

J A A R V E R S L A G

1 9 9 4

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



138267

J A A R V E R S L A G

1 9 9 4

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE





COLOFON

VIZ (vzw)

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Jaarverslag 1994
Vlaamse Havencommissie
p/a SERV
Jozef II-straat 12-16
1040 Brussel

Tel.: 02/217.07.45
Fax: 02/217.70.08

Redactie:
Herman Clerinx
Jean-Pierre Merckx
Ingrid Schurmans

Dit jaarverslag werd gezet in de letters Garamond en Helvetica.
Het werd gedrukt op BVS Scheufelen mat papier, 115 gram, chloorvrij.
De kaft werd gedrukt op BVS Scheufelen mat papier, 250 gram, chloorvrij.

Drukkerij:
Gevaert & Bisnis
Kuurne

Verantwoordelijke uitgever:
Etienne Hurtecant
Witte Molenstraat 104
8200 Brugge Sint-Michiels
D/1995/4665/15

Op zoek naar een Vlaamse havenontwikkelingsstrategie

In een jaarverslag is het de geplogenheid terug te kijken op het voorbije jaar, in zeehavencontext is het evenwel aangeraden meteen ook toekomstgericht na te denken. Onze zeehavens staan immers onder constante druk van permanent veranderende markten en mogelijkheden. Zij kunnen zich als het ware niet veroorloven even uit te blazen, of gewoon af te wachten wat anderen doen. De overheid die voortdurend geroepen wordt de zeehavens te ondersteunen d.m.v. investeringen in de nodige basisinfrastructuren moet vanzelfsprekend evenzeer waakzaam blijven, doch gezien het lange termijn karakter van de meeste dezer investeringen stelt zich hier meer dan ooit de nood aan een strategische visie: waar, wanneer en hoe moeten welke haveninvesteringen gedaan worden?

1994 moest het Jaar van de hernieuwing worden; het mandaat van de Commissie is inderdaad hernieuwd, het investeringsbeleid echter nog niet. Achteraf bekeken is het een moeilijk jaar geworden. Wellicht was zulks enigszins te verwachten, want enerzijds komt er sleet op de tot dan toe gevolgde benadering om tot advies te komen, en anderzijds groeit de nood om de problematiek van havenontwikkeling in Vlaanderen echt havenoverschrijdend te benaderen.

In 1994 werd eerst een tijd gespeeld met de idee van een "programma-evaluatie" bovenop de "projectevaluaties", waardoor een havenoverschrijdende beoordeling en evaluatie van ingediende projecten vanzelfsprekend de aangewezen weg zou worden. Een dergelijke nieuwe benadering lag volledig in lijn met het tussentijds advies van de VHC dd. 23.12.1993, d.w.z. over de noodzaak van een globale afweging. Strategische planning en meerjarenprogrammatie zijn inderdaad niet zomaar gelijk aan de som van alle beschouwde projecten en investeringsbedragen. De mutuele effecten tussen de projecten komen bovendien niet voldoende aan bod in de gevolgde evaluatiemethoden.

Er zou ons inziens steeds een duidelijk onderscheid moeten gemaakt worden tussen de lokale beleidsvisie en het gewestelijke havenbeleid: hoe anders kan het havenbeleid geïntegreerd worden in een volwaardig (vervoer)facettenbeleid, d.w.z. een beleid waarin alle relevante regionale, ruimtelijke, milieu- en mobiliteitsaspecten mede in ogenschouw worden genomen? Een dergelijke benadering is des te belangrijker naarmate beperktere investeringskredieten voorhanden zijn, waarvoor het hoogst mogelijk socio-economisch rendement onze leidraad hoeft te zijn. In het licht van de toenemende druk t.o.v. kapitaalsubsidies en overheidssteun, in het bijzonder voor commerciële projecten vanuit de Commissie van de EU, is deze redenering trouwens geenszins van belang ontbloomt.

Als nieuwe doelstelling kwam dus de principiële ombuiging van het haveninvesteringsbeleid naar voren teneinde een zo groot mogelijke objectiviteit en een betere afstemming op de markt te bereiken. Tegelijk werd gezocht naar duidelijke richtlijnen, die eenvoudig en snel aan te wenden zouden zijn door én administratie én havenbesturen én havencommissie. Hoe beter het beleid samenhangt met de commerciële strategie van de zeehaven, hoe minder een en ander afhangt van budgettaire en administratieve besluitvorming, hoe meer ruimte immers voor de gewenste commerciële slagkracht overblijft.

In dit alles is de "houding" van de havenbesturen echter vrij essentieel, en komt eeniedere tegenstelling tussen diverse belangengroepen binnen de VHC eerder ongelegen.

In alle complexe organisaties is altijd latent een gevaar voor bureaucratisering aanwezig. Zulks geldt ook t.o.v. het besluitvormingsproces inzake havenuitbreiding, waarin de VHC een bepaalde rol te spelen heeft. Doch hoewel er in theorie verscheidene criteria voor prioritering en/of ranking van havenprojecten kunnen aangehaald worden, zoals bijv. de hoogte van de publieke investeringsbijdrage, het socio-economisch belang van het ganse project, de ruimtelijk effecten, de gevolgen voor het milieu in het bijzonder in relatie tot de achterland(verbindings)kosten, het marktperspectief in het kader van een strategische positionering etc., was geen van de Vlaamse havenbesturen onmiddellijk fervent voorstander van een of andere toepassing op dit terrein. De schrik voor verdere bureaucratisering van de havenbetoelaging was hier wellicht een van de redenen.

De principiële ombuiging kwam er vooralsnog niet. Niettemin blijven we verder geconfronteerd worden met het probleem van havenplanning en -uitbouw in het enge kader van beperkte kredieten.

Tijdens de feestzitting naar aanleiding van 25 jaar zeehavenoverleg in Nederland, nu bijna een jaar geleden, deed de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat een oproep voor krachtenbundeling tussen de twee belangrijke zeehavenlanden, België en Nederland. De minister was van mening dat die krachtenbundeling "een belangrijke missie is voor zowel de Nationale Havenraad als zijn Belgische evenknie, de Vlaamse Havencommissie".

Onze havens opereren en zullen dat in de toekomst nog meer doen binnen een scherpe concurrentie. Dat sluit geenszins uit dat concurrenten ook gemeenschappelijke belangen hebben.

De vraag wordt echter al langer hoe meer of er desbetreffend geen specifieke taak weggelegd is voor onze commissie. Moet dit forum bijvoorbeeld voor specifieke thema's geen opportuniteiten bieden (creëren)?

De VHC heeft een zeer concrete adviesopdracht bij praktisch alle investeringsdossiers die door de Vlaamse regering moeten goedgekeurd worden. Dat heeft dan ook als gevolg dat onze opdracht in de eerste plaats ligt in een "adviseursrol" ten aanzien van de Vlaamse regering. Maar is dit alles?

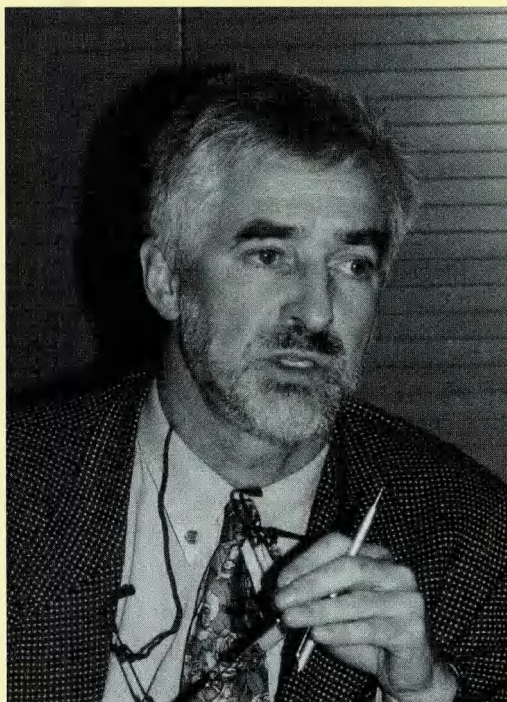
De VHC heeft tot nog toe wellicht een te passieve rol gespeeld, vooral in projectgebonden materies. Recent gehoorde kritiek luidt effectief: "De VHC dient als paraplu voor de minister, de VHC is een bezigheidstherapie, we merken geen verschil, de centen worden nog steeds op dezelfde manier verdeeld..."

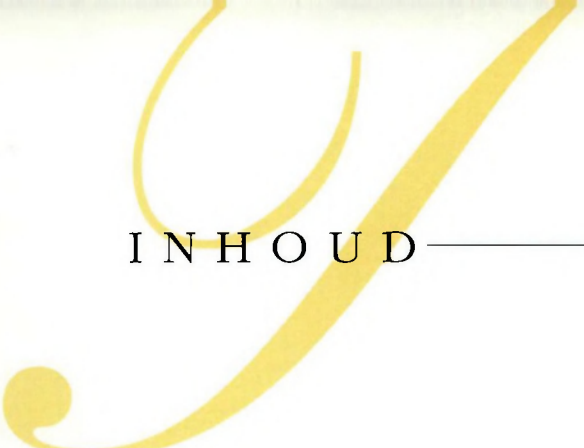
De vraag is derhalve of onze rol in sommige beleidsrelevante materies niet wat actiever zou moeten zijn, zoals reeds het geval is in verband met projectevaluatie, beheersstructuren en lange termijnstrategie? Reeds in 1993 stelde ik mij de vraag of we zo moesten verder gaan. Thans stellen zich nog steeds knelpunten inzake samenwerking, en nog steeds staat het complementaire karakter van onze zeehavens ter discussie.

Een uitgebalanceerd en algemeen aanvaardbaar havenbeleid is nochtans de voedingsbodem voor een efficiënt investeringsbeleid in de havens, en dus van levensbelang. Daarvoor is het nodig investeringen in één Vlaamse haven niet langer te beschouwen als een bedreiging voor de andere Vlaamse havens, maar als een zinvolle bijdrage tot de hele Vlaamse welvaart. Het is aan de VHC hieraan een bijdrage te leveren.

De Nationale Havencommissie (NHC) werkte van 1978 tot 1984; zij verging in uitzichtloze discussies en divergerende stellingnames. Wij moeten thans de wil en de moed opbrengen om de VHC niet hetzelfde lot te laten ondergaan.

*Prof. Dr. W. Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie*





I N H O U D

Op zoek naar een Vlaamse havenontwikkelingsstrategie	5
De Vlaamse Havencommissie	11
Samenstelling	11
Wetgeving	14
4 APRIL 1990. Decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (Belgisch Staatsblad - 23.06.1990)	14
15 NOVEMBER 1989. Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie (Belgisch Staatsblad - 17.02.1990)	14
DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1994	20
Commissie	21
Dagelijks bestuur	21
Werkgroepen	23
Secretariaat	23
Externe contacten	24
HET HAVENGEBEUREN IN VLAANDEREN	26
Beleidsinitiatieven en ontwikkelingen op Vlaams, Belgisch, Europees en internationaal vlak	27
Inleiding	27
Op Vlaams vlak	27
Decreet over een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen	27
Het Vlaams Infrastructuurplan	28
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	30
VLAREM I en VLAREM II	32
De Waterverdragen tussen België en Nederland	32
Op federaal vlak	33
De herordening van de binnenvaart	33
De invoering van het Eurovignet	34
Wijziging van het fiscaal regime voor nieuwe distributiecentra	34
De Belgische spoorwegen	35
Op Europees vlak	37
De transeuropese netwerken	37
De stimulering van de kustvaart door de Europese Commissie	38
De Kanaaltunnel	39
Op internationaal vlak	39
Afschaffing van de subsidies voor de scheepsbouwers	39
Het haveninvesteringsbeleid van de Vlaamse Gemeenschap sinds 1989	40
Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	42
Antwerpen	42
Gent	43
Zeebrugge	44
Oostende	45
De Vlaamse havens in de feiten: belangrijke gebeurtenissen	46

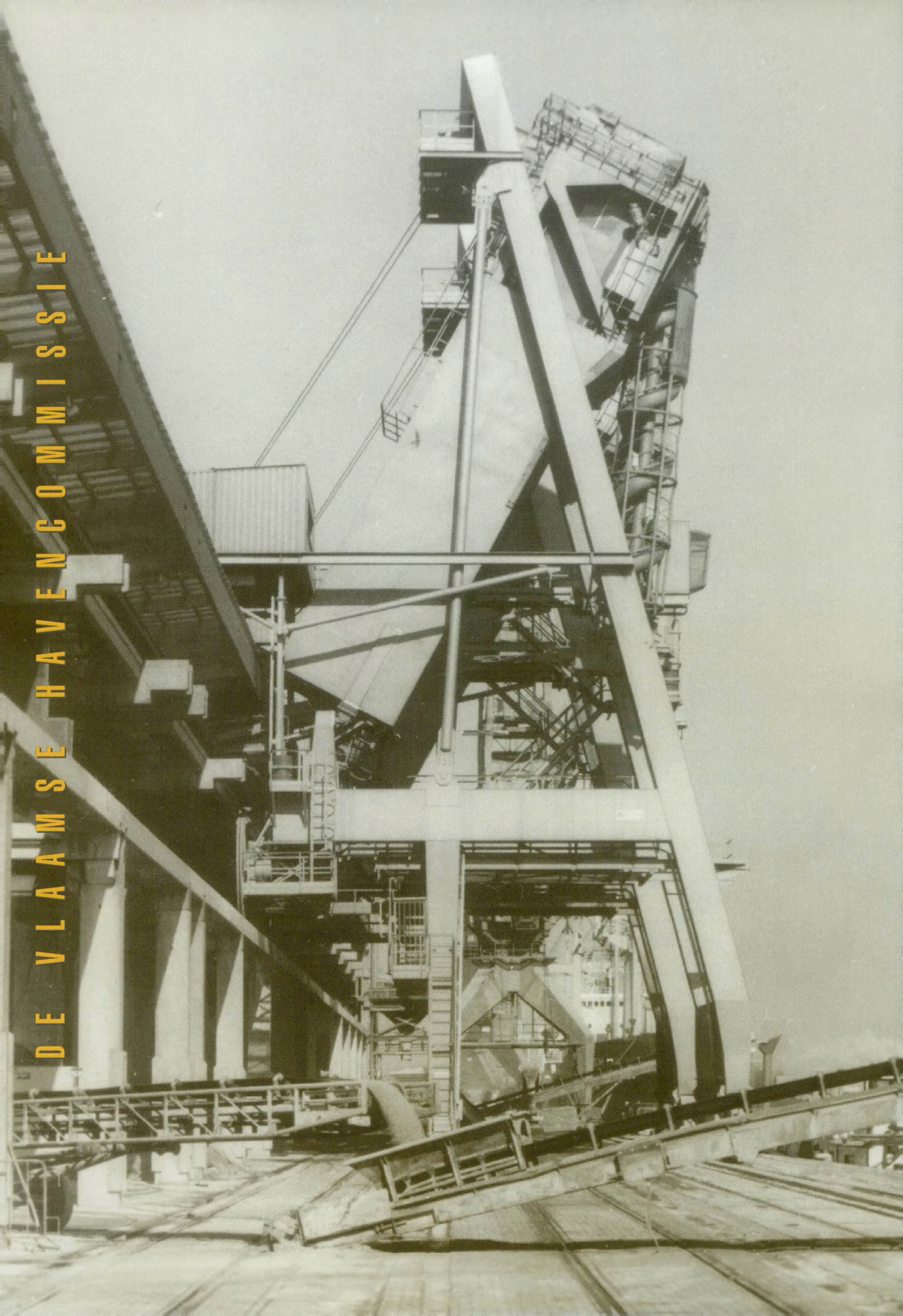
AANBEVELING VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER DE VOORBEREIDING VAN HET HAVENINVESTERINGSBELEID IN DE TOEKOMST: EEN NIEUW CONCEPT	51
1. Inleiding	51
2. Het haveninvesteringsbeleid: drie groepen van projecten	52
3. Richtlijnen voor de beleidsvoorbereiding en evaluatie van haveninvesteringen	53
3.1 Gemeenschappelijke richtlijnen voor het geheel van het haveninvesteringsbeleid	54
3.1.1 Trafiekprognoses en lange termijnvooruitzichten	54
3.1.2 De integratie van havenprojecten in een ruimer infrastructuurbeleid	55
3.1.3 De instrumenten die bij de beleidsvoorbereiding worden aangewend	55
3.2 Richtlijnen voor de uitwerking van een gewestelijke strategie voor de basisinfrastructuur	56
3.3 De richtlijnen voor het vastleggen van de modaliteiten voor investeringssteun aan commerciële havenprojecten	56
3.4. De hoogte van de investeringssteun	58
4. De weerslag van de nieuwe voorstellen op de procedure voor beleidsvoorbereiding en besluitvorming van havenprojecten	59
5. Een overgangperiode is onvermijdelijk	61
STATISTISCHE GEGEVENS	62
De Vlaamse havens in cijfers: 1994 was een goed jaar	63
1. De prestaties van de Vlaamse havens in 1994	63
1.1 De haven van Antwerpen	63
1.2 De haven van Gent	64
1.3 De haven van Zeebrugge	64
1.4 De haven van Oostende	65
2. Statistische gegevens	65
2.1 Totale trafiek	65
2.2 Trafiek ingedeeld in goederencategorieën	69
2.3 Containertrafiek	74
2.4 Trafiek naar verschijningsvorm van de goederen	78
2.5 Trafiek naar oorsprong en bestemming van de goederen	92
2.6 Passagierstrafiek	97
2.7 Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens	99
2.8 Trafieken in de havens van de Hamburg-Le Havre range	100
OVERZICHT ADVIEZEN VLAAMSE HAVENCOMMISSIE	104

Voor dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie anno 1994 werd geopteerd om het opzet uit te breiden ten opzichte van de vorige jaren.

Zoals de vorige jaren bevat het jaarverslag een overzicht van de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie, van de activiteiten van de Vlaamse Havencommissie, de trafiekcijfers van de vier Vlaamse havens en de uitgebrachte aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie. Maar daarnaast werd het verslag uitgebreid met items die rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden zijn met het havenbeleid en/of de havens in Vlaanderen. Zo worden beleidsinitiatieven van zowel de Vlaamse, de Belgische als de Europese overheid toegelicht. Er worden een aantal belangrijke gebeurtenissen in de Vlaamse havens belicht en de investeringsinspanning van de Vlaamse overheid in havenprojecten sinds 1989 wordt weergegeven. Daarmee vormt dit jaarverslag een eerste poging om de lezer een algemeen beeld te schetsen van het havengebeuren in Vlaanderen.

De inhoud van dit jaarverslag valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de Voorzitter en het Secretariaat en is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van 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 moet als algemene opdracht een bijdrage leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze moet:

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



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

De adviezen worden gericht tot de Vlaamse minister van openbare werken. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. (In tegenstelling tot de consensus-adviezen 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.

S A M E N S T E L L I N G

(op 25.01.95)

Voorzitter met raadgevende stem

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

Leden

Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:

Antwerpen:

Delwaide Leo (schepen van de haven)

Detiège Leona (burgemeester)

Gent:

Termont Daniël (schepen van de haven)

Oostende:

Goekint Julien (burgemeester van Oostende)

Zeebrugge:

Traen Fernand (voorzitter MBZ - Zeebrugge)

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV:

Baete Bob (nationaal secretaris havens BTB)

Fermon Frans (algemeen secretaris ACOD)

Voorhamme Robert (nationaal secretaris ABVV)

ACLVB:

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

ACV:

Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)

Janssens John (nationaal voorzitter CCVD)

Jonckheere Fernand (secretaris gewestelijk verbond ACV Oostende)

Naveau Vic (nationaal secretaris LBC - NVK)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

NCMV:

Bortier Johan (economisch adviseur NCMV)

Thys Petrus (voorzitter NCMV)

VEV:

Clémer Guy (directeur studiedienst VEV)

Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie n.v.)

Restiau Robert (secretaris Vlaamse Havenvereniging)

Verboven Maurice (directeur-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Antwerpen)

Vermeulen Marc (secretaris-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Gent)

Vierstraete André (bestuurder Vlaamse Havenvereniging)

Vertegenwoordigers van instellingen op het vlak van:

Spoorvervoer:

Martens Antoine (bestuurder adjunct-directeur-generaal NMBS)

Wegvervoer:

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV - Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer)

Binnenscheepvaart:

Parmentier Octaaf (voorzitter Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenvaartorganisaties)

In 1994 kwam de Vlaamse Havencommissie 4 keer samen: op 9 juni, 13 en 26 juli en 20 december.

In het jaar 1994 - d.w.z. vóór de recente vernieuwing van de gemeenteraden - kende de VHC een enigszins andere samenstelling:

Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:

Antwerpen:

Devroe Jan (schepen van de haven)

Cools Hubert (burgemeester)

Gent:

Wijnakker Raoul (eerste schepen)

Dagelijks bestuur

Voorzitter met raadgevende stem: Winkelmans Willy

Leden: Clémer Guy (VEV), Cortebeeck Luc (ACV), Delwaide Leo (Antwerpen), Goekint Julien (Oostende), Termont Daniël (Gent), Thys Petrus (NCMV), Traen Fernand (Zeebrugge), Voorhamme Robert (ABVV)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:

Administrateur-generaal SERV: Muyters Philippe

Secretaris VHC: Poelvoorde Etienne

In het jaar 1994 kende ook het dagelijks bestuur een enigszins andere samenstelling: Jan Devroe i.p.v. Leo Delwaide en Raoul Wijnakker i.p.v. Daniël Termont.

In 1994 kwam het dagelijks bestuur 7 keer samen.

Secretariaat

Secretaris: Poelvoorde Etienne

Medewerkers: Merckx Jean-Pierre, Schurmans Ingrid



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

WETGEVING (1)

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

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

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

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.(...)

⁽¹⁾ In deze tekst werd de nummering van de artikels van de grondwet overgenomen, zoals die n.a.v. de goedkeuring van het decreet werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Ter informatie werd daarnaast - tussen haakjes en cursief - ook de nieuwe nummering van de grondwet vermeld.

**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 evaluatieinstrumentarium 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 drie-jarenplan 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 sociaaleconomische 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;
- ontwerponderzoeksprogramma's en ontwerpverslagen;
- 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 nietadviserende 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 verblijfskosten.

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 1994



De Vlaamse Havencommissie heeft in 1994 een aanbeveling uitgebracht over "De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid: een nieuw concept". Daarnaast publiceerde de commissie een "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling". De Havencommissie is er niet in geslaagd om - ondanks de grote inzet van alle betrokken leden - de aanbeveling over het haveninvesteringsbeleid concreet uit te werken in een advies over het "Rollend driejarenprogramma 1995-1997".

Een overzicht van de agendapunten van de vergaderingen in 1994:

9 juni

- Evaluatie ontwerp-decreet over het havenbeheer.
- De aanbeveling "de voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept" wordt unaniem goedgekeurd door de aanwezige stemgerechtigde leden. De stemgerechtigde leden van de havenbesturen hebben niet deelgenomen aan de stemming over de aanbeveling. De vertegenwoordigers van de havenbesturen hebben wel deelgenomen aan de bespreking van de aanbeveling.
- Goedkeuring jaarlijks rapport over de perspectieven voor havenontwikkeling.

13 juli

- Reacties op de aanbeveling van 9 juni.
- Bespreking advies over het driejarenprogramma 1995 - 1997. Op deze vergadering kunnen de besprekingen niet worden afgerond. De leden van de VHC beslissen om later het gesprek verder te zetten, vooral op basis van een voorstel van de havenbesturen. Op 25 juli komen de havenbesturen samen om het huidige ontwerp-advies te amenderen. Daarna zal de VHC opnieuw vergaderen.

26 juli

- Bespreking ontwerp-advies over het driejarenprogramma 1995 - 1997. De havenbesturen delen een voorstel uit voor een aangepaste versie van het ontwerp-advies. Er kan echter geen advies worden uitgebracht. Namens de commissie wordt een brief gestuurd naar de minister, met daarin een vraag om uitsluitel over de principes voor de responsabilisering van de havens bij haveninvesteringen. Bij deze brief worden de ontwerp-notulen (met o.m. het voorstel van de havenbesturen) van de vergadering gevoegd. Ook zullen de havenbesturen zelf afzonderlijk hun visie aan de minister kenbaar maken.

20 december

- Uiteenzetting van de heer Blonk, directeur Zeevervoer van het Directoraat-generaal VII van de Europese Unie, over de Europese havenpolitiek en de weerslag daarvan op het Vlaamse havenbeleid.



DAGELIJKS BESTUUR

In 1994 kwam het dagelijks bestuur 7 maal samen. Het is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen worden de ontwerp-adviezen die de commissie worden voorgelegd, door het dagelijks bestuur voorbereid.

Gedurende de eerste vijf maanden besteedde het dagelijks bestuur het grootste deel van zijn tijd aan een debat over een globale afweging van havenprojecten. Hoofddoel van dit debat was in Vlaanderen te kunnen komen tot een havenoverschrijdende aanpak van het haveninvesteringsbeleid, waarbij de verschillende havens hun eigen strategie kunnen blijven ontwikkelen maar waarbij ook prioriteiten gesteld kunnen worden. Dit debat sloot aan op de aankondiging van de Havencommissie, in haar tussentijds advies van 23 december 1993, om in de nabije toekomst verder te werken aan een prioriteitenbepaling van projecten. Hierbij aansluitend vroeg de Vlaamse minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden, eind januari 1994 de VHC om voor drie projecten een globale afweging uit te voeren. Deze drie projecten waren:

- het Verrebroekdok te Antwerpen;
- het Kluizendok te Gent;
- het Wielingendok te Zeebrugge.

Het dagelijks bestuur besliste voor de technische ondersteuning van dit debat de werkgroep "havenprojecten en driejarenprogramma" in te schakelen. Op basis van de besprekingen in deze werkgroep bereidde het secretariaat voor het dagelijks bestuur een nota voor. Tijdens de maand mei werd de nota bijgestuurd door het dagelijks bestuur en overgemaakt aan de plenaire commissie. Dit mondde uiteindelijk uit in een aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie op 9 juni: "De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept".

Begin juli maakte de minister de adviesvraag over het "Strategisch Plan 1995-2004 voor de Vlaamse zeehavens - meerjarenprogramma voor investeringen in de havens en de maritieme toegangswegen" over. Het dagelijks bestuur heeft aan dit dossier drie vergaderingen gewijd. Toch kon men geen consensus bereiken om het ontwerp-advies te laten aansluiten op de aanbeveling van 9 juni 1994. Vooral het voorgestelde financieringsmechanisme vormde voor bepaalde leden van het dagelijks bestuur een probleem. Daarom besliste het dagelijks bestuur om het advies verder te bespreken in de voltallige Vlaamse Havencommissie.

De minister vroeg op 8 november 1994 een advies over het project "Wielingendok in de buitenhaven te Zeebrugge". Op basis van een verslag van de werkgroep "Havenprojecten en Driejarenprogramma" bereidde het dagelijks bestuur dit advies voor. De werkzaamheden omtrent dit dossier liepen verder in het jaar 1995. Het advies dat overgemaakt werd aan de minister op 25 januari 1995 zal integraal worden opgenomen in het Jaarverslag van 1995.

Daarnaast heeft het dagelijks bestuur zowel het secretariaat als de werkgroep "havenprojecten en driejarenprogramma" begeleid bij de opmaak van het eerste "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake havenontwikkeling".

W E R K G R O E P E N

Als voorbereiding van de door het dagelijks bestuur en de Havencommissie behandelde dossiers gingen in de loop van 1994 acht werkgroepvergaderingen door. Het waren steeds vergaderingen van de werkgroep "havenprojecten en driejarenprogramma". Deze werkgroep werd in de loop van 1994 belast met vier opdrachten.

Ten eerste heeft deze werkgroep het technisch en ondersteunend werk moeten uitvoeren voor zowel de aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie "De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept" als voor de voorbereidingen van het "Rollend driejarenprogramma 1995-1997", dat een onderdeel vormde van het "Strategisch Plan 1995-2005". Daarnaast heeft deze werkgroep het werk van het secretariaat voor het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" begeleid.

Tenslotte werd deze werkgroep eind 1994 ingeschakeld voor de uitwerking van het "Advies over het project Wielingendok in de buitenhaven te Zeebrugge". De werkgroep moest voor dit dossier ook nog begin 1995 samenkomen, vooraleer ze het ontwerp-advies kon overmaken aan het dagelijks bestuur.

S E C R E T A R I A A T

In de loop van 1994 heeft het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie gewerkt aan een eerste editie van het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake havenontwikkeling". Het uiteindelijke rapport werd in juni 1994 door de commissie uitgebracht.

In dit rapport geeft de VHC haar verwachtingen inzake trafiekontwikkeling weer. Het is de bedoeling dat elk jaar een dergelijk rapport wordt uitgebracht.

In een eerste deel van het rapport wordt op basis van eenvoudige statistische technieken een schatting gemaakt van de toekomstige trafieken in de Vlaamse havens. Daarbij werden twee basishypothesen gehanteerd. Ten eerste werd aangenomen dat er een lineaire relatie bestaat tussen enerzijds de trafieken in de Hamburg-Le Havre range, en anderzijds de industriële produktie in de Europese Unie. Voor de toekomstige ontwikkelingen inzake de evolutie van de industriële produktie werden een optimistisch en een pessimistisch scenario geformuleerd. Op basis daarvan werd de toekomstige trafiek in de Hamburg-Le Havre range voorspeld.

In tweede instantie werden twee scenario's gehanteerd met betrekking tot het aandeel van de Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range. Een conservatief scenario houdt rekening met een stabilisatie van

het marktaandeel. Een optimistisch scenario houdt rekening met een toename van het marktaandeel van de Vlaamse havens in dezelfde grootte-orde als in het afgelopen decennium.

Het tweede deel van het rapport gaat dieper in op de belangrijkste goederengroepen die in de Vlaamse havens worden behandeld. Voor de droge massagoederen wordt dieper ingegaan op de toekomstmogelijkheden van de kolen, de ertsen, de granen en de meststoffen. Voor kolen blijken de perspectieven het gunstigst. Voor ertsen daarentegen mag een afname van de trafieken worden verwacht. Voor de einddatum van de voorspellingen - 2001 - wordt verwacht dat de droge massagoederen in hun geheel nauwelijks zullen groeien. Voor vloeibare massagoederen zijn de perspectieven gematigd gunstig. Wat stukgoederen betreft, zijn de perspectieven zeer gunstig: de gemiddelde jaarlijkse groei van de containertrafieken en de roll-on-roll-off worden geschat op 4,5 % respectievelijk 5 %. Voor de overige stukgoederen is eveneens nog een groei mogelijk.

Het rapport schat op basis van de onderscheiden voorspellingen op goederengroep-niveau een toename van de trafieken van 160 naar 193 miljoen ton in 2001. Dit ligt binnen de grenzen die werden aangegeven door de statistische schatting uit het eerste deel van het rapport. Het statistische deel van het rapport voorspelde een trafiektoename naar 183 miljoen ton in het meest conservatieve scenario, en naar 207 miljoen ton in het meest optimistische scenario.

In de tweede helft van 1995 verschijnt een vernieuwde en uitgebreide editie van het jaarlijks rapport.

EXTERNE CONTACTEN

Hoorzitting in de Vlaamse Raad over het Havendecreet

Eind november 1994 werden in de Vlaamse Raad, meer bepaald in de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer, de besprekingen rond het "decreet over een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid" aangevat. In het licht van deze besprekingen werden op 29 november 1994 de voorzitter en de secretaris van de Vlaamse Havencommissie uitgenodigd op een hoorzitting. Ze kregen de mogelijkheid om het standpunt van de Commissie over het ontwerp-havendecreet toe te lichten.

Deelname aan de Benelux-vergadering

De voorzitter en de secretaris van de Vlaamse Havencommissie nemen steeds deel aan het Directiecomité van de Benelux. De werkzaamheden van dit Directiecomité worden voorbereid door het Coördinatiecomité waarin de secretaris zetelt.

In 1994 is het Directiecomité niet samengekomen. Het Coördinatiecomité heeft in 1994 één keer vergaderd. Tijdens deze bijeenkomst werden twee zaken meegedeeld en besproken:

- Het Coördinatiecomité nam kennis van het "Rapport der Wijzen" over de toekomst van de Benelux. De betrokken regeringen moeten hun conclusies over het Rapport nog formuleren.
- Het Coördinatiecomité nam kennis van de vooruitgang in de onderhandelingen over de Waterverdragen en de mogelijkheden die daardoor ontstaan tot meer intense samenwerking tussen de Vlaamse Gemeenschap en Nederland.

In het licht van deze twee vaststellingen heeft het Coördinatiecomité voorgesteld om de werking vooralsnog te beperken tot een informatie-uitwisseling. De politieke verantwoordelijken en/of de verantwoordelijke regeringen moeten nog bepalen welke instelling hiervoor het meest aangewezen forum is.

Informeel overleg met de Nationale Havenraad van Nederland

Sinds het ontstaan van de Vlaamse Havencommissie zijn er regelmatig contacten geweest tussen de voorzitters en de secretarissen van de Nationale Havenraad enerzijds en de VHC anderzijds. In aansluiting hierop vond op 29 november 1994 te Brussel een informele bijeenkomst plaats op het niveau van de dagelijkse besturen van beide instanties. Er werd van gedachten gewisseld om tot een mogelijke krachtenbunde-

ling te komen van de Nederlandse en Vlaamse havens, vooral binnen het kader van de Europese besluitvorming.

De concurrentie tussen de havens wordt immers scherper en scherper. Dit sluit echter niet uit dat de havens voor bepaalde zaken hun krachten kunnen bundelen, waardoor ze ook inzake de concurrentie efficiënter kunnen gaan werken. De Benelux-landen verkeren immers in een uitzonderlijke situatie. Ze beschikken over een enorm hinterland dat voor zijn behoeften een beroep moet doen op de Benelux-havens.

Voordracht te Gdansk

Eind oktober 1994 werd aan de Universiteit van Gdansk door de Institute of Maritime Transport Economics - in samenwerking met het RUCA, faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen - en het Institute of British Geographers, de Transport Geography Study Group, een tweedaags congres georganiseerd over "Maritieme Transport and Logistics in the New Europe".

Het congres was opgebouwd uit 3 sessies:

- algemene en bedrijfseconomie;
- privatisering en deregularisering van de transportsector;
- de scheepvaartpolitiek en logistieke problemen op nationaal en Europees niveau.

De voorzitter en de secretaris van de VHC werden op dit congres uitgenodigd als gastsprekers. Zij hebben tijdens de derde sessie een lezing gehouden over "Port Reforms in Belgium. A search into New Management Structures and Devision Procedures."

HET HAVEN GEBUREN IN VLAANDEREN



BELEIDSINITIATIEVEN EN ONTWIKKELINGEN OP VLAAMS, BELGISCH, EUROPEES EN INTERNATIONAAL VLAK

Inleiding

In 1994 werden een aantal beslissingen genomen op het regelgevende regionale, federale en supranationale niveau, die rechtstreeks of onrechtstreeks een weerslag hebben op de Vlaamse havens en/of activiteiten in die Vlaamse havens. Een aantal van deze belangrijke beslissingen worden in dit onderdeel van het jaarverslag weergegeven. De maatregelen situeren zich op 4 niveaus: het Vlaamse, federale, Europese en wereld- of internationale niveau.

In 1989 werd in België de regionalisering van het havenbeleid doorgevoerd als gevolg van de staatshervorming van 1988. Hierdoor is de Vlaamse overheid rechtstreeks verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van de havens in Vlaanderen. Zo beschikt de Vlaamse overheid o.a. over de mogelijkheid om de Vlaamse havens te doen inpassen in haar algemeen ruimtelijke orderings- en/of wegenbeleid. De federale overheid heeft hierdoor haar rechtstreekse bevoegdheid over de havens verloren. Hiertegenover staat wel dat deze federale overheid nog steeds beslissingen kan nemen die onrechtstreeks een belangrijke invloed kunnen hebben op het havengebeuren. Men kan bijvoorbeeld denken aan materies die zich situeren op het fiscale vlak, op het vlak van het algemene vervoerbeleid, haar expliciete bevoegdheid over de spoorwegen....

Ook vanwege de Europese Unie zal de invloed op het vervoerbeleid en het havenbeleid, na de ondertekening van het Verdrag van Maastricht en de goedkeuring van het Europees Witboek voor transport, nog toenemen.

Op Vlaams vlak

Decreet over een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen

Vanaf het begin van zijn werkzaamheden heeft de Vlaamse Havencommissie zich beziggehouden met de problematiek rond het havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen. Deze inzet mondde reeds op 25 maart 1992 uit in een "Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens".

In deze aanbeveling werden in eerste instantie de algemene krachtlijnen voor een globale regeling voor de vier Vlaamse havens bepaald. Dit document vormde een belangrijke basis voor de uiteindelijke voorbereiding van het voorontwerp-decreet.

Op 8 april 1993 heeft de Vlaamse minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden de commissie om advies gevraagd over een "Voorstel van ontwerp-decreet i.v.m. een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen". Op 25 juni 1993 heeft de Vlaamse Havencommissie daarover geadviseerd. Ze heeft dit voorontwerp-decreet getoetst aan haar eigen uitgangspunten en concrete voorstellen voor wijzigingen geformuleerd.

Dit advies - onder de vorm van een voorontwerp van decreet - heeft de minister ter advisering voorgelegd aan de Raad van State. Op 8 maart 1994 heeft de Raad van State haar advies kenbaar gemaakt. Daarmee rekening houdende heeft de minister het "Ontwerp van decreet betreffende de zeehavens" aangepast en in mei 1994 overgemaakt aan de Vlaamse Raad. In de loop van de maand november 1994 werd het voorontwerp besproken in de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer van de Vlaamse Raad. In functie van die besprekingen hebben de voorzitter en de secretaris van de Vlaamse Havencommissie het standpunt van de Havencommissie toegelicht.

Parallel aan dit ontwerp van decreet heeft senator Erdman eind januari 1995 in de Senaat een wijziging van de nieuwe gemeentewet voorgesteld. Het was de bedoeling om federale overheidsbedrijven de mogelijk-

heden te verschaffen die ook de overheidsbedrijven hebben verkregen door de wet van 21 maart 1991. Dit wetsvoorstel heeft vooral zijn oorsprong gevonden in de wens om binnen de stad Antwerpen een autonoom havenbedrijf te kunnen oprichten.

Naar aanleiding van dit voorstel heeft de Vlaamse minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden de VHC om advies gevraagd over de relatie tussen het ontwerp-havendecreet en het wetsvoorstel "Erdman" over het gemeentelijk autonoom bedrijf. Op 15 februari 1995 heeft de Vlaamse Havencommissie haar antwoord overgemaakt aan de minister.

Eind januari 1995 vroeg de Vlaamse Raad, naar aanleiding van besprekingen in de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer, een advies aan de Raad van State over "enkele fundamentele vragen gerezzen naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp van decreet betreffende de zeehavens". De Raad van State heeft op 7 februari 1995 de vraag als niet ontvankelijk verklaard.

Op 16 maart 1995 werd het wetsvoorstel "Erdman" definitief goedgekeurd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. De wijziging van titel VI, hoofdstuk V van de nieuwe gemeentewet (wetsvoorstel "Erdman") werd op 25 maart 1995 definitief een wet. De verdere bespreking van het ontwerp-havendecreet op het Vlaamse niveau is momenteel stopgezet wegens de ontbinding van zowel het Vlaamse als het federale Parlement.

Het Vlaams Infrastructuurplan

Op 1 maart 1994 heeft minister Theo Kelchtermans het Vlaams Infrastructuurplan (VIP) voorgesteld. Dit VIP is een beleidsintentie van de Minister waaraan geen enkel engagement gekoppeld is vanwege de Vlaamse regering. Het VIP tracht een gestructureerd en gefundeerd antwoord te formuleren op de huidige en toekomstige behoefte aan infrastructuurwerken voor de komende 10 jaar. Het gaat om de wegen, de havens en de maritieme toegangswegen, de binnenvaart en de waterbeheersing. Diensten als openbaar vervoer, spoorwegen, luchthavens en pijpleidingen werden niet opgenomen in het VIP, aangezien ze nog onder de federale bevoegdheid vallen. Vandaar dat de SERV-raad er in haar advies van 13 april 1994 op wees dat het voorgelegde VIP eerder kan beschouwd worden als een inventarisatie van de verschillende deelplannen van Openbare Werken dan als een strategische lange termijnvisie.

Positief is dat bij de opstelling van het VIP werd rekening gehouden met de uitbouw van de Trans-Europese Netwerken, met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en met het leefmilieu. Dit is noodzakelijk om in de toekomst de veiligheid van de bevolking en de economische slagkracht van het Vlaamse Gewest te verzekeren. Het VIP moet er ook toe bijdragen het Vlaamse infrastructuurpatrimonium te behouden en te optimaliseren.

Het VIP benadrukt in sterke mate dat de inspanningen om de begroting te saneren een remmend effect hebben op de grote openbare investeringsprojecten. Gedurende de jaren '80 ⁽¹⁾ bedroeg het budget zelfs niet voldoende om het patrimonium te onderhouden. De laatste twee jaar is er wel een lichte stijging van het budget voor openbare werken waar te nemen. Hiertegenover staat dat investeringen in de infrastructuur een belangrijke impuls geven aan de economie, en bijgevolg ook de tewerkstelling kunnen bevorderen.

Het VIP-programma is opgebouwd rond een Hoofdtransportas die voor Vlaanderen kadert binnen één van de 26 Trans-Europese Netwerken van de Europese Unie. Door realisatie van deze Hoofdtransportas moeten de economische concentratiepolen en de belangrijkste grootstedelijke gebieden met elkaar verbonden worden. Hierbij horen zeker het natuurlijke hinterland van de zeehavens en de luchthaven van Zaventem. Deze Hoofdtransportas verbindt Engeland (via de Chunnel), Frankrijk, Vlaanderen, Nederland (Rotterdam Randstad) en Duitsland (het Ruhrgebied).

De realisatie van het VIP vereist het uitvoeren van drie programma's door de diverse departementen van openbare werken:

⁽¹⁾ In 1989 bedroegen de investeringen van de Belgische (Vlaamse) overheid in infrastructuur 0,6 % van het BNP. Hiermee investeerde België procentueel gezien het minst van alle Europese lidstaten in infrastructuur.

- Het *Jaarlijks Onvermijdbaar Programma* moet de minimaal noodzakelijke veiligheid van de infrastructuur waarborgen, en zorgen voor de instandhouding van de reeds bestaande infrastructuur en de afwerking van reeds aangevatte projecten.
- Het *Strategisch Programma* (1994-1999) bestaat uit de werken die noodzakelijk zijn om Vlaanderen zowel toegankelijk als economisch slagvaardig te houden. Deze werken moeten bijdragen tot de verdere versterking van de distributiefunctie van Vlaanderen. De volledige realisatie van de Hoofdtransportas wordt als het sluitstuk beschouwd van dit programma.
- Het *Streefprogramma* (vanaf 2000) moet dienen tot de optimalisering van de veiligheid en de economische draagkracht, waardoor de socio-economische ontwikkeling zal worden bevorderd en het welzijn verhoogt.

Onderstaand schema geeft de in het VIP-programma voorgestelde budgettaire planning weer. Bijzondere aandacht moet daarbij gaan naar de zeehavens en de maritieme toegangswegen. Hierop wordt dieper ingegaan.

VIP-schematisch (in miljard BF)

Onvermijdbaar programma jaarlijks	Strategisch programma 1994 - 1999 (operationeel in 2002)	Streefprogramma vanaf 2000
Minimaal noodzakelijke veiligheid	Versterking economisch draagvlak	Optimalisering veiligheid inzake waterbeheersing 55
Instandhouding patrimonium à 2,5 %		
Afwerken begonnen projecten van regionaal belang		Optimalisering economisch draagvlak 120
• Wegeninfrastructuur 14	• Wegeninfrastructuur 28	• Havens en maritieme toegangswegen 112
• Havens en Maritieme toegangswegen 8	• Havens en maritieme toegangswegen 32	• Binnenvaart 8
• Binnenvaart 4,1	• Binnenvaart 24	
• Waterbeheersing 3,7	• Telematica 5	
TOTAAL 30	Totaal 89	Totaal 175
	geactualiseerd: ± 100	geactualiseerd: ± 200
TOTALE BEHOEFTE: 300		

- Voor het *Jaarlijks Onvermijdbaar Programma* wordt voor de havens en maritieme toegangswegen een jaarlijkse inspanning van 8 miljard BF vooropgezet.
- Het *Strategisch Programma* vermeldt vier doelstellingen voor de havens die door het realiseren van het Programma moeten bereikt worden. Ten eerste moet de maritieme toegankelijkheid gewaarborgd blijven en moeten de havens over voldoende overslagcapaciteit beschikken. Ten tweede moet de distributiefunctie van de Vlaamse havens, die heel het Vlaamse gewest ten goede komt, bevorderd worden. Vervolgens moeten de Vlaamse havens zich verder blijven ontwikkelen als de voornaamste knooppunten voor de verschillende transportmodi. Tenslotte kunnen de zeehavens bijdragen tot het vermijden van de congestie op de Europese wegen, bijvoorbeeld door de bevordering van de kustvaart.

De realisatie van dit Strategisch Programma voor de havens vereist een totaal budget, gespreid over zes jaar, van 32 mld BF. Belangrijke projecten zijn o.a. het Verdiepingsprogramma 48'/43'/38' voor de Haven van Antwerpen en het Verdiepingsprogramma 55' voor de Haven van Zeebrugge. Binnen het Strategisch Programma vallen o.m. ook de bouw van het Verrebroekdok (Antwerpen), de eerste fase van het Kluisendok (Gent) en het Wielingendok (Zeebrugge).

- Het *Streefprogramma* vermeldt voor de havens en maritieme toegangswegen nog een reeks havenprojecten voor een totaal bedrag van 112 mld BF. Belangrijke projecten die hieronder vallen zijn o.a. een tweede toegang tot de Waaslandhaven en een derde containerterminal vóór de sluizen voor de Haven van Antwerpen, een nieuwe zeesluis te Terneuzen en de verbreding van het Zeekanaal Gent-Terneuzen voor de Haven van Gent; de verbreding van het Boudewijnkanaal voor de Haven van Zeebrugge en de aanleg van de achterhaven voor de Haven van Oostende.

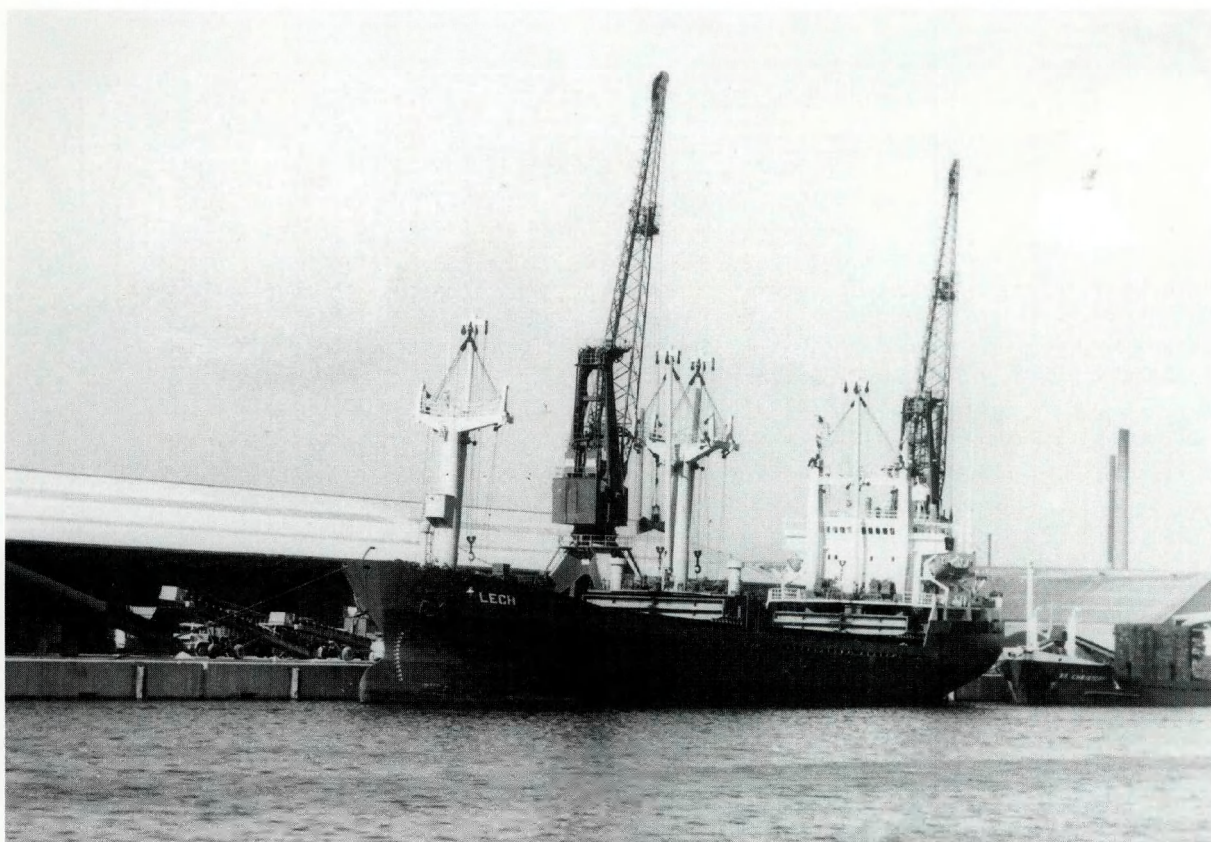
De minister heeft in 1994 een studie laten uitvoeren met als opzet het "onderzoek naar de mogelijkheden van alternatieve financiering en budgettaire ruimte voor de uitvoering van de infrastructuurprojecten gerelateerd tot het VIP". De studie werd begeleid door een Stuurgroep. Het eindrapport werd eind december 1994 overgemaakt aan de minister.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd voorgesteld op 10 november 1994. Het moet voor de huidige en toekomstige Vlaamse regeringen het kader vormen voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling tot 2007. De huidige Vlaamse regering heeft het RSV als richtinggevend vastgelegd. Ze heeft beslist om de definitieve bekrachtiging te laten uitvoeren door de volgende Vlaamse regering en de Vlaamse Raad.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vormt een aanzet tot een selectieve concentratie van het wonen, het werken en andere maatschappelijke functies in de steden en de kernen van de open ruimten. Een belangrijke doelstelling is de druk op de nog bestaande open ruimten te verminderen. "Duurzame ruimtelijke ontwikkeling" is het streefdoel. Deze basisdoelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn:

- streven naar selectieve uitbouw van stedelijke gebieden, gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen;
- behoud, versterking en uitbreiding van de open ruimte;
- concentreren van economische activiteiten;
- optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur.



De Vlaamse havens worden behandeld onder het luik "Concentratiegebieden voor economische activiteiten". De havens ("poorten" genoemd) vormen een hefboom voor de regionaal economische ontwikkeling. Andere "poorten" van Vlaanderen zijn de internationaal georiënteerde multi-modale logistieke parken, de stations voor de Hoge Snelheidstrein en de internationale luchthaven. Deze "poorten" vormen een knooppunt van spoor-, weg- en waterwegeninfrastructuur. Ze zijn hierdoor ook verbonden met andere economisch belangrijke gebieden in binnen- en buitenland zoals de Waalse As, de Randstad, het Ruhrgebied... Het is maar door een verdere - ruimtelijk verantwoorde - uitbouw van deze "poorten" en het bereikbaar houden ervan dat Vlaanderen zijn economische troeven zal kunnen consolideren.

Voor de havens van Antwerpen en Zeebrugge wordt een verdere uitbouw van havenactiviteiten voorzien zoals gesteld door het gewestplan. Voor de haven van Gent zijn eventueel afwijkingen t.o.v. het gewestplan mogelijk via het systeem van bestemmingsruil. Voor de haven van Oostende wordt, in overeenstemming met het lopende renovatieplan, ruimte gereserveerd.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gesteld dat - afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden - de hierna aangehaalde havenprojecten afgewerkt zullen zijn tegen het einde van de jaren '90:

Voor de haven van Antwerpen:

- de eerste fase (48'/43'/38') van het Verdiepingsprogramma van de Schelde;
- de afwerking van de Containerkade-Noord, de aanleg van het Verrebroekdok, de verdere renovatie van de oude dokken op de rechteroever en de renovatie van de Roeyerssluis.

Voor de haven van Gent:

- verkading van een deel van het Zeekanaal en de bestaande dokken;
- uitvoering van de eerste fase van het Kluizendok.

Voor de haven van Zeebrugge:

- afwerking van het containerdok;
- aanleg van het Wielingendok;
- uitbouw van de Diepwaterkade in de achterhaven;
- verdieping tot 55'.

Voor de haven van Oostende:

- de bouw van een nieuwe zeesluis en de renovatie van de voorhaven.

Hiernaast wordt nog aangestipt dat de haven van Antwerpen een tweede maritieme toegang moet krijgen voor de Linkeroever. Bij capaciteitsuitbreiding - noodzakelijk om de verwachte trafiekgroei te kunnen aantrekken naar Vlaanderen - moet er voorrang gegeven worden aan containerprojecten. Hierbij wordt in het RSV concreet gedacht aan een verdere uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge en de aanleg van een Containerkade-West op de Schelde in Antwerpen.

De uitbouw van deze projecten vereist wel dat de hierdoor veroorzaakte verkeerstoename op een maatschappelijk aanvaardbare manier kan verlopen en dat er een milieu-ecologisch verantwoorde oplossing geboden wordt voor de problematiek van het baggerslib. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt ook voorgesteld om bij de opstelling van het "Strategisch Plan van de Havens" (10 jarenplan en 3 jarenplan) voor technisch samenhangende projecten voor de vier havens samen de impact op de "ruimte" te evalueren.

De Vlaamse havens kunnen hun motorfunctie voor de Vlaamse economie maar verder blijven vervullen indien ook voor de nodige hinterlandverbindingen gezorgd wordt. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt ook hierop ingegaan. Ook voor de wegeninfrastructuur, de spoorinfrastructuur, de waterwegeninfrastructuur en de pijpleidingen worden voorstellen geformuleerd die trachten zowel een bereikbaar als een veilig Vlaanderen te bewerkstelligen. Er wordt ook gesteld dat telecommunicatie en telematica hierbij een ondersteunende functie kunnen uitoefenen. Zij bieden immers het grote voordeel dat ze geen impact hebben op het milieu en de ruimte. Deze punten vormen allen een onderdeel van het domein "mobiliteit en vervoersinfrastructuren".

VLAREM I en VLAREM II

Sinds 1 september 1991 is in Vlaanderen het decreet op de milieuvergunningen van kracht. De nieuwe voorschriften en de nieuwe procedures die hierbij moeten nagevolgd worden liggen vast in VlareM I. VlareM II ⁽¹⁾ trad in werking op 1 januari 1993 en legt de milieuvoorschriften per sector vast.

Terwijl men vroeger verschillende vergunningen moest aanvragen bij onderscheiden instanties, moet men vanaf 1 september 1991 nog maar één milieuvergunning aanvragen. Afhankelijk van de activiteit van de onderneming en de hierdoor veroorzaakte milieueffecten wordt een bedrijf door de wetgever ingepast in klasse 1, klasse 2 of klasse 3. De klasse waartoe het bedrijf behoort bepaalt de procedure en de instantie waarbij de milieuvergunning moet worden aangevraagd. Ondernemingen van klasse 1 en 2 moeten een vergunning bekomen voor het uitoefenen van hun activiteiten. Ondernemingen van klasse 3 hebben enkel een meldingsplicht.

Voor ondernemingen die reeds van vóór januari 1993 over een milieuvergunning beschikken, wordt een overgangperiode vastgelegd om zich aan te passen aan de nieuwe wetgeving en richtlijnen. De andere bedrijven moeten een milieuvergunning aanvragen en bezitten vooraleer met de activiteiten van start te kunnen gaan.

Eén van de specifiek omschreven sectoren in VlareM II is "Doorvoeropslagplaatsen in zeehavengebieden". Hierbij behoren ondernemingen die diverse goederen en ook gevaarlijke stoffen, zoals vermeld in de EG-richtlijn van 27 juni 1967, tot klasse 2. Ondernemingen die geen gevaarlijke stoffen opslaan behoren tot klasse 3 en hebben aldus enkel een meldingsplicht. VlareM I en II zijn echter niet van toepassing op doorvoeropslagplaatsen met een opslag op de voorkaaien gedurende een maximale periode van 30 opeenvolgende kalenderdagen. Het gaat hier om opslagplaatsen - gelegen in het havengebied - waarin goederen, produkten of stoffen voor of na de verscheping tijdelijk worden opgeslagen zonder dat ze de maximumduurtijd overschrijden. Op deze doorvoeropslagplaatsen in de havengebieden zijn ook de veiligheidseisen van de havenkapiteindienst van toepassing.

De Waterverdragen tussen België en Nederland

Het lange bilaterale overleg tussen de Nederlandse en Vlaamse overheid mondde uit in de ondertekening van de Waterverdragen te Antwerpen op 17 januari 1995. Uiteindelijk was er een doorbraak gekomen in een impasse die ongeveer 25 jaar had aangesleept. De definitieve doorbraak werd bereikt op 1 december 1994 in Den Haag. Tijdens deze vergadering tussen de Nederlandse premier Wim Kok, de Vlaamse minister-president Luc Van den Brande, de Vlaamse minister van openbare werken Theo Kelchtermans en de Nederlandse minister van verkeer en waterstaat Annemarie Jorritsma-Lebbink, werd beslist om het verdrag over de verdieping van de Westerschelde los te koppelen van enerzijds de zuivering van het Maaswater en anderzijds het tracé van de HST ten noorden van Antwerpen.

De ondertekening van deze Waterverdragen is van cruciaal belang voor de haven van Antwerpen. Dit betekent immers concreet dat het licht op groen gezet wordt voor de verdieping van de Westerschelde, meer bepaald voor de eerste fase (48'/43'/38')⁽²⁾. Voor de tweede fase (programma 50'/40') zullen nog onderhandelingen gevoerd moeten worden, maar het principe zelf van de tweede fase is wel opgenomen in de Waterverdragen, zodat er geen nieuw verdrag noodzakelijk zal zijn.

De totale kostprijs van de eerste fase bedraagt 10,3 mld BF. Hiervan zal 8,4 mld BF gedragen moeten worden door Vlaanderen.

⁽¹⁾ VlareM II werd op 16 maart 1995 voor de tweede maal nietig verklaard door de Raad van State. VlareM II blijft echter als een algemene richtlijn voor de gemeenten gelden.

⁽²⁾ De 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 geringere 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.

De Scheldeverdieping is een noodzaak indien Antwerpen verder wil inspelen op de schaalvergroting die zich afspeelt in de scheepvaartsector. Bulkschepen en vooral containerschepen zullen kunnen genieten van de verdieping van de Westerschelde. Momenteel kunnen reeds 91 % van de bestaande bulkschepen met een diepgang van 13,99 meter de haven van Antwerpen aanlopen. Door de verdieping ontstaat er een belangrijke verruiming van het tij-venster, waardoor de grote bulkcarriers zonder te moeten wachten in Vlissingen in één getij van de zee naar de haven van Antwerpen zullen kunnen varen.

Voor de containertrafieken te Antwerpen heeft de Verdieping nog grotere troeven te bieden. Ongeveer een kwart van de containervloot zal baat hebben bij de Verdieping. Op dit ogenblik is ongeveer de helft van deze vloot tijgebonden. In de praktijk betekent dit dus dat beladen containers moeten wachten tot hoogtij om de haven van Antwerpen veilig te kunnen verlaten. Door de Verdieping zal de tijgebonden vloot gereduceerd worden tot een kwart. Voor dit kwart aan schepen betekent de vergroting van het getijvenster een belangrijke kostenverlaging indien men weet dat een containerschip van de laatste generatie een exploitatiekost heeft van ongeveer 1.000 USD per uur. De verdieping van de Westerschelde zal hiernaast ook een belangrijke weerslag hebben op de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde. Het scheepvaartverkeer zal door de Verdieping immers meer gespreid kunnen verlopen.

Tot nog toe heeft de Vlaamse Raad het document over de Scheldewaterverdragen tussen Vlaanderen en Nederland nog niet bekrachtigd.

Op federaal vlak

De herordening van de binnenvaart

Binnenvaart en havens zijn sterk met elkaar verbonden. Een goed uitgebouwde binnenvaartinfrastructuur biedt een concurrentieel voordeel voor de Vlaamse havens. Hierdoor is er sinds een aantal jaren een groeiende belangstelling voor goederenvervoer over de binnenvaartwegen. Er zijn echter nog een aantal knelpunten die om een oplossing vragen. Een belangrijk knelpunt is volgens de verladers het verplicht gebruik van de toerbeurtregeling voor al wat buiten het eigen vervoer valt⁽¹⁾.

Het toerbeurtsysteem verhindert volgens de verladers de commerciële flexibiliteit, waardoor niet ingespeeld kan worden op de steeds wijzigende logistieke behoeften van de verladers. De verladers bezitten onvoldoende vrijheid om zelf hun vervoerder te kiezen.

Naast de bemerkingen van de verladers is het Belgische toerbeurtsysteem ook niet in overeenstemming met de Europese richtlijnen. Volgens uitspraken van het Hof van de Europese Unie kunnen de lidstaten tarieven vastleggen voor de binnenvaartsector en bepalingen stellen over de wijze van vrachtverdeling, zonder in strijd te zijn met de artikelen 3, 5 en 85 van het Verdrag van Rome. Maar dit mag enkel gebeuren op voorwaarde dat de lidstaten:

- de sluiting van overeenkomsten niet verplichten of bevorderen;
- reeds bestaande overeenkomsten, die concurrentiebelemmerend werken, niet bekrachtigen door een normatieve tekst;
- de verantwoordelijkheid voor besluiten over economische aangelegenheden niet overlaten aan particulieren.

Toch is de Europese Commissie van mening dat, indien men de binnenvaart tot een optimale vervoermodus wil ontwikkelen, de toerbeurt "voorzichtig en zeer geleidelijk" zal moeten afgebouwd worden in de Europese Unie. Op 9 juni 1994 heeft het Directoraat-Generaal VII (Vervoer) van de Europese Commissie het "Rapport betreffende de Organisatie van de Binnenvaartmarkt en de Toerbeurtsystemen" overgemaakt aan de Raad van de Europese Transportministers. Het hoofddoel van de Europese Commissie is te komen tot een systeem van marktordening voor de binnenvaart waarbij al te hevige prijsfluctuaties vermeden worden. De Commissie doet twee voorstellen om dit doel te bereiken. Enerzijds stelt ze een geleidelijke liberalisering van de binnenvaartmarkt voor en anderzijds stelt ze maatregelen voor ter verbetering van de structuur van de binnenvaartsector.

⁽¹⁾ Voor het vervoer van België naar Nederland bestaat er een Belgische wet die de verladers verplicht hun vrachten op deze beurzen mede te delen maar ze zijn niet verplicht om er vervoersovereenkomsten aan te gaan.

Als antwoord op de raadgeving van de Europese Commissie heeft het ministerie van verkeer en infrastructuur op 12 oktober 1994 een "Voorstel tot herordering van de binnenvaartmarkt" voorgesteld.

De invoering van het Eurovignet

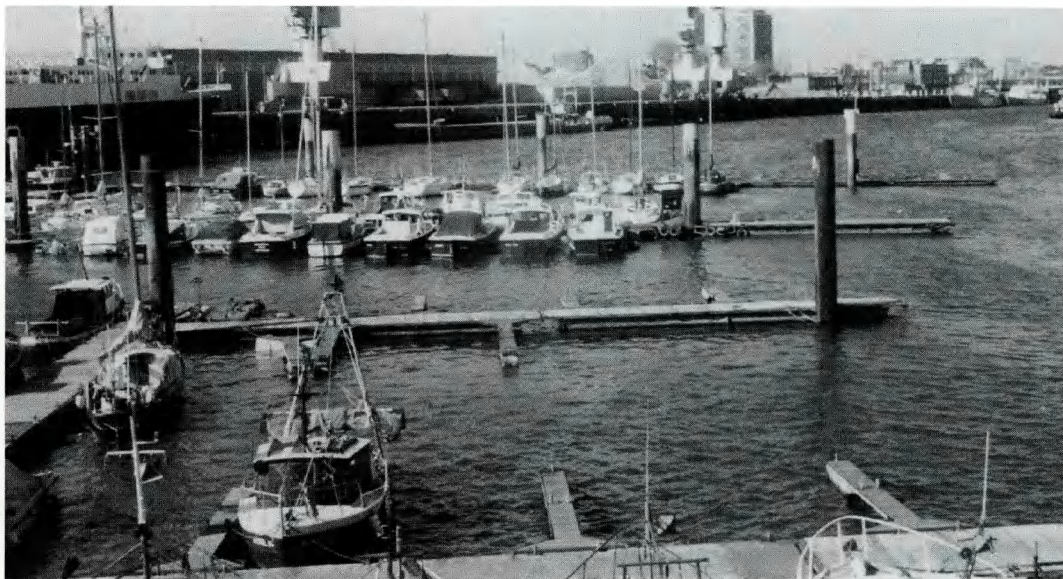
Het wegvervoer is veruit de belangrijkste modus voor de aan- en afvoer van goederen van en naar de Vlaamse havens. Hierdoor zijn richtlijnen die betrekking hebben op het wegvervoer ook belangrijk voor de Vlaamse havens. Op basis van artikel 8 van Richtlijn 93/89/EEG van 25 oktober 1993 werd op 9 februari 1994 te Brussel tussen België, Denemarken, Duitsland, Luxemburg en Nederland het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens ondertekend. Door dit verdrag is het voor de verdragsluitende partijen mogelijk om een gemeenschappelijk gebruiksrecht in te voeren (onder de vorm van een wegvignet), voor de voertuigen bestemd voor het goederenvervoer waarvan het maximum toegestane totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt.

Op 9 februari 1994 hebben de 5 deelnemende landen tevens de algemene principes en de modaliteiten met betrekking tot de invoering van een gemeenschappelijk wegvignet vastgelegd. Dit vignet wordt algemeen het "Eurovignet" genoemd. Het kost 1.250 ECU per jaar voor de voertuigen met 4 assen en meer en 750 ECU per jaar voor de voertuigen tot 3 assen. Deze belasting geldt zowel voor vrachtwagens van een transportonderneming als voor voertuigen die gebruikt worden voor eigen vervoer.

De Wet op het Eurovignet werd van kracht op 1 februari 1995. Er zijn een aantal discussies ontstaan in België rond de bevoegdheidsverdeling, de verdeling van de opbrengsten en de aanwending van de opbrengsten. Na advies van de Raad van State en overleg tussen de gewesten en de federale minister is beslist dat het wegvignet een belasting is - en geen retributie zoals de gewesten stelden - waarvan de opbrengst van alle vrachtwagens van meer dan 12 ton ten goede moet komen aan de Belgische schatkist. Er werd tevens tussen de federale en gewestelijke overheden afgesproken dat de gewesten zelf ook een Eurovignet mogen opleggen voor voertuigen onder de 12 ton. Op 9 december 1994 werd tussen de federale regering en de vertegenwoordiger van de wegvervoersector een (voor)akkoord ondertekend, dat een aantal fiscale en wettelijke begeleidingsmaatregelen bevat met het oog op de vrijwaring en de verbetering van de concurrentiepositie van het wegvervoer.

Wijziging van het fiscaal regime voor nieuwe distributiecentra

Vooral vanuit Vlaanderen, dat zijn havens promoot als een ideale vestigingsplaats voor distributiecentra, werd al geruime tijd aangedrongen op een gunstiger belastingsregime. Vlaanderen wenst immers nieuwe distributiecentra naar haar havenregio's aan te trekken. Nederland - via Rotterdam een grote havenconcurrent van Vlaanderen - kent reeds een aantal jaren een fiscaal gunstig statuut toe aan distributiecentra die zich vestigen in Nederland onder het motto "Nederland Distributieland". België heeft hier in 1989 reeds trachten op te reageren door de in haar land gelegen distributiecentra een fiscaal gunstiger regime toe te



kennen. Via een circulaire van het ministerie van financiën, administratie der directe belastingen, verspreid op 9 augustus 1994, werd een "bijzonder aanslagstelsel voor distributiecentra die zich in België vestigen" gecreëerd. Op 5 mei 1994 volgde een "aanvullende omzendbrief". Geen van beide omzendbrieven vormden een adequaat antwoord op het fiscaal gunstigere statuut voor de distributiecentra bij onze Noorderburen.

Op 30 november 1994 werd een nieuwe omzendbrief rondgestuurd. Die wordt nu gezien als het langverwachte antwoord op het Nederlandse systeem. Zowel het fiscaal statuut van de distributiecentra als het aantal toegelaten activiteiten om als distributiecentra aanvaard te worden, werden uitgebreid. De nieuwe distributiecentra zullen vanaf nu forfaitair belast worden volgens de algemene regel van "cost plus 5 procent" op de werkingskosten. Deze "cost plus 5 procent" regel betekent dat de werkingskosten aan 105 % als de forfaitaire minimumwinst beschouwd wordt. Het is echter wel zo dat indien de belastbare grondslag volgens de gewone regels hoger is als het vastgestelde forfait, de fiscus het reële winstcijfer mede in aanmerking zal nemen.

Hiernaast heeft de administratie van directe belastingen via de nieuwe regeling ook het aantal toegelaten activiteiten voor distributiecentra, die voor het statuut in aanmerking komen, sterk uitgebreid. Het betreft hier wel allemaal activiteiten die beperkt zijn tot handelingen tussen dochter- en/of zusterbedrijven, zoals bij de coördinatiecentra. Terwijl vroeger enkel doorverkoop toegelaten was, mogen vanaf nu ook andere activiteiten uitgeoefend worden zoals verpakking en een beperkte reeks behandelingen van de produkten. Heel belangrijk hierbij is de algemene regel dat de behandelingen de oorspronkelijke aard van de afgewerkte produkten en goederen niet mag verbeteren en/of wijzigen.

Er blijven nog belangrijke beperkingen gelden. De distributiecentra die kunnen genieten van het fiscaal gunstige regime mogen enkel en alleen activiteiten uitoefenen voor zusterbedrijven binnen de eigen groep. De behandelde goederen mogen geen enkele toegevoegde waarde krijgen. Hierdoor blijven bedrijven die aan "value added logistics" willen doen, uitgesloten van de aangehaalde voordelen.

De Belgische spoorwegen

Door de staatshervorming van 1988 werd het vervoerbeleid geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de havens, de wegen- en de waterwegeninfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen - NMBS, de nationale luchthaven SABENA, de Regie der Luchtwezen en de Regie voor Maritiem Transport - bleven echter onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Doordat de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, worden ze gedeeltelijk belet om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Ze beschikken hierdoor immers niet over de mogelijkheid om de diverse vervoertechnieken volledig op elkaar af te stemmen. Dit speelt zeker in het nadeel van de Vlaamse havens, die goed zijn voor ongeveer 60 % van het totale goederenvervoer van de NMBS. Hierbij komt nog dat het in oktober 1992 afgesloten beheerscontract tussen de overheid en de NMBS stipuleert dat "het vervoer van goederen per spoor niet langer tot de opdrachten van een overheidsdienst behoort waarvoor de overheid tussenkomt"⁽¹⁾. In de praktijk betekent dit dus dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

Het ontwerp-investeringsbudget van de NMBS voor 1995 werd goedgekeurd op 17 januari 1995. De totale investeringen voor 1995 worden begroot op 30.226 mln BF. Van deze 30.266 mln BF is 15.179 mln BF bestemd voor de klassieke investeringen en 15.047 mln BF voor HST-investeringen.

De klassieke investeringen bestaan uit de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer, de informaticauitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

⁽¹⁾ In dit Jaarverslag wordt niet ingegaan op de problematiek van het reizigersvervoer per spoor. Hier wordt enkel het goederenvervoer per spoor en de relatie tot de Vlaamse havens belicht.

Van de totaal begrote investeringen voor 1995 en de saldo's na 1995 zal 12.375 mln BF als een "te bekomen groen licht" voorgelegd worden aan de federale regering, en aldus voor rechtstreekse betoelaging in aanmerking komen. Deze "te bekomen groene lichten" vormen een onderdeel van het "Tienjaren investeringsplan 1991-2000". Voor 1995 bedragen "de te bekomen groene lichten" 6.344 mln BF.

Ze zijn als volgt gespreid:

• totaal infrastructuur:	5.230 mln BF
• infrastructuur reizigers: 4.120 mln BF	
• infrastructuur goederen: 639 mln BF	
• infrastructuur diversen: 471 mln BF	
• rollend materieel:	545 mln BF
• informatica	569 mln BF
Totaal "groene lichten" 1995:	6.344 mln BF

Dit betekent concreet dat van de "totale groene lichten" slechts 10 % zal geïnvesteerd worden in infrastructuur voor het goederenvervoer.

Hierna zijn onder tabelvorm de begrote investeringsprojecten in infrastructuur voor goederenvervoer die rechtstreeks ten dienste van de havens zullen gebeuren, weergegeven.

Investeringsbudget NMBS 1995 - Departement Financiën

	Begroting 1995
Aanpassing grote assen	55
Zeebrugge-Brugge-Gent	5
Brugge-Gent: 3de en 4de spoor	50
Uitr. en modern. indust. net	432
Haven van Antwerpen	263
Voortzetting diverse werken	157
Modernisering Antwerpen Noord	58
TRW Antwerpen-Schijnpoort	12
Antwerpen-DS Interferry	36
Haven van Gent	96
Zuiddok renovatie oostzijde	16
Petroleumdok uitrusten kaaien	80
Haven van Zeebrugge	73
Kustlaan	20
Zuidelijk insteekdok, bedieningsbundels	10
Sporenbundels Flanders Container Term.	23
Diverse werken	20
TOTAAL	487

Bron: Investeringsbudget NMBS 1995 - Departement Financiën

Er zal dus 323 mln BF geïnvesteerd worden in 1995 in infrastructuur voor goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens. Niettemin blijft een verdere verbetering van de hinterlandverbindingen voor de Vlaamse havens een conditio sine qua non om een verdere trafiekgroei te kunnen realiseren in de toekomst. Zij vormen immers een steeds belangrijker wordende factor in de concurrentiepositie van de havens.

De drie grootste Vlaamse havens hebben allen nog belangrijke wensen inzake spoorweginfrastructuur. De knelpunten en mogelijke oplossingen hiervoor zijn zeer duidelijk weergegeven in het "Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens". Dit rapport werd in november 1992 uitgebracht door de Vlaamse Havencommissie.

Belangrijk in deze context is de doorbraak die in 1994 bereikt werd voor het project "Ijzeren Rijn". Het project "Ijzeren Rijn" zal in het kader van de Transeuropese Netwerken voor gecombineerd vervoer (= spoor alsook voor- en natransport) onderzocht worden. De Europese Unie heeft een subsidie van 40 mln BF toegekend om de potentialiteit van het project te onderzoeken. De overige 40 mln BF zal betaald worden door het Vlaamse gewest. Als de resultaten van deze studie positief zijn, zal de NMBS het project technisch analyseren. De diverse studies worden begeleid door een stuurgroep die samengesteld is uit afgevaardigden van de NMBS, de federale overheid en het Vlaamse gewest. De stuurgroep wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van het Vlaamse gewest.

Op Europees vlak

De transeuropese netwerken

In 1992 werd door de Europese Unie beslist dat voor alle vervoerstakken transeuropese netwerken moeten uitgebouwd worden. In de mededeling van de Europese Commissie van juni 1992 is te lezen: "De transeuropese netwerken moeten voor elke vervoertak afzonderlijk worden vastgelegd 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 transeuropese 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 transeuropese netwerken kunnen dus maar verwezenlijkt worden door de "missing links" en de "blank spots" op te sporen en weg te werken.

In totaal werden in het Witboek 33 transeuropese netwerken voor vervoer en energie vastgelegd. De totale kostprijs wordt geraamd op 220 miljard ECU.

In juni 1994 werd, tijdens de Europese top in Korfoe, aan 11 van deze projecten definitief een "groen licht" verleend. Deze Korfoe-projecten worden geraamd op 32 miljard ECU. De meeste projecten behoren tot het terrein van de spoorwegen en betreffen vooral de uitbouw van het hoge-snelheidsspoor. Zodoende komt voor België de HST-lijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam in aanmerking voor steun. Hiernaast werden ook enkele projecten op het niveau van het gecombineerd vervoer en de wegen goedgekeurd, alsook één project van vaste oeververbinding en de uitbouw van één luchthaven. Aldus werd voor Nederland de uitbouw van de Betuwe-lijn aanvaard (Rotterdam-Duitsland) als project voor gecombineerd vervoer.

Voor de havensector en de waterwegen werden nog geen definitieve projecten goedgekeurd. De voorstellen voor de havens worden uitgewerkt door het Directoraat-generaal VII (vervoer) van de Europese



Commissie, afdeling Zeevervoer en havens. Door deze afdeling werd de "Port Working Group" opgericht. In deze "Port Working Group" zetelen afgevaardigden van alle lidstaten. Later werd de "Port Working Group" nog opgesplitst in subwerkgroepen. België zetelt als "full member" in de subgroep "Noordzee" en de subgroep "English Channel", Irish Sea & Atlantic Arc".

Aanvankelijk werd gepoogd om "havens van communautair belang" te bepalen. Dit voorstel werd in de loop van 1993 door de lidstaten verworpen aangezien dit zou kunnen leiden tot concurrentievervalsing. Daarom werd gekozen voor een andere benadering. Via het vastleggen van bepaalde criteria zou men moeten komen tot het bepalen van havenprojecten van communautair belang.

Begin 1994 hebben de diverse landen hun havenprojecten van gemeenschappelijk belang ingediend en verdedigd bij de Europese Commissie. Die was echter de mening toegedaan dat "de shopping list" van geselecteerde projecten die door de diverse lidstaten werd overgemaakt, geen onderlinge samenhang vertoonden. Daarom werd beslist om de ingediende projecten te onderwerpen aan een verder onderzoek in een grensoverschrijdende context. Hiervoor werden de subregionale werkgroepen ingeschakeld. Er moest worden onderzocht op welke politieke en economische basis havenprojecten werden voorgesteld. Ook de impact van havenprojecten in regio A op de economie van regio B moest worden bekeken. In oktober 1994 werden de nieuwe resultaten aan de Europese Commissie voorgesteld.

Vanuit Vlaanderen is via de Belgische delegatie⁽¹⁾ sterk benadrukt dat de Vlaamse havens, in de betrachting van de Europese Commissie om transeuropese netwerken uit te bouwen, een uiterst belangrijke rol kunnen spelen. Vlaanderen beschikt over twee landinwaarts gelegen zeehavens, Antwerpen en Gent, van waaruit grote hoeveelheden goederen naar het Europese hinterland worden vervoerd. Die landinwaartse ligging voorkomt vele duizenden tonkilometers over de wegeninfrastructuur, hetgeen in termen van mobiliteit een belangrijke eigenschap is. Daarenboven beschikt Vlaanderen over twee kusthavens, nl. Zeebrugge en Oostende. Deze havens vormen onder meer uiterst belangrijke verbindingen met één van de hoekstenen van de Europese Unie, Groot-Brittannië, en dit zowel op het gebied van het goederenvervoer als voor het vervoer van personen. Elk van de havens speelt een belangrijke rol in het intereuropese short sea vervoer.

Ook voor de toekomst bieden de Vlaamse havens nog zeer belangrijke perspectieven voor de door de Europese Commissie hoog in het vaandel gedragen short sea shipping, als mogelijke deeloplossing van de mobiliteitsproblemen in het wegvervoer. Door de Belgische delegatie werd ook benadrukt dat de vier Vlaamse zeehavens, in internationale context, terecht beschouwd worden als een cluster van havens, en dat ze op dit moment reeds een zeer belangrijke rol spelen in de internationale en de intereuropese handel.

De stimulering van de kustvaart door de Europese Commissie

Sinds 1991 bestaat er vanuit de Europese Commissie een hernieuwde politieke interesse voor de "Shortsea-Shipping". De "Groep van Wijzen" benadrukte toen het potentieel van deze vervoerstak als hulpmiddel bij de uitbouw van een duurzame mobiliteit binnen de Europese Unie en naar de buurlanden toe.

Ook bij de uitbouw van de transeuropese netwerken zal een belangrijke opportuniteit weggelegd zijn voor de kustvaart. Naar 2010 toe wordt voor het goederenverkeer in de Europese Unie nog een verdubbeling verwacht. Het weg- en spoorverkeer samen zijn niet in staat om deze toename te ondervangen. Er moet dus uitgekeken worden naar alternatieven, die in hoofdzaak het wegverkeer kunnen ontlasten.

In het Witboek dat de Europese Commissie heeft gepubliceerd in 1992, wordt de kustvaart bestempeld als een goed alternatief. De kustvaart biedt immer vele voordelen. Kustvaart is milieuvriendelijk, er bestaat reeds een goed uitgebouwde infrastructuur in de havens en er is nog voldoende capaciteit aanwezig. Hierbij moet nog vermeld worden dat het Europa van de 12 (in 1994) over 50.000 km kust beschikt. Na 1 januari 1995 is deze kuststrook, door toetreding van Zweden en Finland, nog sterk toegenomen.

(1) Deze Belgische delegatie wordt de "Port Work Group" officieel waargenomen door een ambtenaar van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart. Vertegenwoordigers van de Gemeenschappen kunnen als waarnemer deelnemen aan de Werkgroepvergadering.

Via een verdere uitbouw van de kustvaart wil de Europese Commissie er ook in slagen om de perifere havens en hun hinterland economisch te stimuleren. Bij de stimulering van de "shortsea-shipping" wenst de Europese Commissie echter geen directe steun te geven aan de reders. Zij is immers van mening dat een tussenkomst in de operationele kosten de concurrentieverhoudingen kan verstoren. Daarom heeft de Europese Commissie beslist dat de meeste maatregelen tot stimulering van de kustvaart uitgewerkt moeten worden op nationaal en regionaal vlak.

De Kanaaltunnel

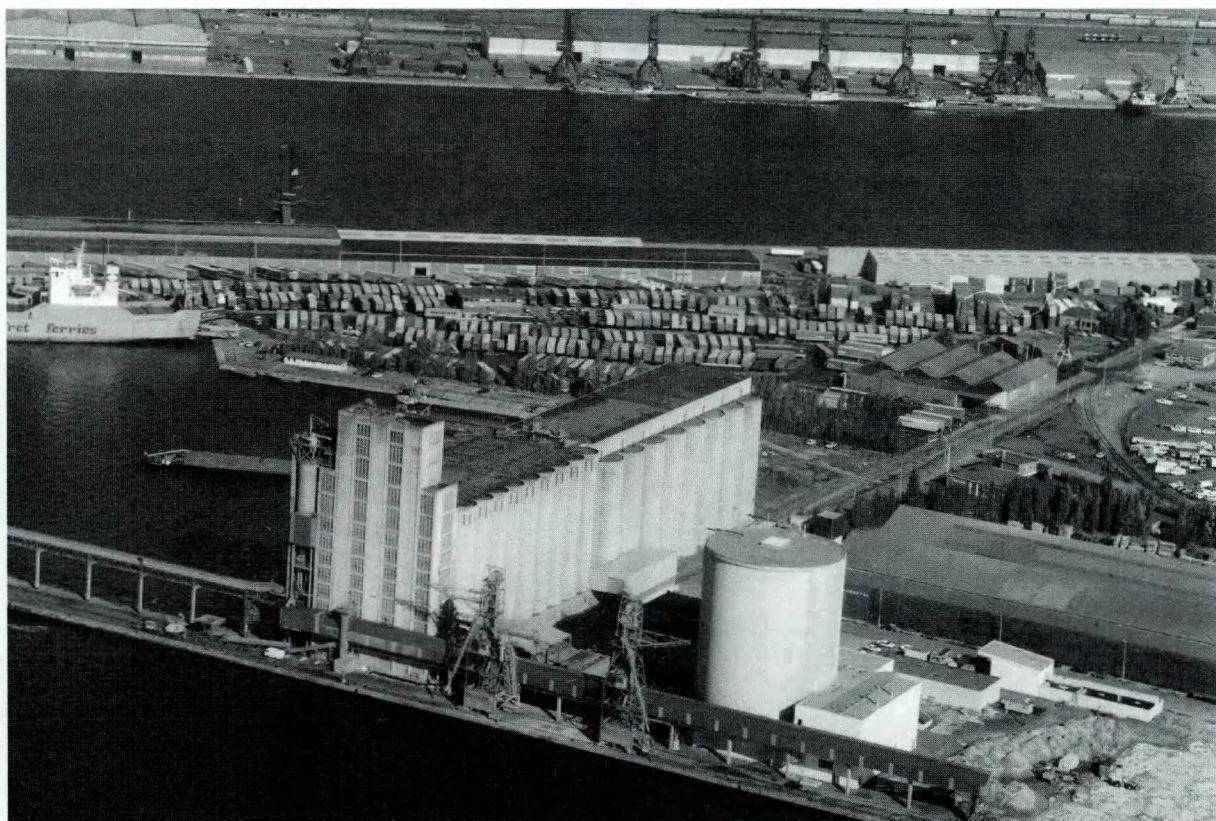
Op 6 mei 1994 werd de Kanaaltunnel tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland officieel in gebruik genomen. De tunnel is 50 km lang, waarvan 38 km onder zee. De Kanaaltunnel wordt voor een deel gebruikt voor het vervoer van voertuigen met passagiers. Personenwagens en autobussen worden aan boord van de shuttle gereden, waarbij de passagiers in hun voertuig blijven voor de overtocht. Een tweede mogelijkheid om van de Kanaaltunnel gebruik te maken is bedoeld voor het vrachtvervoer per vrachtwagen. De vrachtwagens worden aan boord van de shuttle gereden, doch de chauffeurs reizen mee in een afzonderlijke "club car". Voor de niet gemotoriseerde passagiers is het ook nog mogelijk om de overtocht via de Kanaaltunnel te maken met de super snelle trein.

De Kanaaltunnel zal een effect hebben op de toekomstige trafiekontwikkeling van de Kanaalhavens. Over de mogelijke invloed van deze Kanaaltunnel is meer te lezen in het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling", dat in juni 1995 wordt voorgesteld door de Vlaamse Havencommissie.

Op internationaal vlak

Afschaffing van de subsidies voor de scheepsbouwers

In de schoot van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) werd na 5 jaar onderhandelen in juli 1994 een akkoord bereikt over de afschaffing van subsidies aan scheepswerven. Dit akkoord werd gesloten tussen de Verenigde Staten, de Europese Unie, Japan, Zuid-Korea en de



Scandinavische landen. Het heeft tot doel een algemeen kader te creëren voor het controleren van subsidies aan de scheepsbouw in de wereld, de eerlijke concurrentie te vrijwaren en oneerlijke praktijken te voorkomen. Deze overeenkomst tussen de OESO-landen omvat ongeveer 75 % van de wereldproductie.

De overeenkomst die nog moet ondertekend worden, zou van kracht worden op 1 januari 1996. Tegen dan moeten de EU-lidstaten elke vorm van subsidies aan de scheepsbouw afschaffen. Voor België, Spanje en Portugal werd er wat de nieuwe OESO-regeling betreft een uitzondering gemaakt. Ons land krijgt tot 1997 de tijd om zijn subsidies af te bouwen. Portugal en Spanje mogen tot 1998 subsidies toekennen aan hun scheepsbouwnijverheid.

Eind december 1994 was het verdrag echter nog niet ondertekend. Frankrijk blijft bij de OESO immers aandringen om voor de Franse scheepsbouwindustrie een "specifiek plan" te mogen uitwerken. Frankrijk benadrukt dat het OESO-voorakkoord voorziet in de afschaffing van rechtstreekse staatssteun, maar onrechtstreekse steun - aan reders die in eigen land schepen bestellen - zou kunnen blijven bestaan. De Franse regering vindt deze regeling discriminatorisch. Frankrijk bezit immers niet veel rederijen en de Franse scheepswerven zijn aldus aangewezen op de export.

HET HAVENSINVESTERINGSBELEID VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP SINDS 1989

Het is de bedoeling om in dit hoofdstuk een kort overzicht te geven van de investeringen die de Vlaamse overheid sinds de regionalisering al heeft uitgevoerd in haar havens. Om de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, werden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 1994, waarvoor de A.B.E.X.-index⁽¹⁾ gehanteerd werd.

Tabel 1 geeft een overzicht van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-1994. Daarnaast zijn in tabel 1 de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven voor de periode 1989-1994 afzonderlijk weergegeven, en bevat ze de investeringen in maritieme toegankelijkheid.

Tabel 1 :

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln BF voor de periode 1989-1994 (in prijzen 1994)

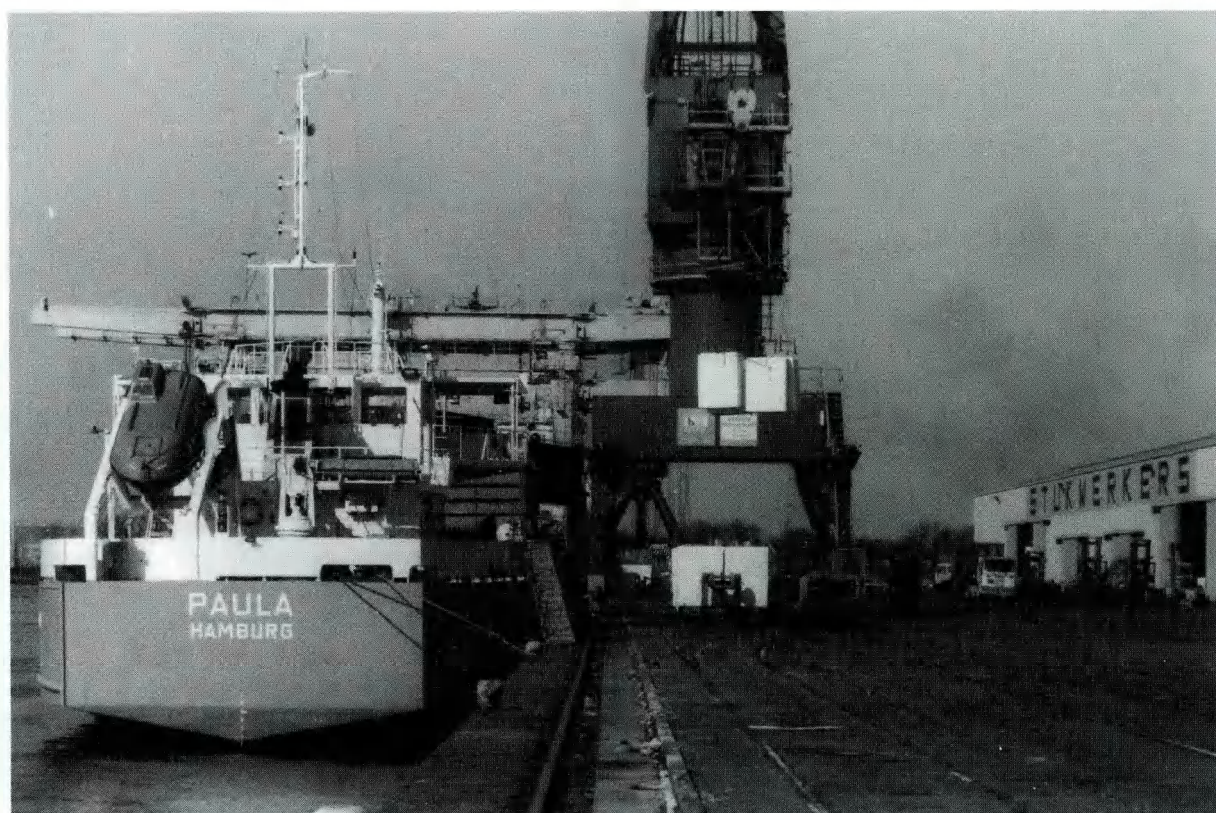
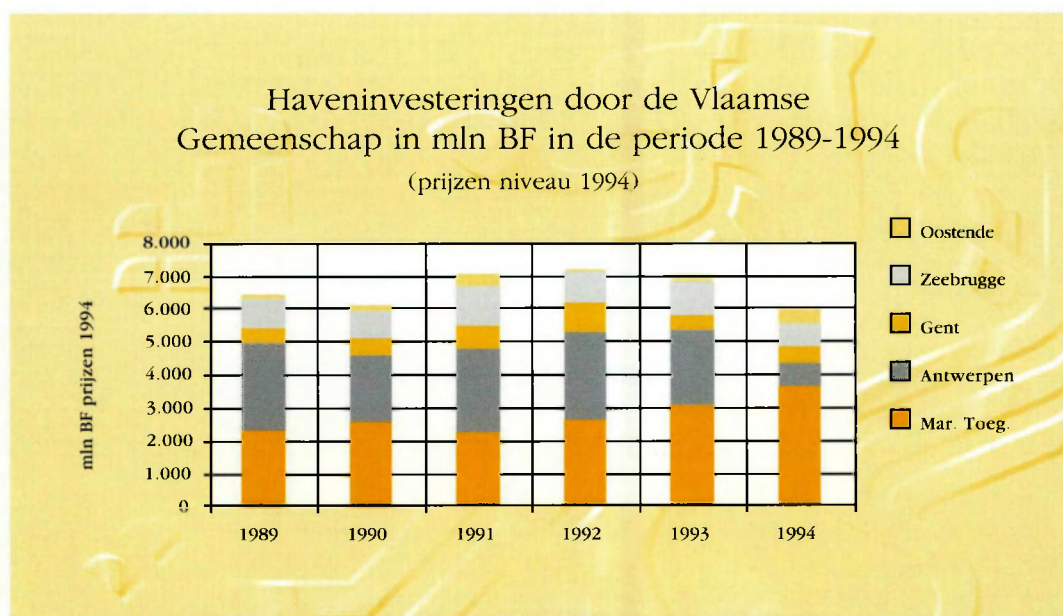
jaar	Mar.Toeg.	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Tot. incl. MT	Tot. excl. MT	MT in % tot.
1989	2.295,93	2.686,90	432,90	861,50	159,02	6.436,25	4.140,32	35,67%
1990	2.561,18	2.005,82	515,24	788,08	194,05	6.064,36	3.503,18	42,23%
1991	2.267,57	2.481,73	680,83	1.214,46	405,43	7.050,02	4.782,46	32,16%
1992	2.584,00	2.673,73	864,52	986,64	51,72	7.160,61	4.576,60	36,09%
1993	3.060,30	2.284,83	458,50	976,99	90,59	6.871,21	3.810,91	44,54%
1994	3.595,84	705,90	519,00	725,86	409,70	5.956,30	2.360,46	60,37%
Totaal	16.364,82	12.838,91	3.470,99	5.553,53	1.310,51	39.538,75	23.173,93	41,39%

(1) De A.B.E.X.-index zijn de indexcijfers van de bouwkostprijs.

Bij tabel 1 zijn dadelijk twee belangrijke bemerkingen te maken: ten eerste kan men vaststellen dat de Vlaamse Gemeenschap, sinds de regionalisering in 1989 gespreid over 6 kalenderjaren, reeds 39,5 mld BF rechtstreeks geïnvesteerd heeft in haar havens. Ten tweede valt de grootte op van de investeringsbedragen voor de maritieme toegankelijkheid.

Deze gegevens worden hierna ook in grafiekvorm weergegeven.

Grafiek 1.



Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

In het tweede luik van dit hoofdstuk wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in de vier havens. We hebben ons beperkt tot de grootste projecten. Het is hierdoor dat de totaalbedragen van de afzonderlijke tabellen afwijken van de totaalbedragen die in tabel 1 zijn opgenomen voor iedere haven.

Antwerpen

Tabel 2. Grote projecten in de haven van Antwerpen gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1994 in mln BF (in prijzen 1994)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Totaal
Rechteroever							
Berendrechtssluis (saldo vanaf 1989)	588,12	735,45	667,40	413,31	274,59	11,99	2.690,86
Containerkade Zuid	1.344,09	352,24	64,93	40,40	7,05	0,00	1.808,71
Containerkade Noord	111,48	2,25	31,47	18,90	791,47	15,78	971,35
Zandvlietssluis	0,00	0,13	194,51	158,37	0,00	0,00	353,00
Renovatie Amerikadok tot Derde Havendok	131,69	357,78	771,56	1.224,76	734,80	405,15	3.625,74
Vierde Havendok	30,29	25,35	0,00	0,00	0,00	0,00	55,64
Totaal Rechteroever	2.205,68	1.473,20	1.729,86	1.855,73	1.807,92	432,91	9.505,30
Linkeroever							
Aanleg havendokken	172,96	235,62	177,86	301,67	353,21	102,63	1.343,95
Havenring en andere wegenwerken	19,80	37,02	76,29	44,34	10,47	39,36	227,29
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	217,97	0,00	16,91	0,00	234,88
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	286,20	0,00	2,91	289,11
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	2,70	0,00	0,42	3,12
Totaal Linkeroever	192,77	272,64	472,12	634,92	380,59	145,32	2.098,35
Totaal haven van Antwerpen	2.398,45	1.745,84	2.201,98	2.490,65	2.188,50	578,23	11.603,65

In de haven van Antwerpen is tussen 1989 en 1994 11,6 mld BF in grote projecten geïnvesteerd door de Vlaamse Gemeenschap. Ongeveer 30 % van dit totale investeringsbedrag werd gespendeerd aan de "Renovatie Amerikadok tot Derde Havendok". We zien hierbij ook dat de Vlaamse overheid stilaan de havendokken op Linkeroever aanlegt. Elk jaar spendeert ze hier een zeker bedrag aan, waardoor de Linkeroever geleidelijk aan uitgebouwd wordt. Opmerkelijk is wel dat aan de Berendrechtssluis, die sinds 1989 reeds operationeel is, nog een totaal bedrag van 2,7 mld BF moest uitgegeven worden door de Vlaamse overheid.

We moeten bij deze tabel wel vermelden dat de investeringen voor Liefkenshoektunnel eigenlijk bij de wegenwerken thuishoren. Er werd door de Administratie echter beslist om deze specifieke investeringen⁽¹⁾ in te schrijven bij de haven van Antwerpen.

(1) Het gaat hier over een "ankerbescherming" van de Liefkenshoektunnel.

Gent

Tabel 3. Grote projecten in de haven van Gent gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1994 in mln BF (in prijzen 1994)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,14	0,00	72,24	69,27	16,71	0,09	163,44
Uitbouw Petroleumdok	214,38	251,68	119,30	617,47	14,39	75,09	1.292,32
Renovatie Zuidek	62,63	0,00	0,00	14,54	104,18	0,00	181,35
Renovatie Noordek	0,00	115,95	3,09	0,00	0,00	0,00	119,03
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	285,55	0,00	212,89	200,01	698,45
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	212,54	212,54
Kaaimuur Rodenhuisendok	0,00	0,00	0,00	0,00	5,44	0,00	5,44
Kluisendok	0,00	0,00	3,47	0,00	5,33	0,02	8,82
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	19,87	1,68	38,22	28,04	14,29	20,45	122,56
Baggerstortterrein en studies	4,07	119,98	14,63	0,00	0,00	11,85	150,54
Studies nieuwe zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	5,23	0,00	5,23
Totaal haven van Gent	306,10	489,29	536,50	729,31	378,47	520,04	2.959,71

In de haven van Gent is tussen 1989-1994 bijna 3 mld BF geïnvesteerd in grote havenprojecten door de Vlaamse Gemeenschap. Het grootste bedrag, bijna 44 %, werd hierbij uitgegeven aan de uitbouw van het Petroleumdok.

De haven van Gent is van alle Vlaamse havens degene die tot op heden het meest geopteerd heeft voor een renovatie. Sinds 1989 werden een aantal belangrijke renovatieprojecten aangevat en uitgevoerd zoals:

- renovatie van het Insteek- en Sifferdok;
- renovatie van het Zuidek;
- renovatie van de toegang Grootdok;
- renovatie van de Rigakaai.

Deze renovaties zijn in totaal goed voor een investeringsbedrag van bijna 1,4 mld BF, of 46 % van de 3 mld BF die geïnvesteerd werden in grote projecten in de haven van Gent.



Zeebrugge

Tabel 4. Grote projecten in de haven van Zeebrugge gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1994 in mln BF (in prijzen 1994)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Totaal
Voorhaven							
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	183,94	507,32	186,50	0,00	0,00	140,00	1.017,76
Beasac-projecten	0,81	0,00	0,77	0,00	0,00	0,00	1,58
Restauratie Leopold II-dam	0,00	0,00	125,38	77,88	0,00	20,81	224,07
Radarcentrale en W-buithaven	0,00	0,00	21,77	0,00	0,00	0,00	21,77
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	25,86	0,00	6,75	32,61
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	544,95	741,67	575,86	485,31	2.347,79
Vaargeul oude zeeluis	0,00	0,00	0,00	0,00	19,33	0,00	19,33
Totaal Voorhaven	184,75	507,32	879,37	845,41	595,19	652,87	3.664,90
Achterhaven							
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,33	58,11	14,10	0,00	0,00	5,45	84,98
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,38	0,00	90,49	60,24	151,11
Cast-terminal	0,00	0,00	168,79	0,00	0,00	0,00	168,79
Wegwerken	0,00	0,00	0,00	42,16	172,13	37,75	252,04
Bastennakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	100,66	0,00	100,66
Totaal Achterhaven	7,33	58,11	183,27	42,16	363,27	103,44	757,58
Totaal haven van Zeebrugge	192,08	565,43	1.062,64	887,57	958,46	756,30	4.422,48



In de haven van Zeebrugge werd tussen 1989-1994 ongeveer 4,4 mld BF geïnvesteerd in grote projecten door de Vlaamse overheid. Het grootste deel van de investeringen werd uitgevoerd in de voorhaven, m.n. bijna 3,7 mld BF of 83 %. Het gaat hier in hoofdzaak om de verdere uitbouw van deze voorhaven. Het zijn dus praktisch allemaal nieuwe projecten - met uitzondering van de restauratie van de Leopold II-dam. De grootste bedragen werden hierbij gespendeerd aan:

- de verdere afwerking van de voorhaven;
- de aanleg van de Flanders Containerterminal.

In totaal zijn ze samen goed voor bijna 3,4 mld BF aan investeringen of 76 % van de investeringen in grote projecten in de haven van Zeebrugge.

Oostende

Tabel 5. Grote projecten in de haven van Oostende gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1994 in mln BF (in prijzen 1994)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Totaal
Beperkte renovatie							
• Verbreden havengeul	2,35	0,00	179,13	39,15	0,00	172,24	392,86
• Voorhaven	123,47	79,14	0,00	0,00	29,29	0,00	231,90
• Werken voor Jumbo-ferries	0,00	77,77	0,00	0,00	0,00	0,00	77,77
• Verdiepingswerken	0,00	0,00	129,63	0,00	0,00	0,00	129,63
Totaal beperkte renovatie	125,82	156,91	308,75	39,15	29,29	172,24	832,16
Eigenlijk renovatieprogramma							
• Studies	2,41	5,62	3,01	0,00	0,00	2,20	13,25
• Zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	194,48	194,48
Totaal eigenlijke renovatie	2,41	5,62	3,01	0,00	0,00	196,68	207,73
Totaal haven van Oostende	128,23	162,53	311,76	39,15	29,29	368,92	1.039,89

De Vlaamse overheid heeft in haar kleinste haven sinds de regionalisering iets meer dan 1 mld BF gespendeerd aan grote havenprojecten. Hiervan werd ongeveer 80 % besteed aan de zogenaamde "Beperkte Renovatie". Voor de in 1993 goedgekeurde "Renovatie van de haven van Oostende" werd in 1994 bijna 200 mln BF uitgegeven.



DE VLAAMSE HAVENS IN FEITEN : BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN

1994 was voor de Vlaamse havens een uitzonderlijk goed trafiekjaar. Hiernaast zijn voor de Vlaamse havens nog een aantal andere belangrijke feiten het vermelden waard. Hierna worden in het kort een beperkt aantal van deze feiten weergegeven. Er wordt hierbij wel benadrukt dat dit hoofdstuk zeker niet alles weergeeft. Op het einde van dit hoofdstuk worden de door de Vlaamse regering in de loop van 1994 goedgekeurde projecten weergegeven. De trafiekcijfers worden in het volgende hoofdstuk besproken.

In 1994 werden zowel door de industrie als door de havenbedrijven investeringen goedgekeurd en uitgevoerd. De grootste investeringen werden uitgevoerd door de autoassemblagebedrijven, de chemie- en petrochemiesector en de staalnijverheid. Door General Motors Continental NV⁽¹⁾ werd beslist om 5,9 mld BF te investeren in de vestiging in Antwerpen, gespreid over 1994 en 1995. Honda startte op 1 oktober 1994 zijn logistiek centrum "European Engine Center" op te Gent. Hiernaast besliste de beheerraad van de Zweedse Volvo-groep begin 1995 om de komende 10 jaar meer dan 10 mld BF te investeren in de Volvo-fabrieken te Gent.

De chemiereus BASF nam in februari 1994 een nieuwe steamcracker in dienst. Met dit project was een investering van 30 mld BF gemoeid. Volgens de directie van BASF betekent deze investering een verdere verankering van de BASF-groep in de haven van Antwerpen. In de Fina Raffinaderij te Antwerpen werden eind 1994, in het raam van het "Fuel Oil Upgrading Project" drie nieuwe reactoren opgestart. Deze vormen de hoofdbrok van een 26 mld BF kostend project.

Midden november 1994 heeft het staalbedrijf Sidmar - gelegen in de haven van Gent - een nieuwe eenheid

in dienst genomen die koudwalsen en beitsen in een continu proces kan uitvoeren. Met deze investering was een bedrag van 11 mld BF gemoeid. Het gaat tevens om de grootste investering die ooit door Sidmar werd uitgevoerd.



Naast de industriële bedrijven werden ook investeringen uitgevoerd door het havenbedrijfsleven zelf. Ze zijn misschien minder spectaculair in absolute cijfers, maar voor de havens zelf en de Vlaamse economie zijn ze ook zeer belangrijk. Katoennatie verwierf in de loop van september 1994 van de Belgische petrochemiereus Petrofina het contract om vanaf midden

1995 in te staan voor de opslag en distributie van polyethyleen voor het dochterbedrijf Fina Polyniers. Katoennatie zal hiervoor één miljard BF moeten investeren in de uitbouw van een nieuwe terminal van het vijfde havendok in de haven van Antwerpen.

In Gent heeft Locachim, dat gespecialiseerd is in de opslag van niet brandbare bulk, bijkomende opslag-tanks gebouwd op de zuidelijke oever van het Middendok. De bijkomende capaciteit bedraagt 80.000 ton

(1) Sinds 1 november 1994 is de benaming van General Motors Company NV veranderd in Opel Belgium NV.

en is in hoofdzaak bestemd voor eetbare oliën. Deze capaciteitsuitbreiding was noodzakelijk om de bevoorrading van Vandemoortele, die vroeger volledig langs Rotterdam verliep, te kunnen behandelen in Gent. Om de groeiende vraag naar fruitsappen op de Europese markt - waarvan Citrus Coolstore via de haven van Gent ongeveer de helft bevoorraadt - te kunnen ondervangen, heeft Citrus Coolstore begin mei 1994, 8 nieuwe tanks laten installeren. De totale kostprijs van deze investering bedroeg 300 mln BF.

Voor de havens en de havenbedrijven zijn de diverse trafieken die ze kunnen aantrekken primordiaal. Ook in de loop van 1994 zijn er in de Vlaamse havens een aantal belangrijke trafieken bijgekomen. Zo wist BNFV, gespecialiseerd in de overslag, opslag en distributie van fruit, begin 1994 een Chileense fruittrafiek van ongeveer 35.000 ton van Rotterdam aan te trekken naar Antwerpen. Het gaat hier om seizoentrafiek van midden maart tot eind juli voor het vervoer van druiven, appels en kiwi's.

Antwerpen wist ook via Citrovita een aanvoer van vruchtsappen uit Brazilië aan te trekken. De haven van Antwerpen slaagde er in 1994 ook in om een 15-tal nieuwe lijnen binnen te halen. Het gaat zowel om containerlijnen (bv. MSC, Capricorne) als om conventionele- en multipurpose diensten (Capricorne, Chipolbrok). In de loop van 1994 pasten de Cosc- en CMA rederijen reeds 4-de generatie containerschepen in hun lijndiensten. Zowel Hessenatie (Kia, Proton, Daewoo) als Allied-Stevedores (Ssangyong) haalden nieuwe wagentrafieken naar de haven van Antwerpen.

De haven van Gent wist te genieten van de reorganisatie van de afvaarten van de Zweedse rederij Tor Line. Sinds mei 1994 heeft Tor Line een herschikking op haar lijndienst naar de haven van Gent doorgevoerd, en het aantal afvaarten in beide richtingen tussen Gothenburg en Gent opgevoerd. Deze nieuwe lijndienst heeft Tor Line met de commerciële benaming van "Euro-Bridge" bedacht. De belangrijkste klant van deze Euro-Bridge-lijndienst is Volvo, met een aandeel van 45 % in 1994. Hiernaast verzorgt Tor Line ook de aanvoer van Saab-personenwagens voor de West-Europese markt. In de loop van 1995 zal deze trafiek geleidelijk aan overgeheveld worden van Hamburg naar Gent. Daarnaast wist de Gentse onderneming Manuport de Russische rederij Baltcom met een nieuwe trafiek van Russische boomstammen aan te trekken. De boomstammen worden geladen in Sint-Petersburg.

Het was vooral de haven van Zeebrugge die in de loop van 1994 een aantal belangrijke trafieken wist te verwerven. De haven van Zeebrugge had het geluk dat de Deense rederij Maersk eind 1994 haar Verre Oosten vaarroute uitbreidde. Ze besliste de Chinese Yantian-haven op te nemen in haar vaarschema. Om de vaartijd op hetzelfde peil te kunnen behouden werd beslist om de haven van Antwerpen als Belgische aanloophaven, te ruilen voor de haven van Zeebrugge, waardoor 12 uur vaartijd bespaard wordt. Deze vaarroute wordt door Maersk Line samen geëxploiteerd met P & O. De schepen van Maersk Line en P & O zullen aan de Flanders Container Terminal behandeld worden door Ocean Container Terminal Zeebrugge (OCZ). Ondanks het verlies voor de haven van Zeebrugge van een onderdeel van de Ford-trafiek aan de Kanaaltunnel zullen een aantal Ford-trafiekken via de haven van Zeebrugge blijven lopen. Zo blijft Sea-Ro Terminal als stouwer instaan voor de trafiek die per "Mega Trailer" en per veerboot verloopt tussen de Belgische en Britse Ford-fabrieken. Verder kende de haven van Zeebrugge een toename bij de deepsea-lijnen (containers en stukgoed) zoals Cast, Seacs en ABC, en wist ze bijkomende gecontaineriseerde ladingen aan te trekken die aangevoerd worden door de fruitschepen Dole, Geest Line en Ecuadorian Line, die containers aan dek hebben. In 1994 heeft Zeebrugge zich nog verder kunnen ontwikkelen als draaischijf van de gasindustrie. Op 29 april 1994 werd de Zeepipe te Zeebrugge ingehuldigd⁽¹⁾. De Zeepipe is met zijn 800 km de langste onderzeese pipeline ter wereld. Het gas komt vanuit het Noorse gasveld Sleipner na 4 dagen aan te Zeebrugge in de achterhaven. Vanuit de hier gebouwde exploitatieterminal, die uitgebaat wordt door Distrigas, wordt het gas verdeeld naar het Belgische achterland, Frankrijk en Spanje.

In Oostende zette RMT op 31 december 1993 definitief een punt achter de verbinding Oostende-Dover. Deze veerdienst bestond reeds vanaf 1815. In de plaats hiervan startte RMT samen met Sally Line vanaf 1 januari 1994 een nieuwe dienst voor zowel passagiers- als vrachtvervoer op de Oostende-Ramsgatelijs, met de naam "Oostende Lines". Op 21 maart 1994 startte Oostende Lines nog een nieuwe vrachtveerdienst op tussen Vlissingen en Ramsgate.

Om hun concurrentiepositie nog te verbeteren en het attractie-effect nog te vergroten werden ook door de Openbare Havenbedrijven zelf, of door de ermee verbonden instellingen, een aantal belangrijke beslissingen genomen.

(1) De Zeepipe werd wel reeds in oktober 1993 in gebruik genomen.



Zowel in Antwerpen als in Gent werden beslissingen genomen die een directe weerslag hadden op de havenarbeid. Op 26 oktober 1994 werd door het Paritair Comité voor het Havenbedrijf van Antwerpen een collectieve arbeidsovereenkomst goedgekeurd voor havenarbeid in de distributiesector. Naast het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen en het herverdelen van de beschikbare arbeid, is het ook de bedoeling om via deze nieuwe CAO de fysieke distributie in de haven zelf aantrekkelijker te maken. Momenteel bestaat er immers een tendens tot het verplaatsen van de distributie-activiteiten naar de periferie, waar de loon- en vestigingsvoorwaarden gunstiger zijn voor de werkgevers.

Ook in de Gentse haven werden aanpassingen aan de "Codex" doorgevoerd. Op 1 januari 1994 ging een nieuw arbeidsreglement in voege voor de dokwerkers. De nieuwe "Codex" verlaagt de premies voor nachtwerk van 120 % naar 50 % extra. Hiernaast is het voor de stuwadoors nu ook mogelijk om slechts zoveel dokwerkers aan te werven als nodig is om een taak uit te voeren. Vroeger moest men voor eender welke opdracht minstens 6 dokwerkers in dienst nemen.

Door de MBZ (Haven van Zeebrugge) werd in september 1994, met nog 2 andere aandeelhouders, de NV Gothenburg opgericht. De MBZ bezit 26 % van de aandelen; de Haven van Gothenburg 49 % en de resterende 25 % zijn in het bezit van de Zeebrugse goederenbehandelaar Sea-Ro Terminal. In eerste instantie wil deze NV de mogelijke uitbouw van een snellere ro-ro shortsea-verbinding tussen Gothenburg en Zeebrugge onderzoeken. Door overleg tussen de havens wenst men een alternatief te kunnen bieden voor transporten over de weg tussen Zweden en België, die meer en meer geconfronteerd worden met dichtslubbende wegen in vooral het Ruhrgebied.

In Oostende werd op 26 december 1993 de vzw "Havenbedrijf Oostende" opgericht, die de handelshaven van Oostende mee helpt besturen. Deze vzw werd opgericht om een havenmanager te kunnen aanstellen. Dit was immers noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de eis van de Vlaamse regering, die op 28 april 1993 de havenrenovatie van Oostende goedkeurde op voorwaarde dat er een havenmanager zou aangesteld worden. Deze havenmanager - "havencoördinator" genoemd in Oostende - trad op 1 augustus 1994 in dienst. Zijn taak bestaat in hoofdzaak uit het opvolgen van de havenrenovatie op het technisch niveau, de aanzet geven tot een initieel havenbeleid met ondermeer het oplossen van organisatorische problemen en het voorbereiden van een businessplan.

De renovatie in de haven van Oostende zal ook wat vlotter kunnen verlopen, aangezien de Belgische Zeemacht in oktober 1994 meegedeeld heeft dat ze de haven van Oostende zal verlaten. Wegens de inkrimping van de Belgische krijgsmacht en hiermee gepaard gaande herstructurering werd door de Marine beslist om enkel de marinebasis in de haven van Zeebrugge te behouden. De verhuis is reeds bezig maar zal vermoedelijk enkele jaren in beslag nemen.

In de loop van 1994 werden ook een aantal belangrijke concessies toegekend. De voornaamste is de toewijzing van de Tweede Scheldeterminaal te Antwerpen. In maart 1994 beslisten het College van Burgemeester en Schepenen en de Gemeenteraad van de stad Antwerpen om deze Tweede Scheldeterminaal toe te wijzen aan Noord-natie. Noord-Natie zal de terminal samen exploiteren met de NMBS. Hiervoor hebben ze een joint-venture opgericht met de naam "Schelde Containerterminal Noord BV". Deze joint-venture gaat 3 à 4 mld BF investeren om de terminal te kunnen uitbaten. Deze Tweede Scheldeterminaal zal tegen midden 1996 aan "Schelde Containerterminal Noord BV" opgeleverd worden.

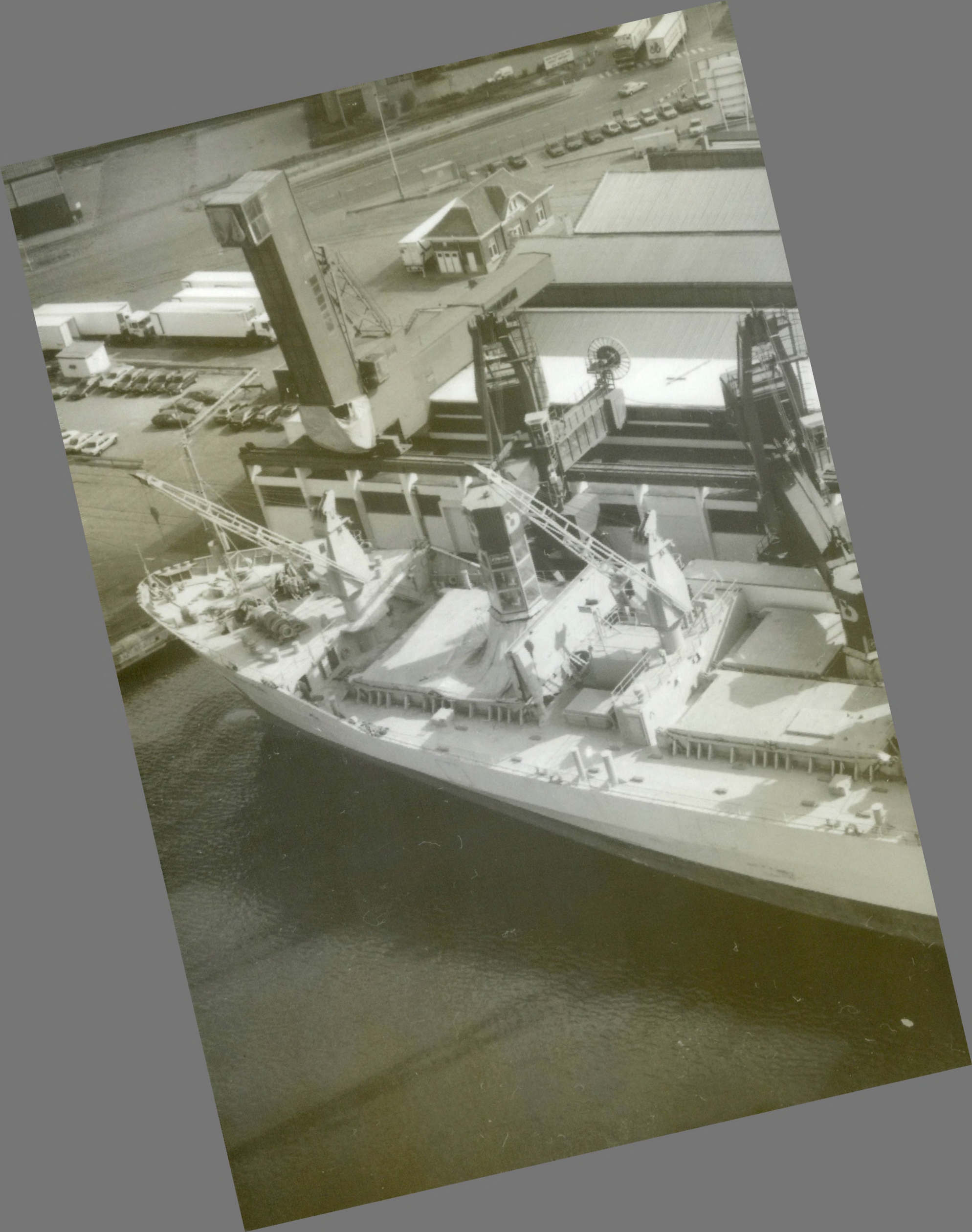
In de haven van Gent werden aan de autobedrijven bijkomende concessies toegestaan. Zowel voor het Car Reception Center van Honda Europe als voor Volvo moest bijkomende parkeerruimte gevonden worden. Vooral voor Honda was het probleem prangend. Omdat Honda in de Gentse omgeving niet dadelijk over een bruikbaar alternatief kon beschikken, werd beslist om een deel van de trafiek tijdelijk af te leiden naar de haven van Zeebrugge. Om dit probleem zo snel mogelijk te ondervangen besliste de Gentse gemeenteraad begin juli om de bestaande concessie van Honda (55 ha groot) uit te breiden met 16 ha. Deze 16 ha zijn gelegen aan de noordoost-zijde van het Petroleumdok. Om aan de groeiende trafiek van de Volvo wagens tegemoet te kunnen komen, heeft de Gentse stouwer Compagnie Belge de Manutention een nieuwe concessie van 15 ha gekregen van de Gentse gemeenteraad. Deze 15 ha watergebonden terreinen zijn gelegen aan de noord- en oostzijde van het Petroleumdok. Hierdoor zal de Volvo-trafiek overgeheveld worden van het Noorddok naar het Petroleumdok, waar CBM een nieuwe ro-ro-terminal aan het bouwen is. Het Noorddok zal hierdoor volledig herschikt kunnen worden.

In 1994 heeft de Vlaamse regering twee grote havenprojecten goedgekeurd.

In juni 1994 keurde de Vlaamse regering de bouw van het Verrebroekdok, aan te leggen op de linkeroever te Antwerpen, goed. De totale kostprijs van de bouwwerkzaamheden wordt op 5,27 mld BF geschat, waarvan de baggerkosten op 2 mld BF geraamd worden. De baggerkosten vallen integraal ten laste van het Vlaamse Gewest. De overige kosten worden voor 60 % gedragen door het Vlaamse Gewest en voor 40 % door de stad Antwerpen.

Begin juli 1994 werd de aanleg van de eerste fase van het Kluizendok in de Gentse haven goedgekeurd door de Vlaamse regering. De kostprijs van fase 1 van dit Kluizendok wordt op 5,5 mld BF geschat, waarvan 4,2 mld BF ten laste valt van het Vlaamse Gewest en 1,3 mld BF voor rekening is van de stad Gent die als bouwheer optreedt.

Hiernaast heeft de Vlaamse regering in september 1994 een beslissing genomen over de afmeting van de nieuwe sluis in de haven van Oostende. De afmetingen zijn: lengte 250 m, breedte 36 m en drempeldiepte 10m onder laagwater.



**AANBEVELING VAN DE
VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER
DE VOORBEREIDING VAN HET HAVENINVESTERINGS-
BELEID IN DE TOEKOMST : EEN NIEUW CONCEPT
Brussel, 9 juni 1994.**

1. INLEIDING

Eén van de essentiële opdrachten van de Vlaamse Havencommissie is het uitstippelen van een investeringsbeleid voor de Vlaamse havens. Van bij het begin heeft de commissie voorstellen geformuleerd om de voorbereiding en de besluitvorming van dit investeringsbeleid te sturen in de richting van een grotere objectiviteit, een betere afstemming met de marktomgeving waarin havens moeten opereren en een betere afweging van de verschillende projecten met het oog op een grotere complementariteit tussen de havens. Eind 1990 heeft de commissie een advies uitgebracht over "de economische evaluatie van havenprojecten". Daarin werden voorstellen geformuleerd voor de opbouw van een investeringsdossier voor ieder havenproject voor te leggen aan de Havencommissie (meer dan 300 mln). In dit advies werd een pleidooi gehouden voor een gedegen onderzoek, waarbij elementen zoals "trafiiekprognoses" en "capaciteitsanalyse" een grote aandacht moeten krijgen.

Sindsdien zijn de voorgelegde investeringsdossiers onmiskenbaar uitgesproken beter en is de vergelijkbaarheid toegenomen. Deze dossiers laten meer en meer toe dat de Havencommissie ten behoeve van de regering met meer kennis van zaken kan adviseren over de perspectieven en de sociaal-economische wenselijkheid van het project.

Tot nu toe spreekt de Havencommissie zich telkens uit over afzonderlijke investeringsdossiers, die worden voorgelegd door de minister na een interne evaluatie binnen de administratie. Eens geadviseerd werden deze dossiers achtereenvolgens naar aanleiding van het advies over het jaarlijks "rollend driejarenprogramma" in een budgettaire fasering opgenomen. Opname in het driejarenprogramma met de daaraan verbonden prioriteit was en is afhankelijk van deze procedure.

In juni 1993 is de commissie niet meer tot een consensus kunnen komen over deze procedure. Men kwam tot de vaststelling dat deze gang van zaken - achtereenvolgende afzonderlijke evaluatie van havenprojecten met een prioriteit die sterk gedomineerd wordt door een administratieve procedure - niet tegemoet komt aan wat van een coherent havenbeleid mag verwacht worden. Op grond van deze vaststelling heeft de commissie in december 1993 een debat gevoerd over een meer globale aanpak van havenprojecten.

Onder de vorm van een tussentijds advies werd uitdrukkelijk aangegeven dat voortaan de prioriteiten in het havenbeleid moeten vastgelegd worden op basis van een evaluatie waarbij de verschillende door de havens voor de komende jaren voorgestelde projecten gelijktijdig worden onderzocht. De optie voor een meer havenoverschrijdende visie op het investeringsbeleid moest voortaan ondersteund worden door een havenoverschrijdende evaluatie.

Na besprekingen in het dagelijks bestuur heeft een werkgroep een voorstel uitgewerkt om deze havenoverschrijdende aanpak te realiseren. Daarbij heeft de werkgroep - en daarin gevolgd door het dagelijks bestuur - uitdrukkelijk gesteld dat bij een dergelijke havenoverschrijdende aanpak absoluut nooit uit het oog mag verloren worden dat havenprojecten in ruime mate samenhangen met de commerciële strategie die afzonderlijke havens (besturen en privé-bedrijven) vooropzetten. Een uitgesproken link met de directe marktomstandigheden is dan ook steeds aanwezig. Bovendien kan men niet rond de vaststelling dat de commerciële strategie die de afzonderlijke havens aanhouden naar gelang van de projecten in meerdere of

mindere mate in directe concurrentie staat met wat andere Vlaamse havens vooropzetten. Vanuit het standpunt van iedere haven afzonderlijk is dergelijke strategie wellicht telkens verantwoord en onontbeerlijk voor het behoud en de versterking van de positie van iedere haven. Voor het lichten van deze voor hen belangrijke strategische opties zijn de havens echter afhankelijk van de beschikbare budgettaire middelen op de begroting van de Vlaamse gemeenschap. Omwille van de beperkte budgettaire middelen moeten dan prioriteiten bepaald worden die onvermijdelijk in botsing zullen komen met de opties van de afzonderlijke havens. Bovendien zijn deze prioriteitenkeuzen noch eenvoudig, noch eenduidig op te vangen met zogenaamde objectieve criteria. Waar commerciële opties in het geding zijn moeten de keuzen van de directe actoren doorwegen: in het bepalen van de prioriteiten maar uiteraard ook in de financiering.

Deze gedachtengang stemt overigens ook uitdrukkelijk overeen met de basisuitgangspunten van het nieuwe decreet op de havens. Daarin wordt erkend dat de Vlaamse overheid een bijzonder grote verantwoordelijkheid heeft voor de omgevingsfactoren waarin de havens moeten werken, maar het commerciële beleid moet overlaten aan de plaatselijke havens zelf. Meer ruimte voor de commerciële slagkracht van de afzonderlijke havens impliceert minder afhankelijkheid van een budgettaire en administratieve besluitvorming.

Op grond van deze overwegingen wordt er dan ook in de hiernavolgende aanbeveling uitdrukkelijk voor gepleit om resoluut over te stappen naar een taakverdeling in de haveninvesteringen die daarmee overeenstemt. Dit nieuwe kader is een absolute vereiste. Alle voorstellen voor de door iedereen beoogde havenoverschrijdende aanpak moeten binnen dat kader worden uitgewerkt.

2. HET HAVENINVESTERINGSBELEID: DRIE GROEPEN VAN PROJECTEN

De investeringen die het havenbeleid moeten ondersteunen zijn in de praktijk in drie groepen onder te verdelen:

- (a) de onontbeerlijke grote infrastructuur zonder de welke onze havens niet kunnen functioneren als schakels in de transportketen: een aangepaste maritieme toegankelijkheid (met inbegrip van de sluizen) en degelijke aan- en afvoerwegen naar het hinterland (met inbegrip van de aansluitingswegen vanuit het havengebied naar de inland-infrastructuur). Het is evident dat dergelijke infrastructuur tot de uitdrukkelijke verantwoordelijkheid behoren van de gewestelijke overheid⁽¹⁾. De aanleg ervan wordt door het budget gefinancierd en omwille van de aard ervan ook niet doorgerekend in de haventarieven. Het gaat hier over essentiële *basisinfrastructuur* die de havens nodig hebben om zich commercieel te kunnen ontplooiën.
- (b) infrastructuur waaraan direct de commerciële overslag- en in toenemende mate opslag- en distributieactiviteiten gekoppeld worden. Meer en meer worden de daarvoor benodigde dokken en kaaimuren gekoppeld aan uitgesproken bedrijfsplannen en opties om heel specifieke marktsegmenten te veroveren. De optie om dergelijke *commerciële projecten* aan te vatten ligt duidelijk bij de havens zelf. Het is dan ook best van daar de verantwoordelijkheid te leggen, zowel voor de conceptie, de timing als voor de financiering van deze projecten. Daarbij kunnen de havens verder op steun rekenen van het gewest dat daarvoor de modaliteiten uitwerkt. Deze commerciële projecten beogen telkens een *substantiële* uitbreiding van de bestaande havencapaciteit of een grondige aanpassing van bestaande infrastructuur via renovatie.

(1) Hoewel in het kader van het havenbeleid de gewestelijke overheid ook uitdrukkelijk een visie zal vastleggen voor de rol van de spoorwegen in de ondersteuning van het havenbeleid is de verantwoordelijkheid om deze investeringen te realiseren een federale bevoegdheid.

- (c) investeringen voor instandhouding van het bestaand patrimonium en kleinere projecten binnen het havengebied. De havens maken daar jaarlijks een behoeftenraming voor op en dienen overigens in meerdere of mindere mate daarvoor zelf belangrijke investeringsbedragen uit te trekken. Reeds in verschillende documenten heeft de commissie er voor gepleit om deze inspanningen volledig bij de havenbesturen te leggen en niet langer in aanmerking te laten komen voor betoelaging vanuit het gewestelijk budget.

Het meest opvallende in dit *nieuwe haveninvesterings- en ontwikkelingsconcept* zijn de bepalingen voor de zogenaamde commerciële projecten. De havens beslissen voortaan zelf over de uitvoering en de prioriteit van dergelijke projecten. Ze doen dat op basis van eigen bedrijfseconomische evaluaties en gaan tot uitvoering over in het licht van de strategische opties die zij aannemen. Op grond van hun inzichten dienen zij met het oog op een gewestelijke investeringssteun een investeringsdossier in bij het gewest.

Op basis van een beoordeling van dit investeringsdossier door de Vlaamse Havencommissie beslist de Vlaamse regering over een *basissteun*. Bovenop deze basissteun kunnen de havens in een later stadium *aanvullende investeringssteun krijgen voorzover vooraf vastgelegde voorwaarden vervuld worden*. Deze voorwaarden worden vastgelegd bij de beslissing over de basissteun. De Havencommissie adviseert telkens bij de beoordeling van een dossier over de voorwaarden die aan te houden zijn.

Deze hervorming zal enerzijds toelaten dat de havens sneller en gepaster kunnen inspelen op markt-opportunities, maar daar anderzijds ook meer risico's moeten voor nemen. Er wordt daardoor onvermijdelijk een grotere verantwoordelijkheid bij de lokale havengemeenschappen gelegd. Het slagen van deze operatie is uitdrukkelijk afhankelijk van enige voorwaarden. De gewestelijke overheid moet op voorhand duidelijkheid geven over de investeringssteun die gedurende een aantal jaren moet gegarandeerd worden. Bovendien moeten de procedures zodanig zijn dat de havens inderdaad na het indienen van een dossier snel over een beslissing van de regering kunnen beschikken, zodat zij bij eventuele toekenning van de basissteun volgens eigen inzichten snel tot uitvoering kunnen overgaan. Beide elementen - grotere verantwoordelijkheid van de havens en een budgettair engagement van de regering - zijn essentiële onderdelen van dit voorstel.

Zowel voor het vastleggen van de eigen gewestelijke strategie inzake basisinfrastructuur als voor de modaliteiten voor het toekennen van investeringssteun moet de gewestelijke overheid kunnen steunen op een degelijk onderbouwde beleidsvoorbereiding. Bovendien moeten de procedures die - meer in het bijzonder voor het toekennen van de investeringssteun - zullen aangehouden worden duidelijk vastgelegd worden. Deze elementen worden uitgewerkt in punt 3 en 4 van de aanbeveling.



Aanvullend op de voorstellen die in de hiernavolgende aanbeveling worden gedaan moet ook nog rekening worden gehouden met volgende overwegingen.

Hoewel bij de voorbereidende besprekingen van het ontwerp-decreet over het havenbeheer een duidelijker scheiding van de taken van enerzijds gewest en anderzijds havenbesturen regelmatig te sprake is geweest, werd deze benadering niet aangehouden in het ontwerp zelf. Daarin wordt duidelijk gesteld dat de tussenkomsten van het gewest voor de hier bedoelde projecten als investeringen van het gewest te beschouwen zijn. Met het nieuwe voorstel stappen we onvermijdelijk over naar kapitaalsubsidies. Daarbij moet ook gewezen worden op de houding van de Europese Unie t.a.v. dergelijke subsidies. Maar hoe dan ook of het nu investeringen zijn of subsidies, de tussenkomsten van de overheid in dergelijke commerciële projecten zullen toch wellicht in toenemende mate onder druk komen te staan.

3. RICHTLIJNEN VOOR DE BELEIDSVOORBEREIDING EN EVALUATIE VAN HAVENINVESTERINGEN

Voor de basisinfrastructuur legt het gewest uiteraard de grote opties vast. Het gewest zal daarbij het behoud en *de versterking van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens* voor ogen houden. Dat is niet enkel een kwestie van een marktaandeel in "tonnen", maar hoe langer hoe meer gaat het over de positie die onze havens innemen in de lokalisering van activiteiten in de logistieke keten en in de industrie met hoge toegevoegde waarde.

In het licht van die opties zal het gewest keuzen maken voor de uitbouw van de basisinfrastructuur. Uiteraard spelen daarbij niet enkel elementen van havenconcurrentie mee. Werkgelegenheid, ruimtelijke ordening, milieu-aspecten en evenwichtige regionale spreiding van activiteiten zijn en blijven belangrijke randvoorwaarden.

In essentie komen deze keuzen neer op een antwoord op vragen zoals: welke maximale maritieme toegankelijkheid moet voor de vier havens gerealiseerd worden? Hoe worden deze projecten gespreid in de tijd? Welke investeringen moeten uitgevoerd worden om de hinterlandpositie van onze havens - die bij uitstek hun positie moeten versterken op de transit - te behouden en te versterken? Het antwoord op deze vragen zal niet alleen leiden tot een investeringsplan, maar tevens tot een verstrekkend kader waarbinnen de havens hun commerciële strategieën zullen uitwerken.

Voor de ondersteuning van deze commerciële strategieën reserveert het gewest eveneens budgettaire middelen. De toekenning zal uiteraard afhankelijk zijn van de mate waarin deze projecten mee de doelstellingen van het gewestelijk havenbeleid ondersteunen. Maar, het criterium bij uitstek om deze afstemming te beoordelen is het marktsucces van deze commerciële projecten. En daar wordt dan ook een deel van de steun van afhankelijk gemaakt.

Zowel voor de uitwerking van de gewestelijke opties voor de basisinfrastructuur, als voor het vastleggen van de regels voor investeringssteun t.a.v. de havens, als voor de uitwerking van de strategieën van de afzonderlijke havens is beleidsvoorbereidend werk nodig. De commissie meent dat daarvoor een aantal gemeenschappelijke elementen belangrijk zijn. Daarnaast zijn er op het *niveau van het gewestelijk havenbeleid* afzonderlijke richtlijnen naar gelang van het soort projecten.

3.1 Gemeenschappelijke richtlijnen voor het geheel van het haveninvesteringsbeleid

3.1.1 Trafiekprognoses en lange termijnvooruitzichten

Het spreekt vanzelf dat de opties voor de uitbouw van grote infrastructuren bv. op het vlak van de maritieme toegankelijkheid meer zullen gebaseerd worden op trends die zich structureel aftekenen. De prioriteiten voor commerciële projecten zullen daar ook rekening mee houden, maar zullen hoe dan ook meer

afgestemd worden op marktvooruitzichten op middellange termijn en op concrete trafieken en lokalisatieplannen in de markt.

Maar in beide gevallen is er behoefte aan degelijke marktvooruitzichten en lange termijnprognoses. De Havencommissie is van oordeel dat geheel de sector daar gezamenlijk werk moet van maken. Iedereen heeft belang bij goed onderbouwde vooruitzichten in een havenoverschrijdend perspectief.

Daarom is het noodzakelijk dat marktvooruitzichten en statistisch materiaal voorhanden zijn voor het geheel van de Vlaamse havens en in een internationaal kader. Informatie over de investeringen en ontwikkelingen in de buitenlandse havens mag niet ontbreken. Tevens is informatie nodig over de ontwikkelingen op het gebied van de foreland- en hinterlandverbindingen. De marktvooruitzichten en het studiemateriaal moeten een gemeenschappelijke basis hebben om een objectieve afweging mogelijk te maken.

Als bijdrage daarin neemt de Havencommissie zich voor een *"jaarlijks rapport over de perspectieven inzake havenontwikkeling"* uit te werken. Dit rapport kan dienen als toetsingsinstrument voor de trafiekprognoses en de marktvooruitzichten van de investeringsdossiers die de havens zullen voorbereiden. Het moet tevens elementen verschaffen voor de eigen gewestelijke strategie voor de uitbouw van de basisinfrastructuur. Het uitgangspunt van het rapport zal een havenoverschrijdende benadering zijn.

3.1.2 De integratie van havenprojecten in een ruimer infrastructuurbeleid

Tot nu toe is de evaluatie van investeringsprojecten in hoofdzaak beperkt gebleven tot wat de zuivere havenprojecten kunnen genoemd worden⁽¹⁾. Meer en meer komt men op verschillende niveaus tot de conclusie dat de realisatie van infrastructuurprojecten langs de landzijde voor de positie van de havens een doorslaggevende betekenis zal krijgen. Bovendien kan men niet ontkennen dat in sommige gevallen de rentabiliteit van projecten binnen de havenzones expliciet zal bepaald worden door eventuele aanpassingen aan de infrastructuur langs de landzijde. Het is dan ook noodzakelijk deze aanpassingen mee in de beoordeling te betrekken⁽²⁾.

3.1.3 De instrumenten die bij de beleidsvoorbereiding worden aangewend

In de afgelopen jaren zijn bij de beoordeling van havenprojecten meerdere evaluatieinstrumenten ingezet. Naast de gebruikelijke K.B.A. werd ook in toenemende mate een E.I.S. uitgevoerd.

Verscheidenheid van instrumenten lijkt onvermijdelijk omdat de vragen die aan de evaluatie gesteld worden ook uiteenlopend zijn. Er is in toenemende mate niet enkel belangstelling voor het meten van de strikte haveneconomische baten van een project (onder de vorm van stijgende havenontvangsten en daling van de transportkosten). Er is ook duidelijk behoefte aan meer inzicht in de weerslag die een havenproject kan uitoefenen op het geheel van economische activiteiten. En vooral de vraag naar eventuele uiteenlopende effecten die havenprojecten kunnen hebben op de economische activiteiten in een regio.

Er is ook meer en meer aandacht voor de weerslag van havenprojecten met een substantiële stijging van goederenstromen op de mobiliteitsproblematiek. Al die vragen vergen de inzet van specifieke analyses.

De Havencommissie acht zich niet geroepen om daarover een sluitend technisch antwoord te geven. Zij dringt er echter uitdrukkelijk op aan dat de uitgevoerde evaluatiestudies gebeuren op basis van dezelfde gegevens en parameters. Bovendien is het een absolute vereiste om de aangewende technieken maximaal te integreren, met het oog op een zo groot mogelijke eensluidende afweging.

In licht daarvan stelt de Havencommissie dan ook voor dat de administratie op korte termijn een voorstel van richtlijnen - door de havens bij het indienen van investeringsdossiers aan te houden - voorlegt aan de Havencommissie. Deze richtlijnen moeten ook een duidelijk uitsluitsel geven over de wijze waarop de hierboven bedoelde instrumenten zullen geïntegreerd worden met het oog op het evalueren van een sociaal-economische rentabiliteit. Het ware bovendien aangewezen dat bij de voorbereiding van deze richtlijnen

(1) Enige uitzondering daarop is geweest de evaluatie van het Oostendse renovatieproject waarbinnen eveneens een substantiële verbetering en herstructurering van het wegnennet werd betrokken in de evaluatie.

(2) Dat dergelijke infrastructuurwerken ook andere doelstellingen kunnen dienen of op een ander budget dan het havenbudget gefinancierd worden, doet niets af van het belang van deze stelling.

gestreefd wordt naar een evaluatiemodel dat snel en gemakkelijk door de administratie, de havens en de Havencommissie kan aangewend worden om een actualisatie en bijsturing van het investeringsprogramma te evalueren.

3.2 Richtlijnen voor de uitwerking van een gewestelijke strategie voor de basisinfrastructuur

Kenmerkend voor deze projecten is meestal het grootschalig karakter ervan en de grote weerslag die een beslissing over uitvoering of niet-uitvoering heeft op de toekomstige mogelijkheden van de afzonderlijke havens. Hier moet de optie van complementariteit ten volle tot uiting komen. Hier worden essentiële beslissingen voorbereid die zullen uitmaken welke mogelijkheden de eerstkomende 15 tot 20 jaar de havens zullen kunnen ontwikkelen en hoe die mogelijkheden op elkaar inspelen.

Daarmee is voldoende duidelijk dat hiervoor een strategisch plan op lange termijn moet uitgewerkt worden. Daar is dringend behoefte aan omdat na vastlegging van de grote opties nog veel stappen moeten ondernomen worden vooraleer de projecten kunnen aangevat worden: voor projecten inzake maritieme toegankelijkheid is voor Gent en Antwerpen een overeenkomst met Nederland nodig. Deze projecten vergen afzonderlijk of gezamenlijk kolossale investeringsbedragen waarvoor budgettaire afweging nodig is. Dit strategisch plan wordt uiteraard voorbereid op het niveau van de administratie, in samenspraak met de Havencommissie.

Eens de strategische opties vastliggen - na een besluitvorming op het niveau van de regering - worden zij omgezet in een *lange termijninvesteringsplan*. Dit plan legt tevens de budgettaire voorzieningen vast en wordt jaarlijks omgezet in het rollend driejarenprogramma. Dit rollend driejarenprogramma onderzoekt tevens in welke mate het lange termijninvesteringsplan bijsturing vergt.

Het is aangewezen op korte termijn de voorbereiding van de strategische opties aan te vatten. *En het daarbij opgemaakte strategisch plan moet ook beleidsmatig voldoende "sérieux" krijgen. Het gaat dus niet over een plan met "mogelijke" opties, maar over opties die tevens getoetst werden op hun budgettaire haalbaarheid op lange termijn.* Deze opties zullen immers van doorslaggevende betekenis kunnen zijn voor de commerciële projecten die de havens zullen voorbereiden. Het spreekt vanzelf dat zij met de opties inzake basisinfrastructuur zullen moeten rekening houden. De haalbaarheid van hun commerciële strategieën zal er van afhangen.

3.3 De richtlijnen voor het vastleggen van de modaliteiten voor investeringssteun aan commerciële havenprojecten

Uit wat voorafgaat blijkt duidelijk dat voor deze projecten het initiatief ligt bij de havengemeenschappen. Zij zullen uiteindelijk beslissen over de uitvoering van een project⁽¹⁾ en de prioriteit ervan. Zij kunnen daarvoor rekenen op investeringssteun van het gewest en moeten daarvoor een dossier indienen bij de administratie. Vooraleer de regering over de toekenning van de investeringssteun beslist wordt het dossier voorgelegd aan de Havencommissie ter beoordeling. Hierbij adviseert de Havencommissie over twee elementen:

- (a) of het project in aanmerking komt voor de basissteun, m.a.w. of het project voldoet aan de essentiële voorwaarden om door het gewest gesteund te worden;
- (b) welke voorwaarden zullen in de tijd moeten vervuld worden voor het toekennen van de aanvullende steun.

(1) Het spreekt vanzelf dat zij zoals overigens elke andere investeerder - zij het van publieke of private aard - zullen moeten rekening houden met plannen van ruimtelijke ordening of milieu.

Voor de toekenning van *de basissteun* wordt volgende regeling voorgesteld.

In eerste instantie zal de administratie uitmaken of het project wel behoort tot de categorie projecten die hoe dan ook in aanmerking komen voor steun. Hierbij wordt principieel voorgesteld als "steunbaar" te aanvaarden *de aanleg van dokken, de uitrusting ervan met kaaimuren voor commerciële uitbating, de ophoging van aansluitende terreinen en de aansluitingsinfrastructuur.*

Renovatie van bestaande dokken waarbij de diepgang wordt verhoogd, nieuwe kaaimuren worden gebouwd of aansluitende terreinen grondig worden geberstructureerd komen eveneens in aanmerking. In elk geval wordt de uitrusting van terminals (de zogenaamde suprastructuur) van elke steun uitgesloten. In een volgende fase van uitwerking van dit voorstel moet een definitieve lijst vastgelegd worden.

In tweede instantie is het aangewezen de basissteun slechts toe te kennen aan projecten die een vooraf bepaalde minimumnorm van sociaal-economische rentabiliteit bereiken. Daartoe zal het gewest - meer in het bijzonder op basis van de benadering aangegeven in punt 3.1.3 van deze aanbeveling - duidelijke en concrete richtlijnen opgeven aan de havens.

De Havencommissie zal belast worden met een onderzoek van het voorgelegde dossier en zal daarbij meer in het bijzonder analyseren in welke mate de door de havens verwachte sociaal-economische rentabiliteit kan beïnvloed worden door de aangehouden hypothesen. Bijzondere aandacht zal daarbij besteed worden aan de mogelijke weerslag van andere havenprojecten (zowel binnen de eigen haven als in andere havens) op de rentabiliteit van het project.

De resultaten van deze beoordeling worden overgemaakt aan de bevoegde minister die op basis daarvan het dossier al of niet voorlegt aan de regering met het oog op het definitief toekennen van de basissteun.

Deze basissteun - zijnde een percentage van de totale investeringen die aanvaard worden - wordt ter beschikking gesteld in verbouding met de voortgang van de werken.

Voor het toekennen van *de aanvullende investeringssteun* wordt volgende regeling voorgesteld.

Bij het onderzoek van het investeringsdossier met het oog op de basissteun adviseert de Havencommissie de minister eveneens *over de voorwaarden die verder zullen moeten vervuld worden voor toekenning van de aanvullende investeringssteun.*

Als algemene regel voor het vastleggen van deze voorwaarden wordt volgend principe vooropgezet. Een havenproject wordt gesteund indien er een sociaal - economische rentabiliteit kan verwacht worden. *De effectieve realisatie van die sociaal-economische rentabiliteit zal afhankelijk zijn van de mate waarin de initiatiefnemers er effectief in slagen de basishypothesen te verwezenlijken die daarvoor belangrijk zijn.*

Die basishypothesen moeten dan ook in voorwaarden worden omgezet. Als bv. rentabiliteit slechts verzekerd is bij het realiseren van een snelle verhoging van het marktaandeel, of bij een snelle uitgifte van de terreinen achter de kaaimuren dan moeten die hypothesen worden omgezet in voorwaarden voor het toekennen van de aanvullende investeringssteun. Indien de sociaal-economische rentabiliteit⁽¹⁾ sterk afhankelijk is van bv. de koppeling aan de vooropgezette trafiek van activiteiten met een hoge toegevoegde waarde dan zal de effectieve realisatie van dat soort activiteiten doorwegen bij het vastleggen van de voorwaarden. Indien de sociaal-economische rentabiliteit slechts bereikt wordt indien het project er in slaagt substantieel nieuwe trafiek aan te trekken (bovenop verschuiving van bestaande trafiek) dan zal dat in de voorwaarden meegenomen worden.

Hieruit blijkt duidelijk dat telkens de voorwaarden "ad hoc" voor elk project zullen moeten vastgelegd worden omdat onvermijdelijk de hypothesen die de rentabiliteit van het project bepalen ook van project tot project verschillen.

(1) Het weze hierbij duidelijk dat de sociaal-economische rentabiliteit zich situeert op het standpunt van de gehele gemeenschap en niet uitsluitend op het standpunt van bv. de lokale havengemeenschap. Hierbij zullen (in de richtlijnen) enkele belangrijke keuzen moeten gemaakt worden: bv. over een eventuele minimale rendibiliteitsdrempel over elementen zoals internationaal en nationaal standpunt.



De *eenvormigheid* hoeft daar echter niet onder te lijden. Daarvoor zijn twee elementen belangrijk:

- (a) telkens worden de voorwaarden bepaald in het licht van een rentabiliteitsdrempel die voor alle projecten gelijk is;
- (b) de te realiseren voorwaarden worden in de tijd zodanig bepaald dat bij toekenning van de aanvullende investeringssteun het percentage van de geactualiseerde investeringssteun t.a.v. de totale investering steeds dezelfde is. Dergelijke regeling (bepaling van een *geactualiseerd* steunpercentage) heeft bovendien als gevolg dat de bijkomende lasten die uit de prefinanciering voor de havens voortvloeien gecompenseerd worden.

Er wordt voorgesteld om de voorwaardelijke investeringssteun in twee schijven ter beschikking te stellen van de havens. Daarvoor worden twee "ankerjaren" vastgelegd, waarin de opgelegde voorwaarden moeten vervuld worden.

Deze "ankerjaren" worden zodanig bepaald dat de eenvormigheid inzake steunpercentage gerealiseerd is, uiteraard in de hypothese dat de voorwaarden effectief vervuld worden. De concrete modaliteiten voor het effectief uitkeren van de aanvullende steun moeten in een volgende fase vastgelegd worden.

3.4. De hoogte van de investeringssteun

Cruciaal in dit voorstel is uiteraard de hoogte van de investeringssteun. Dat is van uitzonderlijk belang voor de havens, maar ook voor de bepaling van de toekomstige budgettaire ruimte op de begroting van de Vlaamse gemeenschap. Bovendien moet het steunpercentage voor een bepaalde periode gegarandeerd worden zodat de havens bij hun eigen rentabiliteitsanalyses kunnen werken met vooraf duidelijk gekende parameters.

Wat dit laatste betreft stelt de commissie volgende regeling voorop. In het driejarenprogramma 1996 - 1998⁽¹⁾ wordt het steunpercentage vastgelegd voor alle projecten die zullen beslist worden in de loop van de periode 1996 - 1998 (beslissing over basissteun). In de loop van 1997 wordt een evaluatie gemaakt van

(1) We gaan hierbij uit van de hypothese dat het systeem slechts toe te passen is vanaf 1996. Abstractie makend van de beslissingen over de overgangperiode (cf. punt 5) is de verwijzing naar het driejarenprogramma 1996 - 1998 dan ook vooral ten titel van voorbeeld.

het systeem en wordt een nieuwe beslissing over de investeringssteun voorbereid. Het driejarenprogramma 1999 - 2001 (waarover in juni 1998 wordt geadviseerd) legt de nieuwe regels voor investeringssteun vast voor een periode van 3 jaar (uiteraard kan dat een verlenging zijn van de bestaande regels).

De hoogte en de verdeling van de investeringssteun over basissteun en aanvullende steun moeten zodanig zijn dat de doelstellingen van de hervorming duidelijk gerealiseerd worden. Daarbij speelt duidelijk de intentie om havens toe te laten snel in te spelen op commerciële opportuniteiten mee, maar ook de intentie om de risico's van deze commerciële projecten meer bij de betrokken actoren te leggen. Bovendien mag - in het licht van een mogelijke aanpassing van de steunregels - de basissteun niet zodanig zijn dat onvermijdelijk een grote druk ontstaat om zeer snel in de eerstkomende jaren een aantal projecten te realiseren. Daarmee zou voorbijgegaan worden aan de doelstelling om de realisatie van havenprojecten meer af te stemmen op de reële marktvooruitzichten.

Een uitspraak over de hoogte van de steun zal uiteindelijk in de praktijk afhankelijk zijn van veel factoren. De commissie kan aannemen dat de gewestelijke overheid in het licht van een financiële planning en rekening houdend met de subsidieerbare projecten die zich kunnen aandienen en met de inspanningen die gepland worden voor de grote basisinfrastructuren het steunpercentage zal bepalen (voor een periode van 3 jaar, met doorrekening van de gevolgen voor het steunpercentage in de volgende jaren).

Daarnaast moet volgens de commissie uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de weerslag die deze hervorming kan hebben op de bijkomende financiële lasten die de havengemeenschappen zullen moeten dragen en de weerslag ervan op hun concurrentiepositie. Om daarover met kennis van zaken te kunnen oordelen stelt de commissie voor dat parallel met het driejarenprogramma 1995 - 1996 een simulatie van de voorgestelde hervorming wordt uitgewerkt en voorgelegd aan de Havencommissie.

De basissteun kan bijvoorbeeld vastgesteld worden op de helft van de totale steun. Het is bovendien te overwegen om bij renovatieprojecten een hoger steunpercentage toe te kennen.

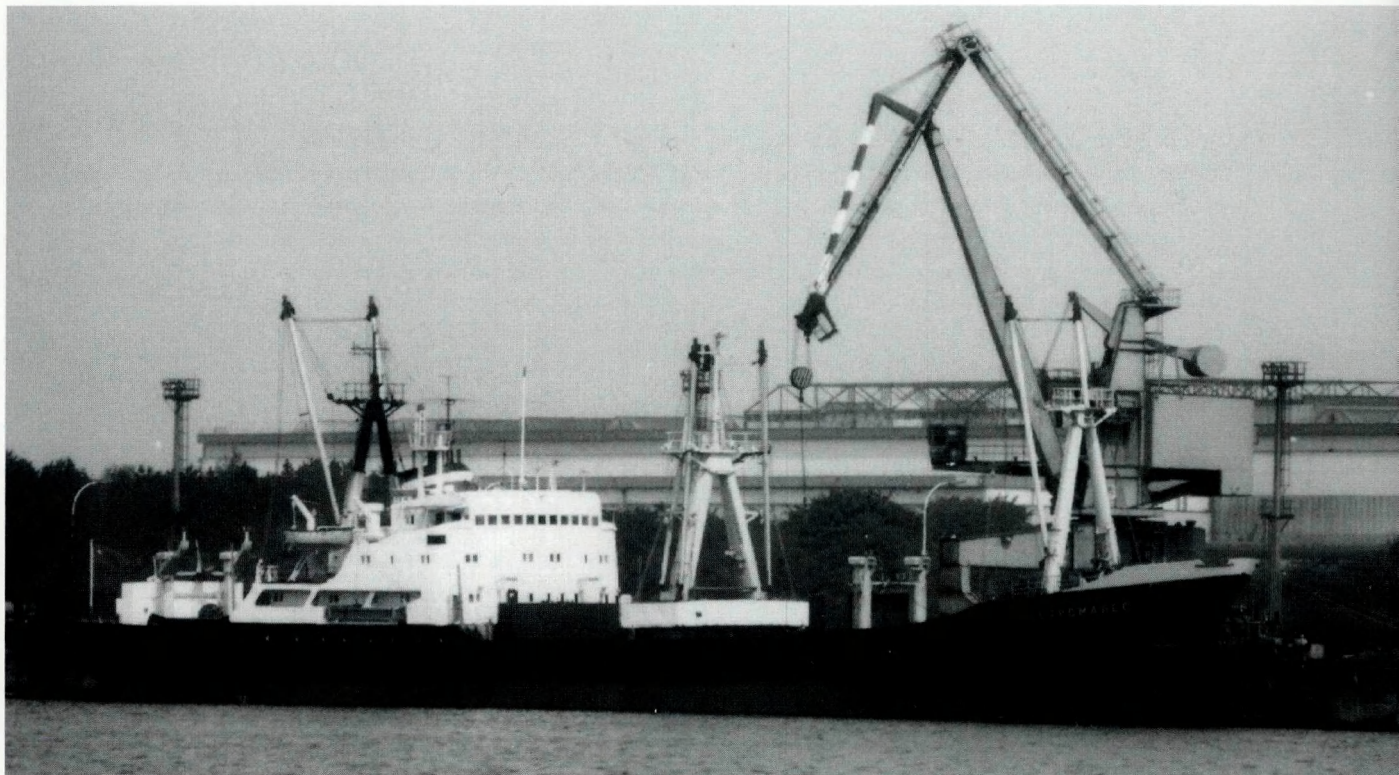
4. DE WEERSLAG VAN DE NIEUWE VOORSTELLEN OP DE PROCEDURE VOOR BELEIDSVOORBEREIDING EN BESLUITVORMING VAN HAVENPROJECTEN

Op dit ogenblik verloopt de procedure voor de goedkeuring van havenprojecten in grote lijnen als volgt. De havenbesturen - in samenspraak met de buitendiensten van de administratie - dienen voor alle projecten die meer dan 300 mln bedragen een startnota in bij de centrale administratie. Dat gaat zowel over projecten die behoren tot wat hierboven als basisinfrastructuur is beschouwd (momenteel uitsluitend maritieme toegankelijkheid) als wat onder commerciële projecten werd aangeduid. Kenmerkend voor deze startnota's is een analyse van het project op zich, zonder veel relatie met andere projecten. Op basis van een onderzoek van deze startnota binnen de administratie wordt beslist om voor deze projecten de nodige sociaal-economische en technische studies uit te voeren. Tevens worden in het eerstvolgend rollend driejarenprogramma voor deze projecten budgetten voorgesteld (waarvan de realisatie afhankelijk is van de begrotingsbeslissingen). De sociaal-economische evaluaties worden in een dossier door de centrale administratie aan de minister voorgelegd die ze vervolgens ter advies overmaakt aan de Havencommissie.

Na dit advies wordt door de regering een beslissing genomen, waardoor het project ook een meer definitieve plaats krijgt in het driejarenprogramma (projecten in uitvoering).

De projecten die minder dan 300 mln bedragen worden door de havens in het permanente overleg tussen havens en administratie ingebracht en in functie van de budgettaire mogelijkheden opgenomen in het driejarenprogramma.

Het spreekt vanzelf dat het hierboven uitgewerkte voorstel deze gang van zaken zal veranderen. De kleine projecten (die in de feiten toch samenvallen met instandhoudingswerken en kleine capaciteitsaanpassingen)



komen niet meer in aanmerking voor het gewestbudget⁽¹⁾. Ze maken dan ook niet meer het voorwerp uit van enige procedure, tenminste naar opname in het havenbudget.

De vastlegging van het strategisch plan voor de basisinfrastructuur en de uitwerking ervan in een lange termijn investeringsplan is de uitdrukkelijke verantwoordelijkheid van de gewestelijke administratie. Uiteraard zullen alle betrokkenen - o.m. via het forum van de Havencommissie - een rol spelen in de totstandkoming van dit plan. Formeel is echter de gewestelijke administratie die de procedure voor opmaak van dit plan aanvat en uitvoert. Na het advies van de Havencommissie en de beslissing van de regering erover worden de aangehouden projecten in het driejarenprogramma opgenomen.

Voor de toekenning van de investeringssteun aan de commerciële projecten moet er t.a.v. de havens een duidelijke procedure vastgelegd worden. Daarbij wordt het volgende voorgesteld:

- (a) Het gewest legt de richtlijnen vast voor de indiening van commerciële projecten, alsook de steunpercentages die de eerstvolgende drie jaar zullen gelden. Deze bepalingen maken het voorwerp uit van het driejarenprogramma (respectievelijk de vastlegging ervan, de evaluatie en actualisering ervan). Het driejarenprogramma zal dus ook de budgettaire middelen omvatten die voor steunverlening aan commerciële projecten nodig is.
- (b) De havens dienen bij de administratie hun investeringsdossiers in volgens de vastgelegde richtlijnen. Deze dossiers worden door de minister na controle op de volledigheid ten laatste één maand later voorgelegd voor beoordeling aan de Havencommissie. De dossiers moeten zodanig zijn dat alle elementen aanwezig zijn opdat de commissie de hierboven beschreven opdrachten zou kunnen uitvoeren. Eventueel kunnen de havens in de voorafgaandelijke voorbereiding zowel bij de administratie als bij de Havencommissie deelnota's indienen met het oog op aanbevelingen voor de uitwerking van het dossier.

(1) Het spreekt vanzelf dat er op het gewestbudget nog projecten zullen voorkomen van minder dan 300 mln. Met name projecten die tot de uitdrukkelijke bevoegdheid behoren van het Gewest.

- (c) De Havencommissie dient binnen een termijn van maximum 3 maanden haar beoordeling over te maken aan de minister.
- (d) De regering neemt binnen de maand na het overmaken van de beoordeling door de Havencommissie een beslissing over de investeringssteun: zowel over de basissteun als over de aanvullende investeringssteun. Het project wordt daardoor "fysisch" opgenomen in het driejarenprogramma met het oog op de opvolging⁽¹⁾ van het project. De administratie - in samenspraak met de havens en de Havencommissie - zal jaarlijks n.a.v. het nieuwe driejarenprogramma die elementen voorbereiden en uitwerken die nodig zijn voor de evaluatie van het project met het oog op de aanvullende investeringssteun. Naargelang het geval adviseert de Havencommissie over de verwezenlijking van de voorwaarden bij haar advies over het rollend driejarenprogramma.

5. EEN OVERGANGSPERIODE IS ONVERMIJDELIJK

De Havencommissie stelt voor dat op het niveau van de regering zo snel mogelijk een principiële beslissing wordt genomen over de hier uitgewerkte hervorming van het investeringsbeleid. In geval van een positieve principiële beslissing moeten de concrete modaliteiten worden uitgewerkt. De commissie meent dat principieel invoering van deze nieuwe regeling moet mogelijk zijn vanaf het driejarenprogramma 1996 - 1998.

Dat betekent meer in het bijzonder dat bij het advies over het driejarenprogramma 1996 - 1998 de Havencommissie kennis moet kunnen nemen en een debat moet kunnen voeren over de richtlijnen voor de commerciële projecten en de budgettaire voorzieningen voor investeringssteun voor deze projecten. Bovendien is het aangewezen in dit driejarenprogramma eveneens een aanvang te nemen met de evaluatie van de besliste en in uitvoering zijnde projecten, niettegenstaande de nieuwe regeling van investeringssteun op deze projecten niet van toepassing is.

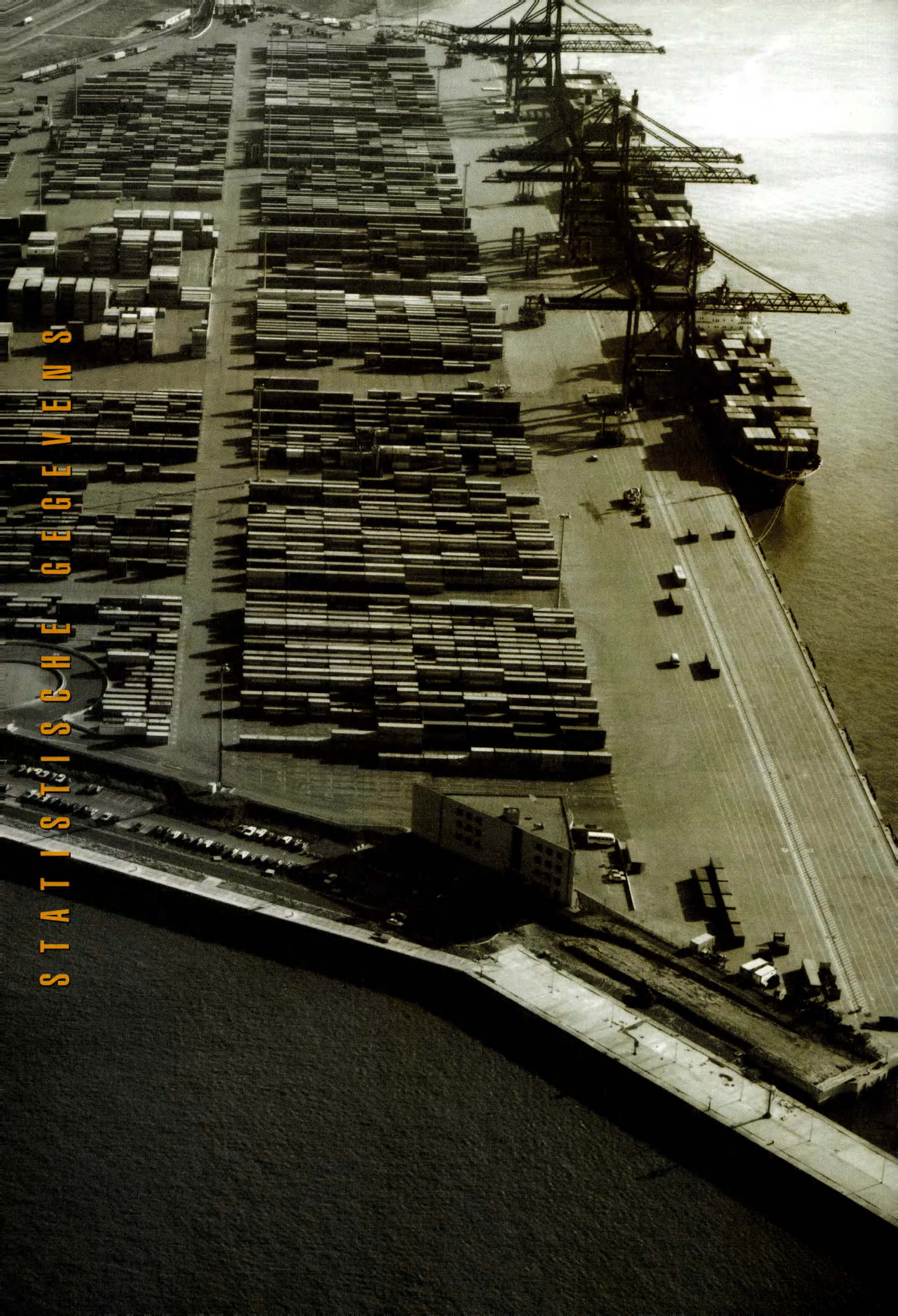
Daarnaast moet de commissie een eerste grondig debat kunnen voeren over de strategische opties voor de uitbouw van de basisinfrastructuur zowel op het vlak van de maritieme toegankelijkheid als de hinterlandinfrastructuur. Op grond van dit debat kan desgevallend een uitspraak worden gedaan over de realisatie van sommige onderdelen van dit strategisch plan.

De voorgestelde hervorming wijzigt niet alleen de besluitvormingsprocedures, maar ook de steunverlening aan commerciële projecten. Een beslissing daarover zal onvermijdelijk een uitspraak vergen over de behandeling van nu te beslissen en in voorbereiding zijnde projecten. In elk geval stelt de commissie voor om alle nu nog te adviseren commerciële projecten aan de Havencommissie voor te leggen volgens de hierboven geschetste procedure. Zelfs indien er nog geen beslissing is genomen over het systeem van basissteun en aanvullende steun (of beslist is op lopende projecten dit niet van toepassing te maken) is het aangewezen dat de commissie een beoordeling maakt die een evaluatie "ex post" mogelijk maakt. Parallel kunnen voor de reeds geadviseerde en nog in uitvoering zijnde projecten aanduidingen gegeven worden voor een dergelijke "ex post-evaluatie".

De commissie acht het wel aangewezen het nieuwe systeem zo snel mogelijk operationeel te maken voor de beslissingen die de regering nog moet nemen. Dat kan echter niet zonder goed doordachte overgangsmaatregelen. Die overgangsmaatregelen zullen o.m. volgende problemen moeten oplossen. Bij de nu in voorbereiding zijnde projecten hebben de havens reeds stappen gezet en financieringsmodaliteiten onderzocht die gebaseerd zijn op het bestaande systeem. Voorts zal een invoering van het nieuwe systeem onvermijdelijk leiden tot grotere financiële verantwoordelijkheid voor nieuwe projecten, terwijl recent afgewerkte of nu nog lopende projecten van een gunstiger regime kunnen genieten.

De eventuele scheeftrekkingen en problemen die daaruit voortvloeien zullen aanleiding moeten zijn tot bijstellingen en correcties op het nieuwe systeem in een overgangsfase.

(1) Het aanvatten van het project is en blijft echter de verantwoordelijkheid van het havenbestuur.



STATISTISCHE GEGEVENEN



DE VLAAMSE HAVENS IN CIJFERS : 1994 WAS EEN GOED JAAR

De Vlaamse havens presteerden over het algemeen zeer goed in 1994. De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge tekenden forse trafiekwinsten op. Enkel de haven van Oostende leed een licht trafiekverlies. Deze en andere conclusies kunnen getrokken worden uit dit statistische hoofdstuk. De tabellen en grafieken zijn analoog met de tabellen uit de vorige twee jaarverslagen. De tijdreeksen 1980-1993 werden uitgebreid met cijfers voor 1994. Enkele aanvullende tabellen informeren over de trafiekevoluties in de andere havens van de Hamburg-Le Havre range en geven aan welk aandeel de Vlaamse havens in deze range hebben.

1. DE PRESTATIES VAN DE VLAAMSE HAVENS IN 1994

De Vlaamse havens wisten hun gezamenlijke aandeel in de Hamburg-Le Havre range te versterken van 24,2 % tot 24,9 %. De trafieken in de Hamburg-Le Havre range namen in 1994 toe met 3,4 % tegenover 1993, hoewel voor de verschillende havens afzonderlijk niet steeds een trafiektoename kon worden opgetekend. Met name voor de havens van Oostende, Amsterdam en Le Havre en Duinkerken werd een trafiekverlies geregistreerd.

1.1 De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen realiseerde in 1994 een nieuw absoluut record met een totale overslag van 109,5 miljoen ton. De toename tegenover het vorige jaar bedraagt 7,5 %. Het verlies dat werd opgetekend in 1993 wordt daarmee goedge maakt: de groei tussen 1992 en 1994 bedraagt gemiddeld 2,8 %.

Niettegenstaande de trafieken van droge massagoederen in 1994 met 8,9 % toenamen tegenover 1993, wordt het niveau van 1992 niet gehaald. Terwijl de lossingen van droge massagoederen in 1991 en 1992 een trafiekvolume van 24 à 25 miljoen ton haalden, bedroegen de lossingen van de droge massagoederen in 1994 ca. 23 miljoen ton. De ladingen van droge massagoederen liggen beduidend hoger dan de vorige jaren. De trafiekwinst voor 1994 ligt in de toename van de overslag van erts (+12,5 %), kolen (+5,0 %) en meststoffen (+23,8 %). Voor granen werd een verlies opgetekend van ruim 8 %.

Inzake de lossingen van vloeibare massagoederen was 1994 een goed jaar voor Antwerpen: deze namen toe met 13,3 %. De ruwe petroleum ging licht achteruit, maar de aardoliederivaten en de vloeibare chemicaliën groeiden.

De containertrafieken namen tegenover 1993 met 17,7 % toe tot 2,2 miljoen TEU. In ton uitgedrukt ligt de stijging tegenover 1993 zelfs nog hoger: +19,7 %. De totale containertrafiek in Antwerpen bedraagt 24,3 miljoen ton, zijnde meer dan één vijfde van de totale trafiek. De roll-on-roll-off trafieken namen met ca. 11 % toe. De overige stukgoederen kenden een afname van 23,5 tot 22,1 miljoen ton. De groep "ijzer en staal", die van 1992 naar 1993 sterk was toegenomen, verliest in 1994 ca. 13 %. Sterke verliezen werden ook opge-

tekend voor de non-ferro-metalen en de als stukgoed verscheepte meststoffen en granen. Voor suiker, houtcellulose en papierpulp werd een trafiekwinst geboekt.

De 15.618 zeeschepen die in de haven van Antwerpen in 1994 zijn aangekomen, hadden een totale bruto register tonnage van ca. 164 miljoen BRT. Dit brengt de gemiddelde BRT per zeeschip op 10.514. De gemiddelde grootte van de zeeschepen evolueerde van 6 à 7.000 BRT in de eerste helft van de jaren '80, 7 à 8.000 BRT in de tweede helft van de jaren '80 naar meer dan 10.000 BRT per zeeschip in 1994.

De goederen die in de haven van Antwerpen werden gelost waren in 1993 voor 38 % afkomstig uit Europa. Uit Noord- en Zuid Amerika zijn respectievelijk 13 en 12 % van de in Antwerpen geloste goederen afkomstig, en Afrika is de herkomst van 15 % van de goederen. De belangrijkste bestemmingen van de goederen die in de Antwerpse haven worden geladen zijn Europa (34 %) en Azië (30 %).

1.2 De haven van Gent

In de haven van Gent werd in 1993 een trafiekverlies opgetekend van 3,4 %. Dit verlies werd in 1994 ruimschoots goedge maakt met een toename van 8,2 %. De trafiekwinst situeerde zich in de lossingen, die overigens het grootste deel uitmaken van de Gentse trafieken. De ladingen namen af met 4,8 %. De totale trafiek van de Gentse haven bedroeg in 1994 23,8 miljoen ton.

In de lossingen van droge massagoederen werd in 1994 een trafiekwinst gerealiseerd van 13,3 %. De ladingen van droge massagoederen namen daarentegen af met 6,3 %. Het saldo is positief: de trafiek van droge massagoederen nam toe van 16,8 tot 18,6 miljoen ton. De winst is te danken aan de toename van de overslag (hoofdzakelijk aanvoer) van ijzererts (+13,7 %), steenkool (+3 %), cokes (verdubbeling), en granen. De toename van de activiteiten van de plaatselijke staalindustrie verklaren de toename van ijzererts en steenkool. De "ruwe mineralen en bouwmaterialen" stegen met meer dan 18 %. Voor de meststoffen werd een trafiekverlies van ca. 7 % opgetekend.

Voor de vloeibare massagoederen werd een trafiektoename van 2 % genoteerd en voor de roll-on-roll-off bedroeg de stijging in 1994 ca. 4,6 %. De overige stukgoederen verloren 5,4 %.

In 1994 kwamen er 3.093 schepen aan te Gent, met in totaal ca. 24 miljoen bruto register ton. De in Gent aangekomen zeeschepen hadden in 1994 een gemiddelde grootte van 7.777 BRT. In 1980 bedroeg de gemiddelde BRT per zeeschip nog 4.816, in 1987 was dat 5.009 BRT. Zoals in de meeste havens wordt het gemiddelde zeeschip steeds groter.

De goederen die per zeeschip in de haven van Gent worden aangevoerd, zijn voor 27 % afkomstig uit Europa, voor 26 % uit Noord-Amerika en voor 27 % uit Zuid- of Midden-Amerika. Azië is de herkomst voor 10 % van de goederen. De bestemmingen van de goederen die de haven van Gent verlaten zijn hoofdzakelijk gesitueerd in Europa (67 %) en Noord-Amerika (18 %).

1.3 De haven van Zeebrugge

De totale trafiek van de haven van Zeebrugge bedroeg in 1994 32,9 miljoen ton, of 4,6 % meer dan in 1993. De recordoverslag van 1992 werd net niet bereikt. Zeebrugge verloor 19 % van de trafieken van droge massagoederen, hoofdzakelijk steenkool. Dit trafiekverlies werd echter ruimschoots gecompenseerd in de andere trafieksegmenten. De vloeibare massagoederen bleven nagenoeg status quo. Een verminderde aanvoer van LNG werd gecompenseerd door een verhoging van de volumes van melasse en aardolieprodukten.

De containeroverslag steeg in 1994 zeer sterk: de totale overslag nam toe van 490.027 TEU in 1993 tot 609.308 TEU in 1994 (+24,3 %). De roll-on-roll-off trafieken, die meer dan 40 % van het trafiektotaal te Zeebrugge uitmaken, namen toe tot 13,6 miljoen ton, hetgeen een toename betekent van 10,9 %. In de categorie "overige stukgoederen" werd een groeicijfer bereikt dat in dezelfde grootte-orde ligt. Het grootste deel hiervan is fruit.

In 1994 bedroeg het aantal binnengekomen zeeschepen in Zeebrugge 10.549 eenheden. Deze zeeschepen hadden een totale bruto register tonnage van 72 miljoen BRT, zodat het gemiddelde zeeschip 6.910 BRT groot was.

Bijna de helft van de goederen die per zeeschip in de haven van Zeebrugge binnenkomt, heeft een Europese herkomsthaven. Ca. 23 % van de goederen heeft Afrika als herkomst en 11 % van de per zeeschip vervoerde tonnen is afkomstig uit Noord-Amerika. Vier vijfde van de goederen die vanuit Zeebrugge per zeeschip vertrekken heeft een bestemming in Europa.

De passagierstrafieken zijn in Zeebrugge voor het eerst sinds een aantal jaren toegenomen. De toename tegenover vorig jaar bedraagt 6,3 %.

1.4 De haven van Oostende

In de haven van Oostende werd in 1994 een totale trafiek van 4,9 miljoen ton behandeld. Dit is 3,7 % minder dan in 1993. Voor de Handelshaven (dit is de haven van Oostende exclusief de Regie voor Maritiem Transport) werd een trafiektoename geregistreerd van 1,4 %. De trafieken in de Handelshaven bedroegen in 1994 3,5 miljoen ton, voor bijna 60 % bestaande uit roll-on-roll-off vervoer van en naar Groot-Brittannië. De Regie voor Maritiem Transport vervoerde in 1994 ca. 1,45 miljoen ton⁽¹⁾ in 1994. Dit is bijna 14 % minder dan het jaar ervoor.

De passagierstrafieken in de haven van Oostende namen in 1994 af men bijna 2 % tot ruim 1,8 miljoen personen.

2. STATISTISCHE GEGEVENS

2.1 Totale trafiek

In de tabellen 01-01 en 01-02 worden de lossingen respectievelijk de ladingen weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. In tabel 01-03 wordt het totaal van deze lossingen en ladingen weergegeven. De bronnen voor deze trafiekcijfers zijn de havenbesturen. Voor Oostende is de trafiek van de RMT ook inbegrepen. Deze RMT-trafiek is echter niet beschikbaar in ton zodat de gegevens die in aantal toeristische (personen-) voertuigen en aantal vrachtwagens beschikbaar zijn, moesten omgerekend worden naar ton. Voor deze omrekening werd ervan uitgegaan dat één personenauto 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Aangezien voor de RMT-cijfers de uitsplitsing niet mogelijk was 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. Dergelijke omrekening maakt de roll-on-roll-off trafiek in de Staatshaven van Oostende (RMT) vergelijkbaar met soortgelijke trafieken in Zeebrugge. De lossingen en de ladingen in de handelshaven van Oostende (d.i. de haven van Oostende exclusief RMT) bedroegen in 1994 respectievelijk 2.145.615 en 1.308.927 ton.

De trafiekcijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationale trafiek en exclusief bunkers.

(1) De Regie voor Maritiem Transport verstrekt geen gegevens in ton. Aan de hand van gegevens in aantal vrachtoertuigen en aantal toeristische voertuigen werd de door de RMT vervoerde tonnage geschat door voor een toeristisch voertuig 1 ton te rekenen en voor een vrachtwagen 17 ton te rekenen.

Tabel 01-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-1994

	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

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



Tabel 01-02 : Ladingen, in 1000 ton, 1980-1994

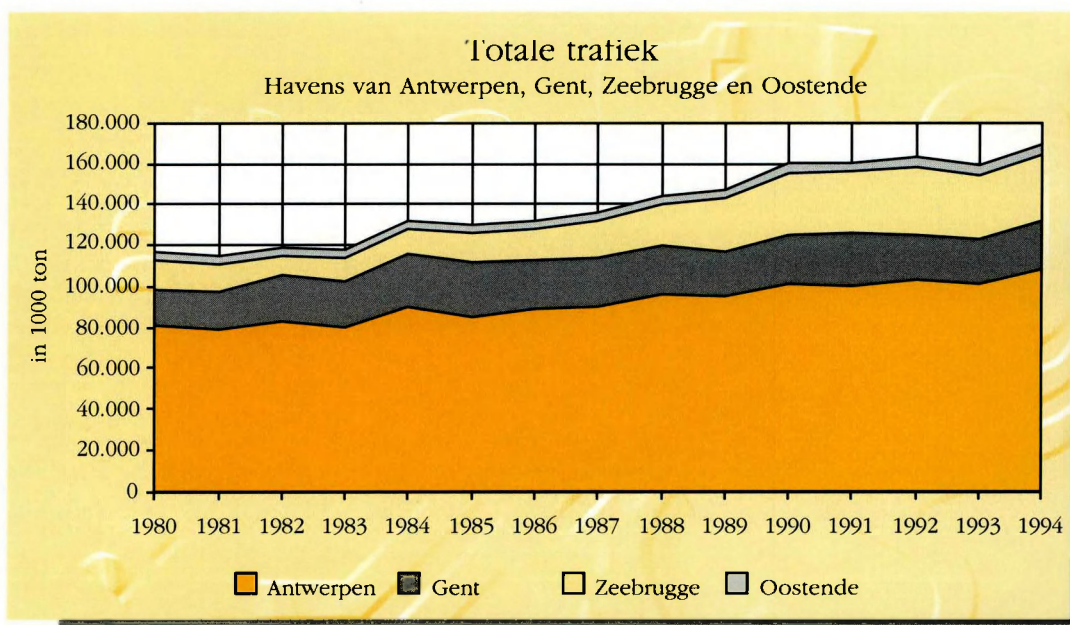
	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.272
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.281
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	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

Bron : havenbesturen, * Voor Oostende inclusief RMT-traffic, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; verdeling lossing/lading voor RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1994

	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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02



2.2 Trafiek ingedeeld in goederencategorieën

De trafiek ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04 zijn deze die door de havens zelf werden geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst. Voor de haven van Oostende is de RMT-traffic, wegens de niet-beschikbaarheid van de gegevens, niet inbegrepen. De bunkers zijn niet inbegrepen en het gaat om zowel nationale als internationale traffic.

De havens van Gent, Zeebrugge en Oostende gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken). In de toekomst zou Eurostat ook deze indeling gaan gebruiken. Echter, doordat 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 doen tussen de gegevens van elk van de havens. Genoemde tabellen zijn eerder aangewezen om een goed beeld geven van het goederenpakket dat in de havens wordt behandeld.

Door de steeds verdergaande containerisatie wordt de hoeveelheid goederen die terechtkomt in de rest-posten van de N.V.S.-indeling (N.V.S.-hoofdstuk 9) steeds groter. De openstelling van de Europese grenzen heeft een belangrijke invloed op de registratie van gedetailleerde cijfergegevens.

Tabel 02-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1994

Haven van Antwerpen			
goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	19.324	30.407	49.730
Ijzer en staal	2.315	7.850	10.164
non-ferro-metalen	261	275	536
meststoffen / chemicaliën	43	761	804
hout	938	194	1.132
houtcellulose, papierpulp	3.374	648	4.022
fruit	1.400	13	1.413
graangewassen	32	322	354
rollend materieel	399	531	930
bloem	1	945	946
suiker	3	1.627	1.630
overig stukgoed	10.558	17.241	27.799
Massagoedbehandeling	43.602	16.162	59.764
ruwe aardolie	5.089	0	5.089
aardoliederivaten	13.104	6.977	20.080
chemicaliën	2.538	1.892	4.429
ertsen	10.511	966	11.477
kolen	7.796	278	8.074
granen	1.161	1.590	2.751
meststoffen	1.612	3.135	4.748
zand en grint	844	675	1.519
overig massagoed	947	649	1.597
TOTAAL :	62.926	46.569	109.494

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1994

Haven van Gent			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwprodukten	1.600	638	2.238
01 - Granen	1.498	630	2.127
05 - Hout en kurk	102	7	109
06 - Suikerbieten	0	0	0
04-09 Andere landbouwprodukten	0	1	2
1 - Andere voedingsprod., veevoerders	3.640	562	4.202
11 - Suiker	100	12	112
12 - Dranken	193	35	228
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	1	8	9
14 - Vlees, vis en zuivelprodukten	8	0	8
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	84	71	156
17 - Veevoeder	1.893	254	2.147
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1.360	181	1.542
2 - Vaste minerale brandstoffen	4.177	60	4.238
21 - Steenkool	3.446	60	3.506
22 - Bruinkool	8	0	8
23 - Cokes	724	0	724
3 - Aardolie & -produkten	2.659	484	3.142
32 - Vloeibare brandstoffen	366	172	538
34 - Andere aardoliederivaten	2.293	311	2.604
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	4.643	559	5.202
41 - IJzererts	4.285	0	4.285
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	351	9	361
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	7	550	556
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	271	1.576	1.847
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	123	4	128
52 - halffabrikaten van staal	17	240	257
53 - staven en vormstaal, draad, e.d.	33	21	54
54 - Plaat- en bandstaal	89	1.308	1.397
55 - Pijpen, andere gieterijprodukten	0	1	1
56 - Non-ferrometalen en halffabrikaten	9	2	11
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	723	18	741
61 - zand, grind, klei en slakken	189	7	196
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	9	0	9
63 - andere ruwe mineralen	447	6	453
64 - cement, kalk	75	1	76
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	3	4	7
7 - Meststoffen	683	44	727
71 - natuurlijke meststoffen	190	0	190
72 - kunstmeststoffen	493	44	536

Bron : Havenbedrijf Gent

(vervolg)

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1994

Haven van Gent			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
8 - Chemische produkten	346	283	629
81 - chemische basisprodukten	35	10	45
83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie	3	0	3
84 - cellulose en oud papier	132	2	134
89 - andere chemische produkten	176	271	447
9 - Overige goederen	628	240	868
91 - vervoermaterieel	326	167	494
92 - landbouwtractoren en -machines	1	1	2
93 - electr. & andere machines, motoren, ...	13	2	15
95 - glas, glaswerk, keramische produkten	0	10	10
96 - leder, textiel en kleding	4	5	9
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	266	20	286
99 - bijzondere transacties	18	33	51
TOTAAL :	19.370	4.463	23.833

Bron : Havenbedrijf Gent



Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1994

Haven van Zeebrugge			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwprodukten	900	27	927
01 - Granen (m.i.v. rijst)	31	4	35
02 - Aardappelen	40	11	51
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	823	1	824
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	5	8	14
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	2	2
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	222	274	496
11 - Suiker	103	91	194
12 - Drinken	74	13	87
13 - Voedings- en genotsmiddelen	1	0	1
14 - Vlees, vis, melk en -produkten, eieren, ...	5	0	5
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	2	39	40
17 - Veevoeder	31	32	63
18 - Oliezaden, oliën en vetten	4	0	4
19 - Andere voedingsprodukten	2	99	101
2 - Vaste minerale brandstoffen	1.752	194	1.947
21 - Steenkool	1.743	136	1.880
22 - Bruinkool en turf	9	0	9
23 - Cokes	0	58	58
3 - Aardolie & -produkten	3.525	0	3.525
32 - Vloeibare brandstoffen	477	0	477
33 - Energiegassen	3.048	0	3.048
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	1.631	0	1.631
41 - IJzererts	1.622	0	1.622
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	9	0	9
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	28	61	89
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	28	61	89
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.759	38	1.798
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.757	6	1.763
64 - Cement, kalk	0	31	31
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	3	1	4
7 - Meststoffen	9	1	9
72 - Kunstmeststoffen	9	1	9
8 - Chemische produkten	50	17	67
81 - Chemische basisprodukten	48	0	48
89 - Andere chemische produkten	2	17	19
9 - Overige goederen	10.231	12.166	22.397
91 - Vervoermateriaal	9.579	11.441	21.020
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	8	8
93 - Elektrische machines, apparaten, ...	1	10	11
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	1	74	75
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	650	634	1.284
TOTAAL :	20.107	12.779	32.886

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Handelshaven Oostende*, in 1000 ton, 1994

Handelshaven van Oostende			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwprodukten	7	0	7
00 - Vee	1	0	1
05 - Hout en kurk	6	0	6
1 - Andere voedingsprod., veevoerders	6	0	6
13 - Sigaretten	0	0	0
17 - Veevoeder	6	0	6
2 - Vaste minerale brandstoffen	20	0	20
21 - Steenkool	15	0	15
22 - Bruinkool en turf	3	0	3
23 - Cokes	3	0	3
3 - Aardolie & -produkten	137	0	137
32 - Vloeibare brandstoffen	137	0	137
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	22	2	23
41 - Ijzererts	22	0	22
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	0	2	2
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0
51 - Staal	0	0	0
56 - Aluminium	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	971	2	973
61 - Zand, grind, klei en slakken	929	1	930
64 - Cement, kalk	42	0	42
69 - Bakstenen	0	1	1
7 - Meststoffen	2	85	87
72 - Kunstmeststoffen	2	85	87
8 - Chemische produkten	135	31	166
81 - Chemische basisprodukten	110	31	141
82 - Aluminiumhydroxide	26	0	26
9 - Overige goederen	845	1.189	2.034
91 - Nieuwe auto's	2	1	4
Voertuigen (ro/ro)	843	1.188	2.031
TOTAAL :	2.146	1.309	3.455

Bron : Havenbedrijf Oostende. * zonder RMT-traffic



2.3 Containertrafiek

De containertrafiek wordt voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge weergegeven. In de tabellen 03-01 tot en met 03-03 wordt deze weergegeven in TEU (Twenty feet Equivalent Unit), ledige containers inbegrepen. De meeteenheid TEU maakt de gegevens tussen de verschillende havens beter vergelijkbaar. Immers, de verhouding tussen de hoeveelheid 20 voet- en de 40 voetcontainers kan in belangrijke mate verschillen, zowel van lijn tot lijn, van haven tot haven als in de tijd.

In de tabellen 03-04 tot en met 03-06 worden de lossingen en de ladingen weergegeven in aantal containers, bruto en inclusief ledige containers.

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-1994

	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

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

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-1994

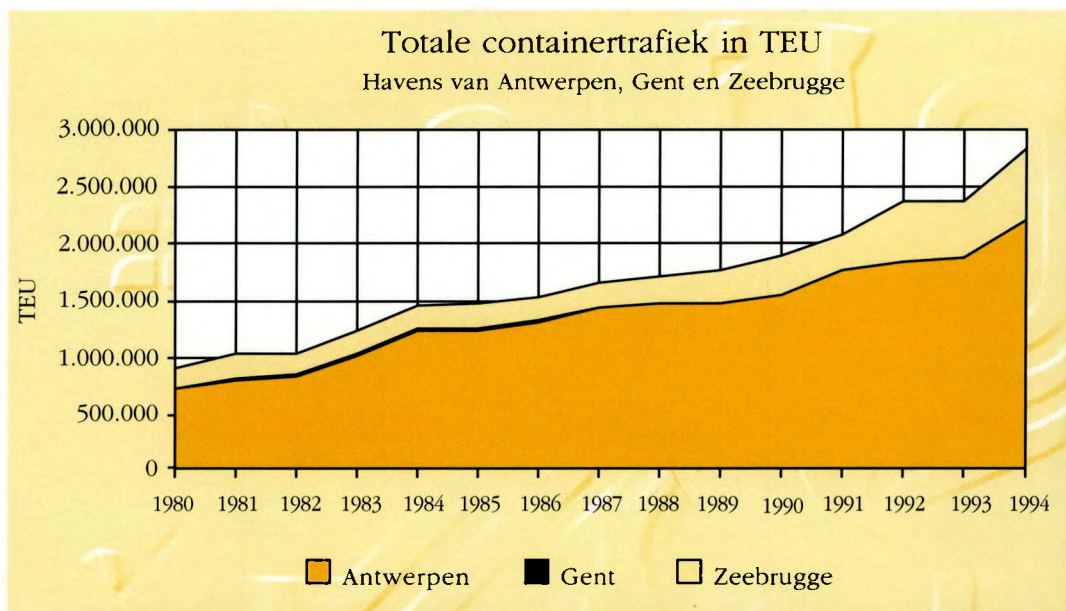
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	786.240
1987	715.650	4.948	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

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

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1994

	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

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



Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal, 1980-1994

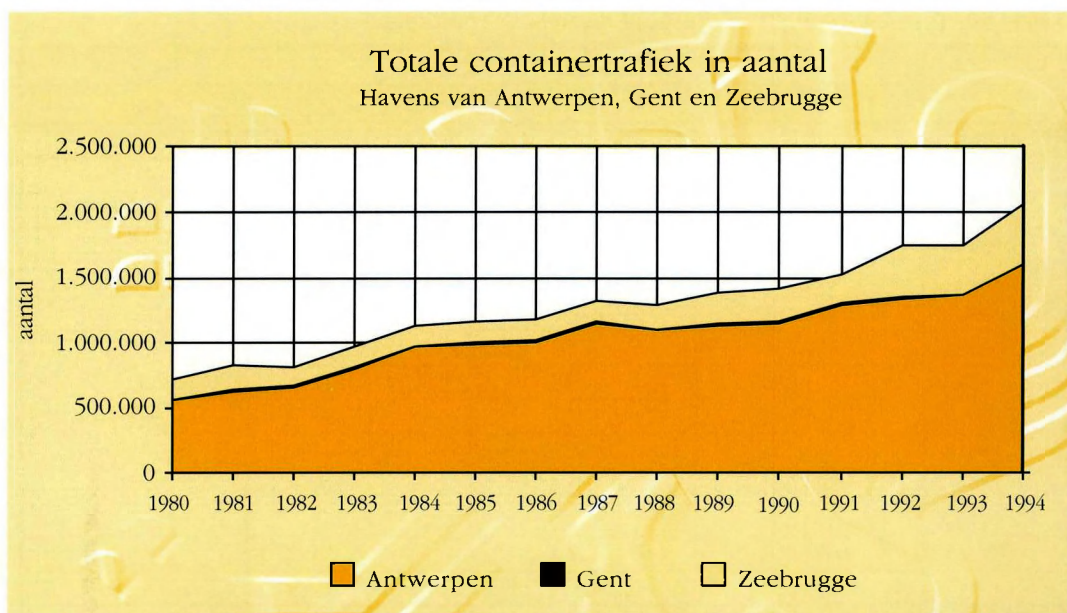
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277.679	5.258	76.969	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	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

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal, 1980-1994

	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

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



2.4 Trafiek naar verschijningsvorm van de goederen

De tabellen 04-01 tot en met 04-15 geven een zicht op de vorm waarin de goederen in de Vlaamse havens worden verscheept; de zgn. verschijningsvormen "droge bulk", "vloeibare bulk", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen" worden onderscheiden. De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar. Voor de haven van Oostende was de uitsplitsing niet volledig mogelijk. De belangrijkste verschijningsvorm, roll-on-roll-off, wordt voor Oostende echter afzonderlijk weergegeven in aantal voertuigen én in tonnen. Voor de berekening van de tonnen werd ervan uitgegaan dat het gemiddelde gewicht van een vrachtwagen (exclusief trekker) 17 ton bedraagt voor de RMT-trafiek. Dit gemiddelde komt overeen met soortgelijke trafiek te Zeebrugge.

Tabel 04-01 : Lossingen droge bulk, in 1000 ton, 1980-1994

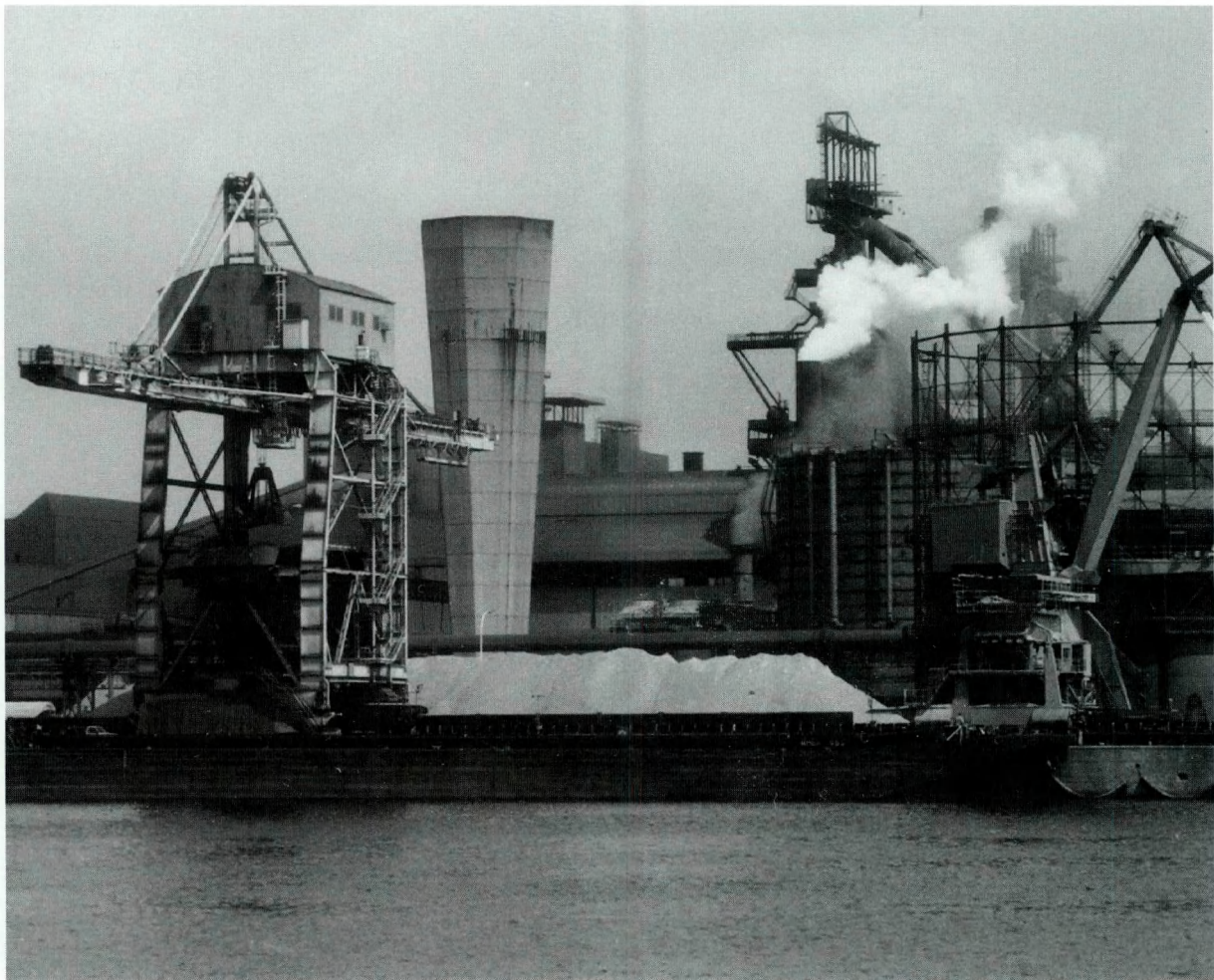
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 : Ladingen droge bulk, in 1000 ton, 1980-1994

	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

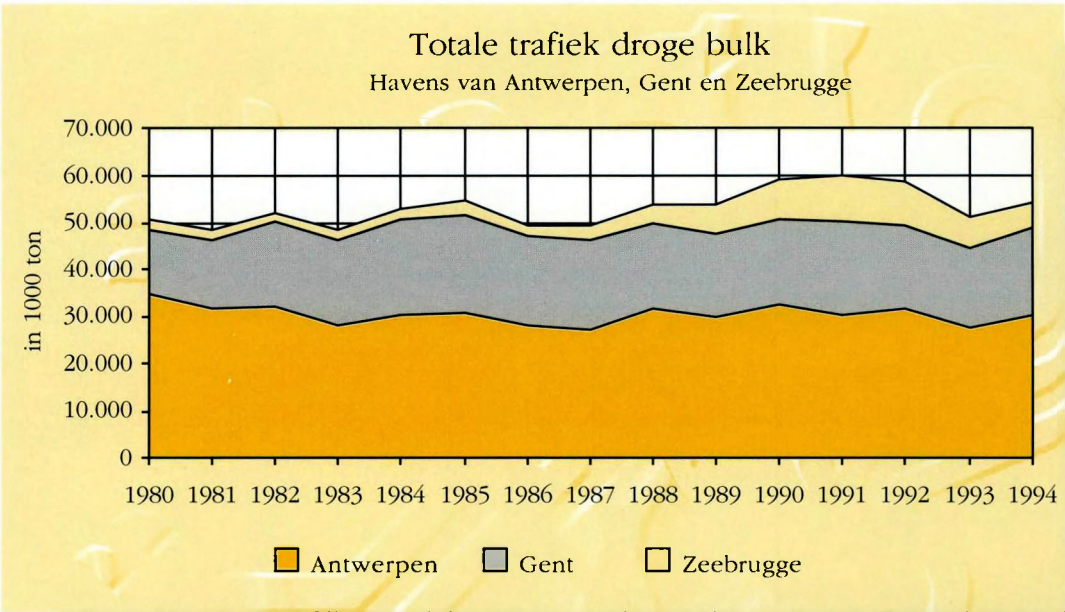
Bron : Havenbesturen.



Tabel 04-03 : Lossing + lading droge bulk, in 1000 ton, 1980-1994

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	34.502	14.035	2.188	50.724
1981	31.412	15.041	1.841	48.294
1982	31.843	18.214	1.980	52.037
1983	27.828	18.497	2.125	48.450
1984	30.275	20.611	2.231	53.116
1985	30.727	20.781	3.165	54.673
1986	28.167	18.746	2.645	49.559
1987	27.094	18.967	3.403	49.464
1988	31.440	18.518	4.010	53.968
1989	30.025	17.620	6.088	53.733
1990	32.620	17.843	8.807	59.270
1991	30.402	19.988	9.820	60.209
1992	31.416	17.722	9.338	58.477
1993	27.642	16.784	6.871	51.297
1994	30.108	18.619	5.568	54.295

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02.



Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1994

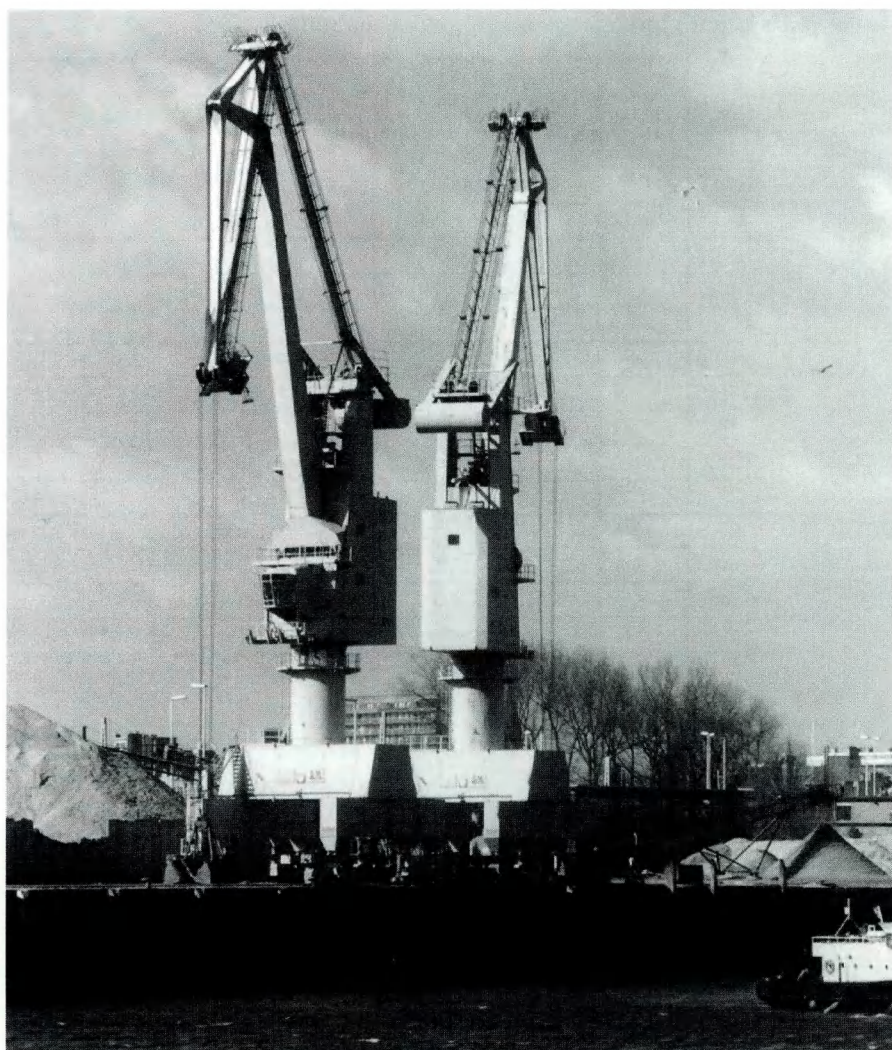
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1994

	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

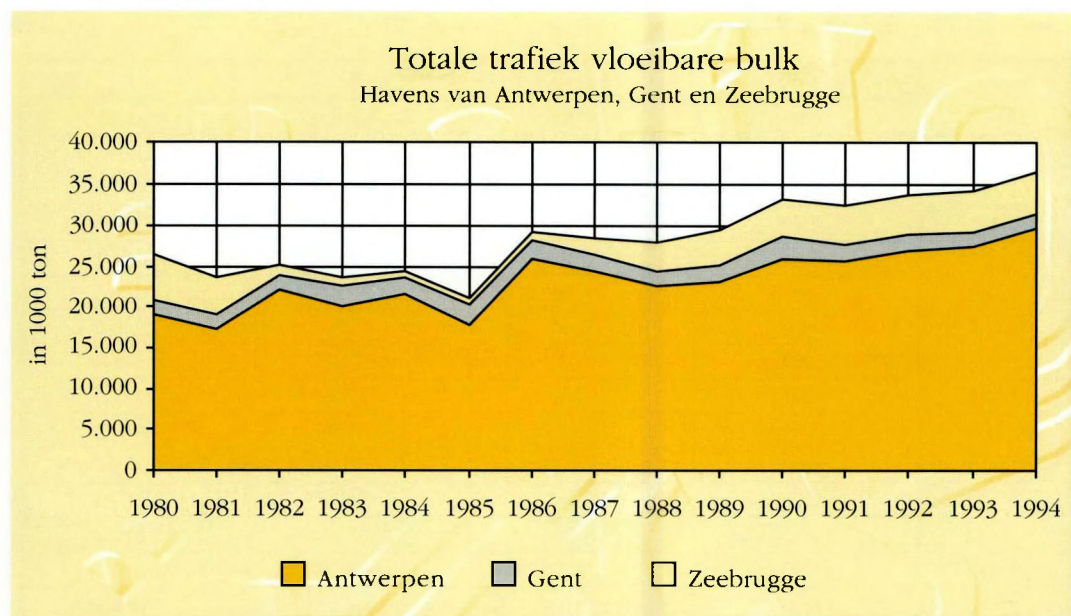
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.



Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1994

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	26.399
1981	17.206	1.852	4.549	23.606
1982	22.060	1.880	1.216	25.156
1983	20.152	2.545	871	23.568
1984	21.710	2.038	709	24.456
1985	17.917	2.475	816	21.208
1986	25.925	2.325	967	29.217
1987	24.480	1.916	1.995	28.391
1988	22.657	1.797	3.365	27.819
1989	23.215	2.003	4.170	29.388
1990	25.867	2.938	4.578	33.383
1991	25.548	2.160	4.739	32.447
1992	26.916	2.037	4.939	33.893
1993	27.406	1.918	4.903	34.227
1994	29.656	1.957	4.918	36.531

Bron : Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen.



Tabel 04-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-1994

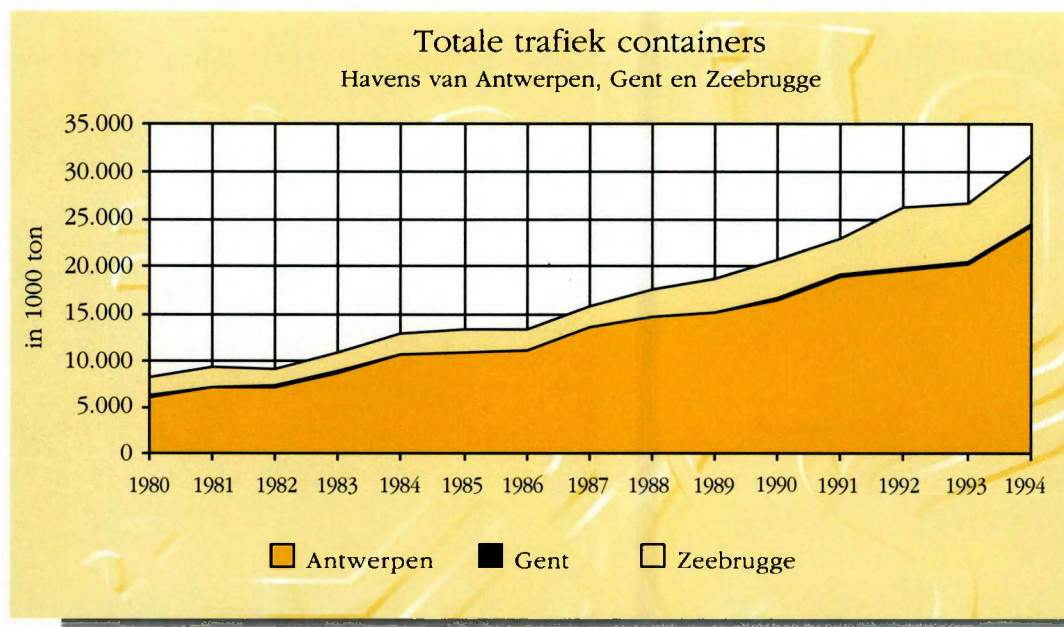
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-1994

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

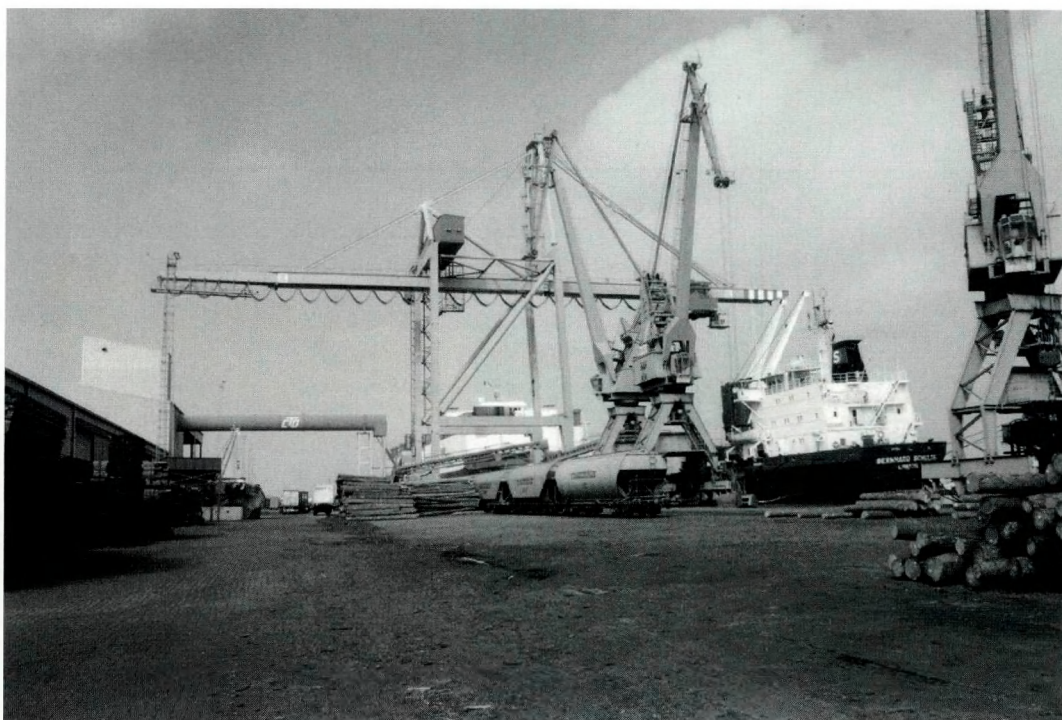
Bron : Tabellen 04-07 en 04-08.



Tabel 04-10 : Lossingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen.



Tabel 04-11 : Ladingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1994

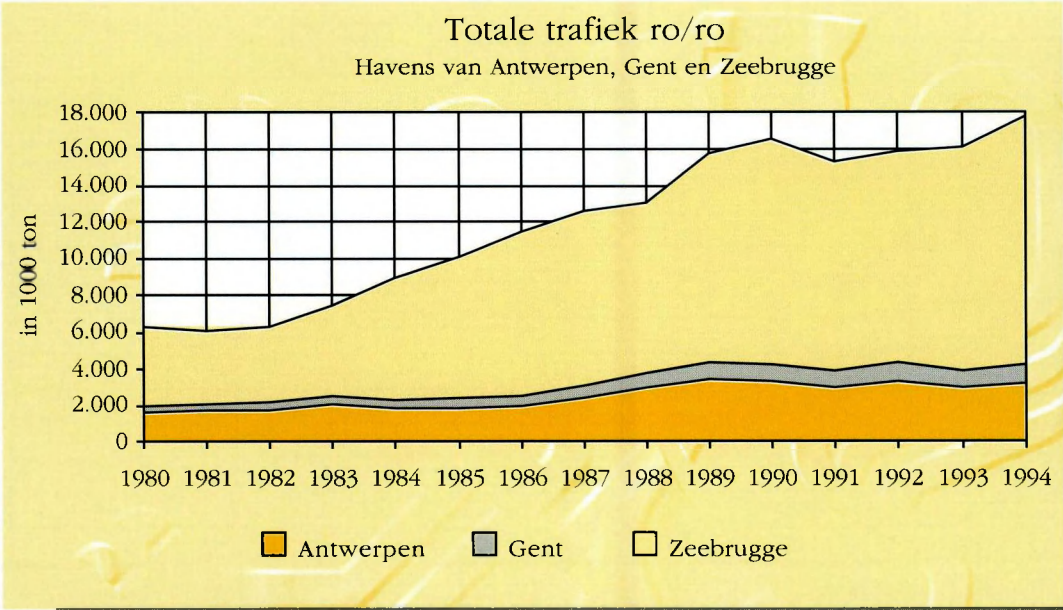
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1994

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	1.599	381	4.331	6.311
1981	1.682	376	4.029	6.086
1982	1.763	397	4.135	6.295
1983	2.053	499	4.939	7.492
1984	1.816	530	6.573	8.919
1985	1.860	549	7.709	10.118
1986	1.928	553	8.900	11.381
1987	2.445	595	9.509	12.549
1988	3.008	764	9.307	13.079
1989	3.473	901	11.386	15.760
1990	3.320	912	12.291	16.523
1991	2.944	902	11.498	15.344
1992	3.346	960	11.595	15.901
1993	2.930	916	12.284	16.130
1994	3.261	958	13.623	17.842

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11.



Tabel 04-13 : Lossingen overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1994

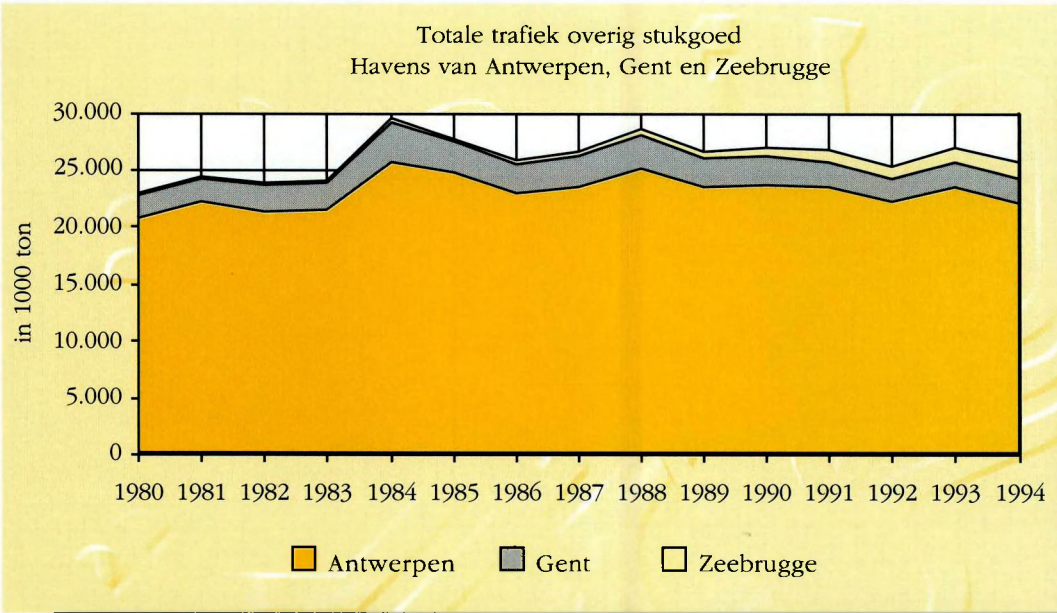
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1994

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	20.734	2.043	169	22.946
1981	22.339	1.951	194	24.484
1982	21.320	2.372	226	23.918
1983	21.497	2.334	258	24.089
1984	25.820	3.358	333	29.511
1985	24.821	2.799	184	27.805
1986	23.093	2.475	342	25.910
1987	23.616	2.708	369	26.693
1988	25.170	3.009	452	28.631
1989	23.614	2.435	588	26.637
1990	23.649	2.643	726	27.018
1991	23.519	2.279	1.007	26.804
1992	22.350	1.973	1.128	25.450
1993	23.546	2.275	1.247	27.068
1994	22.133	2.153	1.380	25.666

Bron : Tabellen 04-13 en 04-14.



**Tabel 04-16 : ontscheepte Ro/ro-vrachttverkeer Oostende,
in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1994
(geen personenwagens inbegrepen)**

	ontscheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	57.697	997.802
1981	64.413	1.112.743
1982	72.268	1.267.463
1983	82.896	1.359.506
1984	93.385	1.558.497
1985	93.513	1.562.833
1986	77.954	1.322.125
1987	77.971	1.335.206
1988	94.147	1.615.757
1989	91.024	1.530.100
1990	81.150	1.416.277
1991	78.838	1.427.313
1992	88.401	1.546.324
1993	83.379	1.584.047
1994	79.804	1.471.784

Bron : Havenbedrijf Oostende / Regie voor Maritiem Transport.

*Voor de RMT werd 17 ton per vrachtwagen gerekend, de verdeling lading/lossing werd geschat voor de RMT voor 1980-1985.

**Tabel 04-17 : ingescheepte Ro/ro-vrachttverkeer Oostende,
in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1994
(geen personenwagens inbegrepen)**

	ingescheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	59.170	1.029.605
1981	64.417	1.123.831
1982	77.518	1.375.130
1983	86.137	1.578.724
1984	97.803	1.827.738
1985	96.689	1.770.215
1986	82.090	1.555.881
1987	80.235	1.551.776
1988	96.307	1.894.119
1989	94.439	1.818.334
1990	84.552	1.651.251
1991	78.884	1.563.985
1992	89.788	1.722.600
1993	87.199	1.826.496
1994	85.496	1.769.614

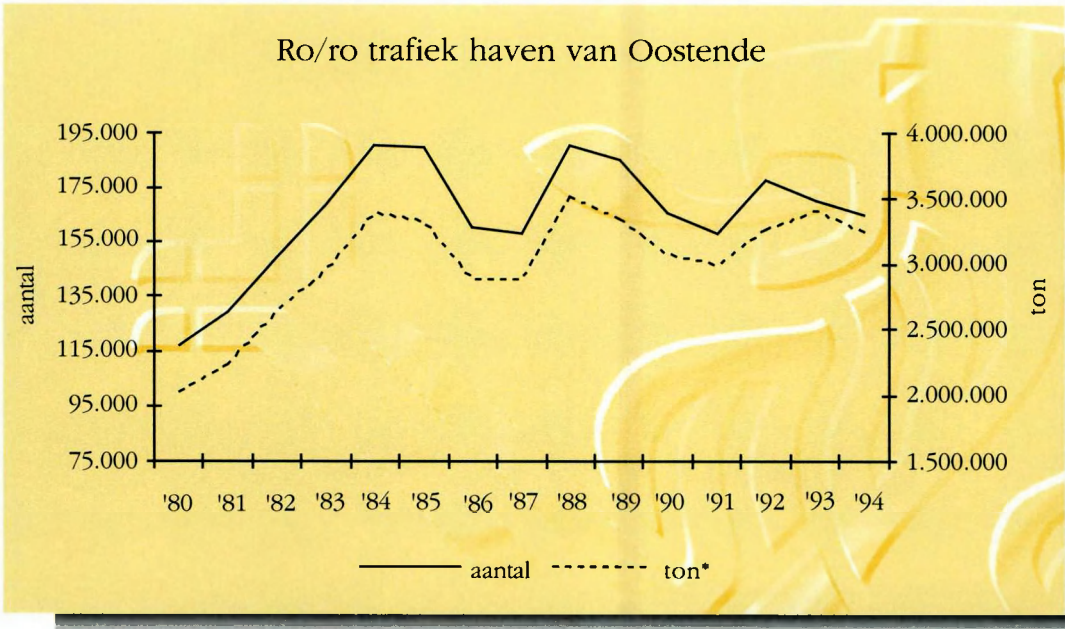
Bron : Havenbedrijf Oostende / Regie voor Maritiem Transport.

*Voor de RMT werd 17 ton per vrachtwagen gerekend, de verdeling lading/lossing werd geschat voor de RMT voor 1980-1985.

**Tabel 04-18 : ingescheepte + ontscheepte Ro/ro-vrachttrefiek
Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1994
(geen personenwagens inbegrepen)**

	totaal vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	116.867	2.027.407
1981	128.830	2.236.574
1982	149.786	2.642.593
1983	169.033	2.938.230
1984	191.188	3.386.235
1985	190.202	3.333.048
1986	160.044	2.878.006
1987	158.206	2.886.982
1988	190.454	3.509.876
1989	185.463	3.348.434
1990	165.702	3.067.528
1991	157.722	2.991.298
1992	178.189	3.268.924
1993	170.578	3.410.543
1994	165.300	3.241.398

Bron : Havenbedrijf Oostende / Regie voor Maritiem Transport.
 *Voor de RMT werd 17 ton per vrachtwagen gerekend, de
 verdeling lading/lossing werd geschat voor de RMT voor 1980-1985.



2.5 Trafiek naar oorsprong 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. 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" (b.v. boorplatform).

Tabel 05-01 : Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	38%	27%	48%	69%
N-Amerika	13%	26%	11%	0%
Z-Amerika	12%	27%	4%	0%
Oceanië	3%	2%	4%	0%
Azië	4%	10%	1%	0%
Afrika	15%	8%	23%	0%
Andere	15%	0%	9%	31%

Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1994. Antwerpen: NIS, 1993

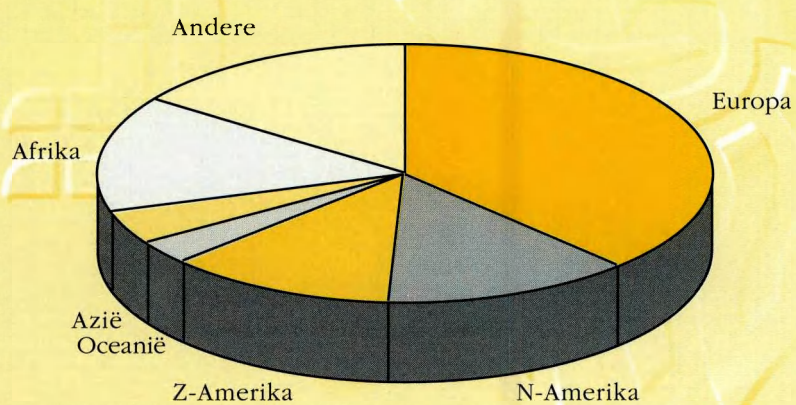
Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %

Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	34%	67%	79%	100%
N-Amerika	13%	18%	9%	0%
Z-Amerika	6%	1%	1%	0%
Oceanië	1%	0%	1%	0%
Azië	30%	10%	3%	0%
Afrika	15%	4%	2%	0%
Andere	1%	0%	5%	0%

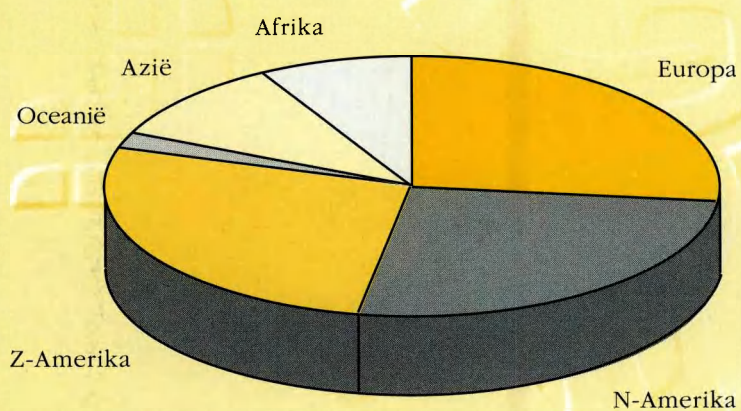
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1994. Antwerpen: NIS, 1993



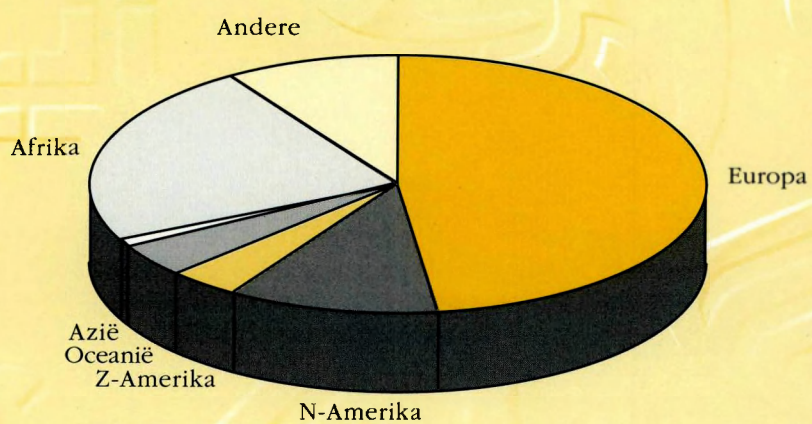
Trafiek naar herkomst haven van Antwerpen, 1993



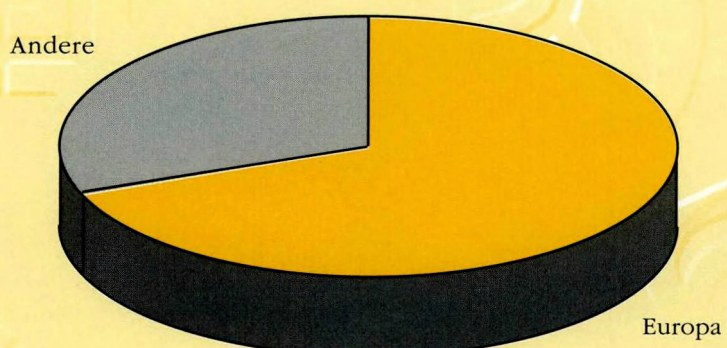
Trafiek naar herkomst haven van Gent, 1994



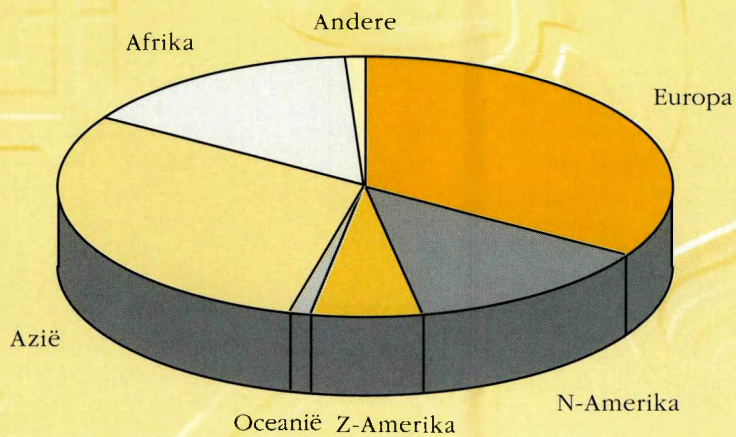
Trafiek naar herkomst haven van Zeebrugge, 1994



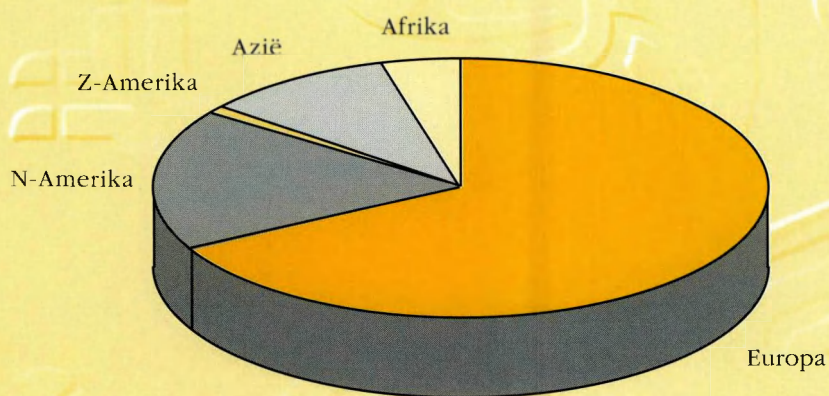
Trafiek naar herkomst haven van Oostende, 1994



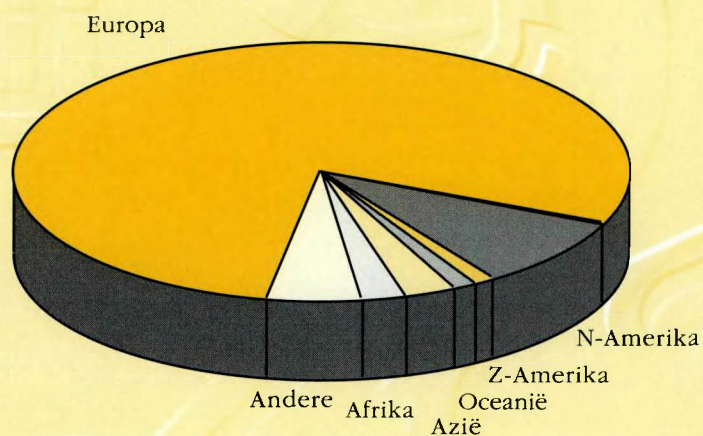
Trafiek naar bestemming haven van Antwerpen, 1993



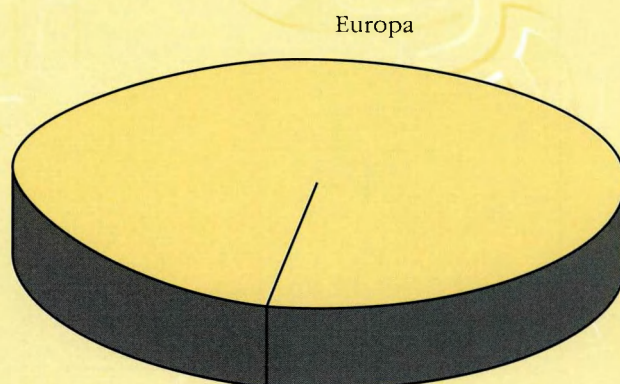
Trafiek naar bestemming haven van Gent, 1994



Trafiek naar bestemming haven van Zeebrugge, 1994



Trafiek naar bestemming haven van Oostende, 1994



2.6 Passagierstrafiek

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende worden 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, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1994

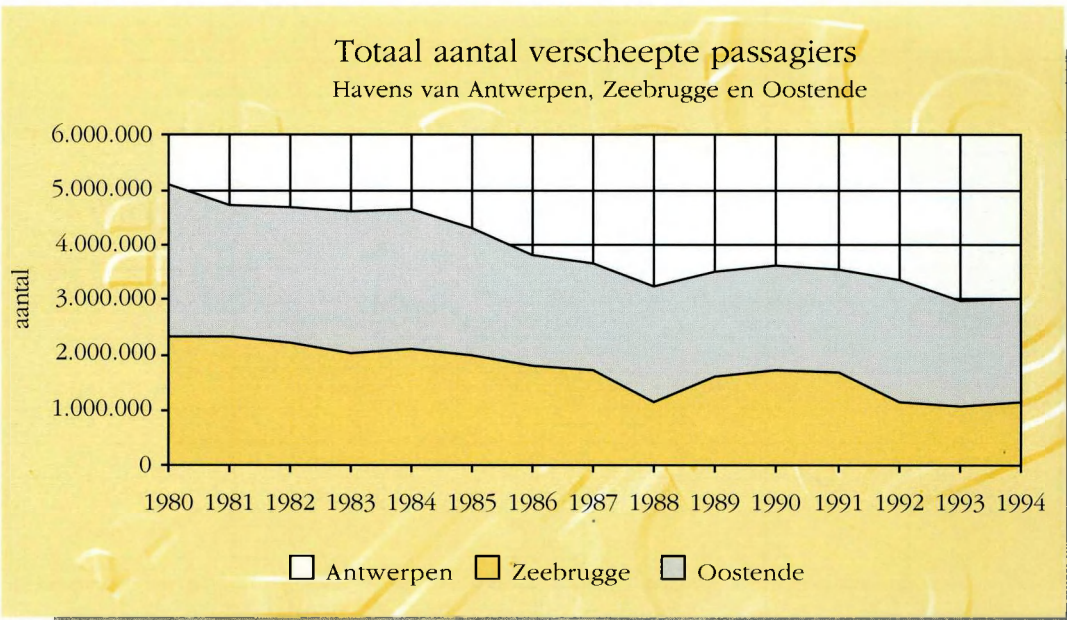
	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1994

	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

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 Register Tonnage (BRT) weer van deze schepen. Wordt de BRT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan wordt de gemiddelde BRT per zeeschip bekomen. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-1994

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1994

	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

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

2.8 Trafieken in de havens van de Hamburg-Le Havre range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven de totale trafiek weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de zg. "Hamburg-Le Havre range". Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Hamburg en Le Havre: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerken en Le Havre. In dit jaarverslag wordt ook de haven van Oostende tot deze range gerekend. Over het al dan niet opnemen van sommige havens en over het geografische gebied dat als referentie wordt gehanteerd, kan gediscussieerd worden. In het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake havenontwikkeling (editie 1995)" worden alternatieve ranges gedefinieerd, telkens in functie van het marktsegment dat wordt bestudeerd. In dit jaarverslag wordt de klassieke Hamburg-Le Havre range gehanteerd, uitgebreid met de haven van Oostende.

Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range.

Tabel 08-01 : Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1994, in 1.000 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	293.794

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-02 : Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range (vervolg), 1980-1994, in 1.000 ton

	haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerken
1980	22.377	63.097	26.961	77.510	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.830	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.060	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.520	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.980	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	50.830	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.200	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.160	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.850	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.230	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.020	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	55.576	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.921	37.168

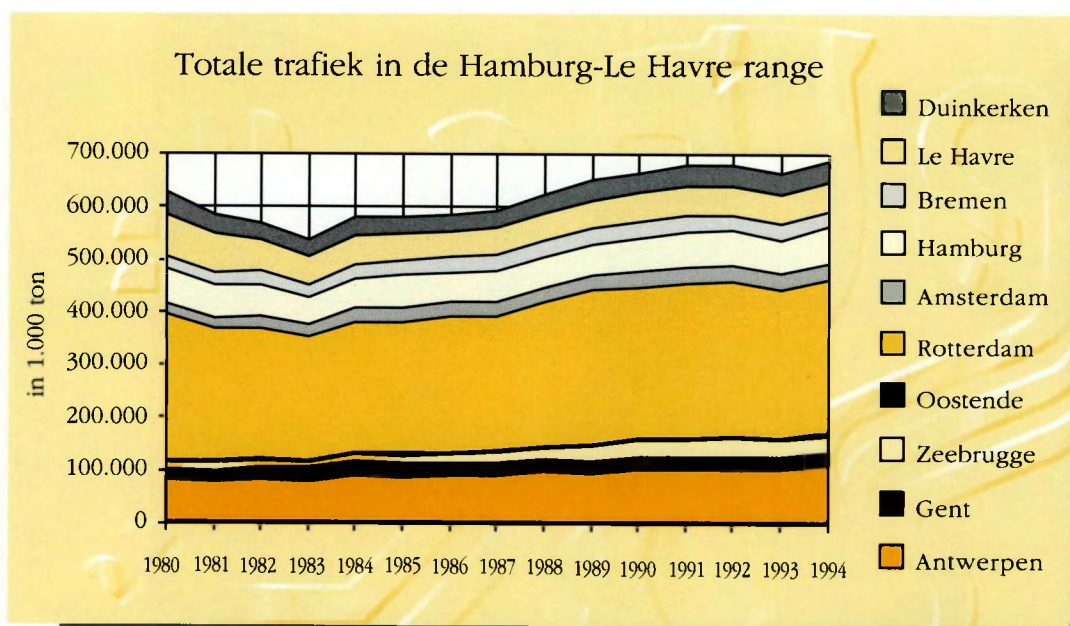
Bron : Havenbesturen.



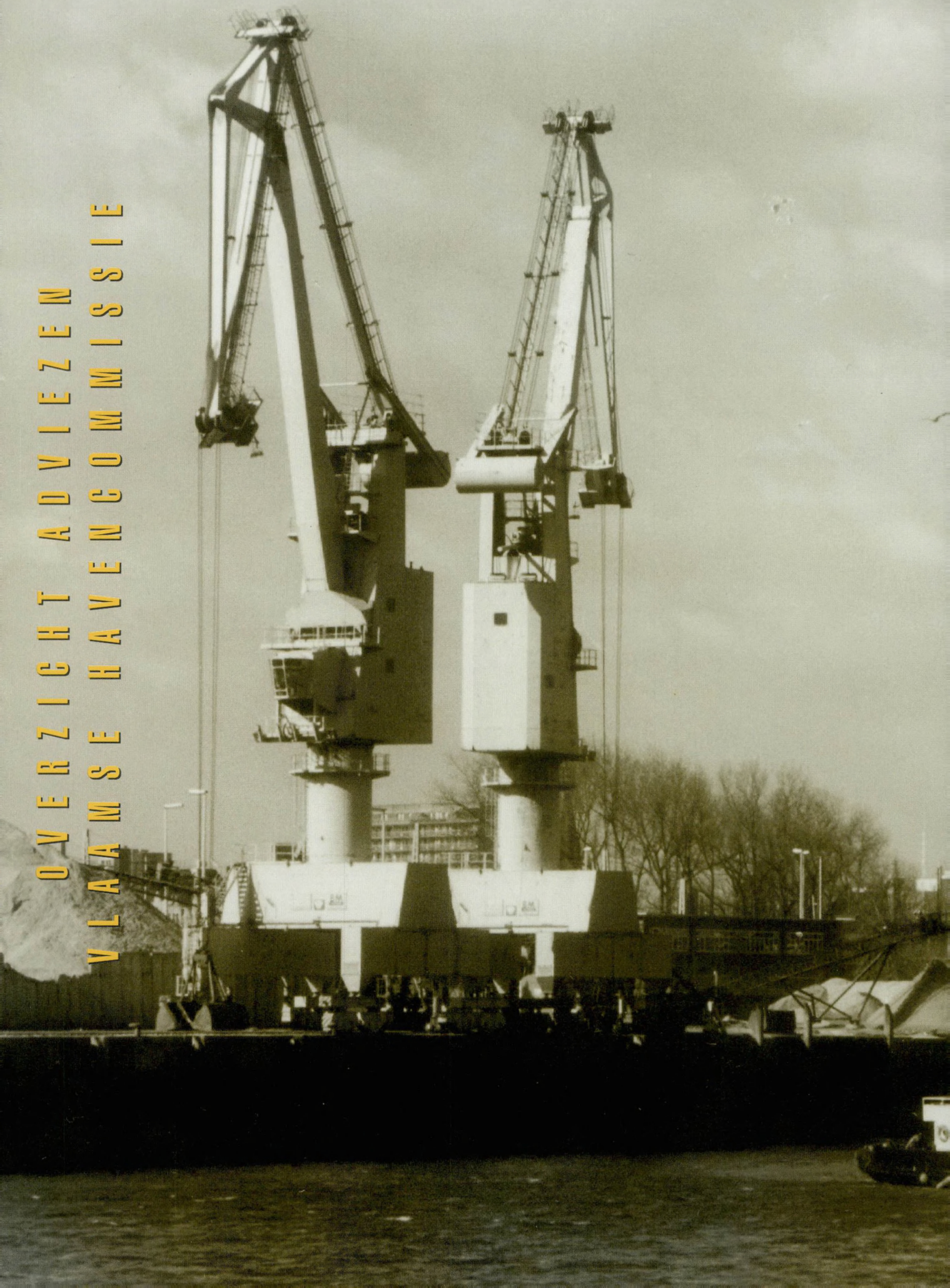
Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-1994

	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	14,8%	4,6%	2,4%	0,8%	22,6%
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	15,3%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	24,9%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.



OVERZICHT ADVIEZEN
VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



1. Advies over de bouw van een containerkade te Zeebrugge (09.05.1990)
2. Advies over een driejarenprogramma 1991-1993 voor haveninfrastructuur (28.06.1990)
3. Advies over "renovatiewerken Amerikadok tot Derde Havendok van Antwerpen" (31.10.1990)
4. Advies over "Toegang tot het Grootdok Haven van Gent" (31.10.1990)
5. Advies met betrekking tot richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten (19.12.1990)
6. Advies over de beheersproblematiek van Oostende (06.03.1991)
7. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen (29.05.1991)
8. Advies van de Vlaamse Havencommissie over een driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur (03.07.1991)
9. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens (25.03.1992)
10. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de tussenkomsten van het Vlaams Gewest voor investeringen in de havens (25.03.1992)
11. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het renovatieproject Oostende (26.06.1992)
12. Tussentijds advies van de Vlaamse Havencommissie over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 (26.06.1992)
13. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur (07.10.1992)
14. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een tweede Scheldeterminal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis (07.10.1992)
15. Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens (07.10.1992)
16. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de renovatie van de Oostendse haven - variantennota (13.11.1992)
17. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. internationaal overleg over havenbeleid (17.02.1993)
18. Advies aan de minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden over het voorstel van ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen (25.06.1993)
19. Meerjarenprogramma voor de havens 1994 - 1996: de noodzaak van een globale afweging. Een tussentijds advies (23.12.1993)
20. Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23.12.1993)
21. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie. De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept (09.06.1994)
22. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge (25.01.1995)

23. Advies over de "Domaniale concessieovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de N.V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het nieuwe havengebied te Zeebrugge" (24.05.1995)

AUTEURSVERMELDING VAN DE FOTO'S

blz 7: Dann
blz 10: HCl
blz 11: HCl
blz 19: Henderyckx
blz 20: Henderyckx
blz 22: Coolens
blz 26: haven Oostende
blz 30: HCl
blz 34: haven Oostende
blz 37: Henderyckx
blz 39: Coolens
blz 41: HCl
blz 43: Coolens
blz 43: haven Oostende
blz 44: Coolens
blz 45: HCl
blz 46: haven Oostende
blz 48: Henderyckx
blz 50: Coolens
blz 53: MBZ
blz 58: HCl
blz 60: HCl
blz 62: Coolens
blz 66: HCl
blz 68: HCl
blz 71: HCl
blz 74: Coolens
blz 79: HCl
blz 82: HCl
blz 86: MBZ
blz 92: HCl
blz 101: HCl
blz 104: HCl

