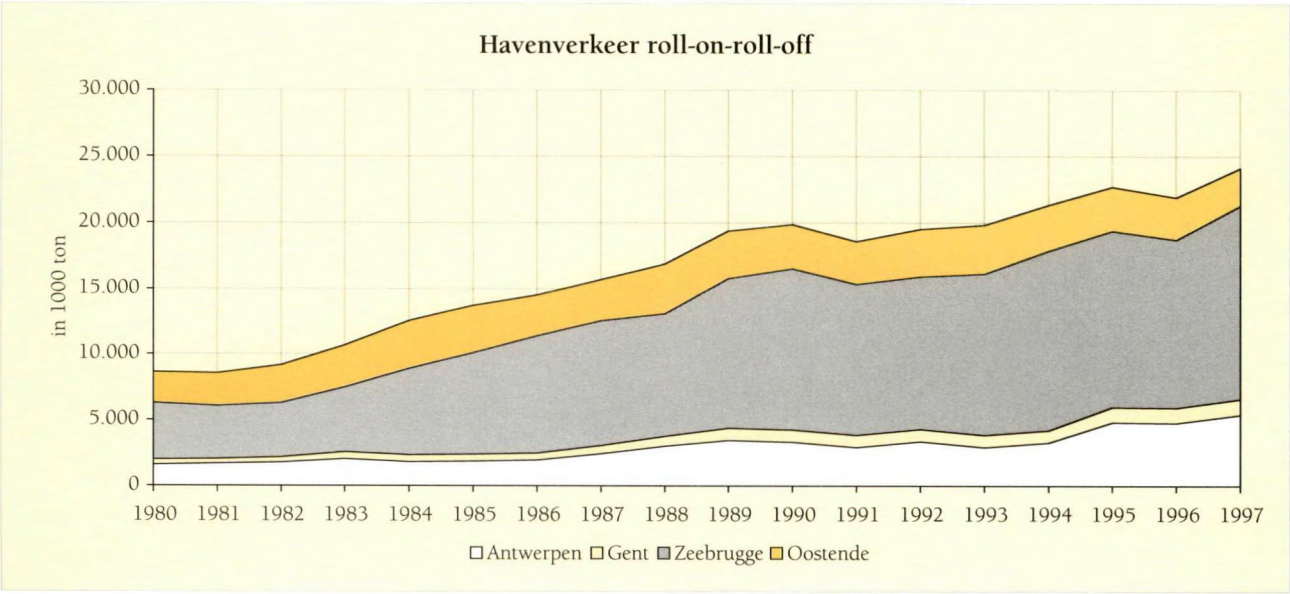
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-12: Lossingen + ladingen roll-on - roll-off, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104

Bron: Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-13: Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-14: Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1997

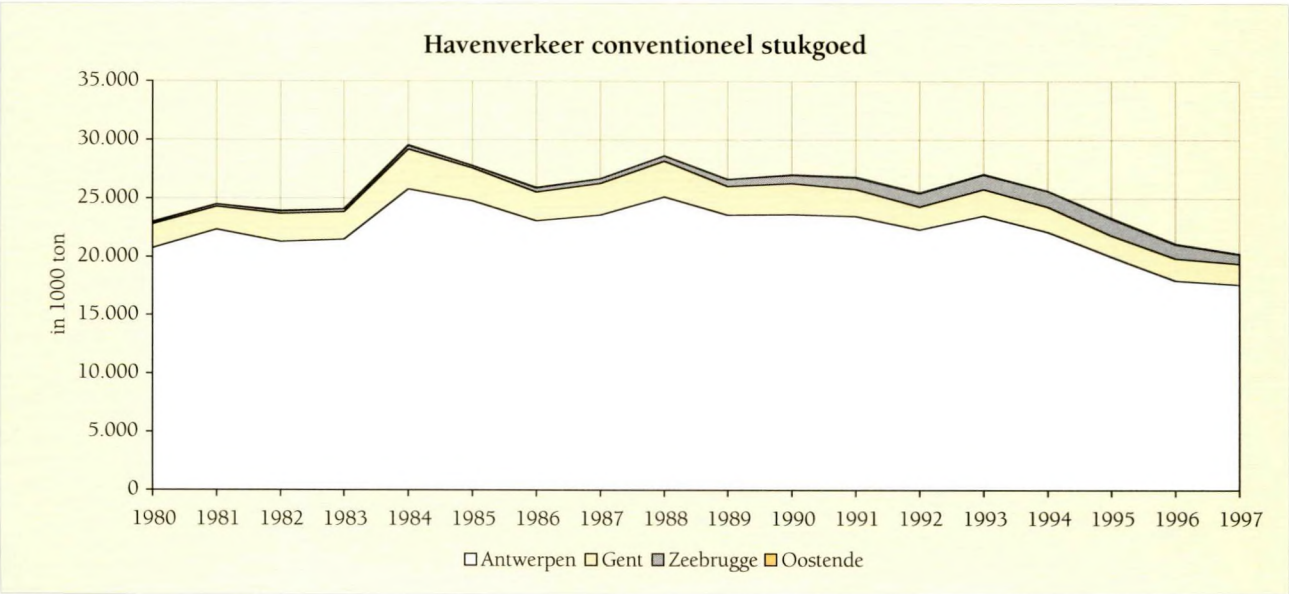
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-15: Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279

Bron: Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



2.5 Herkomst en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 en 05-02 wordt de procentuele verdeling gegeven van de verschillende herkomsten en bestemmingen van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (met uitzondering van Antwerpen, waarvoor de procentuele verdeling gebaseerd is op gegevens van de Benelux Zeevaartstatistieken). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende herkomsten/bestemmingen in, alsook de herkomst/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01: Trafiek naar herkomst, in %

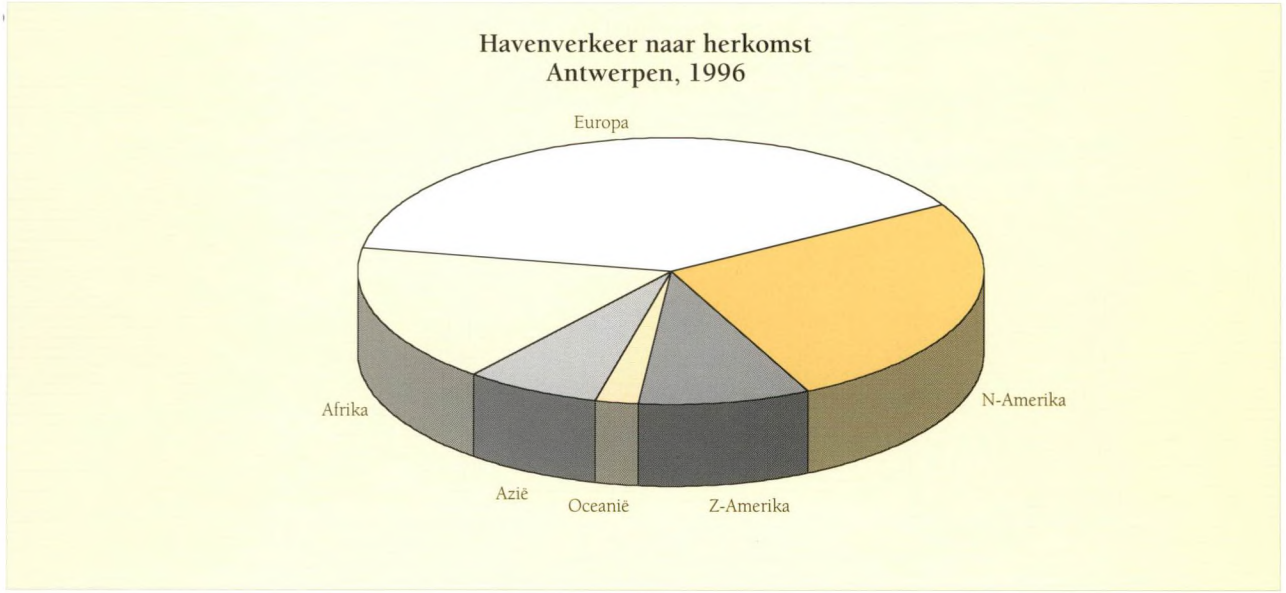
	haven			
Herkomst	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	39%	26%	55%	65%
N-Amerika	26%	26%	5%	0%
Z-Amerika	9%	31%	2%	0%
Oceanië	2%	3%	3%	0%
Azië	7%	7%	1%	0%
Afrika	17%	8%	24%	0%
Andere	0%	1%	9%	35%

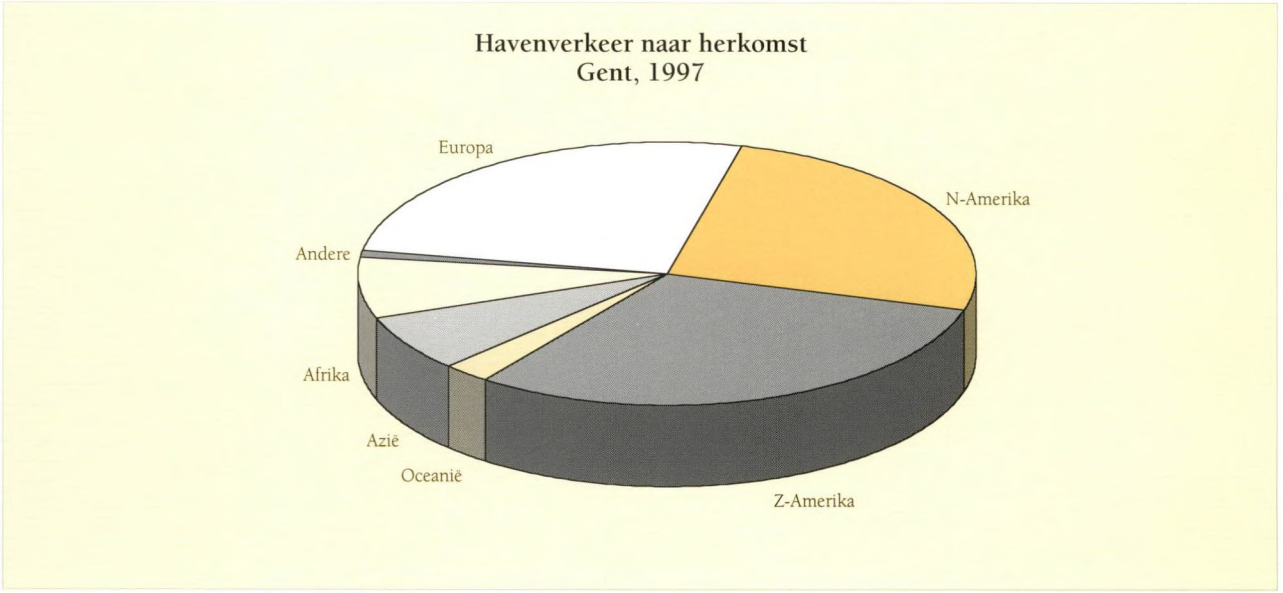
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1997.
Antwerpen: Benelux Zeehavenstatistieken, 1996

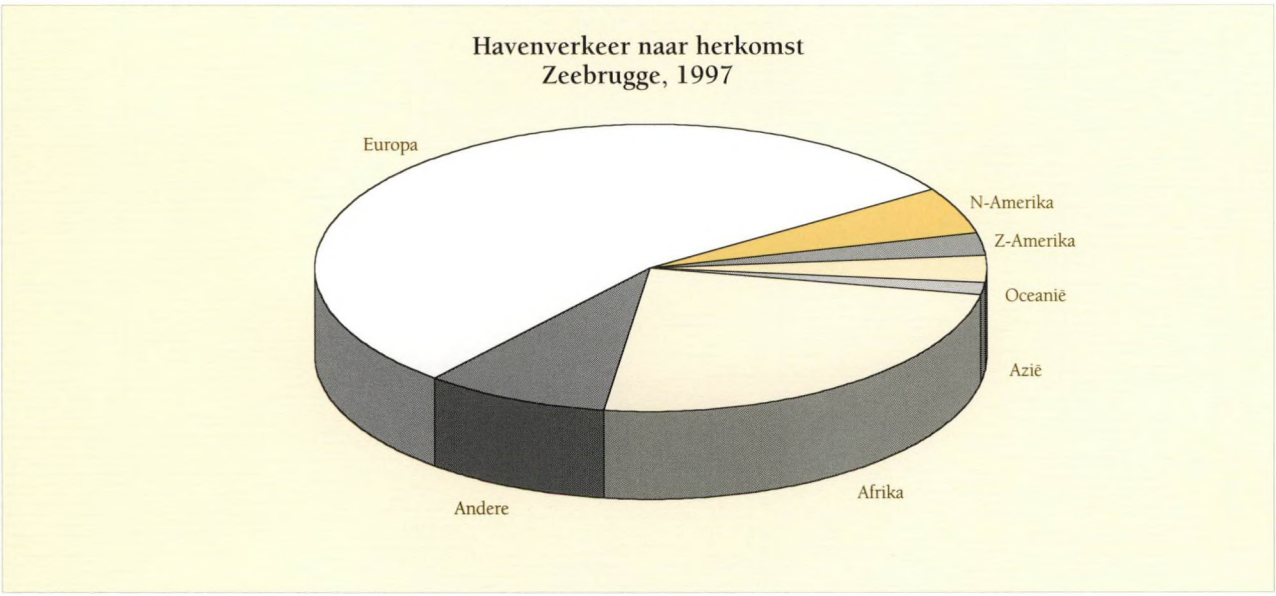
Tabel 05-02: Trafiek naar bestemming, in %

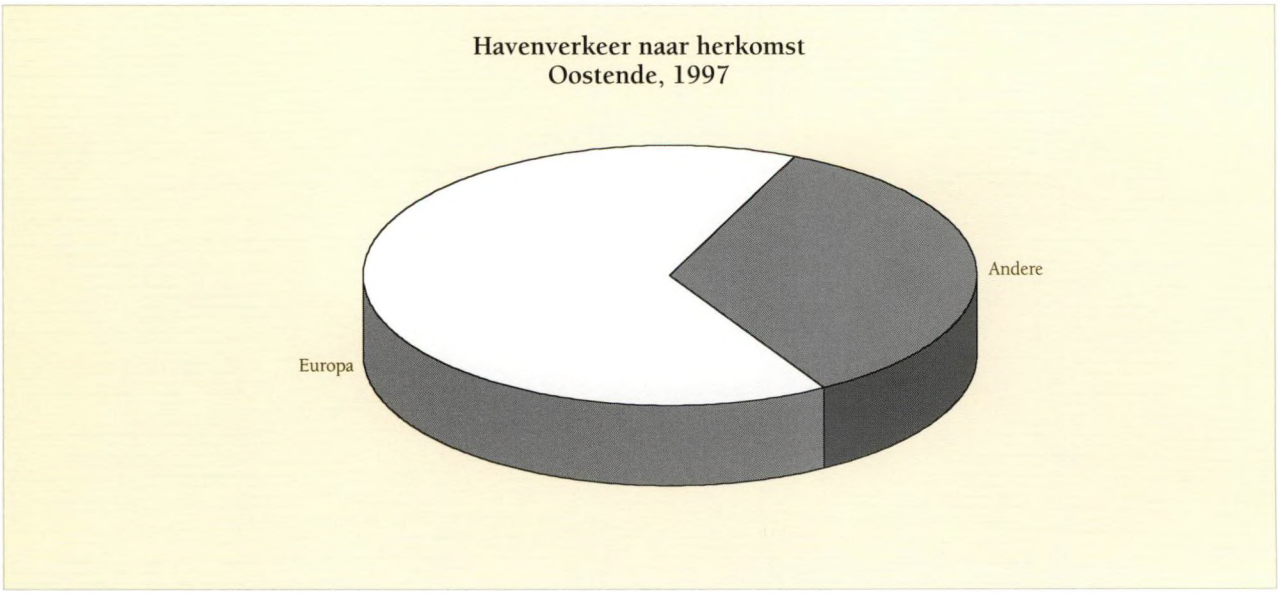
	haven			
Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	34%	73%	82%	100%
N-Amerika	19%	12%	7%	0%
Z-Amerika	7%	3%	2%	0%
Oceanië	1%	0%	0%	0%
Azië	26%	7%	2%	0%
Afrika	15%	5%	2%	0%
Andere	0%	0%	4%	0%

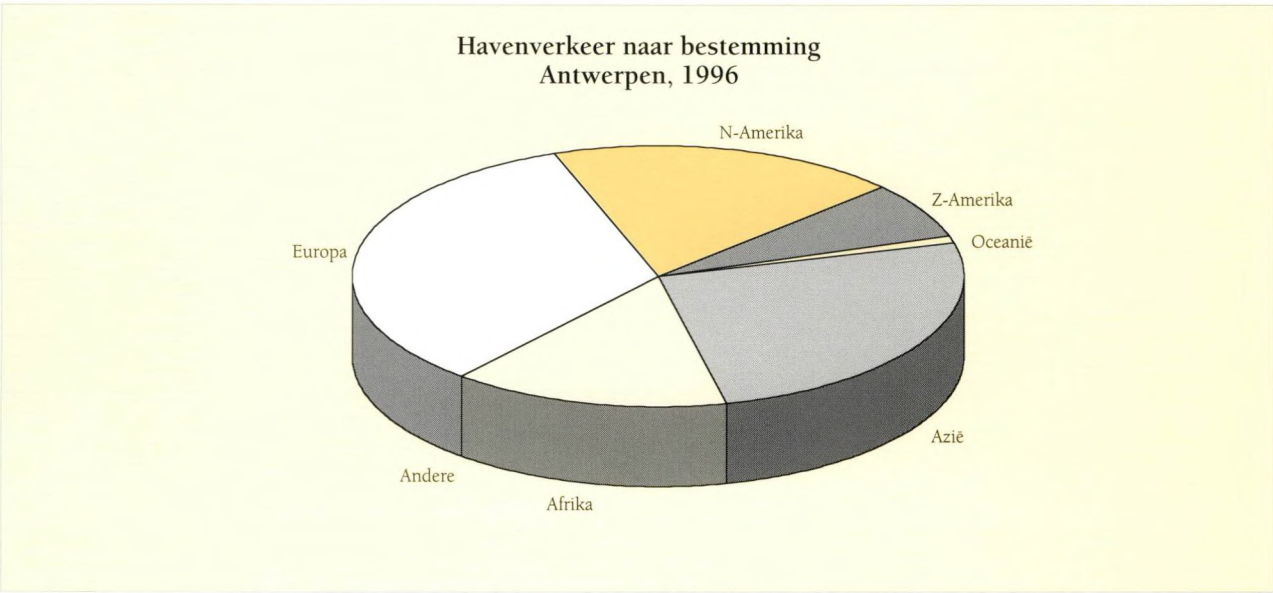
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1997.
Antwerpen: Benelux Zeehavenstatistieken, 1996

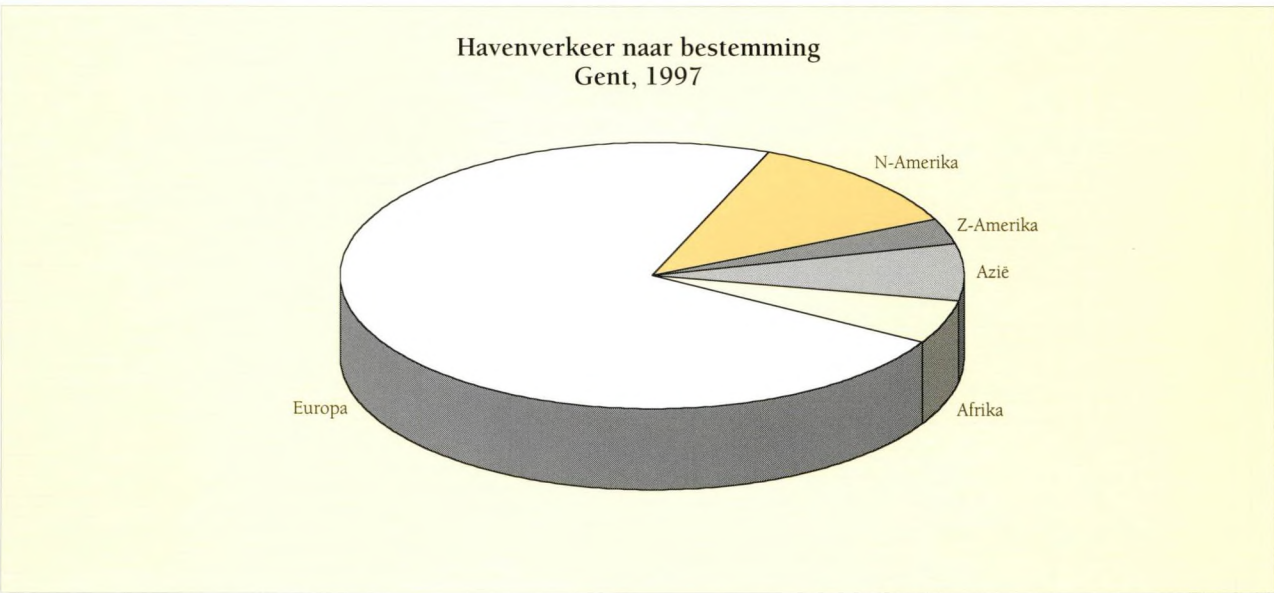

Havenverkeer naar herkomst
Antwerpen, 1996
Europa
N-Amerika
Afrika
Azië
Oceanië
Z-Amerika

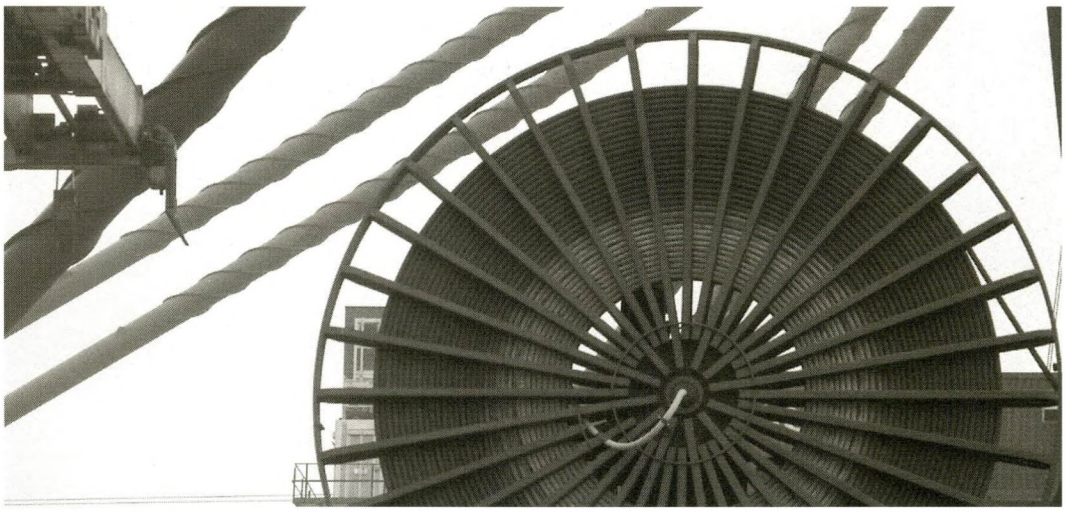

Havenverkeer naar herkomst
Gent, 1997
Europa
N-Amerika
Andere
Afrika
Azië
Oceanië
Z-Amerika

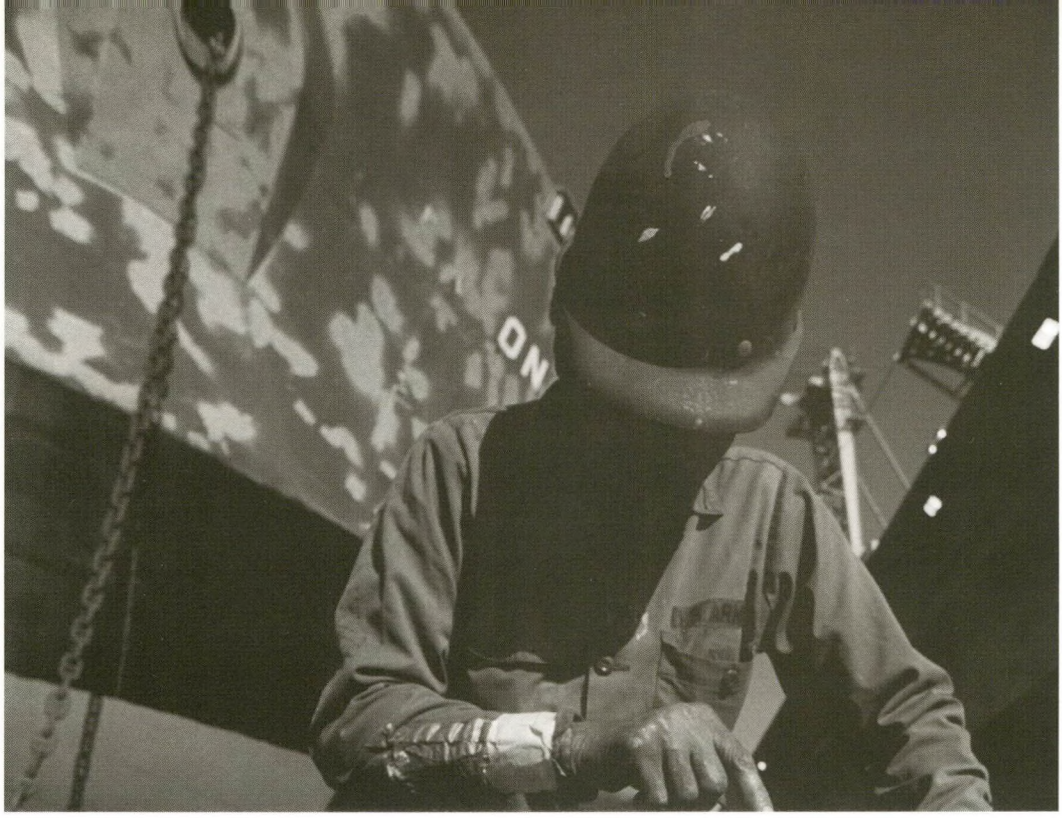

Havenverkeer naar herkomst
Zeebrugge, 1997
Europa
N-Amerika
Z-Amerika
Oceanië
Azië
Afrika
Andere

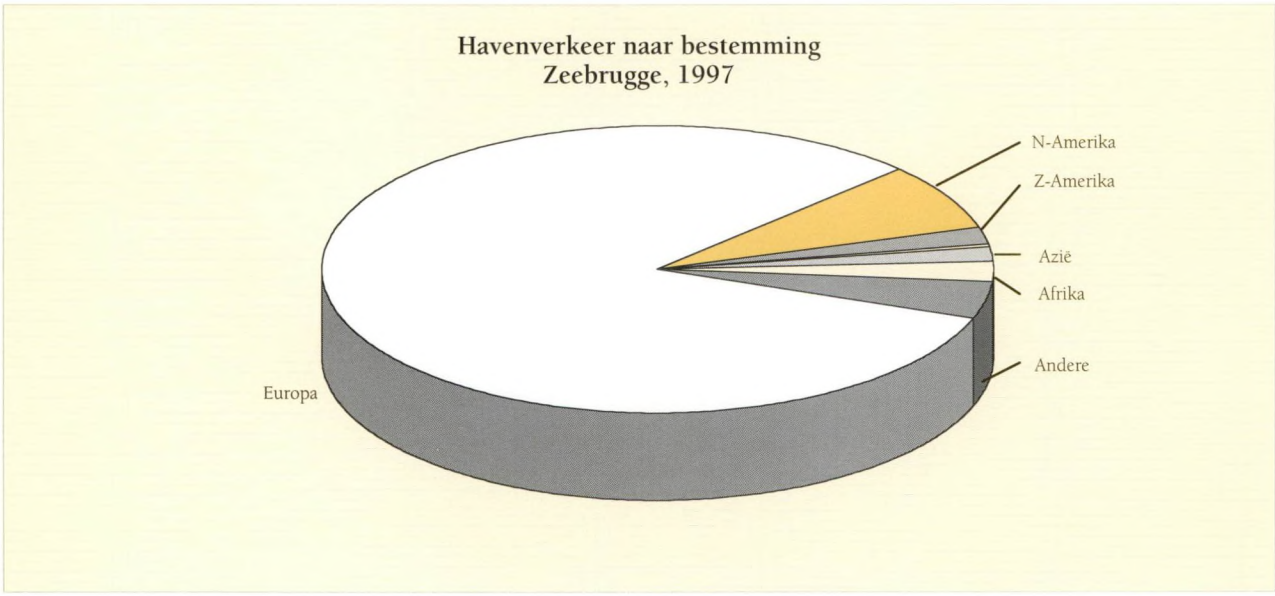

Havenverkeer naar herkomst
Oostende, 1997
Andere
Europa

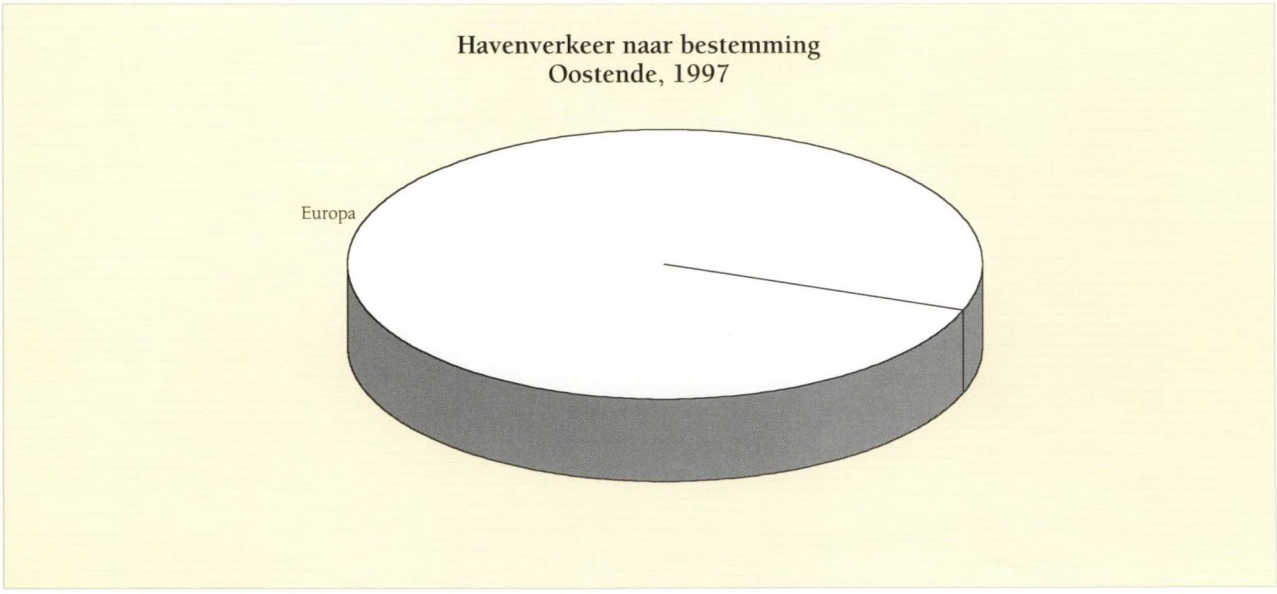

Havenverkeer naar bestemming
Antwerpen, 1996
N-Amerika
Z-Amerika
Oceanië
Europa
Azië
Andere
Afrika


Havenverkeer naar bestemming
Gent, 1997
N-Amerika
Z-Amerika
Azië
Europa
Afrika






Havenverkeer naar bestemming
Zeebrugge, 1997
N-Amerika
Z-Amerika
Azië
Afrika
Andere
Europa


Havenverkeer naar bestemming
Oostende, 1997
Europa

2.6 Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Gent verscheept geen passagiers.

Tabel 06-01: Aantal ontscheepte passagiers, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	7.134	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	869.600	1.034.350	1.907.010
1987	4.551	840.019	999.570	1.844.140
1988	4.605	572.221	1.076.419	1.653.245
1989	4.828	782.799	1.009.115	1.796.742
1990	3.008	839.444	1.007.971	1.850.423
1991	2.975	809.351	979.201	1.791.527
1992	4.010	585.365	1.105.452	1.694.827
1993	3.802	554.537	928.333	1.486.672
1994	2.208	586.641	914.068	1.502.917
1995	4.981	532.168	880.646	1.417.795
1996	3.830	331.876	810.526	1.146.232
1997	4.882	342.178	683.799	1.030.859

Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Voor Antwerpen: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart, Waterschoutsambt Antwerpen

Tabel 06-02: Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1997

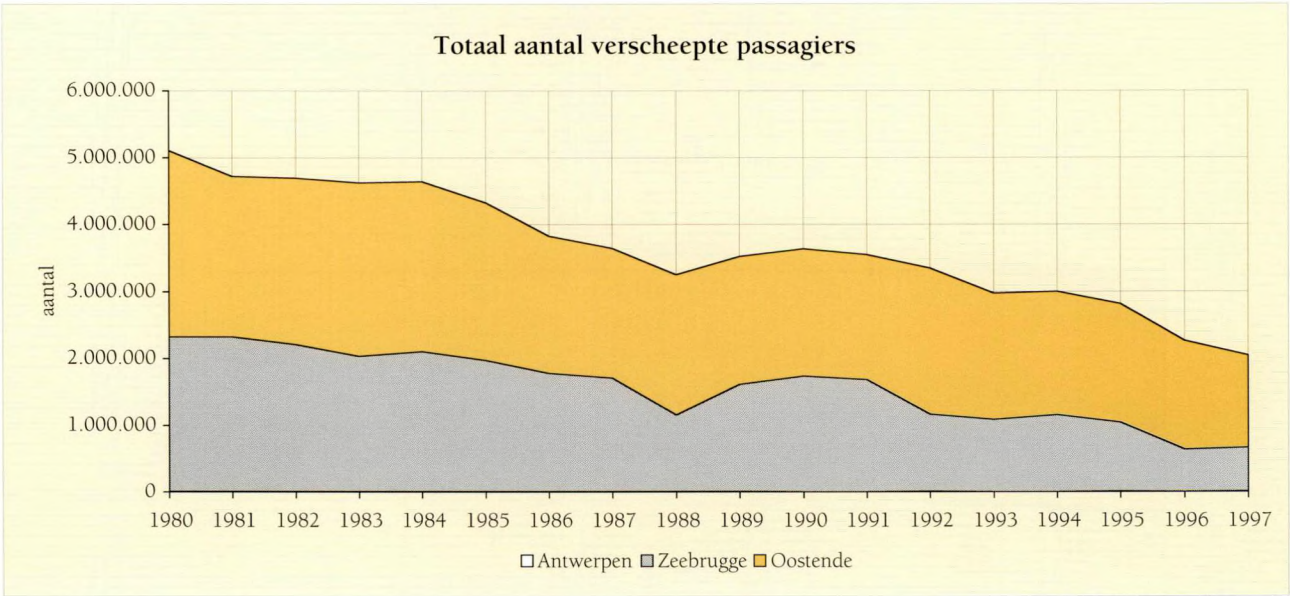
	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	902.816	1.013.347	1.917.513
1987	1.008	860.604	938.061	1.799.673
1988	1.918	574.735	1.020.073	1.596.726
1989	684	825.472	899.991	1.726.147
1990	821	891.286	896.404	1.788.511
1991	937	865.614	890.003	1.756.554
1992	1.477	572.410	1.076.422	1.650.309
1993	364	528.968	951.963	1.481.295
1994	215	565.032	930.426	1.495.673
1995	554	507.895	882.306	1.390.755
1996	420	299.866	812.240	1.112.526
1997	431	321.800	690.590	1.012.821

Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Voor Antwerpen: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart, Waterschoutsambt Antwerpen

Tabel 06-03: Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	9.809	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	1.772.416	2.047.697	3.824.523
1987	5.559	1.700.623	1.937.631	3.643.813
1988	6.523	1.146.956	2.096.492	3.249.971
1989	5.512	1.608.271	1.909.106	3.522.889
1990	3.829	1.730.730	1.904.375	3.638.934
1991	3.912	1.674.965	1.869.204	3.548.081
1992	5.487	1.157.775	2.181.874	3.345.136
1993	4.166	1.083.505	1.880.296	2.967.967
1994	2.423	1.151.673	1.844.494	2.998.590
1995	5.535	1.040.063	1.762.952	2.808.550
1996	4.250	631.742	1.622.766	2.258.758
1997	5.313	663.978	1.374.389	2.043.680

Bron: Tabellen 06-01 en 06-02



2.7 Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305

Bron: Havenbesturen.
*Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen gebaseerd op de periode maart-december 1997.
Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997

Tabel 07-02: Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	68.105	23.353	294.467
1997	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849

Bron: Havenbesturen.
*Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen gebaseerd op de periode maart-december 1997.
Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997

Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1997

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582

Bron: Tabellen 07-01 en 07-02

2.8 Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale maritieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de "Le Havre-Hamburg range". Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.
Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01: Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1997, in 1000 ton

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143

Bron: Havenbesturen.

Tabel 08-02: Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range (vervolg), 1980-1997, in 1000 ton

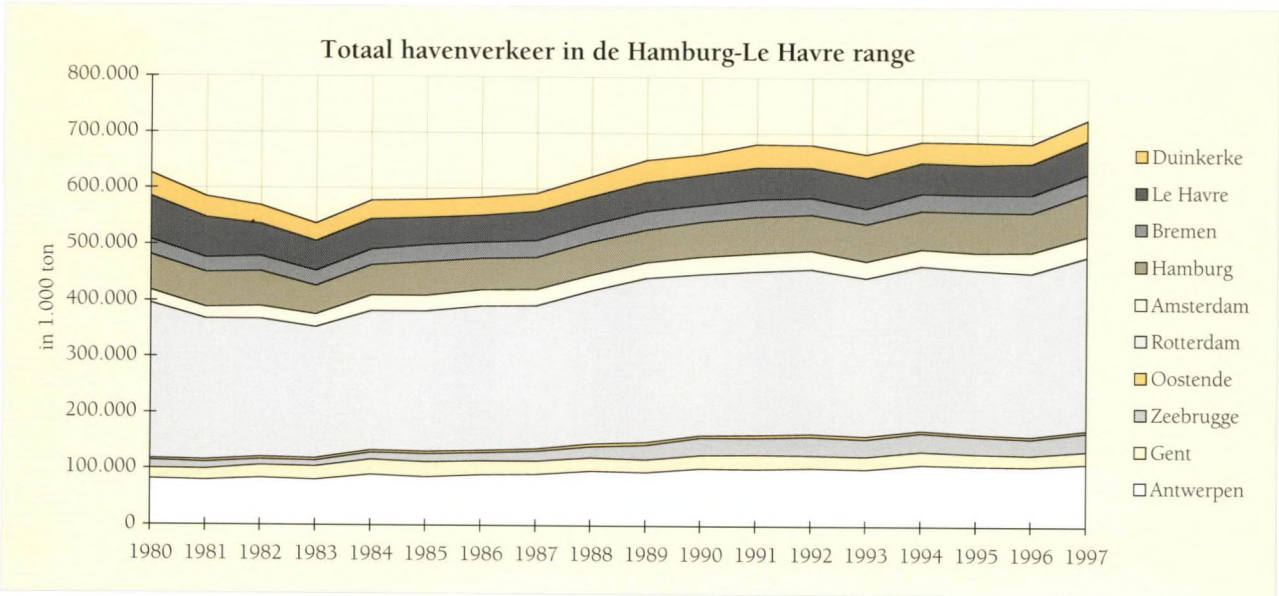
	haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.376	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547

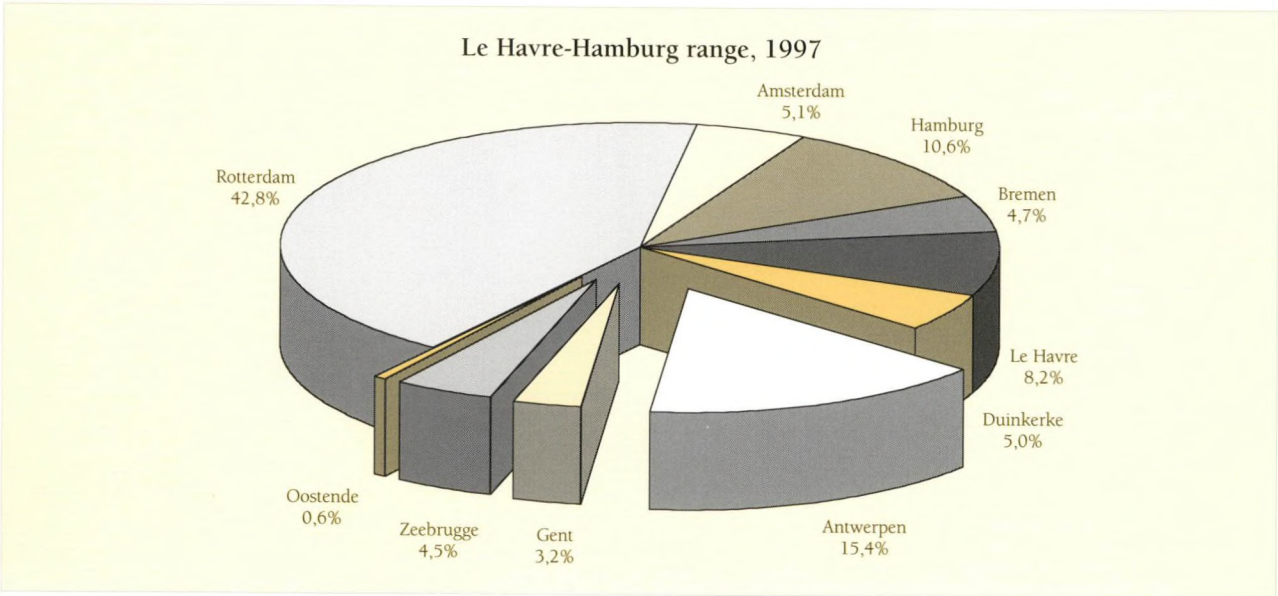
Bron: Havenbesturen.

Tabel 08-03: Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-1997

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,7%

Bron: Tabellen 08-01 en 08-02


Totaal havenverkeer in de Hamburg-Le Havre range
800.000
700.000
600.000
500.000
400.000
300.000
200.000
100.000
0
in 1.000 ton
1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997
Duinkerke
Le Havre
Bremen
Hamburg
Amsterdam
Rotterdam
Oostende
Zeebrugge
Gent
Antwerpen


Le Havre-Hamburg range, 1997
Amsterdam 5,1%
Hamburg 10,6%
Bremen 4,7%
Le Havre 8,2%
Duinkerke 5,0%
Antwerpen 15,4%
Gent 3,2%
Zeebrugge 4,5%
Oostende 0,6%
Rotterdam 42,8%

SERV