



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

1992

JAARVERSLAG
1992

Dit boek werd gezet in de letters Garamond en Helvetica. Het werd gedrukt op machinegestreken Hannoart papier, 115 gr.
De kft werd gedrukt op machinegestreken Hannoart papier, 250 gr.

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

Jaarverslag 1992

Vlaamse Havencommissie
p/a SERV
Jozef II-sstraat 12-16
1040 Brussel

Tel.: 02/217.07.45
Fax: 02/217.70.08

Redactie

Herman Clerinx
Jean-Pierre Merckx
Ingrid Schurmans

Verantwoordelijke uitgever

Etienne Hurtecant
Witte Molenstraat 104
8200 Brugge

Drukkerij

Drukkerij Jacobs
Koning Albertlaan 15
3010 Kessel-lo
016/25.97.75

D/1993/4665/2

"Tot nog toe heb ik vooral achterwaarts gekeken voor wat betreft de werking van de Vlaamse Havencommissie. Thans wordt het evengoed tijd vooruit te kijken, d.w.z. de vraag te stellen naar de functie en positie van deze commissie, nu en in de nabije toekomst.

De Havencommissie is mijns inziens geen onverdeelde maar wel een verdeelde "successtory". Succesrijk in die zin dat op de 14 uitgebrachte adviezen (incl. aanbevelingen) er 11 eensluidend

zijn geweest; de drie overige kenden alleszins een grote meerderheid en kregen een positief advies mee. Ter illustratie wordt in bijlage een synoptische tabel terzake gegeven. Het succes is evenwel verdeeld

Voorwoord

omdat sommigen precies daardoor twijfelen aan de objectiviteit van de Havencommissie.

Het spook van de wafelijzerpolitiek doemt weer op, zij het nu louter binnen de Vlaamse Gemeenschap. Vanuit deze gezichtshoek ware het meegenomen dat er eens een negatief advies zou gevallen zijn; ook voor de pers zou dat wellicht een meevaller zijn geweest.

De Vlaamse Havencommissie is er echter niet om tegenstellingen aan te scherpen, vanzelfsprekend ook niet om verschillen in wat dan ook te verbergen of met de mantel der liefde te bedekken.

De aandachtige lezer van onze adviezen zal inderdaad merken dat deze eensluidend getroffen adviezen soms heel wat commentaren en bedenkingen inhouden. Vrij grote verschillen in zienswijze, in uitgangspunten of in de benadering van de problematiek worden steeds in één of meerdere werkgroepen van de commissie uitgediscussieerd, waarna het dagelijks bestuur ter voorbereiding van de commissievergadering poogt tot een consensus te komen. Dit laatste is meermaals geen eenvoudige opgave gebleken, niet in het minst omdat in tegenstelling tot de voltallige commissie de vertegenwoordiging van de havenbesturen in het dagelijks bestuur zwaar doorweegt. De structuur van de Havencommissie is echter van die aard dat de effectiviteit van het beleid, waarvoor zij adviezen uitbrengt, primordiaal is. Zodoende wordt meer aandacht en tijd besteed aan de haalbaarheid en implementeerbaarheid van de adviezen dan aan het willens nillens gelijk halen ten overstaan van één bijzonder aspect. Aan de basis hiervan ligt een gebruikersfilosofie: havens zijn een middel tot welvaartsvergroting en geen doel op zich. De adviezen over de respectievelijke rollende driejarenprogramma's (1991-1993 t/m 1993-1995) hebben telkenmale in deze geest oplossingen voorgesteld: enerzijds werden prioriteiten en modaliteiten vooropgesteld, anderzijds werden vooralsnog bescheiden oplossingen aangegeven in verband met de alsmaar toenemende discrepantie tussen begrotingsruimte en investeringsbehoefte.

De techniek van strategische en administratieve confrontatie van inzichten, standpunten en plannen, behoeften etc. blijkt te werken en uiteindelijk ook vruchten af te werpen. De aanbevelingen in

verband met het havenbeheer, de haveninvesteringssteun en de lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens getuigen stuk voor stuk van de ernst en de wil om te komen tot een zo objectief mogelijke en bovendien havenoverschrijdende oplossingen van de gestelde problemen. De uitwerking van een optimale evaluatiemethode, een commissie-aanbeveling die inmiddels is omgezet in een richtlijn van de Minister, zal hier ongetwijfeld verder toe bijdragen.

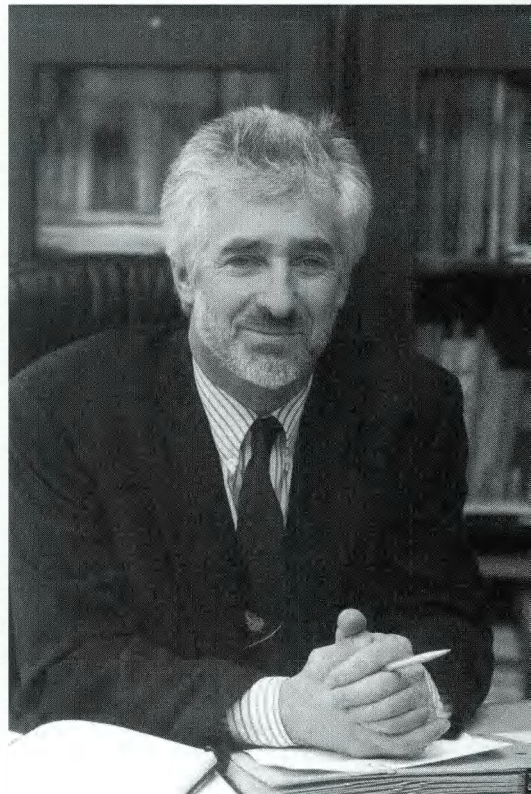
Een en ander is des te belangrijker omdat de Vlaamse Havencommissie ook de komende jaren nog voor grote uitdagingen staat. De (denk)oefening inzake herstructurering van havenbeheer en -beleid zal alsdan goed van pas komen. Herstructureren in de wereldeconomie, in het bijzonder op vlak van de wereldhandel over zee, maken het permanent noodzakelijk de positie van de Vlaamse havens te onderbouwen met consistente aanbevelingen.

Zo zullen we meer dan voorheen geconfronteerd worden met een Europees vervoerbeleid waarin de uitbouw van een trans-Europees netwerk centraal staat. Vanzelfsprekend zullen zeehavens van communautair belang hierin een grote rol te spelen hebben, doch zulks is nooit een vaststaand gegeven. Een grotere betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap is dan ook de boodschap, en bijgevolg zal de Vlaamse Havencommissie conform art. 2 van haar oprichtingsbesluit zowel het interregionaal als internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid dienen voor te bereiden.

Ik spreek derhalve de hoop uit dat de positieve geestesgesteldheid waarmee de Commissie gewerkt heeft, van op het niveau van de diverse werkgroepen over dagelijks bestuur tot in de commissievergaderingen zelf, nog lang mag blijven voortbestaan."

Prof. Dr. W. Winkelmans

Voorzitter Vlaamse Havencommissie



Activiteiten van de Vlaamse Havencommissie 1990 - 1992:

Beleidsadviezen

1. Containerkade Zeebrugge	09/05/90	positief
2. Driejarenprogramma 1991-1993 voor Haveninfrastructuur	28/06/90	eensluidend
3. Toegang tot Droogdok, Gent	28/06/90	eensluidend
4. Renovatie Amerikadok & Derde Havendok, Antwerpen	31/10/90	eensluidend
5. Economische Evaluatie van Havenprojecten	19/12/90	eensluidend
6. Verrebroekdok, Antwerpen	29/05/91	eensluidend
7. Driejarenprogramma 1992-1994 voor Haveninfrastructuur	03/07/91	eensluidend
8. Havenbeheer	25/03/92	positief
9. Haveninvesteringssteun	25/03/90	eensluidend
10. Renovatieprogramma Oostende: globale benadering	26/06/92	eensluidend
11. Tweede Containerterminal aan de Schelde (Antwerpen)	07/10/92	eensluidend
12. Een Lange Termijn Strategie voor de Vlaamse Havens	07/10/92	eensluidend
13. Driejarenprogramma 1993-1995 voor Haveninfrastructuur	07/10/92	eensluidend
14. Renovatieprogramma Oostende: alternatieven betreffende de constructie van een nieuwe sluis	13/11/92	positief

Inhoud

De Vlaamse Havencommissie	7
Samenstelling	9
Wetgeving	11
– 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)	
– 15 november 1993 1989 - Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie (Belgisch Staatsblad - 17.02.1990)	
Werking van de Vlaamse Havencommissie: een overzicht	16
Dagelijks Bestuur	
Commissie: overzicht van de agendapunten	
Werkgroepen	
Vlaamse Havencommissie in 1992:	18
– Afwerking, nieuwe investeringsprojecten en verdere onderbouwing van de werking in de toekomst	
BIJLAGE	
<i>Adviezen Vlaamse Havencommissie in 1992</i>	
– <i>Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens</i>	25
Inleiding	
I. Doelstellingen voor het toekomstig havenbeheer	
II. De verwezenlijking van deze algemene doelstellingen: essentiële criteria	
III. Juridische wegen om deze doelstellingen te verwezenlijken	
IV. Concrete voorstellen voor het globaal beheerskader	
– <i>Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de tussenkomsten van het Vlaamse Gewest voor investeringen in de havens</i>	37
Inleiding	
Aanbeveling	
Bijlage: Vergelijking inzake haveninvesteringen tussen toestand - voorontwerp Sauwens en voorstel Havencommissie	
– <i>Advies van de Vlaamse Havencommissie over het renovatieproject OOSTENDE</i>	47
Inleiding	
I. Onderzoek van het project	
II. Advies	
Bijlage I: Herstructurering van de haven zonder nieuwe zeeluis: baten en kosten	
Bijlage II: Verdeling van de bijdrage tot de welvaart van het project volgens de EIS	
– <i>Tussentijds advies van de Vlaamse Havencommissie over het rollend driejarenprogramma 1993-1995</i>	77
– <i>Advies van de Vlaamse Havencommissie over het driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur</i>	79
Inleiding	
I. Algemene beschouwingen	
II. Voorstellen voor het rollend driejarenprogramma 1993-1995	
Bijlage: - vergelijking tussen de rubrieken in het VHC-advies en het werkdocument van de administratie	
– <i>Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een tweede Scheldeterminaal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietshuis</i>	95
Inleiding	
Deel I: onderzoek van het project	
Deel II: advies	
– <i>Advies van de Vlaamse Havencommissie over de renovatie van de Oostendse havens - variantennota.</i>	105
Statistische bijlage	109





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.

De Vlaamse Havencommissie

Ze moet:

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

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

De adviezen worden gericht tot de gemeenschapsminister van openbare werken. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. Van een eensluidend advies kan de gemeenschapsminister slechts gemotiveerd afwijken.



Samenstelling

(op 16.02.1993)

Voorzitter met raadgevende stem

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

Leden

Vertegenwoordigers van respectievelijk
het havenbestuur van:

Antwerpen:

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

Gent:

Wijnakker Raoul (eerste schepen van Gent)

Oostende:

Goekint Julien (burgemeester van Oostende)

Zeebrugge:

Traen Fernand (voorzitter MBZ - Zeebrugge)

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV:

Devolder Martin (nationaal secretaris vakgroep
"Havens")
Fermion 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 (beheerder Vlaamse
havenvereniging)
Restiau Robert (vertegenwoordiger Vlaamse
Havenvereniging)
Verhove Maurice (directeur-generaal Kamer
van Koophandel en Nijverheid Antwerpen)
Vermeulen Marc (secretaris-generaal Kamer van
Koophandel en Nijverheid Gent)
Vierstraete André (beheerder Vlaamse
Havenvereniging)

Vertegenwoordigers van instellingen
op het vlak van:

Spoorvervoer:

Martens Antoine (adjunct-directeur-generaal
NMBS)

Wegvervoer:

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV-Koninklijke
Beroepsvereniging Goederenvervoer)

Binnenscheepvaart:

Parmentier Octaaf (ondervoorzitter ITB)

In 1992 kwam de Vlaamse Havencommissie
5 keer samen: op 20 februari, 25 maart, 26 juni,
7 oktober en 13 november.

Dagelijks bestuur

Voorzitter met raadgevende stem:

Winkelmans Willy

Leden:

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

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:

Secretaris-generaal SERV: Muyters Philippe
Secretaris VHC: Poelvoorde Etienne

In 1992 kwam het dagelijks bestuur 10 keer
samen: op 15, 22 en 29 januari, 18 maart,
3 en 17 juni, 30 september, 21 oktober,
13 november en 16 december.

Secretariaat VHC

Secretaris: Poelvoorde Etienne
Medewerkers: Merckx Jean-Pierre,
Schurmans Ingrid

Werkgroepen

Bij de oprichting van de VHC werden vier werkgroepen in het leven geroepen: "Beleidsvoorbereiding", "Infrastructuur", "Beheer en Concurrentie" en "Financiering".

In 1992 werden nog 4 ad hoc werkgroepen opgericht: "Containerkade Noord", "Renovatie Oostende", "Evaluatie beleidsinstrumenten" en "Internationale aangelegenheden", en een studiegroep: "Statistiek".

De werkgroepen zijn als volgt samengesteld:

- vertegenwoordigers van de organisaties en instellingen opgenomen in de Commissie,
- externe deskundigen gekozen door de Commissie op voorstel van de voorzitter,
- ambtenaren van het gemeenschapsministerie "Leefmilieu en Infrastructuur - Bestuur van de Waterwegen".

De secretaris van de commissie is voorzitter van deze werkgroepen.

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

De studiegroep "Statistiek" heeft een beperkt aantal leden en is samengesteld uit deskundigen.



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

Wetgeving

4 APRIL 1990

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

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

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

15 NOVEMBER 1989

**Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en
samenstelling van een Vlaamse Havencommissie
(Belgisch Staatsblad 17.02.1990)**

De Vlaamse Executieve,

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

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

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

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

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

Na beraadslaging,

Besluit:

HOOFDSTUK I. - Oprichting en bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5. De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken. Dit jaarprogramma kan ook sociaaleconomische 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 niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die onder de Vlaamse Executieve behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen, op het vlak van toelagen, presentiegelden en vergoedingen wegens reis- en verblijfkosten.

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

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt voorzien ten bedrage van 90.000 frank per jaar.

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

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

Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,
G. GEENS

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

De Gemeenschapsminister van Openbare
Werken en Verkeer
J. SAUWENS





Activiteiten in 1992

Dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur kwam in 1992 10 keer bijeen. Het is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen worden

Werking van de Vlaamse Havencommissie: een overzicht

de ontwerp-adviezen die de Commissie worden voorgelegd, door het dagelijks bestuur voorbereid.

In de loop van januari, februari en maart heeft het dagelijks bestuur zich vooral gebogen over de ontwerp-aanbeveling over het beheer van de havens en de ontwerp-aanbeveling over de tussenkomst van het Gewest voor investeringen in de havens. In februari richtte de werkgroep "Renovatie Oostende" op en voerde ook omtrent deze materie de nodige besprekingen. In juni werd het dossier "Oostende" in een eerste fase afgerond; eind juni werd het ontwerp-advies de commissie voorgelegd. Tevens legde het dagelijks bestuur de commissie een tussentijds advies voor over het rollend driejarenprogramma 1993-1995.

De gemeenschapsminister vroeg eind juni een advies m.b.t. het project "Containerkade Noord". Op basis van een verslag van deze werkgroep bereidde het dagelijks bestuur dit advies voor.

In juli vroeg de gemeenschapsminister bijkomende informatie over "de aanbevelingen inzake toekomstig havenbeheer en haveninvesteringen". Na de voorbereiding van een nota door het secretariaat worden de gestelde vragen verder besproken tijdens het dagelijks bestuur van 16 september 1992. Op diezelfde vergadering werd de variantennota m.b.t. de renovatie te Oostende besproken. In haar advies over deze renovatie had de commissie deze variantennota gevraagd omtrent de alternatieven inzake dimensie en ligging van de sluis.

In deze periode werden ook de nodige besprekingen gevoerd over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 en over het "Rapport over de uitwerking van een lange termijn strategie voor de Vlaamse havens".

Commissie: overzicht van de agendapunten

20 februari

- Een discussie over een ontwerp-aanbeveling over het havenbeheer kan niet worden afgerond en wordt de volgende vergadering voortgezet.
- Een discussie over de investeringssteun kan niet worden afgerond en wordt de volgende vergadering voortgezet.

25 maart

- Een aanbeveling over het beheer van de havens wordt door alle aanwezige leden goedgekeurd, met uitzondering van de commissieleden Wijnakker, Traen en Vierstraete die zich onthouden.
- Een aanbeveling over de investeringstussenkomen wordt unaniem goedgekeurd.

26 juni

- Een aanbeveling over het renovatieproject Oostende wordt unaniem goedgekeurd.
- Een tussentijds advies over het rollend driejarenprogramma 1993 - 1995 wordt unaniem goedgekeurd.

7 oktober

- Een advies over de bouw van een tweede Scheldeterminaal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis wordt unaniem goedgekeurd.
- Een rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens wordt unaniem goedgekeurd.
- Een advies over het driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur wordt unaniem goedgekeurd.
- Bespreking van een nota m.b.t. de economische impactstudie en strategische positioneringsstudie. Beslist wordt om het onderwerp verder uit te diepen in een werkgroep en ook de kosten-batenanalyse te bespreken.

13 november

- Een brief aan gemeenschapsminister Kelchtermans m.b.t. bijkomende informatie over de VHC-aanbevelingen havenbeheer en haveninvesteringen wordt unaniem goedgekeurd.
- Een variantennota m.b.t. de bouw van een nieuwe zeesluis te Oostende binnen het kader van het renovatieprogramma wordt door alle aanwezige leden goedgekeurd, met uitzondering van de commissieleden Clémer, Restiau, Verboren, Vermeulen en Vierstraete die zich onthouden.

Werkgroepen

Als voorbereiding van de door de het dagelijks bestuur en de Havencommissie behandelde dossiers werden in de loop van 1992 18 werkgroepvergaderingen gehouden. De werkgroep "Infrastructuur" is de enige "oorspronkelijke" werkgroep (tegelijkertijd met de Havencommissie in het leven geroepen) die heeft vergaderd. Er werd eerder geopteerd voor een "ad hoc" formule: maar liefst 4 werkgroepen en een studiegroep werden opgericht met het doel een welbepaald dossier af te werken.

De werkgroep "Infrastructuur" heeft gewerkt aan het "Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens" en - zoals ook de vorige jaren - aan het rollend driejarenprogramma 1993 - 1995. Aan de lange termijnstrategie werd reeds in 1991 begonnen. Gecombineerd met het rapport van de studiegroep "Lange Termijn Visie", Bouwstenen voor een lange termijn strategie voor de Vlaamse havens", werd het rapport van de werkgroep als boekwerk uitgegeven. Enkel al in 1992 werden over deze korte en lange termijnvisies door de werkgroep 7 keer vergaderd.

Begin 1992 werd de werkgroep "Renovatie Oostende" opgericht. In de periode februari tot mei heeft deze de sociaal-economische studies (kosten-batenanalyse en economische impactstudie) en de marktanalytische gegevens betreffende de renovatie van de haven van Oostende geanalyseerd en het ontwerp-advies opgesteld. Hiervoor kwam de werkgroep zes keer samen.

Een tweede investeringsproject diende zich aan in juni. Een werkgroep "Containerkade Noord" werd opgericht voor het onderzoek van de studies (afzonderlijke trafiekprognose, kosten-batenanalyse, en strategische positioneringsstudie) en de voorbereiding van het ontwerp-advies over "De bouw van een tweede Scheldeterminaal langs de Schelde ten Noorden van de Zandvlietsluis". Dit dossier vergde twee vergaderingen van deze werkgroep.

In december 1992 kwam voor het eerst de nieuw opgerichte werkgroep "Evaluatie Beleidsinstrumenten" bijeen. Zij kreeg de opdracht om de procedure van de projectevaluatie en de studies die voor die projectevaluatie worden gebruikt, te onderzoeken, te evalueren en eventueel voorstellen te doen die de projectevaluatie kunnen optimaliseren. Deze werkzaamheden worden in 1993 voortgezet.

Eveneens werd in december de werkgroep "Internationale aangelegenheden" in het leven geroepen met het doel zich te beraden over voorstellen inzake het Benelux-Zeehavenoverleg en de rol van de Vlaamse havens in commissies en werkgroepen op EG- en internationaal niveau. Een uitbreiding van het werkgebied van deze werkgroep kan worden verwacht.



De werkzaamheden van deze werkgroep worden in 1993 voortgezet.

Tenslotte werd een studiegroep "Statistiek" opgericht. Ze werd opgericht om in een eerste fase een selectie aan te leggen van havenstatistieken, waarvan dan een uittreksel in het jaarverslag kan verschijnen. Bij die selectie wordt vooral gelet op het havenoverschrijdende aspect, de vergelijkbaarheid en de betrouwbaarheid van gegevens. In volgende fasen onderzoekt de studiegroep statistisch materiaal met betrekking tot hinterlandverbindingen, het economische belang van de havens (investeringen, toegevoegde waarde, werkgelegenheid), ruimtelijke en milieu-impact en de zeevaartsector. De "databank" die op die manier op termijn zal ontstaan, zal ook haar nut bewijzen ten behoeve van o.m. de projectevaluatie. Afhankelijk van de behandelde materie kan de studiegroep anders worden samengesteld.

De werking van de Vlaamse Havencommissie in 1992 kan worden samengevat rond drie invalshoeken: een afronding van twee belangrijke initiatieven die waren opgestart in het jaar 1991, de advisering over twee investeringsprojecten in de Vlaamse havens en de jaarlijkse advisering over het rollend driejarenprogramma voor de haveninvesteringen en tenslotte de aanzet van een aantal initiatieven die de werking van de Haven-

Vlaamse Havencommissie in 1992:

**Afwerking,
nieuwe investeringsprojecten
en verdere onderbouwing
van de werking in de toekomst**

commissie naar de toekomst toe verder moeten onderbouwen.

Afwerking van belangrijke dossiers in 1992

In de loop van 1991 waren op het niveau van het dagelijks bestuur reeds in maart besprekingen aangevat over de *toekomstige beheersvorm van de Vlaamse havens*. Vanaf september 1991 kenden deze besprekingen een stroomversnelling. De intense voorbereiding op het niveau van een werkgroep "ad hoc" konden in 1991 niet afgerond worden. Na een eerste grondige bespreking van een ontwerp-aanbeveling op 20 februari heeft de Vlaamse Havencommissie uiteindelijk een aanbeveling over het toekomstig havenbeheer goedgekeurd op 25 maart. Deze aanbeveling werd door de commissie met een ruime meerderheid goedgekeurd. Drie leden hebben zich bij de stemming onthouden.

Het kan niet ontkend worden dat met deze aanbeveling de Vlaamse Havencommissie een belangrijke doorbraak heeft bereikt in het vrij complexe dossier van het havenbeheer. Dit dossier is niet alleen complex omwille van de draagwijdte van een hervorming van het havenbeheer, de grote zorg die daarbij moet besteed worden aan de continuïteit van wat decennia lang is opgebouwd en de noodzaak om effectief de slagkracht van de havens te versterken, maar ook omwille van de noodzaak om het geheel in een consistent juridische formule om te zetten.

In deze aanbeveling heeft de Havencommissie belangrijke krachtlijnen vastgelegd die onder tussen vrij algemeen aanvaard worden: het openbare karakter van de toekomstige havenbedrijven, de noodzaak aan reële autonomie en rechtspersoonlijkheid voor de havenbedrijven en de vereiste van eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden van de Vlaamse havens.

Parallel met de aanbeveling over het havenbeheer heeft de commissie eveneens (en bovendien eenparig) een aanbeveling goedgekeurd over de principes voor de toekomstige regeling van de gewesttussenkomsten voor investeringen in de havens. Investerings-tussenkomsten vormen een essentiële factor in de werkingsvoorwaarden van de havenbesturen, uiteraard ook na de voorgestelde hervorming. Daarop heeft de commissie geopteerd voor een parallelle behandeling van deze problematiek. Hoofdelement in de aanbeveling van de commissie is het voorstel voor een nieuw concept van taakverdeling tussen enerzijds het gewest en anderzijds de havenbeheerder. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen investeringen in de maritieme toegangsweg en investeringen in het havengebied zelf. De commissie pleit ervoor dat voor deze laatste soort werken het havenbestuur volledig verantwoordelijk is voor "de conceptie, financiering, uitvoering, exploitatie en onderhoud van alle werken". Er wordt evenwel in aansluiting met de bestaande regeling vastgehouden aan tussenkomsten vanuit het gewest voor nader te definiëren investeringen.

De aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie hebben niet alleen een ruime weerklank gevonden binnen de havensector. Ze zijn tevens de basis geweest voor een intense voorbereiding van een ontwerp-decreet op het niveau van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke ordening en Binnenlandse Aangelegenheden. Op initiatief van de minister werd een financiële doorlichting van de havens uitgevoerd. Tevens heeft de minister op 8 juli 1992 de Vlaamse Havencommissie om bijkomende informatie gevraagd m.b.t. de aanbevelingen over havenbeheer en haveninvesteringen. Een uitgebreide vragenlijst werd de commissie voorgelegd, gegroepeerd rond een viertal thema's: financieel-organisatorische aspecten, personeelsaspecten, beheersaspecten en complementariteit en concurrentie.

Via een brief uitgaande van de voorzitter heeft de commissie een algemeen antwoord verstrekt op de uitgebreide vragenlijst van de minister (13 november 1992). Daarbij werd meer in het bijzonder verwezen naar de belangrijkste principes die de Havencommissie heeft vooropgezet en die de basis blijven van elke beoordeling die uiteindelijk zal gebeuren over het definitief uitgewerk-

te ontwerp van decreet. De Havencommissie stelt vast dat de minister in zijn vraag om bijkomende informatie vertrekt van de idee dat toekomstige havenbedrijven als NV's zullen functioneren (zoals voorgesteld door de commissie). Niettemin worden op enkele essentiële punten fundamentele verschillen vastgesteld met de aanbeveling van de Havencommissie: zo onder meer op het vlak van de gewestparticipatie en de invoering van een eventueel beheerscontract. Voorts kan de Havencommissie zich niet aansluiten bij een aanpak waarbij aan de voorbereiding van een ontwerp-decreet over het havenbeheer elementen worden vastgemaakt die niet aan de orde zijn.

De Havencommissie rekent erop dat zij op korte termijn zal kunnen adviseren over een ontwerp-decreet inzake havenbeheer. Pas op dat ogenblik worden de intense besprekingen over deze belangrijke hervorming afgerond. 1993 moet dan ook de doorbraak brengen in deze aangelegenheid.

Ook voor een andere opdracht die de Havencommissie zich van bij het begin van haar werkzaamheden had gesteld, is in 1992 een belangrijke stap gezet. Reeds in het eerste advies over het rollend driejarenprogramma voor de haveninvesteringen had de commissie de noodzaak beklemtoond van een *"Lange termijnstrategie voor het Vlaamse havenbeleid"*. Reeds van bij het begin stond vast dat dit op de eerste plaats een opdracht is voor de Vlaamse administratie. Tegelijkertijd was het voor iedereen duidelijk dat een strategie voor het Vlaamse havenbeleid geen van boven af gedicteerde strategie kan zijn: het gaat over een afstemming tussen de lange termijnstrategieën van de havens en de doelstellingen van het Vlaamse Gewest.

De Havencommissie wou wel een belangrijke aanzet geven tot deze lange termijnstrategie. Reeds in 1991 was daarmee een aanvang genomen: via de werkzaamheden van een studiegroep en via een bespreking van de opties en strategieën van de havens zelf. In 1992 werden deze werkzaamheden afgerond met de goedkeuring door de commissie van een "Rapport over de uitwerking van een Lange Termijnstrategie voor de Vlaamse havens". Dit rapport heeft niet het statuut van een eigenlijk advies van de Havencommissie. Het ontleent zijn waarde vooral aan de voorstellen voor een adequate aanpak van een lange termijnplanning en aan het referentiekader dat geschetst wordt m.b.t. de te verwachten marktontwikkelingen inzake havenverkeer. Nadruk ligt verder op het neerschrijven van de doelstellingen van een Vlaams havenbeleid. Het rapport werd als een afzonderlijke publicatie van de Havencommissie verspreid.

Investeringsprojecten en driejarenprogramma voor de haveninvesteringen

De Havencommissie speelt een essentiële rol in de besluitvorming van de Vlaamse regering over concrete investeringsprojecten en de investeringsprogrammering. Het oprichtingsbesluit stelt uitdrukkelijk de adviesbevoegdheid van de Havencommissie voorop voor alle investeringsprojecten van meer dan 300 mln en voor het jaarlijks voor te leggen rollend driejarenprogramma.

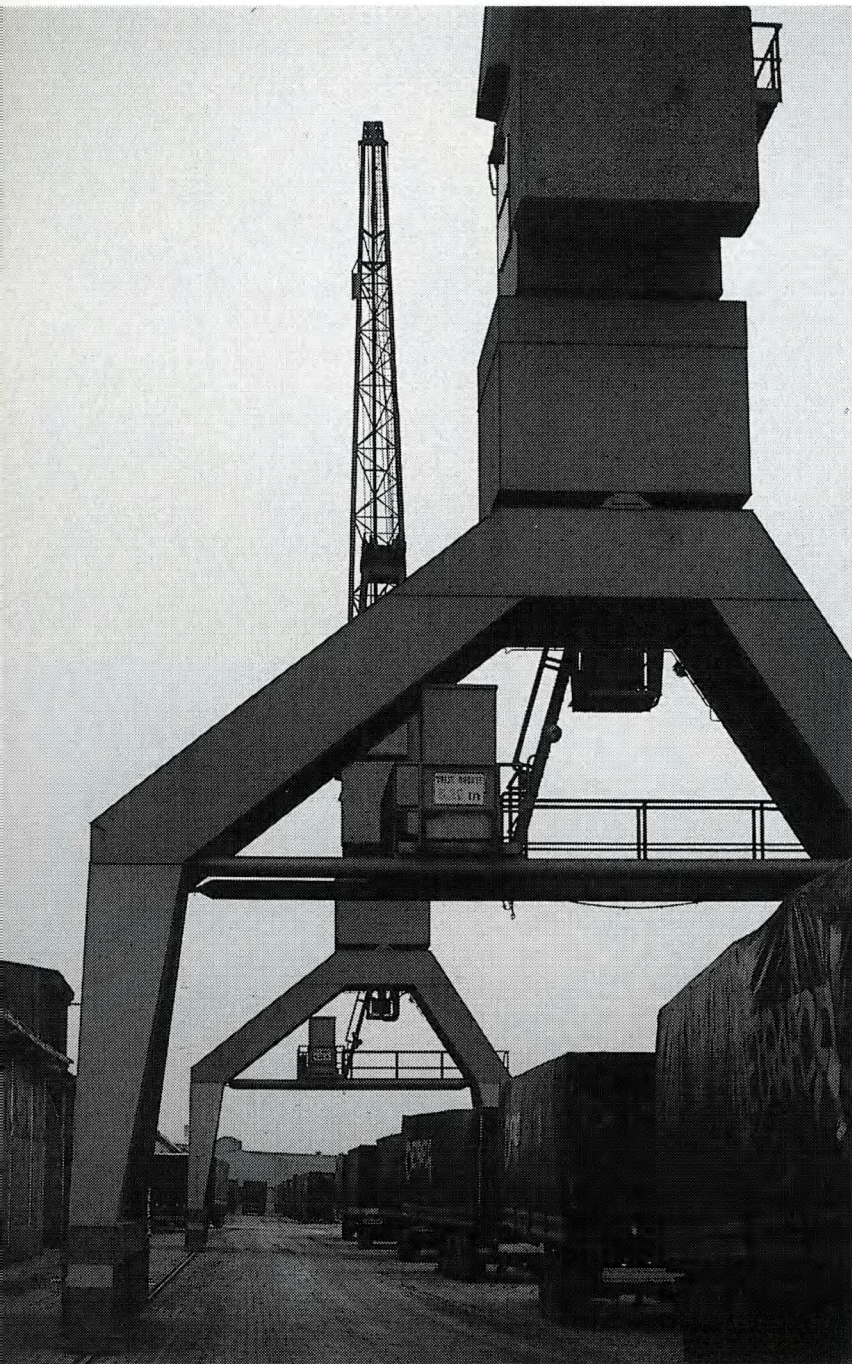
In 1992 heeft de Havencommissie *over twee investeringsprojecten* geadviseerd: enerzijds het renovatieprogramma van de haven van Oostende en anderzijds de bouw van een tweede containerterminal op de Schelde te Antwerpen.

Het **renovatieprogramma voor de haven van Oostende** is in heel wat opzichten een project dat duidelijk afwijkt van de overige investeringsprojecten waarover de commissie reeds heeft moeten adviseren. Inhoudelijk gaat het over de totale herstructurering van een verouderde havenzone. De commissie werd bij deze adviesvraag niet geconfronteerd met een uitspraak over één enkel welomschreven investeringsdossier maar met een uitspraak over de toekomst van de Oostendse haven als dusdanig. Procedureel ging het bovendien over een project dat reeds op het niveau van de plaatselijke havengemeenschap en de administratie een lange voorbereiding had gekend. Een voorbereiding die overigens reeds was opgestart voor de regionalisering van het havenbeleid en "a fortiori" voor de start van de Vlaamse Havencommissie.

Een dergelijke fundamentele uitspraak over een globale herstructurering stelt bijzondere eisen aan de voorbereiding van het dossier, en overigens ook aan de besluitvorming ervan. Bij de advisering is uitdrukkelijk de vraag gesteld naar het onderzoek van verschillende alternatieven voor het voorgelegde renovatieprogramma. Dit heeft geleid tot een advisering in twee fasen. Op 26 juni 1993 heeft de Havencommissie unaniem een gunstig advies uitgebracht over de globale renovatie van de haven van Oostende, met dien verstande dat de minister werd voorgesteld binnen dit globale plan een reeks varianten te onderzoeken over de dimensie en de plaats van de voorgestelde nieuwe sluis. In de loop van september heeft de Havencommissie een "variantennota" ontvangen vanwege de minister en opgesteld door het bestuur van de havens. Over deze variantennota werd tenslotte geadviseerd op 13 november 1993. Een meerderheid van de Havencommissie sloot zich aan

bij de voorstellen neergelegd in het oorspronkelijke renovatieprogramma. De leden die het VEV in de Havencommissie vertegenwoordigen hebben zich onthouden, met verwijzing naar een door hen voorgesteld alternatief.

Eind juni heeft de minister de Vlaamse Havencommissie ook om advies gevraagd m.b.t. **de bouw een tweede containerterminal aan**



de Schelde te Antwerpen (Containerkade Noord). Het advies werd gevraagd voor 1 oktober. Op 7 oktober sprak de commissie zich unaniem positief uit over dit project. De Commissie meende te kunnen concluderen dat - rekening houdend met de bespreking van de resultaten

van de Kostenbatenanalyse en de strategische overwegingen die voor dit project werden aangebracht - de slaagkansen van het project zeer hoog zijn. Een snelle aanvang van het project met het oog op het operationaliseren tegen 1996 werd bepleit.

Zoals elk jaar heeft ook in 1992 de Vlaamse Havencommissie een advies uitgebracht over het **rollend driejarenprogramma**. Ditmaal over het programma 1993-1995. Het advies werd evenwel in twee fasen uitgebracht. Door een gebrek aan voldoende tijd om het voorgestelde plan grondig te onderzoeken, heeft de commissie op 26 juni (voor het tijdstip waarop volgens het besluit een advies moet worden uitgebracht) een tussentijds advies afgeleverd. Daarbij werd meer in het bijzonder geargumenteed dat zonder een substantiële verhoging van het havenbudget de komende jaren het uitvoeren van een aantal belangrijke havenprojecten zwaar wordt gehypothekeerd.

Vervolgens heeft de commissie op 7 oktober een definitief advies uitgebracht. Een opmerkelijk verschil met de adviezen van de vorige jaren was het feit dat de commissie reeds kennis kon nemen van de budgettaire ruimte voor het eerste jaar van het driejarenprogramma. Tegenover het budget 1992 is in de begroting 1993 voor de havensector voorzien in een lichte verhoging van ongeveer 500 mln. Deze verhoging is uiteraard vrij bescheiden in vergelijking met de voorgestelde substantiële verruiming van 3 mld. Niettemin wenste de commissie zich met haar voorstellen voor 1993 in te schrijven in de budgettaire ruimte zoals ze door de Vlaamse regering was vastgelegd. Bovendien is binnen dit budget nog bijkomende ruimte gecreëerd door een verschuiving van gewestinvesteringen naar gesubsidieerde investeringen. Binnen deze budgettaire ruimte (van 8,8 mld) achtte de commissie het mogelijk om projecten waarover ze tot nu toe had geadviseerd, bovenop de onvermijdelijke uitgaven en de uitgaven voor reeds besliste projecten, aan te vatten.

Onder deze projecten hoort ook het Verrebroekdok waarover reeds in 1991 positief werd geadviseerd door de commissie en voor de uitvoering een aangepaste fasering werd voorgesteld. Als voorwaarde werd wel gesteld dat de kredieten die nu voorzien worden voor de bodemsanering, niet langer het havenbudget zouden belasten omdat ze intrinsiek tot het milieubeleid behoren.

Ondertussen heeft de minister het fysisch programma voor 1993 voorgesteld aan de Vlaamse Raad. Het dagelijks bestuur heeft vast-

gesteld dat - niettegenstaande de inspanningen van de commissie om tot een consensus te komen binnen de beschikbare budgettaire ruimte - aan substantiële voorstellen van de commissie niet werd tegemoet gekomen. Daarover werd bij de minister aangedrongen op overleg.

Verdere onderbouwing van de werking van de Havencommissie

Op het einde van 1992 heeft het dagelijks bestuur enkele initiatieven genomen, die op termijn moeten leiden naar een verdere onderbouwing en versterking van de werking van de commissie. Kernelement van de adviesopdracht van de commissie blijft natuurlijk de advisering over investeringsprojecten. Daarvoor heeft de commissie reeds in het verleden voorstellen gedaan om de beleidsevaluatie en besluitvorming te verbeteren. Na de ervaring van een aantal investeringsdossiers werd het aangewezen geacht deze voorstellen opnieuw te evalueren. Een werkgroep met uit vertegenwoordigers van de besturen en organisaties van de Havencommissie (m.a.w. de gebruikers van de economische studies) heeft de opdracht gekregen die evaluatie uit te voeren en daarover voorstellen te formuleren. Deze voorstellen zullen in de loop van 1993 worden besproken.

Een adequate analyse van trafieken, goederenstromen blijft een belangrijk werkinstrument voor een Havencommissie. Zonder degelijk statistisch materiaal zijn noch een beleidsvoorbereiding noch een advisering mogelijk. Statistische gegevens moeten bovendien niet enkel betrekking hebben op elementen zoals trafiek maar ook op andere beleidsrelevante parameters: werkgelegenheid

Het dagelijks bestuur heeft het secretariaat opdracht gegeven om samen met een beperkte studiegroep van experts van de havens (naargelang van de onderwerpen aangevuld met andere experts) deze databank voor te bereiden. Bovendien is de optie genomen om de weerslag van deze werkzaamheden te verwerken in het jaarlijks verslag van de commissie. Op die wijze hoopt de commissie haar jaarverslag te laten uitgroeien tot een jaarlijks rapport over de ontwikkelingen in de Vlaamse havens. Een eerste resultaat van deze werking is opgenomen in dit jaarverslag. De statistische bijlage werd op een totaal andere manier opgevat dan in de vorige jaarverslagen. Naar de toekomst toe wordt dit nog verder uitgebreid en verfijnd.



Bijlage

**Adviezen
Vlaamse
Havencommisie
in 1992**

AANBEVELING VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER HET BEHEER VAN DE HAVENS

25 MAART 1992

INLEIDING

Binnen de Vlaamse Havencommissie werden heel wat besprekingen gewijd aan de beheersstructuren van de Vlaamse havens voor de toekomst.

Vanaf maart 1991 werden daartoe op het niveau van het Dagelijks Bestuur besprekingen gevoerd. Daarbij werd op de eerste plaats gemikt op het vastleggen van enkele algemene principes voor een globale regeling voor alle havens. Daarenboven heeft een Werkgroep "ad hoc" concrete voorstellen grondig besproken met het oog op de uitwerking van deze algemene principes.

Op grond van deze besprekingen kwam het Dagelijks Bestuur tot het besluit dat een hervorming van het havenbeheer op korte termijn nodig is. Er bleken bovendien voldoende elementen aanwezig te zijn om deze optie snel in een decretaal initiatief om te zetten. Bij de bespreking van deze problematiek is echter gebleken dat er zich voor een decretale regeling ervan niet alleen heel wat beleidsproblemen stellen. Er moeten ook diverse juridische knelpunten worden opgelost.

Het Dagelijks Bestuur meende ook deze juridische problemen te moeten betrekken in het overleg binnen de Vlaamse Havencommissie.

Op basis van intensief overleg binnen de Vlaamse Havencommissie is een afgerond voorstel tot stand gekomen. De basisdoelstellingen, de te volgen juridische weg en de meest belangrijke elementen voor de concrete uitwerking ervan zijn in deze aanbeveling aangegeven.

De Vlaamse Havencommissie wenst met dit voorstel een essentiële bijdrage te doen in de verwezenlijking van de optie die de Vlaamse regering in het regeerakkoord m.b.t. de beheersstructuur van de havens heeft ingeschreven.

De aanbeveling bevat volgende onderdelen:

- In een eerste deel worden de **DOELSTELLINGEN** van de Havencommissie voor de toekomstige beheersstructuur van de havens uiteengezet.
- In een tweede deel worden de belangrijkste **CRITERIA IN ACHT TE NEMEN BIJ DE VERWEZENLIJING VAN DEZE DOELSTELLINGEN** samengevat.
- In een derde deel worden de **JURIDISCHE MOGELIJKHEDEN** onderzocht en wordt een standpunt terzake ingenomen.
- Het vierde deel bevat tenslotte de indicaties voor de **CONCRETE UITWERKING** van de voorgenomen hervorming.

I. DOELSTELLINGEN VOOR HET TOEKOMSTIG HAVENBEHEER

De havenactiviteiten vormen een belangrijke motor voor de Vlaamse economie. Ze zijn dan ook een belangrijke prioriteit voor de Vlaamse Regering.

Deze prioriteit heeft niet enkel betrekking op de verdere uitbouw van de haveninfrastructuur, maar ook op de regeling van de toekomstige havenexploitatie. Met het oog op de uitdagingen die zich voor de komende jaren aandienen moeten de structuren voor deze havenexploitatie zodanig zijn dat de slagkracht van de havenautoriteiten behouden en versterkt wordt.

Daarbij moeten volgende algemene doelstellingen aangehouden worden.

1. Het openbaar karakter van de havenbedrijven

Niettegenstaande het groot belang van een verhoogde commerciële slagkracht blijft het openbaar karakter van de havenbedrijven geldig. Het openbaar karakter hangt meer in het bijzonder samen met de opdrachten die worden toevertrouwd aan de havenbedrijven: het beheer van het openbaar domein, de uitoefening van de havenpolitie en de bevoegdheden en het toepassen van het gelijkheids- en het continuïteitsbeginsel bij het ter beschikking stellen van havendiens-ten.

Dit openbaar karakter moet bovendien bevestigd worden in de voorwaarden die inzake de structuur en de werking van het havenbedrijf worden voorzien.

2. Autonomie en rechtspersoonlijkheid van de havenbedrijven

Moderne havenbedrijven moeten beschikken over een:

- voldoende ruime autonomie die hen toelaat een eigen bedrijfsstrategie te ontwikkelen, zich te organiseren op bedrijfseconomische basis.

Deze autonomie betreft ook het personeelsbeleid en vergt tevens een vereenvoudiging van de administratieve voogdij;

- rechtspersoonlijkheid die hen toelaat autonoom aan het rechtsverkeer deel te nemen, meer in het bijzonder voor het afsluiten van overeenkomsten (bv. over de financiering van belangrijke investeringen), het deelnemen in andere rechtspersonen met het oog op het stimuleren van havenprojecten...

Het is evident dat de organisatie van deze havenbedrijven van die aard is dat de opdrachten van openbare dienst door hen verzekerd worden.

Binnen het bestaand wettelijk en decretaal apparaat kunnen, meer in het bijzonder de gemeentelijke havenbedrijven niet beantwoorden aan deze twee voorwaarden. De beheersstructuur van de M.B.Z. beantwoordt - zowel in de wettelijke voorzieningen als in de feitelijke aanpak - wel aan deze doelstelling.

3. Eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden van de Vlaamse havens is vereist

Havenbedrijven functioneren in een concurrentiële markt. Afgezien van de noodzaak tot afstemming en samenwerking binnen het kader van een Vlaams havenbeleid geldt deze concurrentie ook tussen de Vlaamse havens.

Eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden tussen de havens onderling is dan ook noodzakelijk.

Deze eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden heeft betrekking op:

- **aspecten van de beheersstructuur zelf.** Tot nu toe geeft de institutionele relatie enerzijds tussen gewest en havenbedrijf (al of niet directe participatie bij het beheer van de lokale haven) en anderzijds tussen lokale overheid en havenbedrijf (overdracht vanuit het havenbedrijf naar gemeente en omgekeerd) aanleiding tot discussies over uiteenlopende concurrentievoorwaarden en exploitatiemogelijkheden;
- **de voorwaarden waaronder de havens kunnen werken.** Het gaat hierbij meer in het bijzonder over de mate van autonomie en financiële verantwoordelijkheid van het havenbestuur;
- **en tenslotte de financiering van infrastructuurwerken,** meer in het bijzonder de tussenkomsten van het gewest in haveninvesteringen en overdracht van patrimonium. Daarbij moet een gelijke behandeling worden gewaarborgd.

De eerste twee elementen hangen expliciet samen met de organisatie van het havenbeheer. Ze worden dan ook verder in deze aanbeveling behandeld. Het derde element (met name de gewesttussenkomsten bij haveninvesteringen en daaraan gekoppelde voorwaarden) worden in een afzonderlijk voorstel behandeld.

II. DE VERWEZENLIJING VAN DEZE ALGEMENE DOELSTELLINGEN: ESSENTIELE CRITERIA

1. Continuïteit en binding met de lokale overheden

De hierboven samengevatte algemene doelstellingen vormen - in hoofde van de gewestelijke overheid - het algemeen kader voor het havenbeheer. Het is de taak en de bevoegdheid van de huidige havenexploitanten om dit algemeen kader in te vullen. Daarbij zal de gewestelijke overheid er zich - bij het uitwerken van dit algemeen kader - toe beperken de drie hierboven genoemde algemene doelstellingen te waarborgen.

Het spreekt vanzelf dat - met in achtnaam van deze doelstellingen - de lokale havenverantwoordelijken hun eigen keuzen inzake beheersstructuur kunnen maken.

Meer in het bijzonder zijn daarbij twee elementen belangrijk:

- de continuïteit: beheersstructuren die beantwoorden aan het algemeen kader moeten niet afgeschreven worden.
Concreet meent de Commissie dat de structuur van de M.B.Z. dan ook kan worden gehandhaafd, tenzij daar waar het strijdig is met de uiteindelijk goedgekeurde algemene richtlijnen;
- binding met de lokale overheden: de toonaangevende rol van de lokale overheden in het havenbeheer moet bestendigd worden. Daarom is de Havencommissie van oordeel dat het uit te werken algemeen kader verder deze rol moet voorzien (uiteraard in overeenstemming met de doelstellingen van autonomie, rechtspersoonlijkheid en eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden).

2. De rol van het Vlaamse gewest in het beheer van de havens

De Havencommissie is van oordeel dat de bevoegdheid inzake havens van het gewest zoals omschreven in de bijzondere wet op de hervorming van de instellingen (art. 6 § 1, X) niet alleen betrekking heeft op de "patrimoniale rechten" maar eveneens op de "bestuurlijke en regelgevende bevoegdheden". M.a.w. het gewest (en derhalve de decreetgever) beschikken inzake havens over "de beheersbevoegdheden in ruime zin".

Niettegenstaande feitelijk de havenexploitatie in een aantal gevallen werd uitgeoefend door gemeenten is deze havenexploitatie een zaak die het gemeentelijk belang overschrijdt (en niet interfereert met de gemeentewet).

Deze overwegingen zijn niet alleen een belangrijke juridische basis voor een eventuele algemene decretale regeling (cf. infra). Zij onderlijnen eveneens de belangrijke rol van het gewest in het regelen van het havenbeheer.

Daarmee is echter nog niet uitgemaakt dat het gewest ook effectief en rechtstreeks dient te participeren in de havenbedrijven (respectievelijk ze mede oprichten).

In elk geval dient de rechtstreekse betrokkenheid van het gewest eenvormig geregeld te worden voor alle havens.

Bij het bepalen van een standpunt terzake heeft de Commissie rekening gehouden met volgende overwegingen:

- Het gewest doet een zeer belangrijke bijdrage in de uitbouw van haveninfrastructuur via beschikbaar stellen van gronden en investerings-tussenkomen, omwille van het algemeen economische belang ervan. Het is evident dat het gewest daarbij wenst te waken over de meest rendabele aanwending van deze infrastructuur. Dat zou kunnen gebeuren door een directe betrokkenheid bij de havenbedrijven die instaan voor de exploitatie ervan. Het is echter even verdedigbaar deze doelstelling te realiseren via het koppelen van algemene en specifieke voorwaarden aan het beschikbaar stellen van gronden en aan de investeringstussenkomen van het gewest. Bovendien heeft een dergelijke benadering meer te maken met "toezicht", dan met het eigenlijke havenbeheer. Tenslotte vereist de koppeling van gewestparticipatie aan de inbreng van goederen een kapitaalsverhoging bij elke nieuwe investering.
- De uitbouw van haveninfrastructuur, waarvoor het gewest tussenkomt vormt onvermijdelijk een belangrijke factor in de concurrentie en taakverdeling tussen de havens. In de praktijk zal de gewestelijke overheid daarbij volgens objectieve regels (geldig voor alle havenbedrijven en met in achtnaam van het beginsel van gelijkheid en continuïteit) vooral een keuze moeten maken tussen projecten die

vanuit de havenbeheerders worden voorgesteld (vanuit de commerciële strategie die zij aanhouden). De aanwezigheid van het gewest bij het havenbeheer zelf leidt op die wijze tot een "betrokkenheid" met projecten die achteraf door het gewest moeten beoordeeld worden met het oog op de gewestelijke investeringsplanning (de zogenaamde rechter/partij-situatie).

Men moet hierbij erkennen dat niet enkel de rechtstreekse deelname van het gewest dergelijke "betrokkenheid" bevordert. Niettemin verhoogt ze in belangrijke mate de kans daartoe.

- Via deelname van het gewest kunnen de havenbedrijven zich verzekeren van een belangrijke technische "know-how", voorzover de gewestelijke overheidaandeelhouder leden van de gewestelijke administratie afvaardigt in de betrokken Raden van Bestuur. Het belang van deze technische inbreng kan niet ontkend worden. Daarmee is echter niet aangetoond dat dergelijke inbreng een rechtstreekse participatie van het gewest vergt, noch een directe deelname van leden van de gewestelijke administratie.

Fundamenteel in deze discussie is de vraag in hoeverre het gewest (en de gewestelijke administratie) als verantwoordelijke voor het globale havenbeleid mede verantwoordelijkheid moeten dragen voor het havenbeheer zelf.

Op grond van bovenstaande overwegingen meent de Commissie dat het gewest (en de gewestelijke administratie) zich het best beperkt tot het globale havenbeleid en het beheer van de havens toevertrouwt aan lokale autonome havenbedrijven.

De Vlaamse Havencommissie acht het niet wenselijk dat het Vlaams Gewest als aandeelhouder rechtstreeks zou participeren in een havenvennootschap.

Indien de Vlaamse Executieve dit standpunt overneemt zal zij overleg plegen met de M.B.Z. om de participatie van het Vlaams Gewest onder te brengen op een wijze die de continuïteit en de stabiliteit van de M.B.Z. niet in gevaar brengt.

3. De relatie met andere overheden: voorwaarden voor een reële autonomie

Bovenstaande optie over nietparticipatie van het gewest moet doorgevoerd worden binnen een globale regeling voor de financiële relaties van de havenbedrijven met de overige politieke overheden.

M.a.w. niet enkel de institutionele relatie tussen het gewest en het havenbedrijf of de overdracht van infrastructuur en toelagen vanuit de gewestelijke overheid dienen op een gelijkvormige wijze te worden geregeld. Dat geldt ook voor de "financiële relaties" tussen havenbedrijf en andere overheden (meer in het bijzonder stedelijke). Daarbij moet uiteraard in acht genomen worden dat de stedelijke overheden oprichters en/of vennoten zijn van het havenbedrijf (impliceert ter beschikkingstelling van infrastructuur, kapitaal inbreng waar tegenover vergoedingen en deelname in de winst staan, respectievelijk verantwoordelijkheid voor het geleden verlies).

Fundamenteel moet ervoor gezorgd worden dat concurrentievervalsing in de exploitatievoorwaarden wordt vermeden. Daarbij zijn volgende criteria aan te houden:

- Deze relaties zijn in de eerste plaats te beperken tot de normale relaties die gelden voor een aandeelhouder t.a.v. het bedrijf waarin geparticipeerd wordt.
- Specifieke financiële transferten naar het havenbedrijf kunnen slechts op basis van duidelijk afgelijnde diensten of opdrachten uitgeoefend door het havenbedrijf en waarvoor op basis van een overeenkomst een vergoeding wordt betaald.

In dezelfde geest zullen overigens ook transferten uit het verleden en toekomstige transferten vanuit het havenbedrijf geregeld worden.

Toepassing van deze principes moeten er meer in het bijzonder toe leiden dat de havenbedrijven zullen functioneren op basis van gelijke exploitatievoorwaarden.

Eenzelfde duidelijkheid moet worden bewerkt in de relatie havenbedrijf - politieke overheden wat betreft de rol van de haven in het globale sociaal-economische beleid van de regio.

De inschakeling van het beleid van het openbaar havenbedrijf hierin kan niet gebeuren via directe ingrepen in het eigenlijke bedrijfseconomische beheer. Voor die inschakeling is het aangewezen te voorzien in de mogelijkheid om overeenkomsten af te sluiten tussen het havenbedrijf en de stedelijke overheid.

Het spreekt vanzelf dat deze overeenkomsten geen betrekking kunnen hebben op zaken die principieel via de gewone statutaire bepalingen zijn te regelen. En uiteraard kunnen deze overeenkomsten geen enkele inbreuk vormen op de essentiële elementen van de vennootschapswetgeving.

III. JURIDISCHE WEGEN OM DEZE DOELSTELLINGEN TE VERWEZENLIJKEN

De verwezenlijking van de hierboven samengevatte doelstellingen is een opdracht van de Vlaamse Gemeenschap. Daarvoor is de opmaak van een decreet nodig, waarin de richtlijnen en de voorwaarden voor het toekomstig havenbeheer worden vastgelegd. De nieuwe beheersstructuur die via een decretaal initiatief zal worden opgezet is binnen de Vlaamse Havencommissie onderzocht op zijn juridische mogelijkheden.

1. Een nieuwe beheersstructuur voor de havens via een decretaal initiatief: juridische mogelijkheden

Zoals reeds gesteld zijn er volgens de Vlaamse Havencommissie voldoende juridische gronden aanwezig om de decreetgever toe te laten het beheer van de havens te regelen.

Artikel 6, § 1, X van de bijzondere wet kent aan het gewest, wat Openbare werken en verkeerswezen betreft, de bevoegdheid inzake "de havens en hun aanhorigheden". Uit de voorbereidende werkzaamheden bij de bijzondere wet blijkt, dat deze bevoegdheden niet alleen slaan op de patrimoniale rechten, maar evenzeer op de "bestuurlijke en regelgevende bevoegdheden".

Bovendien meent de Commissie dat - niettegenstaande feitelijk de havenexploitatie in een aantal gevallen wordt uitgeoefend door gemeenten - deze havenexploitatie het gemeentelijk belang overstijgt. Derhalve kan de decreetgever vanuit de volheid van zijn bevoegdheid (zoals vroeger de wetgever) de voorwaarden bepalen waaronder de gemeenten de havenexploitatie uitoefenen, c.q. de exploitatie geheel of gedeeltelijk voortaan toevertrouwen aan aan te duiden rechtspersonen.

Indien de decreetgever wenst over te gaan tot een **nieuwe** beheersstructuur voor de havens dan kan dat door:

(a) ofwel bij toepassing van art. 6, § 1, x en artikel 9 van de bijzondere wet op de hervorming van de instellingen openbare havenbedrijven op te richten als organismen van openbaar nut en waarin het gewest zelf participeert. Dit openbaar havenbedrijf krijgt door het decreet rechtspersoonlijkheid. Bij het aangeven van de rechtsvorm kan de decreetgever gebruik maken van de vennootschapswetgeving of desgevallend

van de nieuwe vennootschapsvorm in het laven geroepen door de wet van 21 maart 1991, met name "de naamloze vennootschap van publiek recht".

(b) ofwel bij toepassing van artikel 6, § 1, X van de bijzondere wet de exploitatie van de havens toe te vertrouwen aan naamloze vennootschappen (waarin het gewest niet participeert) **(b1)**. Het decreet bepaalt dat de huidige havenbevoegdheden van gewest en respectievelijk gemeenten voortaan geheel of gedeeltelijk zullen toevertrouwd worden aan deze vennootschappen. Deze worden opgericht door de oprichters-aandeelhouders en krijgen rechtspersoonlijkheid krachtens de vennootschapswet. Het decreet kan via voorwaarden inzake vennootschapsstatuten de samenstelling, bevoegdheid en werking van het havenbedrijf regelen.

Overige specifieke afwijkingen ten aanzien van de vennootschapswetgeving zijn mogelijk op grond van art. 10 van de bijzondere wet (met betrekking tot de zogenaamde impliciete bevoegdheden), mits zij in overeenstemming zijn met de voorwaarden daaraan gekoppeld door het Arbitragehof.

Ofwel kan de decreetgever beslissen dat voortaan het havenbeheer wordt uitgeoefend door een gemeentelijk bedrijf met rechtspersoonlijkheid **(b2)** en waarbij voldaan wordt aan de voorwaarden zoals bepaald in het decreet.

2. Voorstel

De Havencommissie is voorstander van een aanpak van het beheersstatuut van de Vlaamse Havens, waarbij alle hoger genoemde doelstellingen in een globaal "beheerskader" worden verwezenlijkt.

Een globale hervorming van het havenbeheer - met in achtname van de essentiële criteria onder punt II - behoort tot de gewestelijke bevoegdheid.

De gewestelijke overheid kan slechts dit globale beheerskader tot stand brengen via een decretaal initiatief, zoals overigens ook aangekondigd in het regeerakkoord van de nieuwe Vlaamse Executieve.

Rekening houdend met de criteria uiteengezet in punt II van deze aanbeveling - meer in het bijzonder over de niet-deelname van het gewest - is voor het uitwerken van een nieuw beheerskader formule (a) uitgesloten.

Formule (b1) is mogelijk: nl. toevertrouwen van de huidige havenbevoegdheden van gewest en havenexploitanten aan een naamloze vennootschap die beantwoordt aan een aantal voorwaarden op te nemen in het decreet.

Dit autonoom havenbedrijf verwerft rechtspersoonlijkheid op grond van de vennootschapswetgeving en wordt door de toevertrouwde opdracht een NV met openbaar karakter.

Op grond van het decreet - en de daarin gestelde voorwaarden - kunnen in de toekomst deze havenbedrijven de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefenen.

Deze formule biedt de mogelijkheid om op een **rechtstreekse wijze** het nieuwe beheerskader te realiseren.

Formule (b2) - nl. havenbeheer uitgeoefend door een gemeentelijk bedrijf met rechtspersoonlijkheid dat beantwoordt aan voorwaarden in het decreet gesteld - is slechts mogelijk indien ook de gemeentewet wordt aangepast.

Binnen de bestaande gemeentewet kunnen de gemeentelijke havenexploitanten immers de bestaande "gemeentelijke havenbedrijven" niet omvormen tot een gemeentebedrijf met rechtspersoon.

Behoudens wijziging aan de bijzondere wet is het dus via deze formule enkel mogelijk op een **onrechtstreekse wijze** de vooropgezette doelstellingen te bereiken: nl. na een initiatief van de nationale wetgever die de gemeenten kan machtigen gemeentebedrijven om te vormen en te exploiteren bv. als een autonoom bedrijf naar analogie met de bepalingen van de wet van 21 maart 1991.

Het spreekt vanzelf dat bij havenbeheer uitgeoefend door naamloze vennootschappen specifieke bekommernissen ten aanzien van de samenstelling en de werking (omwille van het algemeen belang van de havenexploitatie en elementen van openbare dienst) moeten ingeschreven worden.

Deze specifieke bekommernissen moeten vertaald worden in het decreet en zullen onvermijdelijk afwijkingen en aanvullingen vergen ten aanzien van de geldende vennootschapswetgeving¹.

Deze specifieke kenmerken die een afwijking vergen van de vennootschapswetgeving zijn de volgende:

- **Op basis van de optie onder punt 2 moet de op te richten vennootschap "eenhoofdig" kunnen zijn.** De Havencommissie meent dat voldoende juridische argumenten voorhanden zijn om de decreetgever toe te laten deze afwijking op de vennootschapswetgeving te voorzien. Ze beantwoordt wellicht niet alleen aan wat krachtens uitspraken van het Arbitragehof mogelijk is op grond van de impliciete bevoegdheden (art. 10 van de bijzondere wet). Maar bovendien blijkt de vereiste van twee oprichtersvennoten niet meer tot de essentiële kenmerken van het Belgisch vennootschapsrecht te behoren.
- **De aard van de toevertrouwde bevoegdheden en de uitdrukkelijke optie van "binding met de plaatselijke politieke overheden" vergen uiteraard specifieke bepalingen inzake samenstelling en werking van de havenbedrijven.** Dergelijke bepalingen kunnen in het decreet voorzien worden onder de vorm van voorwaarden in acht te nemen bij de opmaak van de statuten. Ze vormen in die zin wellicht geen afwijkingen van het vennootschapsrecht en stellen derhalve geen problemen.
- Dat is wellicht minder het geval voor aanvullingen die een bijkomende controle (ten aanzien van wat de vennootschapswetgeving voorziet) invoert via bv. de functie van een **gewestcommissaris** of die een specifiek karakter geven aan overeenkomsten tussen het havenbedrijf en de politieke overheid. Het probleem met deze aanvullingen ligt op het vlak van de relaties tussen de vennootschap en derden. Het eventueel voorzien van deze aanvullingen bij decreet moet zijn verantwoord worden gevonden in de toepassing van de impliciete bevoegdheden. In elk geval zal hierbij een zodanige formulering moeten aangehouden worden dat in genendele aan de rechten van derden geraakt wordt.

Tenslotte spreekt het vanzelf dat deze regeling inzake de bevoegdheid van de havenbedrijven slechts van toepassing is op het havenbeheer zelf en als dusdanig geen gevolgen heeft voor andere aangelegenheden, zoals bv. de wetgeving inzake havenarbeid.

¹ Er kan hierbij opgemerkt worden dat de oprichting van een havenbedrijf door het gewest op grond van art. 9 van de bijzondere wet meer mogelijkheden biedt om een organisme 'sui generis' op te richten. Deze optie werd echter onder punt II van de aanbeveling niet aangehouden.

IV. CONCRETE VOORSTELLEN VOOR HET GLOBAAL BEHEERSKADER

De havenexploitatie wordt toegewezen aan vennootschappen waarin de huidige havenexploitanten, met uitsluiting van het gewest, participeren en die voldoen aan zekere in het op te maken decreet gestelde voorwaarden.

In de mogelijkheid om naast de stedelijke overheden, zowel bij de oprichting als in een later stadium, andere publiek en privaatrechtelijke rechtspersonen op te nemen moet in het decreet voorzien worden.

De keuze hiervoor behoort tot het niveau van de lokale havengemeenschappen zelf. Op het niveau van het gewestelijk havenbeleid moet enkel het kader worden geschetst.

Met dit voorstel wenst de Havencommissie de mogelijkheid open te houden dat de havens van Antwerpen en Gent het karakter van gemeentelijke haven expliciet verder kunnen aanhouden. Dit moet evenwel onder een andere juridische formule gebeuren dan nu het geval is (met name gemeentebedrijf zonder rechtspersoonlijkheid, zonder bedrijfseconomische autonomie en zonder volledige financiële verantwoordelijkheid).

Voor de MBZ kunnen de bestaande beheersstructuren grotendeels worden gehandhaafd, met uitzondering van de gewestparticipatie.

Dit voorstel biedt tenslotte het algemeen kader waarbinnen de Oostendse haven kan overgaan tot de oprichting van een eenheidsbeheer.

Tevens wordt de mogelijkheid geboden (en juridisch geregeld) andere partners bij het havenbedrijf te betrekken.

Het spreekt vanzelf dat ook in dit geval de positie van de stedelijke overheid als hoofdaandeelhouder moet gewaarborgd worden. Bovendien is de Commissie van oordeel dat bij nieuwe vennoten elke belangenvermenging zeker moet vermeden worden.

En tenslotte ligt het voor de hand dat de overgang van de "eenhoofdige vennootschap" naar een havenbedrijf met meerdere vennoten expliciet mogelijk is.

1. Principes inzake samenstelling en werking van de havenbedrijven

1.1. Samenstelling en kapitaalstructuur

Het op te maken decreet zal voor de vier betrokken havencomplexen van Antwerpen, Gent, Brugge, Zeebrugge en Oostende bepalen dat



"havenbestuurlijke bevoegdheden" worden uitgeoefend door de havenbedrijven, waarvan de oprichting respectievelijk de omvorming in het vooruitzicht wordt gesteld.

Deze havenbedrijven hebben als vennoten de stedelijke overheden (Antwerpen, Gent, Brugge en Oostende), al dan niet aangevuld met andere publiekrechtelijke en/of privaatrechtelijke rechtspersonen.

Het ligt voor de hand dat in geval van havenbedrijven, opgericht uitsluitend door de respectievelijke stedelijke overheden, naderhand andere rechtspersonen kunnen toetreden, zonder nieuwe decretale initiatieven.

Het aandeelhouderschap (en daaraan verbonden rechten) moet passen binnen de voorwaarden van het decreet. Om het publieke karakter van de havens te waarborgen is het aangewezen in het decreet te voorzien dat het rechtstreeks belang van de publiekrechtelijke rechtspersonen minstens 50 % bedraagt. De aandelen van de betrokken publiekrechtelijke rechtspersonen geven recht op 75 % van de stemmen en van de mandaten in de beheersorganen van het havenbedrijf.

1.2. Bepalingen inzake de organen van het havenbedrijf

1.2.1. M.b.t. de beheersorganen: nl. de Algemene Vergadering en de Raad van Bestuur

De Algemene Vergadering - bestaande uit de aandeelhouder(s) van het havenbedrijf - oefent de bevoegdheden uit voorzien door de vennootschapswetgeving.

De Havencommissie benadrukt het belang van onafhankelijkheid en deskundigheid bij de samenstelling van de Raden van Bestuur. Voor de concrete invulling is een zo groot mogelijke autonomie voor de havenbedrijven aangewezen.

In het licht daarvan moeten ook de onverenigbaarheden bepaald worden. De Commissie meent in elk geval dat gemeenteraadsleden lid kunnen zijn van de Raad van Bestuur. Het is wel aangewezen een beperking in te voeren voor de aanwezigheid van politieke mandatarissen in de Raad van Bestuur. Daarvoor dient het decreet een maximum vast te leggen.

1.2.2. De oprichting van een ADVIESRAAD

Volgens de Havencommissie moet bij ieder havenbedrijf een Adviesraad worden opgericht.

Rekening houdend met de specifieke functie ervan (meer in het bijzonder aanvullend tegenover de overige organen) is het nodig in het decreet zelf de principes inzake samenstelling, bevoegdheden en werking op te nemen.

De adviesraad bestaat - onverminderd andere bepalingen zoals de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkeroevergebied - naast vertegenwoordigers van de Raad van Bestuur (Voorzitter, een lid van de Raad van Bestuur en de Directeur-generaal) uit een gelijk aantal leden benoemd door de Raad van Bestuur op voordracht van de SERV en bestaande uit enerzijds "de beroepsverenigingen, groeperingen of overkoepelende organisaties van de plaatselijke havengebonden ondernemingen" en anderzijds "de organisaties of hun onderdelen die de werknemers van de havengebonden ondernemingen vertegenwoordigen".

De adviesraad wordt door de Raad van Bestuur om advies gevraagd en kan op eigen initiatief aanbevelingen geven over alle belangrijke gelegenheden die de gebruikers van het havenbedrijf aanbelangen.

Bovendien stelt de Commissie voor dat het decreet uitdrukkelijk bepaalt dat "van een unaniem advies van de gezamenlijke leden benoemd op voordracht van de beroepsverenigingen, groeperingen en overkoepelende organisaties van de plaatselijke havengebonden ondernemingen en van de organisaties voor de werknemers de Raad van Bestuur slechts kan afwijken mits motivering".

1.3. Toepassing van het principe van "openbaarheid van bestuur"

Het is aangewezen dat besluiten getroffen door de havenbedrijven die een algemeen karakter hebben (meer in het bijzonder verordeningen inzake gebruiksvoorwaarden, tarieven...) op een specifieke manier worden bekendgemaakt. Daarvoor kan de verplichting van een "officieel publikatieblad" voorzien worden.

1.4. Toepassing van de vennootschapswetgeving: voorgestelde afwijkingen

Zoals uit het voorstel onder punt 3 blijkt zullen de havenbedrijven expliciet functioneren als naamloze vennootschappen. De Havencommissie wenst dit consequent door te trekken. Niettemin zijn - naast de hierboven samengevatte specifieke bepalingen voor samenstelling en werking - een aantal afwijkingen op de vennootschapswetgeving aangewezen.

Deze afwijkingen zullen slechts mogelijk zijn op grond van de zogenaamde impliciete bevoegdheden, met in achtname van de voorwaarden door het Arbitragehof opgelegd. Bovendien kunnen deze afwijkingen geen afbreuk doen aan de essentie van de vennootschapswetgeving. Volgens de Havencommissie voldoet de eenhoofdige vennootschap die desgevallend voor het havenbedrijf wordt aangehouden aan deze voorwaarden. Andere afwijkingen zullen een nader onderzoek vergen.

Naast het bijzonder administratief toezicht¹ is het voorzien van een beperkt algemeen toezicht door de Vlaamse Executieve (meer in het bijzonder via een gewestcommissaris) aangewezen.

¹ M.b.t. de goedkeuring van de oprichting, de statuten, ontbinding en desgevallend verordeningen. Het voorzien via het decreet van dit bijzonder administratief toezicht vormt geen afwijking of aanvulling.

Dit algemeen administratief toezicht moet strikt beperkt worden tot een wettigheidstoezicht, namelijk de toetsing van de werking van de havenbedrijven aan het decreet dat de oprichting en werking ervan regelt. Elke andere controle buiten de wettelijk voorziene controles voor de naamloze vennootschappen is niet nodig. En uiteraard is elke opportuniteitscontrole uitgesloten.

Verder stelt de Havencommissie voor te onderzoeken of het wenselijk en desgevallend juridisch haalbaar is "de bepalingen van boek III van het wetboek van koophandel m.b.t. het faillissement" voor de havenbedrijven te schrappen.

Dit voorstel voor afwijking of aanvulling van de vennootschapswet impliceert duidelijk dat de Havencommissie voor het overige de strikte toepassing van de vennootschapswetgeving voorstaat.

2. De bevoegdheden van het havenbedrijf

2.1. De afbakening van het havengebied waarbinnen de havenbestuurlijke bevoegdheden worden uitgeoefend

De havenbedrijven oefenen hun "havenbestuurlijke bevoegdheden" uit binnen een door de Executieve op voorstel van het betrokken havenbedrijf af te bakenen havengebied¹.

Dit havengebied omvat in elk geval de oppervlakten die in eigendom toebehoren aan het Vlaamse Gewest en waarvan het beheer aan het betrokken havenbedrijf wordt overgedragen. Het spreekt vanzelf dat hierbij uitsluitend oppervlakten bedoeld worden die expliciet voor haven- (en desgevallend industriële) activiteiten bestemd zijn.

Alle zones waar havenactiviteiten plaats hebben vallen dus onder de hier voorgestelde hervorming.

Voor de Antwerpse linkeroever gebeurt dit met behoud van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linkeroevergebied. In uitvoering daarvan wordt de havenzone beheerd door het Antwerps havenbedrijf.

De "maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid" is verder verantwoordelijk voor het grond en industrialisatiebeleid.

Vermits de havenbedrijven volledig verantwoordelijk zijn voor het beheer van deze eigendommen (onderhoud, exploitatie...) en derhalve de lasten ervan moeten dragen is het absoluut no-

dig bij deze afbakening dezelfde criteria toe te passen voor iedere haven.

Deze problematiek hangt ook samen met de regeling voor de financiering van havenwerken in de toekomst.

De Havencommissie heeft kennis genomen van voorstellen van decreet voor een globale regeling van de toekomstige financiering van haveninvesteringen en de daarmee samenhangende beheersproblemen.

In een afzonderlijke aanbeveling behandelt de Havencommissie deze problematiek meer expliciet. Niettemin is het aangewezen om in het kader van het decreet m.b.t. de oprichting en organisatie van de havenbedrijven een globale regeling voor deze "beheersoverdrachten" uit te werken. De Havencommissie meent dat bij of krachtens het decreet de gebruiks- en beheersrechten van de havenbedrijven voor dergelijke goederen kan geregeld worden. De aansprakelijkheidsregeling blijft evenwel verder die van het gemeenrecht.

Bij de afbakening van het havengebied zal de Executieve ook over de mogelijkheid beschikken om daarin nog niet uitgeruste zones op te nemen.

Dergelijke regeling moet toelaten dat zonder afbreuk te doen aan wettelijke beschikkingen en bevoegdheden van andere overheden de toekomstige uitbreiding van de havens optimaal kan verlopen.

Voor de toekomstige uitbreiding kan ook grensoverschrijdende samenwerking aangewezen zijn. Deze mogelijkheid uiteraard afhankelijk van de nodige verdragrechtelijke initiatieven moet voorzien worden.

2.2. De bevoegdheden

De bevoegdheden die momenteel expliciet aan het havenbeheer verbonden zijn moeten via de hier voorgestelde hervorming ook volledig worden overgedragen aan de autonome havenbedrijven.

Deze optie is van essentieel belang in de hervorming, zodanig dat een zo ruim mogelijke autonomie op het bedrijfseconomische vlak verzekerd is. Deze bevoegdheden zijn de volgende.

¹ Zoals reeds gesteld is het evident dat het havengebied dat hier door de Executieve wordt vastgelegd, slechts van toepassing is voor het decreet over havenbeheer en als dusdanig geen gevolgen heeft voor andere domeinen, zoals bv. de wetgeving inzake havenarbeid.

2.2.1. Domeinbeheer en havenpolitiebele voegdheid

Principieel kiest de Havencommissie voor de meest uitgebreide bevoegdheden inzake domeinbeheer.

Het onderscheid tussen privaat en openbaar domein in het havengebied mag geen belemmering vormen voor een bedrijfseconomische aanpak.

De havenbeheerder moet - binnen de perken van de wetgeving inzake ruimtelijke ordening - ten volle over de bestemming van het havengebied kunnen beslissen en voor het beheer en exploitatie van de domeingoederen alle juridische instrumenten (zoals huur en erfpacht en concessie) kunnen aanwenden.

De reglementaire voorwaarden voor de tijdelijke ter beschikkingstelling van domeingoederen worden door de Raad van Bestuur via verordeningen vastgelegd.

Zonder afbreuk te doen aan de algemene en bijzondere administratieve politiebevoegdheden van de andere overheden oefenen de havenbedrijven de bijzondere administratieve havenpolitie uit. Deze verordeningen worden aan de goedkeuring van de verantwoordelijke politieke instantie onderworpen.

De toekenning van deze bevoegdheid is voor de Havencommissie een essentieel onderdeel van de "havenbestuurlijke" bevoegdheden waarover het havenbedrijf autonoom moet kunnen beslissen. Daarmee zijn alle maatregelen gevat die betrekking hebben op de openbare orde, rust en veiligheid in de havenactiviteiten.

2.2.2. Financiële autonomie

De Havencommissie bevestigt de noodzaak om:

- de bevoegdheid tot de vaststelling en inning van havengelden volledig toe te kennen aan de havenbedrijven;
- alle andere overheden uit te sluiten van het vaststellen en innen van deze havengelden.

Het spreekt vanzelf dat hiermee een essentieel element van bedrijfseconomische aanpak verzekerd wordt. Het is de Raad van Bestuur die de tarieven vaststelt.

Zoals reeds in de praktijk toegepast kunnen de havenbedrijven aan de havengebruikers ook alle bijzondere diensten verstrekken die zij nodig achten (ter beschikking stellen van bv. kranen, loods en sleephulp, drinkwaterlevering...).

Uiteraard geldt ook hier de regel dat geen afbreuk mag worden gedaan aan de bevoegdheden van andere overheden. Ook hiervoor stellen de Raden van Bestuur algemene gebruiksvoorwaarden vast.

En tenslotte moet de voorziene hervorming meer in het bijzonder toelaten dat de havenbedrijven in de toekomst veel soepeler kunnen gebruik maken van uiteenlopende financieringstechnieken.

Een belangrijke stap wordt reeds gezet door de mogelijkheid voor de nieuwe havenbedrijven tot deelname in andere rechtspersonen.

Andere formules (zoals bv. een concessie voor de aanleg van een infrastructuurproject) moeten mogelijk zijn. Meer in het bijzonder de vaststelling van gebruiksvoorwaarden en tarieven voor havengelden en havenrechten blijft de uitdrukkelijke bevoegdheid van het havenbedrijf.

2.2.3. Personeelsbeleid

De Havencommissie is het erover eens dat de toekomstige havenbedrijven over een ruime autonomie inzake personeelsbeleid moeten kunnen beschikken. Het is de bevoegdheid van de Raad van Bestuur om naast de vaststelling van de personeelsformatie de arbeidsvoorwaarden van het personeel vast te leggen. Het spreekt vanzelf dat de Raad van Bestuur deze beslissingen zal nemen na onderhandelingen met de representatieve organisaties van de werknemers.

Het personeelsregime moet aangepast zijn aan de noden van een modern havenbestuur en zal worden geënt op de bepalingen inzake personeel zoals vervat in de wet van 21 maart 1991, betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven.

In het licht van het openbaar karakter van de havenbedrijven zoals omschreven in par. 1.1. van de aanbeveling moeten de toekomstige havenbedrijven het personeel van de bestaande havenbesturen overnemen met behoud van hun rechten.

Naar analogie met de wet van 21 maart 1991 moeten de havenbedrijven de mogelijkheid krijgen om in zekere omstandigheden bepaalde categorieën werknemers op contractuele basis aan te werven. Het betreft hier voornamelijk het adequaat opvullen van leidinggevende functies, het uitvoeren van hooggekwalificeerde taken,

het aanwerven van werknemers die een bijkomende of specifieke taak dienen te vervullen, het tegemoetkomen aan tijdelijke noden, het vervangen van tijdelijke afwezige krachten.

3. Enige overwegingen over de verdere voorbereiding van deze hervorming

De hierboven samengevatte principiële uitgangspunten zijn volgens de Havencommissie een voldoende basis om op korte termijn over te gaan tot de uitwerking van een kaderdecreet.

De Commissie heeft zich uitdrukkelijk toegespitst op het aanduiden van de essentiële elementen voor dit nieuwe kaderdecreet. Niettegenstaande ook uitgesproken juridische knelpunten mee in de voorbereiding werden betrokken zijn in deze aanbeveling niet alle technisch-juridische problemen behandeld. Daarbij kan o.m. verwezen worden naar de noodzaak voor een globale sluitende regeling van de overdracht van gronden in beheer vanuit het gewest aan de havenbedrijven.

Meer in het algemeen wenst de Commissie ook te benadrukken dat de nodige voorzieningen worden getroffen in het decreet om bij de hervorming de continuïteit in het havenbeheer te verzekeren.

Verder meent de Havencommissie dat het uit te werken decreet expliciet een kaderdecreet moet zijn, waarbij de nood aan eenvormigheid verzoend wordt met de noodzaak aan een zo groot mogelijke autonomie van de betrokken havenbedrijven.

AANBEVELING VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER DE TUSSENKOMSTEN VAN HET VLAAMSE GEWEST VOOR INVESTERINGEN IN DE HAVENS

25 M A A R T 1992

INLEIDING

In de loop van 1991 heeft het Dagelijks Bestuur kennis genomen van voorstellen voor een decretale regeling van de investeringstussenkomsten van het Gewest in havenwerken.

Meer in het bijzonder heeft de toenmalige gemeenschapsminister voor Openbare werken en verkeer, de heer J. Sauwens, op 9 september een voorontwerp van decreet ter advies overgemaakt.

Bij het bespreken van deze materie is duidelijk geworden dat

- de op te lossen problematiek fundamenteeler is dan wat daar gewoonlijk over voorgesteld wordt: nl. een louter voorzien van een juridische basis voor een feitelijke bestaande toestand. Onvermijdelijk blijken aspecten aan bod te komen die van doorslaggevend belang zijn voor de toekomstige havenuitbouw en het beheer en exploitatie van haveninfrastructuur;
- een definitieve uitspraak over deze problematiek kan niet worden losgemaakt van de regeling van de beheersstructuur voor de Vlaamse havens.

Deze laatste overweging is voor de Havencommissie aanleiding om parallel met een aanbeveling over de toekomstige beheersstructuur van de havens een visie aan te geven over de bijdrage van het Gewest in de haveninvesteringen in de toekomst.

De Havencommissie heeft zich hierbij beperkt tot het aangeven van de belangrijkste principes en concepten. Ze rekent erop dat de nieuwe Executieve bij de opmaak van een decreet

terzake rekening zal houden met de visie in deze aanbeveling uitgewerkt.

De hiernavolgende aanbeveling bevat volgende onderdelen:

- de doelstellingen voor een decretale regeling van de investeringstussenkomst van het Gewest;
- een voorstel van basisconcept voor de toekomstige regeling van de taakverdeling Gewesthavenbesturen waarbij wordt aangegeven waarin het voorstel afwijkt van de bestaande toestand en de reeds vroeger uitgewerkte voorstellen;
- criteria voor de concrete uitwerking en uitvoering van dit basisconcept.

In deze aanbeveling heeft de Havencommissie zich uiteraard toegespitst op de regeling van tussenkomsten voor werken in de vier havens: Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende.

De Commissie heeft vastgesteld dat er voorstellen zijn om tevens de tussenkomsten voor werken in binnenvaartwegen te regelen.

De Commissie is van mening dat de regeling die zal uitgewerkt worden voor de binnenvaartwegen - specifieke situaties in acht genomen - fundamenteel van dezelfde grondbeginselen moet uitgaan zoals hierna uitgewerkt. Dat impliceert meer in het bijzonder dat tussenkomst van het Gewest moet beperkt worden tot infrastructuurwerken en slechts kunnen toegekend worden aan rechtspersonen belast met bevoegdheden vergelijkbaar met havenbestuurlijke bevoegdheden. De Havencommissie wil daarmee elke vorm van discriminatoire behandeling t.a.v. de havensector uitsluiten.

AANBEVELING

1. Doelstellingen voor een decreet over de tussenkomst van het Gewest in havenwerken

1.1. Een juridische basis voor de tussenkomst van het Gewest in havenwerken

Het voorzien van een juridische basis voor deze tussenkomst in havenwerken (en voor het beheer van de uitgevoerde infrastructuur) is uiteraard evident. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan reeds diverse malen gemaakte opmerkingen door het Rekenhof over het ontbreken van een duidelijke rechtsgrond voor de tussenkomst van de centrale overheid in havenwerken (en het beheer ervan). De opmerkingen van het Rekenhof terzake zijn uitvoerig samengevat in het 145^o boek van het Rekenhof en eveneens reeds besproken in de bevoegde commissie van de Vlaamse Raad¹.

Het Rekenhof wijst er meer in het bijzonder op dat er geen duidelijke normen bestaan om de door de Staat uitgevoerde rechtstreekse investeringen te onderscheiden van de door de havenbesturen uitgevoerde gesubsidieerde werken. Bovendien zijn de regelingen inzake uitbating van Staats- (Gewest) investeringen niet eenvormig en missen ze in een aantal gevallen de vereiste wettelijke basis. Een legalisering van het beheersstatuut van de door de Staat (Gewest) gebouwde infrastructuur via een kaderwet (decreet) is nodig.

Voorts wordt er nog op gewezen dat de huidige toegepast subsidiëeringsregeling niet meer in overeenstemming is met het formeel nog geldig KB van 1970 (waarvoor overigens ook de rechtsgrond ontbrak). En het Rekenhof heeft er eveneens op gewezen dat verruiming van de Gewestinterventie tot alle investeringen in basisinfrastructuur² slechts kan mits decretale bepalingen inzake beheer en exploitatie van aldus aangelegde basisinfrastructuur.

Dergelijke overwegingen zijn van die aard dat dringend aan deze juridische knelpunten een oplossing moet gegeven worden. Overigens heeft de vorige Executieve daarover ook reeds in die zin beslist, naar aanleiding van concrete investeringsdossiers.

1.2. De taakverdeling tussen Gewest en havenbestuur bij haveninvesteringen in de toekomst

Zelfs indien het op te maken decreet er zich grotendeels toe beperkt "een juridische basis te verstrekken voor een feitelijk bestaande toestand" zal hiermee een kader vastgelegd worden voor het toekomstig beleid inzake havenuitbouw. Uiteindelijk worden de grote principes inzake taakverdeling tussen Gewest en havenbesturen voor de toekomstige uitbouw van de havens bij decreet vastgelegd.

De Havencommissie is dan ook van oordeel dat expliciet bij de voorbereiding van het decreet moet worden ingegaan op de beginselen en criteria die bij de taakverdeling in de toekomst moeten aangehouden worden. Er moet derhalve worden uitgemaakt welke onderdelen van het investeringsbeleid en de exploitatie in de toekomst zullen vallen onder de verantwoordelijkheid van respectievelijk havenbestuur en Gewest. En er moet aangegeven worden welke principes gelden voor de financiële bijdrage ervan.

1.3. Gelijke behandeling van de havens bij de tussenkomsten van het Gewest in de uitbouw van de havens

Belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van deze taakverdeling - en meer in het bijzonder van de bijdrage van het Gewest - is het principe van gelijke behandeling van de havens. Een globale regeling voor het beheer van de havens (cf. de aanbeveling over beheer) is daarbij reeds een belangrijke stap.

Het decreet over de tussenkomst in havenwerken moet niet alleen dit principe vooropzetten, maar moet tevens de criteria aangeven die (procedureel en inhoudelijk) die gelijke behandeling zullen waarborgen.

Het spreekt vanzelf dat dergelijk principe geen afbreuk doet aan de beleidskeuzen die de Executieve steeds moet doen bij het vastleggen van het investeringsbeleid. M.a.w. het principe van gelijke behandeling inzake investeringstus-

¹ 145^o boek van het Rekenhof - deel I pg. 109-139 k.v.v. zitting 1988-1989. Verslag over de werkzaamheden van de subcommissie voor Financiën en Begroting, Vlaamse Raad, zitting 1990-1991, Stuk 916 (1990-1991)-n^o 1 p. 2-4.

² Ongeacht of zij tot het domein van het havenbestuur of het Gewest behoren.

senkomsten mag niet leiden tot een globale verdeling van het havenbudget (via bv. een enveloppe per haven) op grond van een reeks "objectieve" criteria. Het gaat over de "procedurele en inhoudelijke" voorbereiding van door het Gewest op eenvormige wijze gefinancierde investeringen.

1.4. Het decreet moet beperkt worden tot de algemene beginselen voor de tussenkomsten in de toekomst

Het ligt voor de hand dat - het algemeen beginsel inzake gelijke behandeling in acht genomen - de Executieve verantwoordelijk blijft voor de concrete uitwerking; meer in het bijzonder voor het niveau van tussenkomst zelf bij gedeelde financiering. Het decreet moet m.a.w. geen uitspraak doen voor de precieze procentuele bijdrage van het Gewest in projecten met gedeelde financiering. Dit behoort tot het domein van de concrete havenplanning, waarbij zal worden ingespeeld op budgettaire en economische omstandigheden. De concrete havenplanning wordt het meest expliciet uitgewerkt in het kader van het rollend driejarenprogramma. Binnen dat kader moet de concrete vastlegging van de Gewestbijdrage geregeld worden (uiteraard door een uitvoeringsbesluit bekrachtigd worden).

M.a.w. de Havencommissie erkent de noodzaak aan een flexibele aanpak. Daarbij moeten echter de nodige waarborgen aanwezig zijn voor een consistente toepassing in de opeenvolgende rollende driejarenprogramma's.

2. Een voorstel van basisconcept voor de toekomstige taakverdeling tussen gewest en havenbestuur in de financiering van havenwerken

2.1. Enkele algemene uitgangspunten

Een standpunt over de bijdrage van de overheid in haveninvesteringen kan op grond van theoretische overwegingen worden benaderd vanuit de vraag of havens (en daarbij en daarin tot stand gebrachte infrastructuur) al of niet moeten beschouwd worden als "collectieve (of semicollectieve) goederen" of als bedrijven. Daarmee hangt de vraag naar de mate van kostendekkende exploitatie samen.

In de praktijk leidt een dergelijke theoretische benadering niet tot een duidelijk standpunt. Ongeacht de eventuele theoretische uitgangs-

punten die daarbij gehanteerd worden blijken in alle Europese landen - weliswaar met soms belangrijke verschillen - de centrale overheden substantieel tussen te komen in de uitbouw van haveninfrastructuur.

Groot-Brittannië vormt in dat opzicht de grote uitzondering. Bovendien worden zowel basisconcepten als de toepassing ervan benaderd vanuit overwegingen van concurrentie.



Essentiële onderdelen van de haveninfrastructuur zijn overigens van een zodanige omvang dat de aanleg ervan in geen geval kan worden gedragen door de havens, laat staan volledig kan worden doorgerekend aan de havengebruikers. In andere gevallen zijn uitgesproken elementen zoals veiligheid in het geding. Daartegenover staat dat zoveel mogelijk doorrekenen van de kosten in de havenprijs (streven naar kostendekkende exploitatie) een belangrijke factor is in het verhogen van de efficiëntie van haveninvesteringen. Een zeker niveau van autofinanciering is daarbij een middel.

Een tweede aspect betreft de plaats van "financiering" in de totstandkoming van een havenproject. Financiering is een bijzonder belangrijk element (en overigens in toenemende mate de meest doorslaggevende constraint). Het kan echter niet worden losgemaakt van overige aspecten m.b.t. het havenproject: met name de conceptie, de uitvoering en de exploitatie ervan. Deze aspecten - of fasen van het project - hoeven niet per definitie door één instantie volledig te worden beheerst. Niettemin tekent zich hierbij ook in de praktijk een taakverdeling af die best in het toekomstig basisconcept voor de financiering van havenprojecten wordt doorgetrokken.

In de lijn van het toenemend belang dat havens hechten aan het ontwikkelen van een "eigen havenstrategie" (met een specifieke functie, toeleggen op afgebakende marktsegmenten...) worden havenbesturen - meer nog dan vroeger - "de projectontwikkelaars" voor de uitbouw van de overslagcapaciteit, de herstructurering van bestaande havenzones.

De conceptie (en uiteraard ook de exploitatie) van deze havenprojecten behoort meer en meer tot het expliciete domein van het havenbeheer. Het valt dan ook te overwegen dat financiering en uitvoering eveneens worden toevertrouwd aan de havenbesturen. De uitgaven op het gewestelijk budget worden in dit geval dan ook "tussenkomen" in de meest strikte zin van het woord (en derhalve geen gewestinvesteringen meer).

Bij deze tussenkomen moet het - ook verder in de toekomst - steeds gaan over "projectgebonden" tussenkomen. Op die manier blijft het voor het Gewest mogelijk om de ondersteunde projecten expliciet te toetsen op hun economische verantwoording en bijdrage in de doelstellingen van het globaal gewestelijk havenbeleid. Essentieel is de optie om de havens toe te laten een grotere zelfstandigheid aan de dag te leggen bij de uitbouw van hun haven.

Deze benadering wijkt af van de tot nu toe gevolgde praktijk, waarin noch eenduidigheid, noch eenvormigheid tussen de havens aanwezig was. Een bevoegdheidsverdeling tussen centrale overheid en havenbestuur op grond van het criterium "staats- (of gewest-) domein versus havendomein" heeft in het verleden niet alleen aanleiding gegeven tot discussies over concurrentieverhoudingen, maar is overigens ook in de praktijk niet steeds consequent toegepast. Zoals hoger reeds aangestipt merkt het Rekenhof op dat er geen precieze normen bestaan om rijksinvesteringen te onderscheiden van gesubsidieerde investeringen.

Het expliciet toevertrouwen van alle infrastructuurwerken binnen het havengebied aan de havenbesturen - ongeacht of zij tot het gewest-, stads- of havendomein behoren - kan wellicht specifiek juridische formules vergen (met behoud van eigendomsrechten van gewest of stad op het betrokken domein), te regelen bij het uitwerken van de nieuwe beheersformule voor de havens. Essentieel is de optie om tot een eenduidige taakverdeling te komen.

En tenslotte hoeft deze aanpak niet de uitsluiting voor dergelijke projecten van de centrale administratie te impliceren. Er kunnen technische argumenten zijn voor een directe betrokkenheid van de centrale administratie.

En bovendien zijn formules denkbaar (en wellicht aangewezen) waarbij havenbesturen zowel voor de technische conceptie als voor de uitvoering een beroep doen op de diensten van de centrale administratie¹.

Een derde aspect tenslotte betreft de samenhang binnen heel wat havenprojecten tussen enerzijds de zogenaamde basisinfrastructuur en anderzijds uitrustingsinfrastructuur. De Commissie kan er zich bij aansluiten dat dit onderscheid wordt aangehouden bij de concrete uitwerking van de gewesttussenkomen. In de praktijk kunnen (of moeten) deze werken afzonderlijk gegund worden (cf. de uitvoering van bv. het renovatieprogramma in Antwerpen). Maar niettemin vormen zij een functioneel geheel en moeten de onderscheiden deelwerken op elkaar afgestemd worden. Een dergelijke vaststelling pleit derhalve ook voor een "eenheid van conceptie en uitvoering" op grond van technische en functionele gronden.

2.2. Het basisconcept zelf

In het licht van de hierboven samengevatte algemene uitgangspunten stelt de Havencommissie volgend basisconcept voor de financiering van havenwerken voor.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen "werken in de maritieme toegangswegen" en "werken in de havengebieden".

2.2.1. Binnen de **afgebakende maritieme toegangswegen** (cf. punt 3) is het Gewest volledig verantwoordelijk voor de conceptie, financiering, uitvoering en exploitatie (en onderhoud) van alle werken. De investeringen en het onderhoud in en van de maritieme toegangswegen hebben ook betrekking op de toegangseulen tot de zeesluizen.

Een specifiek probleem stellen **de sluizen**. Het is evident dat de sluizen functioneel zoals overigens het geheel van de maritieme toegangsweg tot de algemene infrastructuur behoren. Vanuit dit oogpunt is het aangewezen de volledige verantwoordelijkheid te leggen bij het Gewest.

Daartegenover staat dat - uiteraard met uitzondering van de sluis van Terneuzen - onderhoud en exploitatie van de zeesluizen ten laste valt van het havenbestuur.

¹ Cf. bv. op de Antwerpse linkeroever de wisselwerking tussen aanleg van dokken en de aanleg van industrieterreinen, de koppeling van een project van berging van baggerspecie en de aanleg van dokken.

Voor deze infrastructuurwerken stelt de Commissie volgend concept voor:

- de bouw van sluizen inclusief het herbouwen van technisch en economisch voorbijgestreefde constructies behoort tot de verantwoordelijkheid van het gewest;
- van rechtswege worden sluizen in beheer overgedragen aan het havenbestuur (uitzondering sluizen op Nederlands grondgebied) dat instaat voor exploitatie en onderhoud.

Voor deze werken wijkt het hier voorgestelde concept niet af van de bestaande toestand, die overigens ook in andere voorstellen wordt doorgetrokken¹.

2.2.2. Binnen het **afgebakend havengebied** (cf. punt 3) is het havenbestuur volledig verantwoordelijk voor de conceptie, financiering, uitvoering, exploitatie en onderhoud van alle werken. Voor te definiëren (punt 3) investeringen verleent het Gewest tussenkomsten.

Deze tussenkomsten variëren naar gelang van het soort werken:

- voor voorbereidende studies (technische, ecologische en economische onderzoeken) en werkzaamheden;
- voor uitgevoerde of uit te voeren onteigeningen of aankopen van onroerende goederen met het oog op de investeringen door het havenbestuur;
- voor werken die worden omschreven als basisinfrastructuurwerken;
- voor werken die behoren tot uitrustingsinfrastructuurwerken.

De tussenkomsten van het Gewest voor "onteygeningen of aankopen van onroerende goederen" en voor "werken behorend tot de basisinfrastructuur" bedragen 100 %.

Voor de overige onderdelen (voorbereidende studies en uitrustingsinfrastructuur) wordt de tussenkomst beperkt tot een nader vast te stellen gedeelte van de kosten.

Tussenkomsten voor "onderhoud en instandhouding" worden in elk geval uitgesloten.

Voor al deze werken is het havenbestuur opdrachtgever en bouwheer. Dat sluit niet uit dat het havenbestuur voor de conceptie en uitvoering beroep doet op de diensten van het Vlaamse Gewest. In dat geval worden de kosten

door het Vlaamse Gewest doorgerekend aan het havenbestuur, uiteraard verminderd met het bedrag van de eventuele subsidieerbare gedeelten.

De regeling van doorrekening van de kosten geldt eveneens wanneer om welke reden dan ook het Gewest onderhoudswerken uitvoert die betrekking hebben op infrastructuur gevat binnen het hierboven genoemde havengebied (bv. onderhoud van de bodemdiepte voor aanlegplaatsen gelegen langs de maritieme toegangswegen).

Voor deze havenwerken (nl. binnen het havengebied) wijkt het voorstel van de Havencommissie fundamenteel af van wat momenteel wordt toegepast en ook voorzien was in het voorontwerp door de heer J. Sauwens aan de Commissie voorgelegd.

In eerste instantie wordt het onderscheid tussen toelagen of subsidies (in de begroting op art. 63.14) en de tussenkomsten van het Gewest onder de vorm van gewestinvesteringen (in de begroting op art. 73.04) geschrapt. In het voorstel van de Havencommissie zijn de havenbesturen principieel voor al deze werken in het havengebied de bouwheer. Dat geldt ook voor infrastructuur die opgericht worden op eigendommen van het Gewest. En dat geldt zowel voor werken waarvoor het Gewest voor 100 % tussenkomt, als voor werken waarbij gedeeltelijk wordt tussengekomen.

In dit voorstel van de Commissie wordt daardoor ook uitdrukkelijk vermeden dat zoals in het voorontwerp - Sauwens² - voor werken in het havengebied verschillende procedures en percentages zouden kunnen toegepast worden naargelang het over toelagen of "gedeeltelijke" gewestinvesteringen gaat.

Overigens is het wel zo dat ook in het voorstel van de Havencommissie de "werken behorend tot de basisinfrastructuur" voor 100 % zullen gefinancierd worden door het Gewest (maar dan onder de vorm van toelagen).

¹ Vergelijking cf. bijlage.

² Respectievelijk de artikelen 5 en 8 (waarbij o.m. "gemengde eigendom" voorzien is) tegenover art. 10 van het voorontwerp.

3. Concrete uitwerking van het basisconcept

3.1. De omschrijving van de verschillende soorten werken die in aanmerking komen voor tussenkomsten van het Gewest

Zoals hierboven aangegeven wordt er in het voorgestelde concept, een onderscheid gemaakt tussen "twee zones" en tussen verschillende soorten havenwerken. Als algemene principes voor de omschrijving ervan stelt de Commissie het volgende voor.

De **maritieme toegangswegen** bevatten naast de vaarpassen in de Noordzee, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en het Zee-kanaal Gent-Terneuzen. Het is aangewezen in deze laatste twee zones te voorzien dat delen ervan die voor havenexploitatie worden aangewend¹ opgenomen worden in het havengebied. De toegangsgeulen tot de sluizen zijn ook in de maritieme toegangswegen inbegrepen.

Het **havengebied** (af te bakenen op advies van de openbare havenbedrijven) bevat de eigenlijke zone voor havenexploitatie. In principe zal dit havengebied samenvallen met het gebied waarbinnen de nieuw op te richten havenbedrijven hun havenbestuurlijke bevoegdheden zullen uitoefenen.

Basisinfrastructuurwerken bevatten de aanleg (met inbegrip van herbouwen van technisch en economisch voorbijgestreefde constructies) van voor de haveninfrastructuur noodzakelijke waterinfrastructuur met uitzondering van los- en laadplaatsen voor schepen; grondwerken voor het aanleggen van dokken; primaire wegen in, van en naar het havengebied en - voorzover in overeenstemming met de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming van de instellingen - beddingswerken van de NMBS-sporen in, van en naar het havengebied met inbegrip van bijbehorende infrastructuur die de continuïteit van het spoor moeten verzekeren; de installatie van middelen voor begeleiding vanop afstand van het scheepvaartverkeer van en naar het havengebied en installaties nodig voor veiligheid en instandhouden van openbare functie van de havens.

Uitrustingsinfrastructuurwerken bevatten de aanleg van aanvullende infrastructuur vereist voor lossen en laden van schepen, het vervoer van goederen (en de begeleiding ervan door informatietechnologie) of het in- en ontschepen van passagiers. De kosten voor de superstructuur van het spoor blijven ten laste van het nationale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

3.2. Criteria aan te houden bij de concrete uitwerking en uitvoering van dit basisconcept

In eerste instantie benadrukt de Havencommissie nogmaals de stelling dat voor alle tussenkomsten van het Gewest t.a.v. havenbesturen "geen merkelijke verschillende behandeling van de onderscheiden havens" toelaatbaar is.

De Commissie acht dit principe evident. Even belangrijk is echter dat aangegeven wordt op welke wijze dit principe in de praktijk zal worden omgezet. Criteria moeten worden vastgelegd die toetsing van het principe toelaten.

3.2.1. Het niveau van tussenkomst bij gedeelde financiering

Momenteel wordt voor werken die behoren tot de uitrustingsinfrastructuur een geweststussenkomst van 60 % aangehouden. In geval deze werken gebeuren in een kleine haven (maximum 5 mln ton) of betrekking hebben op renovatieprojecten wordt dit aandeel opgetrokken tot 80 %.

Strikte objectieve criteria blijken daarbij niet te worden gehanteerd om het niveau van 60, respectievelijk 80 % te verantwoorden. Verwijzingen naar gebruikelijke betoelagingspercentages in de subsidiëring van gemeentelijke infrastructuurwerken (overigens ook in de betoelaging van infrastructuur in de welzijnssector) worden daarbij gemaakt. Bovendien blijken deze percentages overeen te stemmen met het niveau van tussenkomsten in het buitenland gehanteerd (meer in het bijzonder Frankrijk).

De behoefte aan een meer expliciete verantwoording is aanwezig. Daarbij wordt wel erkend dat strikt objectieve criteria niet uit te werken zijn.

Volgende overwegingen zijn hierbij te maken.

¹ Zoals bv. de containerterminal op de Schelde of kaaimuren langs het zeekanaal Gent-Terneuzen die voor havenuitbating bestemd worden.

Het is onvermijdelijk dat bij het vastleggen van het niveau van betoelaging budgettaire beperkingen een rol zullen spelen. De wijzigingen in 1986 aangebracht werden weliswaar verantwoord met argumenten van verhoogde autofinanciering, maar vonden in hoofdzaak hun oorsprong in besparingen. Bij dit argument moet ook rekening gehouden worden met de weerslag van de uitgaven die strikt tot de expliciete opdracht van het Gewest behoren, met name de werken in de maritieme toegangsweg en de bouw van zeesluizen.

Naarmate voor de eerstkomende jaren verwacht wordt dat het Gewest op dat domein belangrijke investeringsinspanningen doet wordt de "druk" voor grotere autofinanciering sterker. Men mag overigens aannemen dat in de toekomst de EG-politiek op dat vlak eveneens zijn weerslag zal hebben.

Daarmee rekening houdend mag men aannemen dat deze betoelagingspercentages kunnen schommelen in de tijd zonder afbreuk te doen aan de waarborgen inzake consistentie. Naast budgettaire overwegingen moet zeker rekening gehouden worden met overwegingen van concurrentie met buitenlandse havens.

Tenslotte kunnen deze betoelagingspercentages worden gedifferentieerd in functie van specifieke doelstellingen die de gewestelijke overheid vooropzet. De Commissie is van oordeel dat deze vormen van differentiëring (via een hoger percentage) moeten beperkt worden en duidelijk afgebakend worden (ook in het decreet). Volgens de Commissie komt slechts één criterium in aanmerking: nl. een verhoogde tussenkomst voor infrastructuurwerken die als renovatiewerken worden omschreven. Daarmee wordt een extra stimulans gegeven voor renovatie van bestaande havenzones.

3.2.2. Prioriteiten of modaliteiten bij budgettaire beperkingen

Onvermijdelijk zullen de tussenkomsten van het Gewest voor door havenbesturen zelfstandig te ondernemen infrastructuurwerken beïnvloed worden door budgettaire beperkingen.

Het is evident dat budgettaire beperkingen in elk geval geen afbreuk kunnen doen aan het principe van gelijke behandeling tussen de havens. De Commissie is er echter geen voorstander van om deze gelijke behandeling te realiseren via het voorafgaandelijk vastleggen van "havenenvelopes" op basis van algemene criteria.

Men moet hierbij bedenken dat het vaststellen van dergelijke modaliteiten de "rigiditeit" van havenplanning in hoofdte van het Gewest sterk verhoogt. Bovendien wordt aan het Gewest (en de Havencommissie) in belangrijke mate de mogelijkheid ontnomen om prioriteiten vast te leggen. Het gaat per slot van rekening niet over de toekenning van eerder beperkte toelagen (zoals bv. voor gemeentelijke gesubsidieerde werken) maar over zeer belangrijke projecten. De haven-programmering op niveau van het Gewest (en de Havencommissie) moet in de toekomst verder betrekking hebben op "projecten" en niet op "investeringsenvelopes voor de afzonderlijke havens". Dit stemt overeen met het standpunt van de VHC in het advies over het rollend driejarenprogramma (1992/1994/p. 5).

3.3. Voorwaarden gekoppeld aan het toekennen van tussenkomsten

Deze voorwaarden kunnen in essentie betrekking hebben op volgende elementen:

- elementen op het vlak van de procedureregels en besluitvorming;
- elementen op het vlak van beheer en exploitatie.

3.3.1. Voorwaarden inzake procedureregels en besluitvorming

Hierbij zijn volgende zaken aan te stippen:

- De verplichting tot een voorafgaandelijke indiening van een sociaaleconomische verantwoording (waarvan de onderdelen worden vastgelegd cf. advies VHC) en MER (voor zover door de betrokken regels voorzien) moet decretaal vastgelegd worden. De Executieve van haar kant moet de uitvoering van het havenbeleid realiseren door het jaarlijks voorleggen van een Rollend driejarenprogramma.
- De aanvraagprocedure, beslissingstermijnen alsook de regels inzake de gunningsprocedure (algemene verwijzing naar de regelgeving inzake overheidsopdrachten) worden via een uitvoeringsbesluit geregeld.
- Hetzelfde geldt voor de procedure voor de toekenning van de tussenkomsten (in functie van de voortgang van de werken). Dit uitvoeringsbesluit zal bovendien de vaststelling van het betoelagingspercentage regelen. Het is volgens de Commissie aangewezen dat deze percentages minimaal voor een bepaalde tijd worden vastgelegd.

3.3.2. Voorwaarden inzake beheer en exploitatie

In eerste instantie wordt hier het principe gesteld dat alle binnen het havengebied haven en grondgebonden opbrengsten uitsluitend ten goede komen aan het havenbestuur.

Naast bepalingen inzake vervreemdbaarheid van de met tussenkomst verkregen goederen acht de Commissie het aangewezen onder de voorwaarden inzake beheer en exploitatie "economische taakstellingen" op te nemen

Daarbij zijn volgende zaken in overweging te nemen:

- algemeen principe van kostendeekkende exploitatie. Dit is meer aangewezen dan het eventueel opleggen van minimale tarieven¹, wat volgens de Commissie niet aanvaardbaar is;
- procedures van follow-up van de vooropgezette doelstellingen (havengebonden trafiek) voor de uitgevoerde investeringen.

¹ Dergelijke bodemtarieven waren voorzien in het "Voorontwerp - Sauwens", en dan nog uitsluitend beperkt tot voor in beheer overgedragen terreinen.

BIJLAGE

VERGELIJKING INZAKE HAVENINVESTERINGEN TUSSEN HUIDIGE TOESTAND
- VOORONTWERP-SAUWENS EN VOORSTEL HAVENCOMMISSIE

HUIDIGE TOESTAND	VOORONTWERP SAUWENS	VOORSTEL HAVENCOMMISSIE
1. basisinfrastructuur gewest = bouwheer aanleg ten laste gewest - maritieme toegangs- wegen + sluizen - infrastructuur niet - voor exploitatie aanlegbagger werken dokken - primair weggennet havengebied - leidingstroken * onderhoud ten laste van gewest: maritieme toegangswegen (incl. toegangseulen sluizen) * onderhoud overige ten laste van havenbestuur (excl. sluis Terneuzen) 2. kaaimuren + toegangswegen, installaties openbare opdrachten ofwel gewest = bouwheer of havenbestuur = bouwheer tussenkost resp. als gedeelte investering, resp. als subsidie percentages 60 % - 80 % = niet-renovatie 80 % = renovatie	1. maritieme toegangsweg gewest = bouwheer aanleg + onderhoud: ten laste van gewest onderhoud aanlegplaatsen: kostonberekening 2. havengebied 2.1. basisinfrastructuur gewest = bouwheer aanleg; ten laste van gewest 2.2. uitrustingsinfrastructuur 2.2.1. gewest = bouwheer aanleg; gedeeltelijk ten laste van gewest (gedeelte eigendom) 2.2.2 haven bouwheer aanleg; subsidie (gedeelte) van gewest percentages: - niet vastgelegd, principeel onderscheid mogelijk tussen 2.2.1 en 2.2.2. (ook voor procedure) - differentiëring mogelijk	1. maritieme toegangsweg gewest = bouwheer aanleg + onderhoud: ten laste van gewest onderhoud aanlegplaatsen: kostonberekening 2. sluizen gewest = bouwheer aanleg; ten laste van gewest 3. havengebied haven = bouwheer subsidie van gewest 3.1. onteigeningen, aankopen = 100 % 3.2. basisinfrastructuur = aanleg 100 % 3.3. uitrustingsinfra- structuur: aanleg gedeeltelijke subsidie percentages: - niet vastgelegd enkel 1 percentage - wel differentiëring mogelijk voor renovatielwerken

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER HET RENOVATIEPROJECT OOSTENDE

26 JUNI 1992

INLEIDING

Op 14.01.1992 heeft de toenmalige Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeerswezen de Vlaamse Havencommissie om advies gevraagd over een renovatie van de haven van Oostende. Bij deze adviesvraag was naast een beleidsnota uitgaande van de Gemeenschapsminister ook een kosten-baten-analyse gevoegd. Naderhand heeft de stad Oostende ook een Economische Impact Studie voorgelegd.

Deze documenten werden door het Dagelijks Bestuur ter onderzoek voorgelegd aan een werkgroep ad hoc "Oostende". Deze werkgroep is zes maal samengekomen.

Men heeft einde mei een rapport over dit onderzoek voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur. Dit rapport vormt het eerste deel van dit advies. Mede op basis van dit onderzoek heeft het Dagelijks Bestuur en de Commissie zich bera- den over een uiteindelijk voorstel van advies. Dit voorstel is opgenomen in deel II.

I. ONDERZOEK VAN HET PROJECT

1. De werkwijze van de Commissie bij het onderzoek van dit project.
2. Beschrijving van het herstructureringsproject: onderdelen, timing en samenhang.
3. De trafiekprognosen en de weerslag op de economische activiteiten.
4. De economische evaluatie: resultaten van de KBA en EIS.
5. Algemene conclusies van het onderzoek.

II. ADVIES

I. ONDERZOEK VAN HET PROJECT

1. De werkwijze van de Commissie bij het onderzoek van dit project

Het renovatieproject door de toenmalige Gemeenschapsminister J. Sauwens op 14.01.1992 voorgelegd aan de Commissie kan worden opgevat als een totaal herstructureringsplan voor de Oostendse haven.

De structuur van de haven wordt met dit plan grondig gewijzigd. In tegenstelling met de andere reeds aan de Commissie voorgelegde projecten gaat het hier fundamenteel over "de toekomstige functie en structuur van de gehele Oostendse haven". Overigens is het project op zich een "tienjarenplan", waarin diverse onderdelen zijn opgenomen.

Bij de definitieve besluitvorming over dit project zijn vragen aan de orde zoals: de meest aangewezen functie en potenties van Oostende in het geheel van de Vlaamse havens, de meest optimale configuratie voor de toekomstige Oostendse haven met het oog op deze functie, de rol van de vernieuwde haven in de regionaal-economische ontwikkeling van de Oostendse regio.

Het project - zoals door de Gemeenschapsminister voorgelegd - is het voorwerp geweest van uitgebreide onderzoeken en besprekingen in Oostende met medewerking van de diensten van de gewestelijke administratie "Waterinfrastructuur en Zeewezen" en de GOM West-Vlaanderen. Uit deze technische en economische analyses is uiteindelijk één samenhangend herstructureringsplan afgeleid. In opdracht van respectievelijk het Vlaamse Gewest en de stad Oostende werd dit plan onderworpen aan een kosten-batenanalyse (KBA) en een economische impactstudie (EIS).

Mede op basis van deze economische evaluaties wordt de Commissie over dit project om advies gevraagd. Uit de beleidsnota van de Gemeenschapsminister kan worden opgemaakt dat volgens de administratie en de stad Oostende dit plan (met de verschillende onderdelen) de enige mogelijke ontwikkeling voor de haven van Oostende is.

Aan de Commissie wordt niet gevraagd eventuele alternatieven voor het voorgelegde plan te onderzoeken.

De Commissie kan zich daar ten dele bij aansluiten. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat de Havencommissie bij de "finale" advise-

ring van havenprojecten nog alle mogelijke alternatieven en varianten moet onderzoeken. Het voorbereidend onderzoek moet daar uitsluitend over geven.

In de documenten voorgelegd aan de Commissie wordt echter niet gerapporteerd over de analyse van de uiteenlopende mogelijkheden van renovatie en herstructurering. En de geeignende instrumenten voor economische evaluaties (zoals KBA en EIS) worden niet toegepast op eventuele alternatieven.

Dit heeft de besprekingen binnen de Commissie bemoeilijkt. De Commissie kan er zich immers niet toe beperken te onderzoeken of dit project een verantwoorde investering is. Het advies van de Commissie moet ook een antwoord geven op de vraag of dit project in het kader van het globale havenbeleid ook de meest verantwoorde haveninvestering is voor de Oostendse haven. Dit is zeker het geval omdat hiermee een fundamentele nieuwe structuur voor de Oostendse haven wordt uitgetekend. Bovendien neemt de Commissie aan dat na dit advies de Vlaamse regering ook een definitieve beslissing zal nemen over de toekomst van de Oostendse haven. De besluitvorming wint aan duidelijkheid en wordt minder betwistbaar indien de Havencommissie ook een sluitend antwoord kan geven over de waarde van eventuele alternatieven.

Op grond van deze overwegingen wordt in dit advies uitgebreid aandacht besteed aan de beschrijving van het project zelf: de verschillende onderdelen, de samenhang en de timing ervan. Mede op basis van aanvullende documenten beschikbaar gesteld door vertegenwoordigers van de stad Oostende wordt gepoogd een definitieve overeenstemming te bereiken over de technisch relevante keuzen die bij de uitbouw van de Oostendse haven in de jaren '90 aanwezig zijn.

Deze beschrijving komt aan bod in punt 2 van dit deel. In een derde punt wordt verder ingegaan op de aangehouden hypothesen inzake trafiekontwikkeling en de weerslag van het project op de economische activiteiten.

In punt 4 worden de resultaten besproken van de twee economische evaluatierapporten.

Vermits de Havencommissie voor het eerst een EIS bespreekt, zullen in een afzonderlijke nota enkele algemene overwegingen gemaakt worden over de aanwending van dit instrument.

Deze overwegingen staan uiteraard los van de beoordeling van het Oostendse project zelf.

Punt 5 tenslotte bevat de algemene conclusies van de Werkgroep ad hoc over dit onderzoek.

2. Beschrijving van het voorgelegde herstructureringsproject: onderdelen, samenhang en timing

Het herstructureringsplan - op 14.01.1992 door de toenmalige Gemeenschapsminister J. Sauwens voorgelegd - bevat¹ drie grote onderdelen:

- (a) een herstructurering van de haven met het oog op de verdere uitbouw van de RO/RO-trafiek
- (b) een herstructurering van het wegennet
- (c) de uitbouw van een achterhaven langs het kanaalpand Sas-Slijkens-Passendale (met inbegrip van een zone langs een insteekdok op het kanaal) en toegankelijk via een nieuwe zeesluis.

Voor de onderdelen (a) en (c) bevat de nota van de Minister een concrete programmering (optimale uitvoeringsplanning). De start van de eigenlijke werken voor deze onderdelen is voorzien in 1994.

Budgetten voor de noodzakelijke onteigeningen zijn echter reeds voorgesteld voor de jaren 1992-1993. Daarnaast is ook reeds in 1993-1994 de verplaatsing van de jachthaven voorzien. De betrokken jachthaven (aan de voorhavenbrug) dient bij uitvoering van het renovatieproject te verdwijnen. De Minister heeft er voor geopteerd deze jachthaven op een andere plaats te lokaliseren.

Hoewel - op basis van de voorgelegde rapporten - onderdeel (b) als een intrinsiek onderdeel van het gehele programma wordt beschouwd bevat de nota van de Minister geen indicatie over de voorgenomen programmering ervan.

De motivering is dat dit onderdeel niet wordt gefinancierd door het budget op sectie 82 van de Vlaamse begroting. We nemen evenwel aan dat - bij uitvoering van het "haven"-gedeelte op sectie 82 - de Minister de intentie heeft om volgens de programmering opgenomen in de KBA dit onderdeel uit te voeren.

2.1. De herstructurering van de haven met het oog op de verdere uitbouw van de RO/RO-trafiek

2.1.1. Het project zoals voorgesteld door de Minister

Met het voorgestelde project wordt gemikt op een versterkte positie van Oostende in het groeiend RO/RO-verkeer tussen Groot-Brittannië en het continent.

Een eerste stap werd reeds gezet met het zogenaamde beperkt renovatieprogramma. Verdere mogelijkheden worden door het nieuwe project geboden.

- (a) de aanleg van een nieuwe RO/RO-berth langs de diepwaterkade aanvullend op de bestaande RO/RO-aanlegplaats voor Sally/Schiaffino;
- (b) de volledige herstructurering van de terreinen achter de diepwaterkade waar op dit ogenblik de handelshaven gelegen is (toegankelijk via de Demeysluis, houtdok en vlotdok). De herstructurering bevat de volledige demping van de bestaande zeesluis en de twee dokken, samen met de verplaatsing van de Slijkenssteenweg en trein en tramsporen. Deze herstructurering heeft eveneens tot doel de gerenoveerde havenzone uitsluitend voor te bestemmen voor RO/RO-trafiek. De overige trafiek die momenteel in deze zone via de diepwaterkade of de bestaande sluis wordt behandeld zou verplaatst worden naar de nieuwe achterhaven.

Deze twee deelprojecten vormen een eenheid. Zonder een herstructurering van de achterliggende terreinen is de bouw van een nieuwe RO/RO-berth niet zinvol. Bovendien zal ook op de bestaande aanlegplaats zonder herstructurering van de terreinen de trafiek verloren gaan.

In de programmering door de Minister voorgesteld:

- (a) is de bouw van de nieuwe RO/RO-kade voorzien in 1996-1997, zodanig dat de nieuwe aanlegplaats operationeel is vanaf 1998;

¹ De zogenaamde "kleine renovatie" (reeds in uitvoering) met het oog op het "Jumbo-programma" van de RMT is geen onderdeel van het hier besproken renovatieprogramma.

(b) de demping van de bestaande zeelsluis en de handelsdokken is gepland voor de periode 1999-2001. Deze werken worden aangevat na het afwerken van de nieuwe zeelsluis (in de planning voorgesteld door de Minister in 1998).

Indicaties over de programmering van de "verplaatsing van Slijkenssteenweg, trein en tramsporen" zijn niet voorhanden in de nota van de Minister. We nemen aan dat die - conform de hypothesen van de KBA - gepland is vanaf 1998. De geherstructureerde terreinen voor de RO/RO-trafiek zouden beschikbaar zijn vanaf 2000, 2 jaar na het opstarten van de RO/RO-trafiek aan de nieuwe RO/RO-berth.

2.1.2. Samenvatting van de opmerkingen bij de voorgestelde programmering

2.1.2.1. De bouw van de nieuwe RO/RO-berth

In de Werkgroep werd voorgesteld deze programmering aan te passen¹. Er is voorgesteld om deelproject (a) - met name de bouw van een nieuwe RO/RO-kade - uit te voeren in de jaren 1992-1993, zodanig dat deze kade operationeel is vanaf 1994.

De demping van de dokken, herstructurering van de terreinen met inbegrip van de verplaatsing van de wegen worden met één jaar vervroegd (vanaf 1997).

Deze aanpassing wordt voorgesteld om zo snel mogelijk de groei van de RO/RO-trafiek te kunnen realiseren. Dat vergt evenwel de uitbouw van de nodige terreinen. Die zouden volgens deze planning pas beschikbaar zijn vanaf 1999, dus 5 jaar na de operationalisering van de nieuwe RO/RO-berth. Door vertegenwoordigers van de stad Oostende is echter meegedeeld dat in afwachting van een definitieve oplossing tijdelijk ongeveer 6 ha braakliggend terrein kan beschikbaar gesteld worden om de verwachte groei van de RO/RO-trafiek op te vangen.

De aanwending ervan zal weliswaar moeten gebeuren onder nietoptimale omstandigheden.

2.1.2.2. De volledige herstructurering van deze zone voorafgaand aan de bouw van een nieuwe zeelsluis ?

De "kloof" tussen enerzijds de aanleg van een nieuwe RO/RO-berth en anderzijds de daarvoor noodzakelijke terreinen is het gevolg van de "noodzakelijke bouw van een nieuwe zeelsluis, vooraleer de bestaande zeelsluis en handelsdok-

ken kunnen gedempt worden".

De bouw van een nieuwe sluis is nodig om de toegang tot het kanaal te verzekeren. Bovendien wordt daardoor de uitbouw van een nieuwe achterhaven mogelijk (cf. punt 2.3.).

Indien wordt vooropgezet en aangetoond dat de toegang naar het kanaal in de toekomst moet verzekerd blijven (met het oog op de activiteiten in de achterhaven) en bovendien niet mag onderbroken worden dan is **de hierboven samengevatte planning voor de herstructurering van de voorhaven grotendeels onvermijdelijk**.

De definitieve herstructurering van de terreinen kan dan slechts aangevat worden na afwerking van de nieuwe zeelsluis.

Dat is niet het geval indien voor Oostende zou geopteerd worden om:

- de kanaalzone niet als een achterhaven uit te bouwen (waardoor een nieuwe zeelsluis niet nodig is);
- of minstens de uitbouw van de achterhaven te verschuiven naar een latere fase (dus tijdelijk de toegang tot het kanaal onderbreken).

Het spreekt vanzelf dat dergelijke optie niet zonder gevolgen is. De baten die verwacht worden ten gevolge van de uitbouw van een nieuwe achterhaven dreigen daardoor geheel of gedeeltelijk verloren te gaan.

Daartegenover staat dat reeds in de eerste helft van de jaren '90 de herstructurering achter de diepwaterkade volledig zou kunnen gerealiseerd worden.

2.1.2.3. Alternatieven voor de herstructurering van de getijhaven en de bestaande handels-haven

In de nota voorgelegd door de Minister (en overigens ook in de KBA en de EIS) wordt ervan uitgegaan dat - minstens in de jaren '90 - geen andere mogelijkheid aanwezig is om in Oostende een herstructurering door te voeren. Er wordt dus verondersteld dat het voorgestelde project (nieuwe RO/RO-berth langs de diepwaterkade en herstructurering van de terreinen via volledige demping) de technisch en economisch meest verantwoorde oplossing is.

¹ Het effect op de budgettaire mogelijkheden van het Gewest buiten beschouwing gelaten, vermits hier enkel de meest optimale planning vooropstaat.

Tijdens de besprekingen in de Werkgroep werden alternatieven voorgesteld:

- (a) voorafgaand of aanvullend op de bouw van een RO/RO-berth langs de diepwaterkade de bouw van een bijkomende RO/RO-aanlegplaats langs de oostelijke kant van de voorhaven (met daarbij aansluitende herstructurering van de terreinen waarop momenteel de Zeemacht gevestigd is);
- (b) de herstructurering van de zone achter de diepwaterkade doorvoeren zonder volledige demping van de handelsdokken. Het voorstel werd geformuleerd om een gedeelte van het vlotdok te behouden en uit te rusten als open tijdok. Dit open tijdok zou dan in afwachting van de operationalisering van de nieuwe zeesluis conventionele trafieken kunnen opvangen. En in een latere fase eveneens bestemd worden voor RO/RO-trafiek.

Het alternatief (a) wordt niet uitgesloten geacht (afgezien van eventuele problemen voor de aanleg van een RO/RO-schip in de toegangsgeul tot de aanlegplaatsen langs de westelijke kant), tenminste niet op lange termijn. De feitelijke aanwending van de nodige terreinen is echter slechts mogelijk indien de Zeemacht deze terreinen ontruimt. Daar blijken op korte en middellange termijn geen perspectieven voor te zijn.

In dat geval is een herstructurering met het oog op verdere uitbouw van de RO/RO-trafiek slechts mogelijk door herstructurering langs en achter de diepwaterkade. Deze hypothese werd ook aangehouden door de Werkgroep.

Alternatief (a) wordt dus niet verder aangehouden.

Alternatief (b) betreft eveneens een herstructurering van de terreinen achter de diepwaterkade, evenwel op een fundamenteel andere manier:

- zoals in het voorstel van de Minister zal de bestaande Demeysluis worden afgebroken
- de demping van de handelsdokken zou beperkt worden tot de volledige demping van het houtdok en een **gedeeltelijke** demping van het vlotdok. Het behouden vlotdok zou worden gerenoveerd via de bouw van nieuwe kades (respectievelijk de versterking van bestaande kades).

Dit alternatief is erop gericht in de zone achter de diepwaterkade - minstens in de loop van de jaren '90 - de mogelijkheden voor zowel RO/RO-trafiek als conventionele trafiek te optimaliseren.

Daartoe wordt voorgesteld het bestaande vlotdok gedeeltelijk te behouden als een open tijdok met een nuttige kaailengte van 500 m (2 x



250 m) en een terreindiepte aan beide kaaimuren van 75 m.

Bij het beoordelen van dit alternatief zijn volgende overwegingen belangrijk:

- Het voordeel ervan is de mogelijkheid om in de zone van de huidige handelshaven naast de ontwikkeling van de RO/RO-trafiek ook nog een conventionele trafiek te behouden. Het niveau ervan op een nuttige kaailengte van 1000 m (en een terreinoppervlakte van 3,75 ha) zal afhangen van de aard van de trafieken. Indien deze trafieken bestemd zijn voor andere zones in de Oostendse havenregio dan kan gerekend worden op een maximale trafiek van 1,5 tot 2 mln ton.
- Het behoud van een gedeeltelijk vlotdok reserveert een deel van de zone (totaal 27 ha) voor nietRO/RO-trafiek. De vraag stelt zich of in dat geval nog voldoende terreinoppervlakte beschikbaar is voor de verwachte RO/RO-trafiek.
Bij een vooropgezette trafiek van 8,3 mln ton RO/RO-trafiek (brutoton) in 2013 en een volledige verwerking van de RMT-trafiek van 2,5 mln in deze zone is een terreinoppervlakte nodig van 19 ha (bij een ratio van 1,75 ha voor

1 mln ton). Het voorgestelde alternatief "onttrekt" 8 ha aan de RO/RO-trafiek. Op lange termijn zou derhalve de beschikbare ruimte voor RO/RO-trafiek zeer nipt zijn. Daarbij is nog rekening te houden met de nodige oppervlakte van andere installaties in deze zone (geschat op 4 ha in de huidige situatie). Bovendien wordt bij toepassing van andere ratio's voor de RO/RO-trafiek de benodigde ruimte nog groter: aan een gemiddeld terreinrendement van Zeebrugge (2,25 ha/1mln ton) zou een terreinbehoefte van 24,5 ha nodig zijn. In dat geval zou de vooropgezette ontwikkeling van de RO/RO-trafiek in het gedrang komen.

Daartegenover staat wel dat op lange termijn nog kan gerekend worden op een verdere optimalisering van de beschikbare terreinen: de hierboven geraamde 4 ha voor andere installaties en de aanwending van de 6 ha braakliggend terrein (achter de geplande verbindingsweg De Bolle-Kennedy randpunt - cf. 2.1.2.1.).

Tenslotte zal de verwachte RO/RO-trafiek van 8,3 mln ton langs de diepwaterkade volgens de ramingen slechts gerealiseerd worden in 2013.

Tegen 2000 wordt een RO/RO-trafiek vooropgezet van 3,8 mln ton, tegen 2005 van 5,3. Samen met de RMT-trafiek zou dit neerkomen op een terreinbehoefte van respectievelijk 11 tot 14 ha en 14 ha tot 18 ha.

- De uitvoering van dit alternatief valt ontegensprekelijk duurder uit dan een gewone volledige demping van de bestaande handelshaven. Minimaal mag gerekend worden op een bijkomende investering van 500 mln. Deze investering zal er hoe dan ook toe leiden dat slechts een dok van maximaal 90 m beschikbaar is, eventueel nog minder indien de bestaande kades moeten overbouwd worden. De terreindiepte zou beperkt blijven tot 75 m, wat langs de zijde van de spoorwegen (en rekening houdend met de verplaatsing van de Slijkenssteenweg) zelfs uitgesloten is.

Rekening houdend met deze overwegingen meent de Werkgroep dat alternatief (b) in het plan zoals door de minister voorgelegd niet verder aan te houden is.

Daarin wordt immers gemikt op een exclusieve bestemming van de zone achter de diepwaterkade voor RO/RO-trafiek. De conventionele trafiek wordt in dit plan na volledige afwerking van het plan (tegen 2000-2001) verplaatst naar de achterhaven.

In het licht van de discussies in de Commissie over de specifieke economische betekenis van de verschillende onderdelen van het plan is dit alternatief (b) wel aan te houden bij een project waarin uitsluitend de herstructurering van de bestaande handelshaven wordt vooropgezet (cf. infra).

2.2. De herstructurering van het wegnnet

2.2.1. Het project

zoals voorgesteld door de Minister

Dit onderdeel van het renovatieproject bevat:

- (a) de aanleg van een rechtstreekse verbinding "De Bolle-Kennedy-rondpunt" (onderdeel van de Ring Oostende) is (blijkens de nota van de Minister) in optimale uitvoering slechts mogelijk bij het buiten gebruik stellen van de verbindingseuul tussen vlotdok en houtdok. In de planning van de Minister is dat laatste pas voorzien na afwerking van de sluis (vanaf 1998). Er wordt echter toch voor geopteerd om reeds veel vroeger die rechtstreekse verbinding te realiseren¹; zij het met een tijdelijke oplossing (een beweegbare brug).
- (b) definitieve wegenwerken: waaronder begrepen de omlegging van de Slijkenssteenweg (in de havenzone achter de diepwaterkade), de wegen over de nieuwe zeesluis en de aansluiting van de geherstructureerde haven terreinen op het hoofdwegenet. Een deel van deze werken horen thuis onder de hierboven besproken herstructurering van de voorhaven. De uitvoering ervan is voorzien voor 1997-1999.

2.2.2. Opmerkingen van de Werkgroep:

dit onderdeel heeft geen aanleiding gegeven tot opmerkingen vanwege de Werkgroep².

¹ Rekening houdend met de huidige stand van het renovatiedossier en de voorzieningen in de KBA en EIS in de periode 1992-1994.

² Niettegenstaande de uitgesproken binding ermee. Overigens heeft de adviesvraag van de Minister geen betrekking op dit onderdeel (cf. nota p. 12 punt 5.1.).

2.3. De bouw van een nieuwe zeesluis en de maritieme ontsluiting van de kanaalzone

2.3.1. Het project

zoals voorgesteld door de Minister

Na de bouw van een nieuwe zeesluis (met een toegankelijkheid van schepen tot een maximum van 10.000 tdw) zullen in de achterhaven ongeveer 227 ha industrieterreinen maritiem ontsloten worden. Daarvan zijn 16 ha gelegen aan een "insteekdok" op het kanaal dat gecreëerd wordt door het niet-dempen van het bestaande zwaai-dok en doksluis. De overige 211 ha zijn gelegen langs het kanaal.

De bouw van de nieuwe zeesluis is gepland voor de jaren 1995-1998 (voorafgegaan in de jaren 1992-1994 door onteigeningen, de verplaatsing van de jachthaven en bouw van de nodige kokers). In het kader van een optimale planning (dus afgezien van budgettaire beperkingen) kan met het oog op het versnellen van de herstructurering van de voorhaven de oorspronkelijke planning uit de KBA en EIS worden bepleit (1994-1997).

De uitbouw van de achterhaven vergt bovendien de aanpassing, uitbreiding en verdieping van het kanaal. In de nota van de Minister wordt dit voorzien in de jaren 1997-2001 (respectievelijk 1996-2000).

2.3.2. Samenvatting van de opmerkingen geformuleerd in de Werkgroep

2.3.2.1. De relatie van de nieuwe zeesluis met de overige onderdelen van het renovatieprogramma

Uit de nota van de Minister (en overigens ook uit de voorgelegde KBA en EIS) blijkt dat de bouw van een nieuwe sluis niet alleen in de tijd prioritair is en vanuit economische overwegingen belangrijk, maar tevens een onvermijdelijke schakel is in de herstructurering van de haven.

M.a.w. zonder nieuwe zeesluis geen herstructurering van de bestaande handelshaven en geen bijkomende mogelijkheden voor de RO/RO-traffic in Oostende

Zoals reeds aangegeven in punt 2.1.2.2. is dit juist, voorzover de toegang tot het kanaal niet mag onderbroken worden. Indien die onderbreking (zij het tijdelijk of definitief) wel wordt aanvaard dan is het niet bouwen van een nieuwe

zeesluis (maar wel dempen van de bestaande) zonder noemenswaardige gevolgen voor de overige onderdelen van het renovatieprogramma.

Het zou derhalve denkbaar zijn dat in Oostende in de eerste helft van de jaren '90 de herstructurering van de bestaande getij- en handelshaven wordt uitgevoerd (met volledige demping van de handelshaven), terwijl de bouw van een nieuwe zeesluis (en aansluitende aanpassingen van het kanaal) naar een latere fase wordt verschoven.

In punt 4 wordt op basis van de KBA en EIS onderzocht welke de economische gevolgen zijn van dergelijke optie. De baten van de uitbouw van de achterhaven kunnen immers niet ontkend worden.

Fundamenteel is echter de vaststelling dat de bouw van een nieuwe zeesluis een "op zichzelf staand onderdeel is", waarvan de eigen baten moeten worden beoordeeld.

2.3.2.2. De aansluiting van de voor havengebonden activiteiten beschikbare terreinen

Op basis van de schets toegevoegd aan de nota van de Minister blijkt:

- dat voor een belangrijk deel van de beschikbare terreinen de effectieve aansluiting op het aangepaste kanaal niet optimaal is (in elk geval niet in overeenstemming is met wat als een normale aansluiting van haventerreinen kan bestempeld worden);
- dat met uitzondering van 80 mln voor de bouw van een publieke kaaimuur niets voorzien is voor kaaimuren in deze havenzone. Er wordt m.a.w. van uitgegaan dat de betrokken bedrijven zelf voor de bouw van een kaaimuur of aanlegsteiger zullen instaan.

2.4. Conclusies van de Werkgroep

Het voorgelegde herstructureringsplan is - naast de herstructurering van het wegennet - opgebouwd uit twee belangrijke onderdelen:

- enerzijds door een grondige herstructurering van de huidige havenzone (getijhaven en handelshaven) de positie van Oostende in het domein van de RO/RO-traffic verstevigen en verder uitbouwen;
- anderzijds door de bouw van een nieuwe zeesluis (met de maximale dimensie van 10.000 tdw mogelijk in Oostende) een achterhaven creëren waardoor het niet alleen mogelijk is

de bestaande conventionele trafieken optimaler te lokaliseren, maar tevens de ontwikkeling van maritiemindustriële activiteiten in de kanaalzone op gang te brengen.

Op basis van de beschikbare gegevens is volgens de Werkgroep de herstructurering van de bestaande havenzone in het plan zoals door de minister voorgelegd slechts mo-



gelijk zoals voorgesteld in het renovatieproject: nl. een verdere uitbouw langs de diepwaterkade en de volledige demping van de handelsdokken (vlot- en houtdok).

Andere alternatieven zijn ofwel technisch en economisch niet aangewezen (gedeeltelijke demping), ofwel niet realistisch in de jaren '90 (bijkomende RO/RO-aanlegplaats op de oostelijke oever).

De Werkgroep stelt tevens vast dat de minister in zijn beleidsnota een plan voorlegt waarbinnen op een samenhangende wijze deze twee onderdelen worden gerealiseerd tegen 2000-2001. Indien de twee onderdelen voor Oostende op grond van de economische evaluatie aanvaard worden (en te realiseren tegen het einde van de eeuw) dan is de voorgestelde programmering en afstemming van de werken de meest optimale.

Van fundamenteel belang is echter de vraag of beide onderdelen voor de haven van Oostende moeten aangehouden worden en binnen welke timing ze moeten gerealiseerd worden.

Daarom wordt verder in dit advies de economische verantwoording niet enkel onderzocht voor het globale project zoals door de minister

voorgesteld. De twee hierboven genoemde onderdelen worden - op basis van de beschikbare informatie - ook afzonderlijk geëvalueerd.

Volgende "herstructureringsplannen" zijn dan in Oostende mogelijk:

- (a) een plan zoals door de minister voorgelegd, maar rekening houdend met de hierboven gemaakte opmerkingen volgens de timing voorzien in de KBA en de EIS;
- (b) een plan waarbij de renovatie wordt beperkt tot de herstructurering van de huidige havenzone (getijhaven en handelshaven) met als variante de gedeeltelijke uitbouw van het vlotdok als tijdok;
- (c) een plan waarbij pas in een latere fase wordt overgegaan tot de uitbouw van een achterhaven (via de bouw van een nieuwe zeesluis) en in de huidige havenzone eventueel gedeeltelijk behoud van het vlotdok als tijdok.

Het plan onder (c) heeft vooral betekenis indien daarmee de uitbouw van de achterhaven verschoven wordt naar de periode na 2000. In het andere geval valt het samen met plan (a), tenminste wat het tijdstip van operationalisering van de achterhaven betreft.

De Werkgroep meent dat op de eerste plaats de keuze over de betekenis van de achterhaven voor Oostende belangrijk is. Uitstel van deze principiële beslissing zal hoe dan ook tot gevolg hebben dat de mogelijkheden voor de kanaalzone als achterhaven gehypothekeerd worden. Er moet een uitsluitel over de toekomst van de Oostendse haven gegeven worden. De mogelijkheid onder (c) komt dan ook niet verder aan bod.

3. Trafiekverwachtingen en weerslag op de economische activiteiten

3.1. De vooropgezette trafiekverwachtingen en economische activiteiten: hypothesen van de KBA en EIS

Tabel I bevat de trafiekprognoses aangehouden in de KBA en EIS, zowel voor de RO/RO-trafiek als voor de niet RO/RO-trafiek (verder aangeept als conventionele trafieken).

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een ontwikkeling "zonder en met uitvoering" van het project.

De gehanteerde prognoses lopen grotendeels gelijk (het omgekeerde ware overigens moeilijk te verantwoorden). Er zijn wel een tweetal verschillen aan te stippen:

- De opbouw van de trafiek ten gevolge van uitvoering van het project is volgens de prognoses van de EIS geleidelijker dan bij de KBA (zowel voor RO/RO* als voor conventionele trafieken).
- De hypothesen bij nietuitvoering van het project wijken af van elkaar. Zonder expliciete aanduiding over de verdere ontwikkeling in de jaren '90 wordt er in de KBA van uitgegaan dat de conventionele trafiek tegen 2000 zal verdwenen zijn in Oostende. Daarentegen wordt in de EIS aangenomen dat ook zonder uitvoering van de renovatie nog ongeveer 1,1 mln zal behandeld worden.

Deze afwijkingen tussen beide benaderingen zijn uiteindelijk voor de globale trafiekverwachting niet zo fundamenteel¹.

Essentieel is de vraag of de voorgestelde renovatie op middellange en lange termijn de verwachte "aantrekking" kan uitoefenen.

Voor de RO/RO-trafiek wordt uitgegaan van een groei van de markt (dat is de RO/RO-trafiek over het kanaal, verminderd met het aandeel dat de kanaaltunnel zou verwerken) in de eerstkomende 20 jaar van gemiddeld 4,5 % per jaar in het eerstvolgende decennium en 4 % in het volgend decennium.

Oostende rekent erop dat minstens over deze periode van 20 jaar geleidelijk het vroeger marktaandeel van 11,5 % bereikt wordt. Daarbij zou de RMT-trafiek (ten gevolge van de directe concurrentie met de kanaaltunnel op 2,5 mln ton stabiliseren). De renovatie zou daardoor tegen 2013 ongeveer 8,3 mln ton (brutoton) aanbrengen (of ongeveer 415.000 trailers).

¹ Bij uitvoering van het project wordt in de EIS verwacht dat reeds voor de operationalisering van de nieuwe RO/RO-kade de neerwaartse trend kan worden omgebogen voor de trafiek aan de bestaande aanlegplaats, mits de nodige terreinen beschikbaar gesteld worden.

TABEL I: Aangenomen trafiekprognoses in KBA en EIS voor RO/RO* en conventionele trafieken (in mln ton) RO/RO-trafiek in brutoton (1,75 x nettoton)

	KB			EIS			
	RO/RO		CONVENTIONEEL	RO/RO		CONVENTIONEEL	
	zonder renovatie		met renovatie	zonder renovatie		met renovatie	
1985	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
1991	1,4	1,4	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5
1992	0,9	0,9	1,3	0,9	0,9	1,3	1,3
1993	0,4	1,7		0,4	1,7	1,0	1,0
1994		2,4		0,3	1,9	1,1	1,1
1995		2,6		0,2	2,1	1,1	1,1
1996		2,8		0,1	2,4	1,1	1,1
1997		3,0			2,7	1,1	1,1
1998		3,3			2,9	1,1	1,1
1999		3,5			3,2	1,1	1,1
2000		3,8	1,0		3,5	1,1	1,6
2001		4,1	1,7		3,9	1,1	2,0
2002		4,4	2,4		4,2	1,1	2,4
2003		4,8	3,1		4,5	1,1	2,9
2004		5,0	3,8		4,8	1,2	3,0
2005		5,3	4,5		5,1	1,2	3,3
2006		5,6	4,5		5,4	1,2	3,4
2007		6,0	4,5		5,7	1,2	3,6
2008		6,3	4,5		6,1	1,2	3,8
2009		6,7	4,5		6,4	1,2	4,0
2010		7,1	4,5		6,7	1,2	4,2
2011		7,5	4,5		7,0	1,2	4,4
2012		8,0	4,5		7,3	1,2	4,5
2013		8,4	4,5		7,6	1,2	4,7

* Exclusief RMT

1985 : 3,3 mln vanaf 1992 : constant 2,5 mln

1991 : 2,5 mln

TABEL II: Voorziene evolutie van de RO/RO-trafiek te Oostende bij renovatie (gegevens in miljoen ton)

	1985	1993	2003	2013
RMT-trafiek	3,0	2,5	2,5	2,5
Bestaande trafiek				
Diepwaterkaai	0,9	1,7	2,7	3,8
Bijkomende terminal				
Diepwaterkaai	-	-	2,0	4,5
Totaal	3,9	4,2	7,2	10,8
Marktaandeel (a)	11,1	10,3	11,4	11,5

(a) Marktaandeel in de range, berekend op basis van de prognoses in tabel 2.1. van de kostenbatenanalyse van de havenrenovatie in Oostende.

Deze trafiek zou gerealiseerd worden via de bestaande aanlegplaats langs de diepwaterkade en vooral via een nieuwe RO/RO-berth langs de diepwaterkade.

De realisering ervan vergt (cf. supra) de herstructurering van de achterliggende terreinen.

Voor de **conventionele trafieken** wordt na het operationeel worden van de nieuwe zeesluis en het aangepast kanaalpand erop gemikt dat:

- (a) De bestaande trafieken (ten belope van ongeveer 1,3 mln ton) kunnen behouden blijven.
- (b) Deze bestaande trafiekstromen (bouwmaterialen, petroleumprodukten, chemische produkten en meststoffen, conventionele trafieken op Groot-Brittannië) kunnen uitgebreid worden.
Daarbij wordt uitgegaan van een trafiektoename voor deze bestaande stromen van 3,5 mln ton. Een deel daarvan (meer in het bijzonder van het chemisch complex zouden behandeld worden op de reeds door deze bedrijven ingenomen terreinen).
- (c) De aantrekking bovenop deze bestaande trafiekstromen van nieuwe trafieken, die meer in het bijzonder "om diverse redenen in grotere havens geen plaats meer vinden", aangevuld met uitbreiding van bestaande productiecapaciteiten en nieuwe productiebedrijven in de kanaalzone.
Inzake uitbreiding van bestaande productiecapaciteit wordt meer in het bijzonder verwezen naar uitbreidingsplannen van het bestaande chemisch complex.
Op basis van recente besprekingen worden daarnaast marktkansen reëel geacht voor stukgoedtrafieken (behandeling van zakgoed, fruitinvoer uit Marokko en West-Afrika, uitvoer van tweedehandswagens), stortgoederentrafieken (uitvoer ijzerslakken, invoer toevoegingserts en natuurlijke meststoffen). Tenslotte worden mogelijkheden voorzien voor de inplanting van distributiecentra en nieuwe productiebedrijven (invoer grondstoffen papierproductie, houtverwerkingsproject, recuperatiebedrijf en scheepsherstelling)¹.

De uiteindelijke prognoses voor conventionele trafieken die in de KBA en de EIS zijn aangehouden stabiliseren grosso modo op het niveau van wat onder (a) en (b) is samengevat.

Men kan dus stellen dat bij de berekening van de economische baten in elk geval geen rekening is gehouden met de potenties die Oost-

ende na afwerking van het renovatieprogramma zou verwerven om nieuwe trafieken in de achterhaven aan te trekken.

Tenslotte wordt in de EIS aangenomen dat bij niet-uitvoering van het project de activiteiten van de chemische sector in de kanaalzone volledig zullen stopgezet worden (vanaf 1996). Indien op korte termijn wordt beslist een nieuwe zeesluis te bouwen en het kanaal aan te passen (operationeel vanaf 2000) zou minstens de bestaande activiteit behouden blijven, volgens gegevens van de vertegenwoordigers van Oostende zelfs uitgebreid worden.

3.2. Samenvatting van de opmerkingen geformuleerd in de Werkgroep

Uiteraard zijn de hierboven samengevatte hypothesen over de trafiekontwikkeling en de economische activiteiten van cruciaal belang voor de beoordeling van de resultaten in de economische evaluaties. Belangrijke tegenvallers kunnen het oorspronkelijk rendabel geachte project onrendabel maken. Onzekerheid blijft echter altijd aanwezig.

Tot nu toe heeft de Commissie bij de beoordeling van andere projecten hierbij twee benaderingen gevolgd:

- onderzoeken "hoe erg de tegenvallers mogen zijn" om het project beneden de vooropgezet- te rentabiliteitsdrempels te plaatsen². Op die manier kan op een bevredigende manier worden aangegeven welke voorwaarden in elk geval zullen moeten aanwezig zijn om het project nog aanvaardbaar te houden;
- indicaties aanbrengen die de "plausibiliteit" van de vooropgestelde prognoses toetsen. M.a.w. onderzoeken of er factoren zijn die aanleiding kunnen zijn tot substantiële twijfel aan de verwachtingen.

De eerste benadering komt aan bod in punt I.4., waarin de uitgevoerde economische evaluaties zelf worden besproken.

¹ Bron: Toekomstige evolutie van de conventionele maritieme trafiek in de haven van Oostende. GOM West-Vlaanderen, febr. 1992.

² In de KBA minstens een opbrengstratio van nul, in de EIS minstens een netto bijdrage tot de welvaart van nul.

3.2.1. De trafiekprognoses voor de RO/RO-trafiek

In essentie zijn bij deze prognose twee elementen belangrijk:

- de vraag naar de toekomstverwachtingen voor de globale markt;
- de vraag naar de mogelijkheden van Oostende om na uitvoering van het project het voorgenomen marktaandeel te realiseren, rekening houdend met de concurrentie met andere havens.

Voorafgaandelijk kan eveneens de vraag gesteld worden of - ongeacht de reële marktkansen - Oostende met dit project wel over voldoende technische mogelijkheden zal beschikken om de voorgenomen trafiek te verwerken. Meer in het bijzonder werden vragen gesteld bij de aangehouden terreinrendementen: 1,75 ha voor 1 mln ton (of gemiddeld ongeveer 29 trailers/ha). De verwachte 8,3 mln ton zou derhalve ongeveer 15 ha vergen.

De Werkgroep gaat er van uit dat dit een realistische veronderstelling is.

Dus ongeacht de reële marktkansen mag worden aangenomen dat het voorgestelde project (naast de bestaande aanlegplaats langs de diepwaterkade een tweede RO/RO-berth met herstructurering van de terreinen over ongeveer 27 ha waarop ook de RMT-trafiek moet verwerkt worden) technisch geen beperkingen stelt aan de voorgenomen groei.

3.2.1.1. De toekomstverwachtingen voor de globale markt

De toekomstverwachtingen voor de globale markt (RO/RO-verkeer tussen Groot-Brittannië en het continent) zijn overgenomen uit de prognose van Euro-tunnel. De resultaten zijn afhankelijk van enerzijds de algemene verwachtingen voor het vervoer op de "kanaalmarkt" en anderzijds het aandeel dat de tunnel voor zijn rekening zal nemen.

De gehanteerde prognose gaat uit van een zeer expansieve markt voor de RO/RO-trafiek in de kanaalzone in de komende 20 jaar en een aandeel voor de tunnel dat van ongeveer 24,5 % in 1993 zou afnemen tot ongeveer 22 %¹.

De recente recessie in het Verenigd Koninkrijk heeft zeker op korte termijn een neerwaartse invloed op de toekomstverwachtingen. Voor 1992-1993 wordt echter een weliswaar gematigd herstel verwacht². Naast conjuncturele effecten

moet zeker rekening gehouden worden met structurele effecten die de marktontwikkelingen zullen beïnvloeden. Binnen de Werkgroep zijn voornamelijk geen gegevens beschikbaar om deze effecten te kwantificeren (afwijkingen tegenover de aangehouden prognoses).

Structurele effecten die kunnen worden aangestipt:

- een verdergaande integratie binnen de Europese Gemeenschap, welke op termijn zeker zal leiden tot verder groeiende trafiek tussen Groot-Brittannië en de rest van de EEG. De kanaalhavens zullen daarbij ook in de toekomst toonaangevend blijven;
- het effect van de tunnel zelf blijft een belangrijke onbekende, veel zal afhangen van de concrete tariefpolitiek, van het effect van de strategieën van de rederijen tegenover de kanaaltunnel, van de spoorwegondernemingen (bv. voor het inleggen van doorgaande vrachtreinen);
- de hervormingen in de Britse havens met een substantiële verhoging van de produktiviteit bij de goederenbehandeling en de aan gang zijnde (maar nog onduidelijke) discussie over de privatisering van de Britse havens. Er kan worden verwacht dat dergelijke ontwikkelingen een negatieve invloed zullen uitoefenen op het "transshipment-verkeer" van en naar de Britse havens. Voor Oostende is dat verkeer weliswaar niet belangrijk. Niettemin zou het leiden tot een daling van de globale markt en een toenemende concurrentie tussen lijnen en havens.

3.2.1.2. De concurrentiepositie van Oostende

Het gebrek aan diversificatiemogelijkheden (lijnen enkel gericht op Zuid-Engeland) voor de Oostendse RO/RO-trafiek door onvoldoende infrastructuurle uitrusting wordt als "het" kernprobleem beschouwd voor de evolutie van de RO/RO-trafiek in het afgelopen decennium. Daardoor is de ontwikkeling in Oostende ver achtergebleven op die van Zeebrugge.

Gebrek aan nieuwe initiatieven zal zelfs leiden tot een volledige verdwijning van de RO/RO-trafiek in de handelshaven (dus niet-RMT).

¹ De economische impact van de kanaaltunnel op de Belgische economie p. 99.

² Economisch rapport EG december 1991.

Met de herstructurering wordt er op gemikt het marktaandeel van Oostende in de RO/RO-trafiek Groot-Brittannië-continent minstens weer op het niveau van de eerste helft van de jaren '80 te brengen: nl. 11,5 % (het aandeel van de kanaaltunnel buiten beschouwing gelaten).

De trafiek buiten de RMT zou in dat geval vanaf 1994 toenemen met een jaarlijkse groei van 7,89 % (tegenover 4,5 % voor de globale markt).

Deze versterking van de concurrentiepositie zal in belangrijke mate het gevolg zijn van de voorgenomen strategie van de in Oostende aanwezige rederij "Sally-Schiaffino": capaciteitsuitbreiding op de bestaande lijn (Oostende-Ramsgate) en uitbouw van nieuwe verbindingen. Daarnaast wordt verwacht dat een nieuwe rederij de diversificatie van Oostende nog kan versterken met een trafiek op lange termijn van ongeveer 4,2 mln ton (210.000 trailers).

Het spreekt vanzelf dat de concurrentiepositie van Oostende vooral moet bekeken worden in relatie met Zeebrugge.

In de KBA wordt overigens geargumenteed dat ongeveer 73 % van de RO/RO-trafiek die Oostende door uitvoering van de renovatiewerken zal aantrekken bij ontstentenis van het project in Zeebrugge zou behandeld worden. Ongeveer 21 % zou kunnen aangetrokken worden van Franse havens, de rest is afkomstig van Rotterdam (Antwerpen werd in de KBA niet in aanmerking genomen).

Deze vaststellingen zijn uiteraard niet zonder belang voor de toekomstige positie van Oostende. Zonder daarover nu reeds een uitsluitsel te geven mag worden aangenomen dat in Zeebrugge in de loop van de jaren '90 de uitbouw van de RO/RO-trafiek zal worden verder gezet.

Dat kan een negatieve weerslag hebben op de toekomstverwachtingen in Oostende.

Daar staat tegenover dat na uitvoering van de herstructurering toch mag aangenomen worden dat:

- de RO/RO-trafiek in Oostende beter kan inspelen op de marktevolutie en daardoor minstens zijn concurrentiepositie kan behouden (momenteel ± 10 %);
- de mogelijkheid om met dit project de concurrentiepositie van onze kusthavens t.a.v. de buitenlandse havens op de markt van RO/RO-trafiek "Groot-Brittannië - Continent" te versterken reëel is.

3.2.2. De trafiekprognoses voor de conventionele trafiek

Het globale renovatieproject - zoals door de minister voorgesteld - zou door de uitbouw van een achterhaven (achter een nieuwe zeesluis) leiden tot conventionele trafieken van minstens 4,5 mln.

Daarmee is in hoofdzaak gemikt op het behoud en de uitbreiding van bestaande trafiekstromen. Bovenop deze trafiekstromen wordt aangenomen (maar niet in rekening gebracht) dat Oostende na 2000 nog op andere trafieken zou kunnen inspelen.

Met uitzondering van de RO/RO-trafiek zou alle andere trafiek - zeker vanaf 2000 - in de achterhaven behandeld worden: m.a.w. achter de sluis. De cruciale vraag is echter of een havenzone achter een sluis met de gegeven dimensies¹ de vooropgezette trafieken wel kan realiseren. Er is uiteindelijk altijd het "nadeel" van de versassing door een sluis tegenover een havenzone voor de sluizen. Men mag echter aannemen dat dit aspect voor de betrokken trafieken minder relevant is (bv. in vergelijking met de RO/RO-trafiek). Belangrijker is de vraag of de scheepstypes die met de voorgestelde sluis mogelijk zullen zijn, wel in aanmerking komen voor de betrokken trafieken.

Uiteindelijk moet uitgemaakt worden of voor de bestaande trafieksoorten (bouwmaterialen, chemische produkten en meststoffen, geraffineerde petroleumprodukten en conventionele vracht op Groot-Brittannië) ook na 2000 nog een voldoende markt aanwezig is voor schepen beneden de 10.000 dwt.

Bij het beoordelen van deze vraag zijn volgende indicaties relevant:

- Het is inderdaad juist dat gemeten naar het aantal schepen de scheepstypes van minder dan 10.000 dwt een substantieel aandeel vertegenwoordigen in de wereldvloot. Berekeningen op basis van gegevens van Lloyd's Register of Shipping (1991) geven een aandeel aan van ongeveer 61 %. Een analyse naar ouderdom van de wereldvloot toont een beperkte vermindering aan van dit aandeel voor de recentere schepen. Het aandeel blijft echter ruim boven de helft.

¹ Die overigens de maximale dimensies zijn, mogelijk in Oostende. De eventuele beperking heeft overigens niet te maken met de technische mogelijkheden om een trafiek van 4,5 mln ton/jaar te versassen door de sluis.

Daartegenover staat echter dat deze schepen slechts iets meer dan 10 % van de totale beschikbare tonnage vertegenwoordigen.

- De marktkansen van deze scheepstypes zijn in belangrijke mate afhankelijk van specifieke kenmerken van de markt: partijgrootte van de goederen, afstanden waarop het transport betrekking heeft. In dat verband moet zeker rekening worden gehouden met de aanwezigingen van de huidige havengebruikers van de Oostendse haven die meer in het bijzonder voor chemische produkten en meststoffen en bouwmaterialen een gemiddelde scheepsgrootte van 7.500 tot 8.500 ton vooropzetten. De ontwikkelingen in de kustvaart kunnen eveneens de mogelijkheden van scheepstypes tot 10.000 dwt verhogen. En tenslotte moet zeker rekening gehouden worden met de sterke afstemming van Oostende op de trafiek met Groot-Brittannië.

Het is onmiskenbaar dat de geplande dimensie van de nieuwe zeesluis beperkingen oplegt aan de trafiekontwikkeling. Dat sluit evenwel nog niet uit dat Oostende in de achterhaven een trafiek van bv. 4,5 mln ton kan realiseren op lange termijn. Uiteindelijk gaat het over een bijzonder geringe fractie van de globale trafiek in de Range (minder dan 1 % van de huidige maritieme trafiek in de Hamburg-Le Havre Range, of ongeveer 3 % van de totale door Euro-tunnel voor de kanaalhavens voorspelde totale goederentrafiek tussen Groot-Brittannië en het continent binnen 20 jaar).

En tenslotte wordt in Oostende verwacht dat in elk geval het grootste deel van deze conventionele trafiek zou bestemd zijn of gegenereerd worden door de activiteiten in de kanaalzone zelf¹: zowel industriële activiteiten als eventuele distributieactiviteiten. Cruciaal wordt dan de vraag in welke mate de toename van de economische activiteiten in de achterhaven van die aard zal zijn dat inderdaad de beoogde trafieken kunnen gerealiseerd worden.

Ten titel van voorbeeld kan verwezen worden naar de groeiverwachtingen voor chemische produkten en meststoffen. Binnen het pakket van 4,5 mln wordt in eerste instantie gerekend op een toename van de huidige maritieme aan- en afvoer van 270.000 ton tot 850.000 ton op basis van de huidige produktiecapaciteit, of een toename met een factor van drie.

Tenzij de bouw van de sluis een verschuiving zou betekenen van nietmaritiem transport naar

maritieme aan en afvoer dan zou een dergelijke toename wellicht een gelijkwaardige groei van de produktie in het "chemisch complex Oostende" impliceren.

In een volgende fase wordt zelfs een trafiekstijging tot 1,5 mln ton in het vooruitzicht gesteld.

3.2.3. De weerslag van het renovatieproject op de economische activiteiten in het algemeen

De overwegingen onder punt 3.2.2. geven aan dat de prognose voor conventionele trafieken niet op dezelfde manier kan benaderd worden zoals voor andere havenprojecten.

Zoals terecht in de KBA opgemerkt (p. 94) moet "de trafiek in Oostende, achter een sluis die beneden de maat van de grote zeehavens blijft, ontwikkeld worden door de dynamiek van de plaatselijke industrieterreinen".

Diverse vestigingsfactoren zullen daarbij een rol spelen. Uitdrukkelijk wordt wel gesteld dat behoud in Oostende (en latere uitbreiding) van de bestaande kernactiviteiten (nl. de chemische sector) strikt afhankelijk is van de beslissing om een nieuwe sluis te bouwen.

Voor het overige neemt men aan dat de uitbouw van de achterhaven ook een "motorfunctie" zal vervullen in de regionale economische ontwikkeling van de Oostendse regio.

De Werkgroep stelt vast dat het belang van de voorziene maritieme toegankelijkheid in het aantrekken van nieuwe economische activiteiten als dusdanig niet is onderzocht. Daartegenover wordt vanwege de GOM West-Vlaanderen gesteld dat uit jarenlange ervaring blijkt dat het gebrek aan een volwaardige maritieme toegang en zeesluis tal van industriële projecten tegenhield om zich effectief in de havenzone te vestigen. Noch de weerslag van de toegenomen economische activiteiten in de achterhaven op de economische structuur van de Oostendse regio werd expliciet behandeld.

Daarentegen moet wel rekening worden gehouden met de verklaringen over de toekomst van het chemisch complex, uitgaande van de betrokken bedrijfsleiding en aandeelhouders.

¹ Overigens is die hypothese voor de totale 4,5 mln ton aangehouden in de KBA en ligt aan de basis van de substantiële kostenbesparingen die de bouw van de sluis zou opleveren.

3.3. Conclusies van de Werkgroep

De resultaten van de KBA zijn gebaseerd op hypothesen inzake de ontwikkeling van de RO/RO-trafiek en de conventionele trafiek. Aanvullend wordt in de EIS ook nog uitgegaan van de hypothese dat enkel de geplande uitbouw van de achterhaven de verdere aanwezigheid van het chemische complex kan verzekeren.

Dergelijke hypothesen blijven altijd voor een stuk onzeker. Niettemin meent de Werkgroep op grond van het hierboven samengevatte onderzoek te kunnen stellen dat:

- Na uitvoering van het renovatieproject de **potenties van Oostende om een sterker aandeel in de groeiende RO/RO-trafiek te verwerven reëel zijn**. Indien diversificatie door de bestaande rederij wordt waargemaakt en het project bovendien een nieuwe rederij zou kunnen aantrekken dan zijn de vooropgezette prognoses aanvaardbaar (8,3 mln brutoton). Men mag toch wel aannemen dat het **minstens** mogelijk is (en bovendien na te streven) dat Oostende zijn huidig marktaandeel van ongeveer 10 % zou behouden via de voorgestelde herstructurering. Bij aanvaarding van de groei voor de globale markt van 4 tot 4,5 % komt dit respectievelijk in 2003 en 2013 neer op ongeveer 3,8 en 6,9 mln ton voor de RO/RO-trafiek, exclusief RMT.
- Voor de **trafiekontwikkeling in de nieuwe achterhaven** de mogelijkheid om op de aanwezige industrieterreinen voldoende economische activiteiten aan te trekken doorslaggevend zal zijn. Uiteraard moet het gaan over industrieën die beroep doen op maritieme aan- en afvoer. De bouw van een nieuwe sluis (en aanpassing van het kanaal) zal daarbij een belangrijke factor zijn, maar niet de enige. Voor het behoud van de bestaande activiteiten in de chemie en scheepsherstelling kan de bouw van de sluis wel als een doorslaggevende factor beschouwd worden.

Volgens de Werkgroep is het in elk geval realistisch in afwachting van de operationalisering van de achterhaven (vanaf 2000) en mits een actief havenbeheer de bestaande conventionele trafieken te behouden (1991: ongeveer 1,3 mln ton). Behoud en uitbreiding van de productiecapaciteit van het chemisch complex zou volgens vooruitzichten van de bedrijven reeds leiden tot een bijkomende trafiek van ongeveer 0,6 tot 1,3 mln ton. Tegenover de referentieprognose uit de KBA en de EIS van 4,5 mln ton mag toch wel als minimumgrens een trafiek

voor de achterhaven van 2 tot 2,5 mln ton vooropgezet worden. Dat is 0,6 tot 1,1 mln meer dan de ondergrens gehanteerd in de KBA en 0,8 tot 1,3 mln meer dan de ondergrens in de EIS.

Meer in het algemeen kan men stellen dat behoud van de bestaande trafieken in de "overgangperiode" (dus vóór de operationalisering van de nieuwe achterhaven) van essentieel be-



lang zal zijn. Daarnaast zal de uitbreiding van de bestaande trafieken (tot 4,5 mln ton) een zeer substantiële uitbreiding van de economische activiteiten in de kanaalzone vergen. Er wordt immers verwacht dat zij op zichzelf reeds een niveau van 4,5 mln ton zullen genereren.

4. De economische evaluatie: resultaten van de KBA en EIS

4.1. De KBA: Samenvatting van de resultaten en besprekingen binnen de Werkgroep

4.1.1. De KBA over het project zoals voorgelegd aan de Commissie, aangepast aan de oorspronkelijke programmering van de KBA²: samenvatting van de resultaten

¹ Waarbij zoals gezegd geen rekening wordt gehouden met het aantrekken van nieuwe trafieken, waarvoor volgens vertegenwoordigers van de stad Oostende op grond van reeds gevoerde besprekingen een niveau van nog eens 4 mln ton kan worden vooropgezet.

² Deze aanpassing betreft meer in het bijzonder de versnelde bouw van een nieuw RO/RO-berth en een afwerking van het renovatieproject in 2000. Er mag wel aangenomen worden dat tegenover het schema van de KBA de aanvang van de wegenwerken met minstens één jaar verschoven wordt. Het resultaat op de KBA is echter verwaarloosbaar.

De voorgelegde KBA bekomt in de "standaard-berekening" (samenvatting van kosten en baten in tabel III en IV) een opbrengstratio van respectievelijk 1,27 en 0,91 naargelang een internationaal of een Belgisch standpunt wordt ingenomen.

Bij deze standaardberekening blijkt (cf. tabel III en IV) dat:

- In het **internationale standpunt** 54 % van de verwachte totale baten (brutobaten) betrekking heeft op de conventionele trafiek (gelijkmatic verdelc over havenontvangsten en kostenbesparingen voor de havengebruikers) 16,5 % heeft betrekking op de RO/RO-trafiek (waarvan 73 % havenontvangsten).

De baten hebben eveneens voor 16,5 % betrekking op de fundamenteel verbeterde verkeerssituatie die met dit havenproject wordt gerealiseerd (het gaat voor ongeveer 88 % over kostenbesparingen voor weggebruikers¹, de overige hebben betrekking op waardeherstel aan onroerende goederen door vermijden van geluidshinder).

De overblijvende baten (13 %) zijn werkgelegenheidsbaten bij constructie en onderhoud in rekening gebracht tot en met 1998. Het grootste deel heeft betrekking op de bouw van de nieuwe zeesluis.

- In het Belgische standpunt de bijdrage van de conventionele trafiek herleid wordt tot 48 % van de totale brutobaten (waarvan 67 % havenontvangsten). Het aandeel van de RO/RO-trafiek bedraagt nog 15,5 %. Deze verschuivingen zijn het gevolg van het feit dat een deel van de kostenbesparingen voor de havengebruikers afvloeien naar het buitenland en dus bij een Belgische standpunt niet in rekening worden gebracht. Deze kostenbesparingen voor havengebruikers wegen duidelijk minder door bij de RO/RO-trafiek zodanig dat de bijdrage van de RO/RO-trafiek ook minder wordt beïnvloed.

De bijdrage van de baten voor het wegverkeer en van werkgelegenheid bij constructie en onderhoud wordt belangrijker (respectievelijk 20 % en 15 %). Zij worden nauwelijks of niet beïnvloed door de verandering van internationaal naar Belgisch standpunt.

Er komt in dit standpunt eveneens een baat bij: met name de baat van netto (Belgische) werkgelegenheid bij goederenbehandeling in het kader van de RO/RO-trafiek (ongeveer 1,5 % van de brutobaten). Deze baat wordt opnieuw slechts in rekening gebracht tot en met 1998. Daardoor wordt eventuele nettowerkgelegen-

heid voor goederenbehandeling in de conventionele trafieken niet in rekening gebracht.

Langs de kostenzijde heeft ongeveer 71 % van de totale (geactualiseerde) kosten betrekking op de uitbouw van de achterhaven, waarbij de bouw en het onderhoud van de nieuwe zeesluis uiteraard het zwaarst doorwegen.

Deze gedifferentieerde benadering heeft binnen de hier aangehouden invalshoek (nl. een evaluatie van het project als een functionele eenheid) slechts een relatieve betekenis.

De globale rentabiliteit is van doorslaggevend belang.

4.1.2. KBA over het voorgelegde project: sensitiviteitsanalyses

Zoals reeds aangegeven zijn de basishypothesen over de te verwachten trafiek van cruciaal belang. Deze hypothesen werden in punt 3 van dit deel uitvoerig besproken. Hier komt de weerslag op het rentabiliteitsonderzoek ter sprake.

Essentieel is de vraag naar de risicomarge, verbonden aan het voorgelegde project. Zoals bij vroeger reeds onderzochte projecten kan men onderzoeken of de overheid met dit project een groot risico loopt dat de rentabiliteit onvoldoende is. Tot nu toe heeft de Havencommissie "onvoldoende rentabiliteit" als volgt gedefinieerd: een opbrengstratio kleiner dan nul (m.a.w. nettobaten die kleiner zijn dan nul).

Ingeval van het Oostendse project kunnen de risico's betrekking hebben op drie elementen²:

- de RO/RO-trafiek
- de conventionele trafiek
- het wegverkeer.

¹ In de ruime betekenis: tijdsbesparingen, besparingen op slijtage en onderhoud van voertuigen, brandstofbesparing, besparing op verkeersongevallen en verbeterd comfort.

² In de bespreking werden ook andere "onzekerheden" aangebracht: meer in het bijzonder een mogelijke overschatting van de investeringskosten en het niet-voorzien van onderhoudsbaggerwerken in de achterhaven. De weerslag van dergelijke wijzigingen kan vrij eenvoudig worden aangegeven. Een toename van bv. 10% van de investeringsuitgaven (gelijkmatic gespreid over alle onderdelen) doet de nettobaten dalen met ongeveer 490 mln. In het internationale standpunt daalt daardoor de opbrengstratio tot 1,1. In Belgisch standpunt tot 0,77. Een eventuele verhoging van de onderhoudskosten door baggerkosten van bv. jaarlijks 10 mln. doet 190 mln. netto-baten verliezen. Het effect op de opbrengstratio is verwaarloosbaar.

Het wegverkeer dat "geniet" van het project wordt beperkt tot het bestaande verkeer in de betrokken zone (jaarlijks aangepast met een gemiddelde groeivoet voor de groei van het wegverkeer in het algemeen). Er wordt dus geen rekening gehouden met geïnduceerd verkeer. M.a.w. de hiervoor gemeten baten kunnen als een "zekere opbrengst" worden beschouwd.

Dat is om evidente redenen minder het geval voor de twee overige elementen. Aansluitend bij de KBA lijken de risico's voor de prognose inzake RO/RO-trafiek het kleinst. In punt 3 werd geargumenteed dat behoud van het marktaandeel op 10 % voor Oostende als een redelijk minimum mag beschouwd worden.

In het meest extreme geval zou men kunnen veronderstellen dat Oostende er niet in slaagt een nieuwe operator aan te trekken en enkel de bestaande rederij Sally-Schaffino haar activiteiten kan opdrijven tot 4,2 mln ton. In dat geval worden alle baten die op de RO/RO-trafiek betrekking hebben herleid tot de helft. Men kan bij dit "extreme" geval voor de RO/RO-trafiek bovendien veronderstellen dat de conventionele trafiek in de achterhaven volledig wegvalt. Daarbij nemen we aan dat het project er enkel in slaagt de aanwezige terreinen te verhuren zonder enige aanbreng van maritiem verkeer¹.

Zelfs in dit geval bekomt het globale project nog een opbrengstratio groter dan nul bij een discontovoet van 4 %:

- in het internationale standpunt worden de nettobaten 2.390 mln;
- in het Belgische standpunt worden de nettobaten 2.184 mln.

In beide gevallen zou men zelfs bij deze extreem slechte verwachtingen de werkgelegenheidsbaten bij constructie buiten beschouwing kunnen laten (2.013 mln). Dan nog is de opbrengstratio groter dan nul.

Deze overwegingen zijn voor de Werkgroep een voldoende aanduiding dat op basis van de KBA rentabiliteit (met name een opbrengstratio groter dan nul bij een discontovoet van 4 %) in elk geval verzekerd is bij uitvoering van het project zoals door Oostende voorgesteld.

4.1.3. De KBA voor een renovatieproject zonder nieuwe zeesluis

Onder punt 2 werd vastgesteld dat in tegenstelling met de optie van het voorgelegde plan de toekomstige uitbouw van Oostende zou kunnen beperkt worden tot de voorziene herstructurering van de getijhaven en handelshaven. Deze optie is realiseerbaar omdat voor deze herstructurering strikt genomen de bouw van een nieuwe zeesluis niet nodig is. Dat geldt ook voor de herstructurering van de wegeninfrastructuur. De daarmee bereikte baten kunnen evengoed gerealiseerd worden zonder de bouw van de nieuwe zeesluis¹⁷.

Een dergelijk alternatief is dus mogelijk en op zijn economische gevolgen te onderzoeken.

Het komt er m.a.w. op aan te onderzoeken in hoeverre het economisch verantwoord is in Oostende naast een gemoderniseerde voorhaven ook nog een achterhaven in de kanaalzone te ontwikkelen (en binnen welke timing).

Men kan dit analyseren op basis van de voorgelegde KBA. Men moet hierbij wel bedenken dat het voorgestelde alternatief de definitieve afwijzing betekent van de kanaalzone als havenzone voor de toekomst.

In theorie zou men kunnen stellen dat Oostende bv. in eerste instantie moet uitgebouwd worden als RO/RO-haven. En dat daarbij de prioriteit moet gelegd worden in de jaren '90. In een latere fase zou men kunnen denken aan een uitbouw van de achterhaven en daarvoor bv. in de 2e helft van de jaren '90 de eventuele uitbouw van een zeesluis voorzien. Daarbij wordt er dan van uitgegaan dat de trafiekverwachtingen op middellange termijn niet van die aard zijn dat dergelijke uitbouw nodig is op middellange termijn. Dat geldt zeker voor een specifiek havenproject, waar de overslagactiviteiten als dusdanig vooropstaan. Men moet geen haveninfrastructuur voorzien, vooraleer de trafiek er zal zijn.

Zoals reeds aangestipt gelden voor het Oostendse project deze argumenten minder:

- Bij de uitbouw van de achterhaven wordt gemikt op het behoud en de uitbreiding van industriële activiteiten die een maritieme toegangsweg (beperkt tot wat Oostende toelaat) nodig hebben.

M.a.w. niet enkel de trafiekverwachtingen als dusdanig (in relatie met de algemene marktverwachtingen) maar ook de optie om industriële activiteiten in die zone op gang te bren-

¹ Een dergelijke hypothese moet als een "rekenhypothese" beschouwd worden, om de mate van onzekerheid te onderzoeken. Men zou bezwaarlijk kunnen aannemen dat een havenproject rendabel is zonder trafiek.

gen is van belang. Essentieel is de hypothese dat industriële activiteit slechts op gang te brengen is door de bouw van een nieuwe zeesluis¹.

- De meeste kans op toekomstige trafiek in de achterhaven is gebaseerd op uitbreiding van bestaande trafiekstromen. Uitstel van beslissing over de bouw van een nieuwe zeesluis van die aard zijn dat de bestaande trafieken zullen verdwijnen en niet meer kunnen teruggewonnen worden achteraf.

Deze overwegingen beletten niet dat hoe dan ook moet aangetoond worden dat voor de uitbouw van die activiteiten (en daarmee samenhangende maritieme trafiek) de bouw van de sluis een rendabele investering is.

De voorgelegde KBA laat toe daarover indicaties te geven. De KBA meet de bijdrage die de sluis (en aansluitende aanpassing van het kanaal) oplevert. Voor een dergelijk project kan in de KBA deze bijdrage niet anders zijn dan - naast de havenontvangsten - de kostenbesparingen voor de havengebruikers.

Als de nieuwe sluis niet wordt gebouwd dan verdwijnen volgens de aangehouden hypothesen ook alle activiteiten. Bovendien komen er ook geen nieuwe. In het beste geval blijven sommige activiteiten. Ze moeten evenwel veel hogere transportkosten dragen, vermits ze geen gebruik kunnen maken van lossen en laden in de kanaalzone zelf. Deze kostenbesparingen worden gemeten in de KBA. Bij niet-uitvoering gaan deze baten verloren. We gaan hierbij uit van dezelfde methodiek zoals gevolgd in de voorgelegde KBA².

In bijlage I is berekend wat het resultaat wordt van de KBA als de nieuwe zeesluis niet wordt gebouwd. In dat geval veronderstellen we dat in de achterhaven **geen activiteiten meer overblijven**. Het kanaal wordt herleid tot uitsluitend een kanaal voor de waterhuishouding.

We hebben de berekening uitgevoerd door aan te geven wat de resultaten zijn bij niet-uitvoering van de sluis. Het verschil met de oorspronkelijke KBA geeft aan wat het verlies is door de sluis niet te bouwen.

De resultaten

In het internationale standpunt gaan voor 5,3 mld nettobaten verloren. Dat is ongeveer 58 % van de oorspronkelijke nettobaten. In het Belgische standpunt is het verlies geringer 3,1 mld of 47 % van de oorspronkelijke nettobaten.

Bij deze berekeningen is uiteraard aangenomen dat de verwachte baten - zoals in de KBA berekend - zich ook realiseren.

Dit verlies is substantieel.

Daartegenover staat dat om dit verlies goed te maken via de uitrusting van de achterhaven zeer belangrijke inspanningen moeten gebeuren. Dat is de reden waarom het project "zonder nieuwe sluis" een substantieel hogere opbrengstratio bekomt dan het globale project: respectievelijke 46 en 81 % hoger. Deze opbrengstratio kan op zijn beurt nog beïnvloed worden door de weerslag van de variante met gedeeltelijke demping van het vlotdok. Daarvoor moeten de baten (onder de vorm van kostenbesparingen) van de daar behandelde conventionele trafiek minstens ongeveer 500 mln bedragen om een positief resultaat te bekomen (te vergelijken met de 731 en 117 voor de RO/RO-trafiek respectievelijk vanuit internationaal en Belgisch standpunt).

De nettobijdrage van de achterhaven drukt de rentabiliteit van het renovatieproject.

Daarom is de achterhaven nog niet te verwerpen. De vraag is niet of de opbrengstratio "met en zonder sluis" even hoog moet zijn. De vraag is of er in combinatie met de renovatie van de voorhaven een ander project kan uitgewerkt worden voor de achterhaven dat even hoge nettobaten oplevert. We nemen aan dat dit moet gezocht worden in de sector van industriële en eventueel distributie-activiteiten. En de vraag is dan of de Oostendse regio over voldoende troeven beschikt om - zonder de troef van een maritieme toegang - deze activiteiten in die zone aan te trekken.

De voorgelegde documenten benadrukken het grote belang van de sluis voor het behoud en de uitbreiding van de bestaande chemische produktie. Dat wordt ook aangenomen voor andere activiteiten. Hierbij is ook rekening te houden met de rol die een Oostendse MIDA kan spelen in de behoefte op lange termijn voor maritiem-industriële activiteiten in Vlaanderen.

Bij deze berekening zijn we uitgegaan van een niveau aan conventionele trafieken van 4,5 mln ton. In dat geval zullen bij niet-uitvoering van

¹ De bestaande zeesluis kan daarbij niet als alternatief gelden, overigens kan in dat geval ook de voorhaven niet worden geherstructureerd.

² Dat standpunt is juist omdat we ervan uitgaan dat ook bij uitvoering van het project de baten correct en volledig zijn gemeten.

de achterhaven respectievelijk 5,3 en 3,1 mld nettobaten verloren gaan.

Dit verlies wordt uiteraard kleiner indien de trafiekontwikkeling in de achterhaven tegenvalt. In de KBA zelf is met een zogenaamd "catastrofescenario" rekening gehouden waarbij:

- weliswaar alle terreinen zouden verhuurd worden;
- maar slechts een maximum van 1,4 mln¹ ton zou bereikt worden.

Indien dit scenario de reële mogelijkheden van de achterhaven weergeeft dan gaan bij het niet bouwen van de nieuwe zeesluis heel wat minder baten verloren dan in de oorspronkelijke raming. De kans dat een alternatieve aanwending van de achterhaven (dus zonder de bouw van een nieuwe sluis) even hoge nettobaten oplevert wordt groter.

Indien het "catastrofescenario" uit de KBA wordt aangehouden dan levert het niet bouwen van de nieuwe zeesluis volgend verlies op aan nettobaten:

- * internationaal standpunt: - 1.625 mln
- * Belgisch standpunt: - 921 mln

De bijdrage van de achterhaven blijft positief, maar wordt duidelijk meer precair.

Men moet bovendien in acht nemen dat de gemeten baten slechts gelden voor zover de betrokken trafieken effectief bestemd zijn voor de zone in de achterhaven (voor verwerking of distributie). Slechts op die manier worden ook effectief de kostenbesparingen van 120 BF/ton (voor de helft aan te rekenen) gerealiseerd. Deze besparing door het vermijden van "dubbele overslag" is er niet bij gewone overslagactiviteiten. In dat geval gaat het over verschuiving van trafiek tussen havens en is de kostenbesparing te berekenen naar analogie met de methode voor de RO/RO-trafiek. De baten per ton zijn dan heel wat beperkter. De mogelijkheid om via de bouw van een nieuwe sluis maritiem-industriële activiteiten in de kanaalzone aan te trekken is dus van cruciaal belang.

Daarin bestaat de specifieke bijdrage van de "Oostendse achterhaven".

4.2. De EIS: samenvatting van de resultaten en besprekingen binnen de Werkgroep

4.2.1. De resultaten van de EIS voor het Oostendse renovatieproject

De voorgelegde EIS bevat twee grote onderdelen:

- ten eerste een analyse van de economische impact van de activiteiten in het bestaande havenareaal en die expliciet (causaal) verbonden zijn met de in Oostende aanwezige haveninfrastructuur,
- ten tweede een analyse van de economische impact van de activiteiten die expliciet (causaal) zullen tot stand komen in de Oostendse haven ten gevolge van de uitvoering van het project.

In beide gevallen wijzen de auteurs erop dat met de bekomen resultaten niet de volledige economische impact is gemeten. **De resultaten moeten als een ondergrens worden beschouwd** omdat een aantal activiteiten die nu expliciet verbonden zijn met de aanwezige haveninfrastructuur of in de toekomst zullen beïnvloed worden door het renovatieprogramma niet in het onderzoek zijn betrokken.

Tenslotte is ook de zeevaartsector wel opgenomen in de economische impactstudie van het bestaande havenareaal, maar niet in de impactstudie van het renovatieprogramma. Conform de redenering in de KBA zal immers de activiteit in de zeevaartsector (met name de RMT) niet beïnvloed worden door het nu voorgelegde renovatieproject.

DE ECONOMISCHE IMPACT VAN HET BESTAAND HAVENAREAAL

De totale toegevoegde waarde gerealiseerd in het bestaande Oostendse havenareaal (voorzoover verbonden aan de haveninfrastructuur) bedraagt in 1990 4,5 mld. Rekening houdend met de toeleveringsbedrijven leveren deze Oostendse activiteiten nog eens een "indirecte toegevoegde waarde in de Belgische economie" op van 3,1 mld. Het aandeel van deze indirecte toegevoegde waarde gerealiseerd in de Oostendse regio is als dusdanig niet af te leiden uit de cijfers.

Ruim de helft van de totale toegevoegde waarde (direct + indirect) wordt gerealiseerd binnen de zeevaartsector, de havensector neemt 17 % voor zijn rekening. De chemie komt tussen voor 30 %. Het aandeel van de chemie is overigens afnemend in de afgelopen jaren.

1 Dat is nauwelijks meer dan wat in 1991 aan conventionele trafiek werd bereikt.

De verdeling van de produktie is daaraan tegengesteld: gemiddeld 46 % wordt gerealiseerd in de chemie tegenover 34 % en 20 % in respectievelijk zeevaart en havensector.

De tewerkstelling in het bestaand havenareaal bedroeg gemiddeld voor de periode 1986-1990 ongeveer 2000 werknemers, waarvan 42 % werkzaam in de zeevaartsector. Chemie en havensector hebben een aandeel van respectievelijk 34 % en 24 %.

Vooraf in de chemie is de werkgelegenheid in de afgelopen jaren gedaald (tussen 1986 en 1990 met bijna 17 %). In de havensector is de werkgelegenheid tussen 1986 en 1990 toegenomen met ongeveer 13 %.

Bij de directe werkgelegenheid in de Oostendse haven moet rekening worden gehouden met nog ongeveer 1700 arbeidsplaatsen in Belgische toeleveringsbedrijven.

Naast de globale analyse van de gecreëerde toegevoegde waarde bevat het rapport eveneens gegevens over de componenten van de toegevoegde waarde.

Meer in het bijzonder blijkt daaruit dat het exploitatie-overschot in het havenareaal Oostende voor het geheel van de betrokken ondernemingen ongeveer 17 % bedraagt van de totale directe toegevoegde waarde. Het aandeel is licht dalend. Bij het beoordelen van dit resultaat moet wel worden rekening gehouden met de hier gehanteerde definitie van exploitatie-overschot, waarin ook de financiële kosten zijn inbegrepen.

De daling is evenwel zeer spectaculair voor de havensector, vooral in de jaren 1989-1990: een daling van ongeveer 17 % in 1988 tot amper 1,5 % in 1990. Ook in de chemie is het aandeel van het exploitatie-overschot in de jaren 1986-1990 substantieel afgenomen van ongeveer 23 % tot 13 %.

Deze resultaten illustreren het precaire karakter van de economische activiteiten in de Oostendse haven. Dat wordt overigens ook nog bevestigd door de vaststelling dat het Oostendse havenareaal expliciet minder gevoelig reageert op de economische ontwikkeling dan het gemiddelde van de economie. Op basis van de zogenaamde "dispersiegevoeligheid" bevestigen de auteurs van de EIS dat de positie van de Oostendse haven onvoldoende kan inspelen op de algemene economische ontwikkeling. De haven in de strikte zin (dus zonder zeevaart en chemie) scoort 29 % beneden het economiegemiddelde, terwijl het gemiddelde voor de Vlaamse havens 84 % boven het economiegemiddelde uitkomt. De infrastructurele beperkingen zijn daar de oorzaak van.

Tenslotte berekent de EIS de weerslag van de hier aangehouden economische activiteiten op de overheidsmiddelen, de zogenaamde "terugvloei". Deze wordt gemiddeld voor 1990 geraamd op 2,4 mld (directe en indirecte terugvloei): 45 % is afkomstig van de zeevaartsector, 36 % van chemie en ongeveer 20 % vanuit de havensector. Per 100 BF directe toegevoegde waarde in het Oostendse havenareaal ontvangt de overheid 52 BF. Deze verhouding is het grootst voor de havensector 73 BF (overigens ook sterk toegenomen sedert 1989).

DE IMPACT VAN HET RENOVATIEPROJECT

De hierboven berekende toegevoegde waarde in de havensector en de chemie zal bij niet-uitvoering van het renovatieproject grotendeels verdwijnen in Oostende (en in België)¹.

Er wordt - meer in het bijzonder op basis van de trafiekprognoses - van uitgegaan dat:

- in de havensector de toegevoegde waarde (direct en indirect) van 1,7 mld in 1991 geleidelijk zou afnemen tot een niveau van ongeveer 1,1 tot 1,3 mld;
- in de chemie de toegevoegde waarde (direct en indirect) van 2,6 mld in 1991 geleidelijk aan zou afnemen om vanaf 1996 volledig te verdwijnen.

Uitvoering van het project zoals door de minister voorgesteld (maar met een aangepaste timing) zal er voor zorgen dat:

- In de havensector in de periode 1993-1999

het verlies met 98 mln wordt teruggedrongen (door de verdwijning van de RO/RO-trafiek tegen te gaan). Bovendien zou het project toelaten bijkomende directe en indirecte toegevoegde waarde te creëren vanaf 1993: geleidelijk oplopend van 21 mln in 1993 tot ongeveer 125 mln in 1999. Deze bijkomende toegevoegde waarde wordt gerealiseerd door het aantrekken van nieuwe RO/RO-trafiek bovenop het bestaande niveau van 1991.

In 1999 zal ten gevolge van het renovatieproject de toegevoegde waarde van de havensector ongeveer 82 % bedragen van het niveau 1991, in plaats van 69 % zonder het project;

¹ De gecreëerde toegevoegde waarde in de zeevaartsector zou ook kunnen afnemen (daling van de RMT-trafiek). Deze afname staat echter los van de beslissing om het traject al of niet uit te voeren.

- **Vanaf 2000** (na het operationeel worden van de achterhaven) **overstijgt de toegevoegde waarde van de havensector** het niveau van 1991: een surplus geleidelijk oplopend van 165 mln tot 1,5 mld in 2013. Op dat ogenblik is de winst in toegevoegde waarde tegenover de "situatie zonder renovatie" voor de havensector opgelopen tot 1,9 mld.

- **Vanaf 1993** zorgt de uitvoering van het project ervoor dat **in de chemiesector** de toegevoegde waarde **minstens** op het niveau van 1991 blijft. In vergelijking met een beslissing het renovatieproject niet uit te voeren (vooral de nieuwe zeesluis niet bouwen) zal een directe en indirecte toegevoegde waarde "gewonnen" worden van 1 mld in 1993 oplopend tot 2,6 mld vanaf 1996.

Er is in de studie geen rekening gehouden met eventuele uitbreiding van de chemische productie bovenop het niveau van 1991.

De hierboven samengevatte jaarlijkse winsten vormen na aftrek van de investerings- en onderhoudskosten van het renovatieproject de Netto Bijdrage tot de Welvaart (NBW) gemeten vanuit Belgisch standpunt.

Aan een discontovoet van 4 % (cf. de standaardberekening van de KBA) bereikt deze NBW²:

- bij een horizon tot 2020 46,2 mld
- bij een oneindige tijdshorizon 80,4 mld.

Per 100 BF investeringen bekomt men een NBW van 708 en 1136.

Indien enkel de toename van de activiteit bovenop het niveau van 1991 wordt in rekening gebracht dan herleidt de NBW zich tot respectievelijk 4 mld en 15 mld.

Per 100 BF investeringen bekomt men in dit geval een NBW van 62 en 216.

De weerslag op de overheidsfinanciën (de terugvloeï verminderd met de investerings- en onderhoudskosten, Netto Bijdrage tot de Overheidsfinanciën of NBO) bedraagt bij een discontovoet van 4 %:

- bij een horizon tot 2020 11,2 mld
- bij een oneindige tijdshorizon 23 mld.

Indien de besluitvormer enkel belang hecht aan de weerslag op de overheidsfinanciën bovenop de toestand van 1991 dan wordt de NBO bij een tijdshorizon tot 2020 negatief (- 1,9 mld), bij een oneindige tijdshorizon wordt de NBO 2,7 mld.

4.2.2. Bespreking van de resultaten

Op basis van de gegevens uit het vorig punt kan men afleiden dat vanuit het oogpunt "toegevoegde waarde-creatie" de meest substantiële bijdrage van het renovatieproject bestaat in het behoud van de nu reeds gerealiseerde toegevoegde waarde (niveau 1991).

Bij een tijdshorizon tot 2020 zou het renovatieproject reeds een NBW realiseren van 35,6 mld of 77 % van de oorspronkelijke waarde indien enkel het niveau aan economische activiteiten - anno 1991 wordt bereikt. Bij een oneindige tijdshorizon wordt die NBW 58 mld of 72 %.

Hiermee wordt aangetoond dat de meest cruciale bijdrage van het renovatieproject - gemeten vanuit het perspectief van toegevoegde waarde - de instandhouding is van de bestaande economische activiteiten in het Oostendse havenareaal. Dat wordt bovendien nog bevestigd door de sensitiviteitsanalyses uitgevoerd in de EIS zelf. Bij volledig wegvallen van de voorspelde trafiek - geïnduceerd door het renovatieproject - - bekomt men nog een NBW van respectievelijk 30,7 en 50,2 mld. Deze bijdrage heeft dan enkel betrekking op het behoud van de chemie-activiteiten ten gevolge van het project.

Op zich staat een dergelijke veronderstelling uiteraard ver van de realiteit. Men kan zich immers moeilijk voorstellen dat men een havenproject uitvoert zonder enige aanbreng van maritieme trafiek.

Deze resultaten zijn overigens niet verwonderlijk gegeven de verdeling van de gerealiseerde toegevoegde waarde over de onderscheiden rubrieken: RO/RO-trafiek, conventionele trafiek en chemische activiteiten.

Uit grafiek I blijkt dat bijna 90 % van de geactualiseerde Bruto Bijdrage tot de Welvaart (zonder vermindering voor de investerings- en onderhoudskosten) samenhangt met de uitbouw van de achterhaven (65,5 % heeft betrekking op de chemie).

Dit gewicht in de totale "brutobaten" van de achterhaven (via de bouw van de nieuwe zeesluis en aanpassing van het kanaal) wordt ook bevestigd door de KBA, zij het in mindere mate: in het Belgische standpunt 48 % van de bruto-

2 Volgens berekeningen van het Secretariaat van de VHC zijn in het EIS-rapport de geactualiseerde resultaten bij een oneindige tijdshorizon overschat (de NBW-accres p. 180 moet bv. herleid worden van 96,2 mld tot 80,4 mld). Alle betrokken bedragen moeten in die zin aangepast worden. Voor zover nodig voor dit advies heeft het Secretariaat van de VHC de gecorrigeerde bedragen opgenomen.

baten (exclusief werkgelegenheidsbaten bij constructie). Het meest opmerkelijke verschil is wel het volgende. Op grond van de KBA kan men vaststellen dat de rendementsratio verhoogt indien men zich zou beperken tot de herstructurering van getij- en handelshaven en het wegnen (cf. punt 4.1.3.).

Dat is duidelijk niet het geval bij toepassing van de EIS. Indien de overheid bij de renovatie de bouw van een nieuwe zeesluis zou achterwege laten dan bekomt men naargelang van de aangehouden tijdshorizon volgende resultaten (4 % discontovoet):

- tegen 2020: 3,3 mld NBW of 166 per 100 BF investeringen (23 % van het oorspronkelijke resultaat);
- oneindig: 7,3 mld NBW of 360 per 100 BF investeringen (32 % van het oorspronkelijke resultaat).

Bovendien meent de Werkgroep dat deze resultaten - nl. beperkt tot de NBW van de RO/RO-trafiek vanuit het oogpunt van de Belgische economie - in de EIS hoger worden ingeschat dan ze in realiteit zullen zijn.

Er wordt immers vanuit gegaan dat bij niet-uitvoering van het renovatieproject in Oostende de bestaande RO/RO-trafiek volledig naar het buitenland zal gaan. Bovendien wordt aangenomen dat de uitvoering van het renovatieproject enkel trafiek zal afnemen van buitenlandse havens.

De reële concurrentieverhoudingen stemmen niet overeen met deze hypothese. Men mag immers aannemen dat uitvoering van het renovatieproject herverdeling tussen de havens zal veroorzaken, meer in het bijzonder tussen Oostende en Zeebrugge. Een dergelijke herverdeling (die overigens zal samenhangen met een vorm van specialisatie) is niet te verwerpen. Maar ze heeft wel als gevolg dat een deel van de verwachte overslagactiviteiten (en daarbij gerealiseerde toegevoegde waarde) ook zonder dit renovatieproject in Zeebrugge zal gebeuren. In de KBA werd uitgegaan van de hypothese dat de RO/RO-trafiek die Oostende door de renovatie zal kunnen aantrekken voor slechts 27 % vanuit buitenlandse havens afkomstig zal zijn. M.a.w. ook zonder het project zal 73 % van die RO/RO-trafiek in België verwerkt worden.

Toepassing van deze hypothese op een "renovatieproject zonder zeesluis" zou in het meest extreme geval¹ leiden tot een daling van de NBW (bij tijdshorizon oneindig) met ruim 6,9 mld. In dat geval wordt de NBW van dergelijk project bijzonder klein.

Deze fundamenteel afwijkende resultaten in vergelijking met de KBA vloeien voort uit het feit dat de loutere herstructurering van de getij- en handelshaven samen met de herstructurering van het wegnen weinig bijkomende economische activiteiten zal aantrekken, ten minste gemeten in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Dat is zeker het geval als wordt rekening gehouden met een eventuele herverdeling van RO/RO-trafiek tussen Belgische havens. Transporteconomisch is bv. de wegenherstructurering zeer belangrijk², dat leidt evenwel niet tot het aantrekken van nieuwe activiteiten.

Globaal genomen moet men op basis van de EIS besluiten dat - gegeven de doelstelling van de overheid om de realisatie van toegevoegde waarde prioritair te stellen - een renovatie in Oostende zonder uitbouw van de achterhaven weinig aanbrengt. Vanuit deze doelstelling moet de prioriteit gaan naar trafieken en activiteiten die kunnen behouden of aangetrokken worden in de achterhaven. Cruciaal is uiteraard de hypothese dat de uitbouw van deze achterhaven ook effectief de bestaande economische activiteiten verzekert en nieuwe aantrekt.

5. Algemene conclusies van het onderzoek

5.1. Het karakter van het voorgelegde project

Met deze adviesvraag wordt de Vlaamse Havencommissie uiteindelijk gevraagd een uitspraak te doen over de toekomst van de Oostendse haven in zijn geheel. In tegenstelling met vroeger onderzochte projecten gaat het hier niet om de toevoeging van havencapaciteit of om renovatie van een havenzone. Het gaat hier duidelijk om een project waarmee in elk geval de structuur en de configuratie van de Oostendse haven grondig wordt gewijzigd.

Deze grondige herstructurering is onvermijdelijk omdat er nauwelijks enige andere mogelijkheid bestaat om via gewone capaciteitsuitbreiding Oostende meer mogelijkheden te geven.

¹ De gehele RO/RO-trafiek, inclusief deze van de nieuwe operator is slechts voor 27 % afkomstig uit het buitenland.

² Weegt overigens ook in de KBA even zwaar door als de baten voor de RO/RO-trafiek.

Dat maakt de draagwijdte van deze adviesvraag des te groter. Uiteindelijk wordt via een uitspraak over een aantal belangrijke infrastructuurele ingrepen een uitspraak gedaan over twee belangrijke onderdelen (de herstructurering van de wegeninfrastructuur buiten beschouwing gelaten):

- grondige herstructurering van de getij- en handelshaven om Oostende toe te laten een versterkte positie in het RO/RO-verkeer te verwerven;
- uithouw van een achterhaven door de bouw van een nieuwe zeesluis en de aanpassing van het kanaalpand. Deze achterhaven moet toelaten de bestaande conventionele trafieken te herlokalisieren zodanig dat de bestaande diepwaterkade met achterliggende terreinen uitsluitend voor RO/RO-trafiek kan worden gebruikt. Bovendien moet de maritieme ontsluiting van de kanaalzone toelaten op de daar aanwezige terreinen maritiem-industriële activiteiten aan te trekken en de bestaande activiteiten te verzekeren.

De realisering van de eerste optie vergt de demping van de bestaande sluis en derhalve ook van de bestaande maritieme toegankelijkheid van het kanaal. **Er is geen andere mogelijkheid om in de loop van de jaren '90 die eerste optie uit te voeren.** Daardoor is ook een uitspraak over de toekomst van de kanaalzone als achterhaven (via de bouw van een nieuwe sluis en aanpassing van het kanaal) noodzakelijk. Bij aanvaarding van het door de minister voorgelegde plan vergt de herstructurering van de handelshaven de volledige demping van de bestaande dokken (met uitzondering van een insteekdok op het kanaal). Een eventueel gedeeltelijk behoud van het vlotdok als open tijdok is te onderzoeken indien geopteerd wordt voor een project dat beperkt wordt tot de herstructurering van deze zone.

5.2. Een uitspraak over deze onderdelen op basis van de voorgelegde economische analyses

Op basis van de KBA en de EIS¹ wordt aangetoond dat de verwezenlijking van beide onderdelen tegen 2000 volgens het plan door de minister voorgelegd (met de correcties voorgesteld door de Werkgroep) een rendabele investering is. Met het voorgelegde plan is het mogelijk:

- vanaf 1994 via de bouw van een nieuwe RO/RO-aanlegplaats de positie van Oostende in de RO/RO-trafiek te versterken mits in af-

wachting van de volledige herstructurering van de terreinen in de handelshaven (operationeel vanaf 1999-2000) nu reeds beschikbare (minder optimale) terreinen kunnen aangewend worden. Een snellere verplaatsing van de Slijkenssteenweg kan de aanwending van de bestaande terreinen optimaliseren;

- vanaf 1998-2001 (naar gelang van de aanpassing van het kanaalpand) de kanaalzone als een nieuwe achterhaven toegankelijk voor schepen van 10.000 tdw te exploiteren.

De rentabiliteit van deze investeringen is uiteraard afhankelijk van een aantal voorwaarden, meer in het bijzonder de effectieve verwezenlijking van de verwachte maritieme trafieken en overige economische activiteiten.

Cruciale voorwaarden zijn volgens de Werkgroep:

- (a) op de herstructurering van de getij- en handelshaven wordt ingespeeld door de huidige RO/RO-rederij via capaciteitsuitbreiding en diversificatie. Bovendien kan deze herstructurering een nieuwe operator aantrekken;
- (b) de uitbouw van de achterhaven (na volledige afwerking) biedt de mogelijkheid om in de kanaalzone voldoende industriële activiteiten en distributie-activiteiten aan te trekken die zelf maritieme trafiek genereren. Deze voorwaarde is essentieel omdat anders de transporteconomische baten heel wat geringer zijn. Daartegenover staat dat de verhuring van de terreinen reeds substantiële baten oplevert.
- (c) de beslissing om een nieuwe zeesluis te bouwen (afgewerkt tegen 1997 en waardoor de achterhaven naargelang van de aanpassing van het kanaal operationeel wordt vanaf 1998-2001) is een doorslaggevende factor om minstens de huidige activiteiten van het chemische complex in Oostende (en in België) te houden.

De realisering van de voorwaarden onder (a) is realistisch. In elk geval, de grotere mogelijkheden voor de bestaande operator na uitvoering

¹ De KBA meet in hoofdzaak de specifieke bijdrage van dit havenproject, met name de weerslag op de ontvangsten van de havenbeheerder en de transporteconomische baten. In de EIS wordt de waarde gemeten van de economische activiteiten die door dit project in Oostende kunnen behouden blijven, respectievelijk uitgebreid worden.

van het project zijn reëel. Zelfs rekening houdend met de weerslag van de kanaaltunnel en de concurrentieverhoudingen onder de kanaalhavens heeft Oostende na de uitvoering van het renovatieproject duidelijk belangrijke troeven om het vroeger marktaandeel (11,5 %) te bereiken.

Bij de aangenomen RO/RO-trafiek langs de diepwaterkade (tegen 2000 3,8 en 2013 8,4 mln brutoton) is er in de KBA voor de herstructurering van de getij- en handelshaven (samen met de herstructurering van de wegen) een opbrengstratio van 1,85 en 1,27 naargelang van het standpunt. Zelfs rekening houdend met mogelijke tegenvallers is de rentabiliteit in elk geval verzekerd.

De bouw van een nieuwe zeesluis (en aanpassing van het kanaal) bovenop de herstructurering van de voorgenomen getij- en handelshaven zal op zichzelf een geringere opbrengstratio bekomen in de KBA. Het niet-uitbouwen van deze achterhaven doet echter belangrijke nettobaten¹ verloren gaan. Indien de aanwezige terreinen (227 ha) kunnen verhuurd worden voor activiteiten die 4,5 mln ton maritieme trafiek genereren dan raamt de KBA de nettobaten op 3,1 tot 5,3 mld (naargelang van het standpunt: Belgisch of internationaal).

Daarnaast stelt de Werkgroep vast dat het renovatieproject in Oostende als een belangrijke motor wordt beschouwd voor de regionaal-economische ontwikkeling. Deze bekommernis is uitdrukkelijk aanwezig in de nota, uitgaande van de minister.

Hoewel de voorgelegde EIS niet expliciet de weerslag op de regionaal-economische structuur heeft onderzocht wordt wel becijferd welk niveau aan toegevoegde waarde kan worden gerealiseerd door uitvoering van het project.

Bij behoud van de chemische industrie in Oostende "dank zij de bouw van de nieuwe sluis" wordt in de EIS een jaarlijkse directe en indirecte toegevoegde waarde van ongeveer 1 mld in 1993 tot 2,6 mld vanaf 1996 (te verhogen met de toegevoegde waarde gerealiseerd in aan- en afvoer voor de chemie)². Geactualiseerd geeft dit reeds een NBW van respectievelijk 30,7 en 50,2 mld (naargelang van de tijds-horizon).

Daarbij is ervan uitgegaan dat zonder aanvang van de werken aan de zeesluis de chemische activiteiten vanaf 1996 volledig verdwenen zijn. Op basis van deze vaststellingen kan men concluderen dat de weerslag van het renovatieproject in Oostende slechts een substantiële invloed

zal hebben op het niveau aan economische activiteiten indien de nieuwe achterhaven wordt uitgebouwd. De weerslag van toenemende RO/RO-trafiek op de economische groei is vrij beperkt.

5.3. Een uitspraak over de meest optimale programmering op basis van de voorgelegde economische analyses

Beide bovengenoemde onderdelen zijn - samen met de herstructurering van het wegnnet - uitgewerkt in een samenhangend programma waardoor het geheel afgewerkt wordt tegen 2000.

De afstemming van de verschillende onderdelen kan als optimaal worden beschouwd indien een onderbreking van de maritieme toegang tot het kanaal moet worden uitgesloten³.

Cruciaal in de beoordeling van de fasering en afstemming van de werken is de mogelijkheid om de continuïteit in Oostende voor conventionele trafieken en industriële activiteiten te verzekeren in de loop van de uitvoering van het project.

Deze activiteiten zullen hoe dan ook een doorslaggevende basis zijn voor de toekomstige uitbouw.

In het voorgelegde renovatieplan zijn niet de intrinsieke kenmerken het meest belangrijk (deze beginnen slechts in de nieuwe achterhaven vanaf 2000), maar wel de zekerheid dat het renovatieplan wordt uitgevoerd. Een beslissing over het renovatieplan moet daarmee rekening houden en de nodige voorzieningen treffen om in de loop van de jaren '90 die continuïteit te verzekeren. Naast infrastructurele elementen zullen beheers en managementsaspecten ook belangrijk zijn.

¹ Geactualiseerde baten verminderd met de geactualiseerde kosten

² Er wordt (cf. de methodiek van de EIS) rekening gehouden zowel met directe als indirecte toegevoegde waarde. Het aandeel van de directe bedraagt in dit geval 60 %.

³ In dat geval kan de herstructurering van de terreinen achter de diepwaterkade slechts na de bouw van een nieuwe sluis en vergt de snelle verwezenlijking van de nieuwe wegverbinding een tijdelijke oplossing via een beweegbare brug.

II. ADVIES

1. De Vlaamse Havencommissie moet een advies uitbrengen over een volledige herstructurering van de haven van Oostende. Een dergelijk advies komt uiteindelijk neer op een fundamentele, strategische keuze over het voortbestaan en de verdere ontwikkeling van Oostende als maritiemindustriële centrum binnen het kader van de Vlaamse havens.

Op basis van de besprekingen over het door de minister voorgelegde herstructureringsplan is de Commissie van oordeel dat:

- de specifieke functie van de haven van Oostende in het kader van het Vlaams Havenbeleid voor de toekomst moet gevrijwaard en verder uitgebouwd worden;
- dit slechts mogelijk is indien op korte termijn een aanvang wordt gemaakt met een grondige renovatie en herstructurering van de Oostendse haven. Indien deze herstructurering achterwege blijft dan worden de mogelijkheden van Oostende onherroepelijk gehypothekeerd.

Een optimale ontwikkeling van de Oostendse haven is slechts mogelijk indien op korte termijn een adequate oplossing wordt gevonden voor de bestaande versnipperde beheers- en eigendomsstructuur. De Commissie verwijst naar haar advies van 6 maart 1991.

In dit advies werd meer in het bijzonder aan de Minister voorgesteld zo snel mogelijk - zelfs in afwachting van een definitieve oplossing voor de beheersstructuur van de haven van Oostende - een havenmanagement aan te stellen. De opdracht van de havenmanager is overigens van essentieel belang in de "begeleiding van het vooropgezette renovatieprogramma" als het "uitwerken van een commerciële strategie voor de haven van Oostende". De realisering van dit voorstel blijft een essentiële aangelegenheid.

2. De doelstellingen van deze renovatie en herstructurering zijn de volgende:

- a) de potenties van Oostende als snelle kusthaven voor RO/RO-, kustvaart en kleinere bulktrafiken "updaten" en versterken. De haven van Oostende kan een belangrijke rol spelen in het Europees vervoer, waarin kustvaart een economische en ecologische verantwoorde bijdrage kan leveren tot ontlasting van het wegennet;

- b) de herstructurering van de Oostendse haven moet tevens een impuls geven aan de economische ontwikkeling van de Oostendse regio. Daarom moet het havenproject zo uitgewerkt worden dat meer in het bijzonder de aanwezige terreinen in de achterhaven (voor meer dan 3/4 eigendom van het Vlaamse gewest) kunnen ingeschakeld worden in een maritiem-industriële ontwikkeling;

- c) de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone is voor de daar nu aanwezige economische activiteiten belangrijk. Hetzelfde kan gezegd worden van de verbinding van de haven met zijn hinterland via de waterwegen;

- d) in de renovatie van de Oostendse haven is de herstructurering van het wegennet een essentiële factor:

- er is niet enkel de noodzakelijke verplaatsing van wegen, tram- en treinsporen om een optimale terreinbenutting te bekomen;
- er is tevens de optimale aansluiting van de havenzone op het wegennet en de samenwerking tussen de uitbouw van de havenzone en de globale verkeersontwikkeling in Oostende. Bij een herstructurering van de haven hoort onvermijdelijk de afwerking van de Oostendse Ring (verbinding De Bolle-Kennedy Rond punt).

3. De realisering van deze doelstellingen vergt volgende ingrepen in de Oostendse haven:

- a) de voorhaven: naast het voorzien van een bijkomende RO/RO-kade moet een grondige herstructurering van de haventerreinen worden doorgevoerd. Deze herstructurering moet tevens toelaten op termijn bestaande activiteiten te herlokalisieren. Daarvoor komen in eerste instantie - zoals voorzien in het plan van de minister - de terreinen in de huidige handelshaven achter de diepwaterkade in aanmerking.

De Commissie is eveneens van oordeel dat de uitstekende ligging en mogelijkheden van de oostelijke oever van de voorhaven en het Zeewezendok niet uit het oog mogen

verloren worden. Deze mogelijkheden zijn in het voorgelegde plan niet verder in detail uitgewerkt, omdat de huidige kadebezetting op de Oosteroever grotendeels is ingenomen door de werkhuisen van de Regie voor Maritiem Transport en de Logistieke Groepering van de Zeemacht. Het eigenlijke Zeewezendok is in het kader van de verbreding van de Voorhaven en het operationeel worden van de RMT jumboferry, als ligplaats ingericht voor alle dienstvaartuigen die om nautische redenen niet aan de oostelijke havenoever kunnen worden afgemeerd. Volgens de Commissie is hierbij ook de bestaande versnipperde beheers- en eigendomsstructuur van de Oostendse haven doorslaggevend.

- b) de achterhaven: de toestand van de bestaande Demeysluis en de vaarweg naar de kanaalzone via de handelsdokken is zodanig dat de toegankelijkheid van de achterhaven niet meer verzekerd is voor de toekomst. De huidige infrastructuur voldoet noch qua vorm, noch qua omvang, noch qua bouwfysische conditie aan de vereisten van de huidige activiteiten. Een uitbouw op termijn als achterhaven is in deze omstandigheden hoe dan ook uitgesloten. De achterhaven dient geïntegreerd in de Oostende haven om aan volgende doelstellingen te voldoen:
- het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid van de gevestigde industrie;
 - het verplaatsen van huidige trafiek die de optimalisatie van de voorhaven
 - in de weg staat;
 - mogelijkheden scheppen voor de verdere uitbouw van de industriële activiteiten en de werkgelegenheid in de regio Oostende.

De administratie moet verzocht worden de alternatieven inzake dimensie en ligging van de sluis te onderzoeken op hun technische haalbaarheid, hun kostprijs en mogelijkheden tot fasering van de werken.

- c) het verkeerstechnische plan moet naast de globale aanpak van de verkeersproblematiek in Oostende zo snel mogelijk de mogelijkheden van de Oostendse haven optimaliseren. Dat impliceert de verlegging op korte termijn van de Slijkenssteenweg, de uitvoering van de verbinding De Bolle-Kennedy Rond punt zonder hypotheek op de keuzen

die nog moeten gemaakt worden voor de ontwikkeling van de haven (ook op korte en middellange termijn).

4. De Commissie besluit als volgt:

- Een globale renovatie en herstructurering van de Oostendse haven moet vanaf 1993 worden doorgevoerd.
Gezien de vanaf 1993 te nemen budgettaire opties is het nodig voor 1 september de resultaten van het in punt 3 b) gevraagde onderzoek ter advisering over te maken aan de Vlaamse Havencommissie;
- De verschillende onderdelen van het renovatieproject moeten optimaal op mekaar worden afgestemd. Daarbij moeten in eerste instantie de mogelijkheden van de diepwaterkade en daarachter liggende terreinen worden gevaloriseerd. Er moet tevens onderzocht worden op welke wijze het Zeewezendok en de oostelijke oever van de voorhaven kunnen worden geïntegreerd in het renovatieprogramma;
- Er dient onmiddellijk gestart te worden met: de aanleg van een nieuwe RO/RO-Berth langs de diepwaterkade, de verlegging van de Slijkenssteenweg in het kader van het globaal verkeerstechnisch plan, de optimalisering van de terreinen direct aansluitend bij de diepwaterkade en de voorbereidende werkzaamheden van de sluis in functie van de resultaten van het gevraagde onderzoek.

De nodige middelen moeten hiervoor in de begroting 1993 worden opgenomen.

Na ontvangst van de onderzoeksgegevens zal de Vlaamse Havencommissie hierover onverwijld advies uitbrengen.

Tabel III:

KOSTEN EN BATEN UIT INTERNATIONAAL STANDPUNT (in miljoen BF van 1990) (discontovoet 4 %) (timing van de KBA)			
KOSTEN		BATEN	
1. Investeringsuitgaven	5.768 (83 %)	1. Havenontvangsten bijkomende RO/RO-kade	1.985 (12 %)
		2. Havenontvangsten overig goederenverkeer	4.334 (27 %)
		3. Kostenbesparing RO/RO-gebruikers	731 (4,5 %)
2. Onderhoudsuitgaven	1.154 (17 %)	4. Kostenbesparingen overige havengebruikers	4.335 (27 %)
		5. Kostenbesparingen wegverkeer	2.658 (16,5 %)
		6. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	2.055 (13 %)
TOTALE KOSTEN	6.922 (100%)	TOTALE BATEN	16.098 (100%)

Kostenbatensaldo: 9.176 miljoen
Opbrengstratio: 1,27

Tabel IV:

KOSTEN EN BATEN VOOR DE BELGISCHE ECONOMIE (in miljoen BF van 1990) (discontovoet 4 %) (timing van de KBA)			
KOSTEN		BATEN	
1. Investeringsuitgaven	5.768 (83 %)	1. Havenontvangsten bijkomende RO/RO-kade	1.985 (14,5 %)
		2. Havenontvangsten overig goederenverkeer	4.334 (32 %)
		3. Kostenbesparing RO/RO-gebruikers	117 (1 %)
2. Onderhoudsuitgaven	1.154 (17 %)	4. Kostenbesparingen overige havengebruikers	2.168 (16 %)
		5. Kostenbesparingen wegverkeer	2.648 (20 %)
		6. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud	2.055 (15 %)
		7. Werkgelegenheid bij goederenbehandeling in België	203 (1,5 %)
TOTALE KOSTEN	6.922 (100%)	TOTALE BATEN	13.510 (100%)

Kostenbatensaldo: 6.588 miljoen
Opbrengstratio: 0,91

BIJLAGE I

HERSTRUCTURERING VAN DE HAVEN ZONDER NIEUWE ZEESLUIS: BATEN EN KOSTEN

1. Wijziging van kosten en baten

1.1. Kosten

- (a) een belangrijk gedeelte van de investerings- en onderhoudskosten vallen weg; alles wat samenhangt met de nieuwe zeeluis en de uitbouw van de kanaalzone (posten (2) (3) (5) (8) en (9));

- (b) er mag worden aangenomen dat de herstructurering van de wegen goedkoper kan worden gerealiseerd (er moet geen voorlopige beweegbare brug worden gebouwd, geen omleidingsweg rond de nieuwe zeeluis);

- (c) men mag aannemen dat de herstructurering van de terreinen (dempen dokken en bestaande zeeluis) zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. We veronderstellen 4 jaar vroeger, wat de geactualiseerde kosten opdrijft.

RESULTAAT

kosten oorspronkelijke KBA:	6.922
- (a) (4.075 + 889)	- 4.964
- (b) ?	-
+ (c)	+132
	2.090

1.2. Baten

1.2.1. Vanuit internationaal standpunt

- (a) de havenontvangst en overig goederenverkeer en kostenbesparingen overig goederenverkeer vallen volledig weg;
- (b) werkgelegenheidsbaten bij de constructie en het onderhoud van de sluis en kanaal-pand vallen weg, de overige werkgelegenheidsbaten blijven gehandhaafd;
- (c) er wordt verondersteld dat de onmiddellijke herstructurering van de terreinen in de voorhaven geen hogere baten voor de RO/RO-trafiek oplevert (in vergelijking met de tijdelijke oplossing)

RESULTAAT

baten oorspronkelijke KBA:	16.098
- (a)	- 8.669
- (b)	- 1.445
+ (c)	5.984

1.2.2. Vanuit Belgisch standpunt: cf. 1.2.1.

RESULTAAT

baten oorspronkelijke KBA:	13.510
- (a)	- 6.502
- (b)	- 1.445
+ (c)	5.563

2. Nieuwe kostenbatensaldi en opbrengstratio's

2.1. Vanuit internationaal standpunt

kostenbatensaldo :

$$5.984 - 2.090 = 3.894 \text{ (tgo. 9.176)}$$

opbrengstratio :

$$3.894 / 2.100 = 1,85 \text{ (tgo. 1,27)}$$

2.2. Vanuit Belgisch standpunt

kostenbatensaldo :

$$5.563 - 2.090 = 3.473 \text{ (tgo. 6.588)}$$

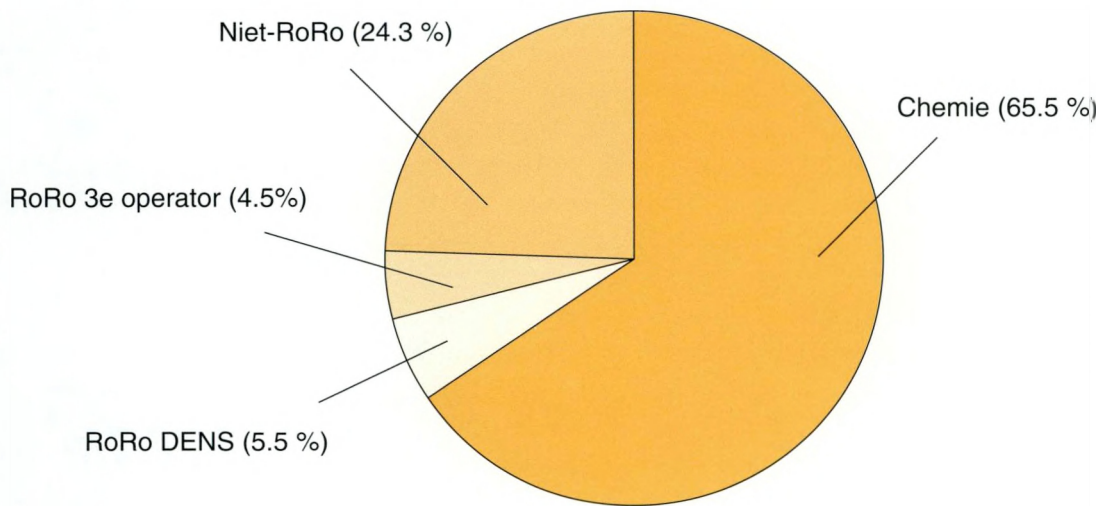
opbrengstratio :

$$3.473 / 2.100 = 1,65 \text{ (tgo. 0,91)}$$

BIJLAGE II

**VERDELING VAN DE BIJDRAGE TOT DE WELVAART VAN HET PROJECT
VOLGENS DE EIS**

Procentuele verdelingen BTW Renovatie Oostende



TUSSENTIJD'S ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER HET ROLLEND DRIEJARENPROGRAMMA 1993-1995

26 JUNI 1992

Op 3 juni 1992 heeft de Gemeenschapsminister voor Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden de Vlaamse Havencommissie om advies gevraagd over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 met specifieke uitwerking voor 1993.

De Minister vraagt tevens dit advies te baseren op een tienjarenplan 1993-2002, opgemaakt door de Administratie.

De Vlaamse Havencommissie is van oordeel dat haar advies in eerste instantie belangrijk is voor het deel van het rollend driejarenprogramma dat betrekking heeft op de nieuwe belangrijke projecten. Meer in het bijzonder, de nieuwe projecten (met een weerslag op meer dan één begrotingsjaar) die vanaf 1993 kunnen aangevat worden.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat voor het begrotingsjaar 1993 de impact van onvermijdbare uitgaven, werken in uitvoering en een kleine reserve voor diversen reeds 8,3 mld bedraagt¹. Daarenboven wordt in het document van de Administratie voor 1993 een budget van 1 mld voorzien voor "noodzakelijke werken van kleinere omvang", waarvan 288 mln subsidies aan de havenbesturen. Zonder zich vooralsnog uit te spreken over de inhoud van deze kleinere werken meent de Commissie dat - gegeven de huidige regelingen inzake subsidiëring van havenwerken - daarvoor een budget hoe dan ook zal voorzien worden.

De begroting 1992 voorziet voor de posten - vergelijkbaar met wat in het rollend driejarenprogramma wordt opgenomen - een budget van 8.260,5 mln².

Daarnaast is nog 555 mln voorzien op het Vlaams Infrastructuurfonds (waarvan 206 mln expliciet in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Executieve d.d. 13 november 1991 over de gronden Linkerschelde-oever.

Indien het budget voor haveninvesteringen op het niveau van 1992 blijft dan kan er helemaal geen sprake zijn van het aanvangen van nieuwe projecten.

Daaronder vallen dan zowel reeds door de Commissie behandelde projecten, als op korte termijn te bespreken projecten.

In deze context wordt het advies van de Commissie een louter theoretische oefening.

De analyses in vorige adviezen over het rollend driejarenprogramma tonen dat duidelijk aan. In deze adviezen heeft de Commissie duidelijk geopteerd voor een expliciete "programmatische-optiek" voor het rollend driejarenprogramma. Daarbij is vooral essentieel de vaststelling van de "vrije budgettaire ruimte". De ruimte voor havenprojecten wordt immers in belangrijke mate belast met de zogenaamde onvermijdbare uitgaven en de uitgaven ten gevolge van besliste projecten in uitvoering.

De Havencommissie wenst deze benadering consequent aan te houden voor de toekomst. Confrontatie ervan met de hierboven samengevatte gegevens leidt er toe dat bij een havenbudget op het niveau van 1992 nauwelijks enige ruimte is voor nieuwe belangrijke projecten in 1993.

Daarmee rekening houdend wenst de Havencommissie nu duidelijk te stellen dat het aanvangen van nieuwe projecten slechts mogelijk is indien het havenbudget substantieel wordt verhoogd. In het advies over het rollend drieja-

¹ Onvermijdbare uitgaven	4.335,0
Werken in uitvoering	3.693,9
Diversen	250,0
	8.278,9

² Art. 14.03 1.449,2 en gesplitste vastleggingskredieten op art. 53.01, 63.14, 73.01, 73.04, 73.21, 74.25 en 74.26.

renprogramma 1992-1994 werd aangetoond dat een verhoging van ongeveer 3 mld nodig is om een realistisch havenprogramma uit te voeren. Men moet hierbij beseffen dat sommige projecten een opbrengstratio van meer dan 5 blijken te bezitten en dat volgens een EIS voor de Vlaamse havens de terugvloei naar de overheid gemiddeld 150 F/ton bedraagt terwijl de overheid slechts gemiddeld minder dan 100 F/ton in-

vesteert in de havens. Deze verhoging werd in 1992 niet doorgevoerd. Voorgestelde nieuwe projecten konden dan ook niet ingeschreven worden.

Voor 1993 en volgende jaren is deze verhoging dan ook onvermijdelijk tenzij de Vlaamse Regering in 1993 andermaal geen nieuwe projecten wenst op te starten. Dit is volgens de Havencommissie voor de uitbouw van de havens niet aanvaardbaar.

Daarenboven wenst de Commissie er nogmaals op te wijzen (cf. ook advies 1991 over rollend driejarenprogramma 1992-1994) dat kredieten voor bodemsanering een onderdeel vormen van het milieubeleid (waarvoor overigens specifieke inkomsten voorzien worden) en niet verder het havenbudget mogen belasten (zoals bv. voorgestelde cellenproject voor de bodemsanering van de beneden Zeeschelde).

In het licht van de beslissing die de Executieve zal nemen over de budgettaire ruimte voor de havensector zal de Commissie in de loop van september een concreet voorstel doen over de invulling van de vrije beschikbare ruimte. Daarbij zal aandacht besteed worden aan de inpassing van deze voorstellen in een algemeen strategisch plan op lange termijn.



ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER HET DRIEJARENPROGRAMMA 1993 - 1995 VOOR HAVENINFRASTRUCTUUR

7 OKTOBER 1992

INLEIDING

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

Op 3 juni 1992 heeft de Gemeenschapsminister voor Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden de Vlaamse Havencommissie om advies gevraagd over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 met specifieke uitwerking voor 1993.

De Minister vroeg tevens dit advies te baseren op een tienjarenplan 1993-2002, opgemaakt door de Administratie.

Op 26 juni 1992 heeft de Havencommissie een tussentijds advies uitgebracht over het rollend driejarenprogramma. Daarbij werd meer in het bijzonder aangedrongen bij de Vlaamse Regering om het havenbudget substantieel te verhogen. Slechts op die wijze kan er voor de komende jaren een voldoende vrije budgettaire ruimte zijn voor de uitvoering van enkele belangrijke nieuwe projecten.

Bovendien werd aangekondigd dat de Havencommissie een definitief advies over het rollend driejarenprogramma zou opmaken rekening houdend met de beslissingen van de Vlaamse regering over de begroting 1993 en in het licht van enkele fundamentele opties over de lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens.

Deze lange termijnstrategie wordt behandeld in een afzonderlijk advies van de Havencommissie. Het advies over het rollend driejarenprogramma 1993 - 1995 zelf is opgebouwd volgens het stamien van de vorige adviezen van de Havencommissie. Voor 1993 is dan wel rekening gehouden met de beslissing van de Vlaamse Regering over de begroting. Het advies bevat twee onderdelen:

- in een eerste deel worden enkele algemene beschouwingen over de opmaak van het rollend driejarenprogramma geformuleerd,
- in het tweede deel worden de eigenlijke voorstellen van de Commissie voor de periode 1993 - 1995 samengevat.

I. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

1. De begrotingsruimte voor haveninvesteringen

In het tussentijds advies van 26 juni 1992 heeft de Havencommissie aangedrongen op een substantiële verhoging van het budget voor de havensector. Indien ook op middellange termijn het budget slechts op het niveau van de begroting 1992 gehandhaafd blijft dan zullen een aantal belangrijke nieuwe projecten in het gedrang komen. Daardoor dreigen de Vlaamse havens een aantal belangrijke opportuniteiten te verliezen. Een verhoging van het budget met 3 mld werd als een realistische optie beschouwd voor het havenbudget in de komende jaren. Uit een analyse van projecten die voor de jaren '90 in het vooruitzicht worden gesteld blijkt dat zelfs een dergelijk budget (op het niveau van ongeveer 11 mld/jaar) aanleiding zal moeten zijn tot een heroriëntering van het Gewestbudget voor de havensector. Fundamentele keuzen over de prioritaire aanwending van dit havenbudget zullen zich opdringen.

Ondertussen heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen over de begroting 1993. Op basis van gegevens beschikbaar gesteld door de vertegenwoordigers van de administratie "Waterinfrastructuur en Zeewezen" kan de budgettaire ruimte voor 1993 geraamd worden op 8.813,3 mln¹.

Tegenover de begroting 1992 is dat een verhoging met 461,1 mln. Tegenover de door de Havencommissie voorgestelde substantiële verruiming van 3 mld. is dit een vrij bescheiden verhoging van het budget. De Havencommissie kan begrip opbrengen voor de bijzonder scherpe budgettaire marges waarbinnen de Vlaamse Regering haar begroting moet opmaken. Daarom heeft zij bij het advies over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 rekening gehouden met deze beslissing voor 1993. De Havencommissie heeft zich dan ook niet beperkt tot het aangeven van de voorstellen die vanuit de havensector werden geformuleerd. Er werd tevens gepoogd om binnen de ruimte voor 1993 prioriteiten te bepalen. Uitgangspunt bij deze prioriteiten is de optie om in 1993 een aanvang te nemen met de projecten waarover de Commissie ondertussen reeds heeft geadviseerd. Men mag hierbij niet uit het oog verliezen dat één van deze projecten reeds geadviseerd werd in 1991 en volgens de Commissie (met een aangepaste fasering) in aanmerking moest

komen voor een aanvang in 1992. De argumenten voor deze optie worden verder bij de bespreking van de concrete voorstellen uiteengezet.

2. Het belang van kleine projecten op het havenbudget van het Gewest

Bij de uitwerking van de voorstellen voor het rollend driejarenprogramma heeft de Commissie tot nu toe steeds een inventaris gemaakt van kleine projecten (in elk geval minder dan 300 mln), die volgens de huidige regeling over de gewesttussenkomsten in haveninvesteringen in aanmerking komen voor het Gewestbudget. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds kredieten voor "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken" en anderzijds kredieten voor "kleine nieuwe projecten". Deze laatste zijn vooral gericht op optimalisering van bestaande infrastructuur via beperkte investeringen en komen tegemoet aan dringende behoeften.

In het werkdocument voorgelegd door de administratie wordt dit onderscheid vooralsnog niet aangehouden. De Commissie meent nochtans dat dergelijke onderverdeling vanuit programmatologisch standpunt verder aangewezen blijft. Zowel in de voorstellen van de havens, als in de begroting zelf zijn er elk jaar substantiële kredieten voor dergelijke projecten voorzien (ongeveer 10 % van het globale havenbudget). Het is uiteraard niet de bedoeling van de Havencommissie zich als dusdanig uit te spreken over elk van deze projecten afzonderlijk. Een algemene beoordeling over het belang van deze kredieten op het Gewestbudget is niettemin noodzakelijk. Daarvoor is een onderscheid in functie van de economische betekenis van deze projecten nodig. De tot nu toe aangehouden verdeling van de Havencommissie moet zeker verfijnd worden, maar blijft niettemin een goed uitgangspunt.

¹ Deze begrotingsruimte wordt bekomen door de optelling van volgende kredieten op Organisatieafdeling 64, Programma 20 van afdeling I van de begroting: 14.03, 53.01, 63.14, 73.04, 73.01, 74.01, 74.25 en 74.26 (weliswaar verminderd met de kredieten voorzien voor de haven van Nieuwpoort en kustbeveiliging). Daarenboven wordt uitgegaan van de kredieten voor de havensector ingeschreven op het infrastructuurfonds.

Voor het driejarenprogramma 1993 -1995 worden door de havenbesturen zelf specifieke behoeften voorgesteld die globaal uitkomen op een budget van respectievelijk 1.755 mln (voor "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken") en 2.649 mln. Eenzelfde inventaris voor de driejarenprogramma's 1991 - 1993 en 1992 - 1994 kwam neer op een globaal budget van respectievelijk 2.200 en 1.875 mln voor de kredieten "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken" en 1.900 en 3.440 mln voor de overige kleine projecten. Daaruit blijkt dat niettegenstaande de eerder beperkte realisering van deze behoeften op het Gewestbudget de globale behoeften gaandeweg lager worden ingeschat. Een grondige analyse van deze verschuivingen is niet uitgevoerd. Men mag hieruit evenwel concluderen dat de hier aangebrachte behoeften een meer nauwkeurige inventarisering vergen, meer in het bijzonder naar onderlinge vergelijkbaarheid. Daarmee wordt geenszins afbreuk gedaan aan de reële betekenis van de voorgestelde behoeften.

Afgezien van de vraag naar de inventaris zelf is een uitspraak over het verder belang van deze projecten op het Gewestbudget nodig. Deze - weliswaar reële - behoeften komen bij de onvermijdelijk beperkte begrotingsruimte scherp in concurrentie met projecten die voor de havens van strategisch belang zijn. Zoals in het vorig advies over het rollend driejarenprogramma voorgesteld moet - meer in het bijzonder voor de projecten "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken" - onderzocht worden wat in de komende jaren nog de bijdrage moet zijn vanuit het Gewestbudget. De weerslag ervan op de mogelijkheden voor belangrijke nieuwe strategische projecten moet daarbij in acht genomen worden. Daartegenover staat de vaststelling dat een volledige verschuiving van deze kredieten naar de havenbesturen een bijkomende belasting legt op de financiering van investeringen door de havenbesturen zelf.

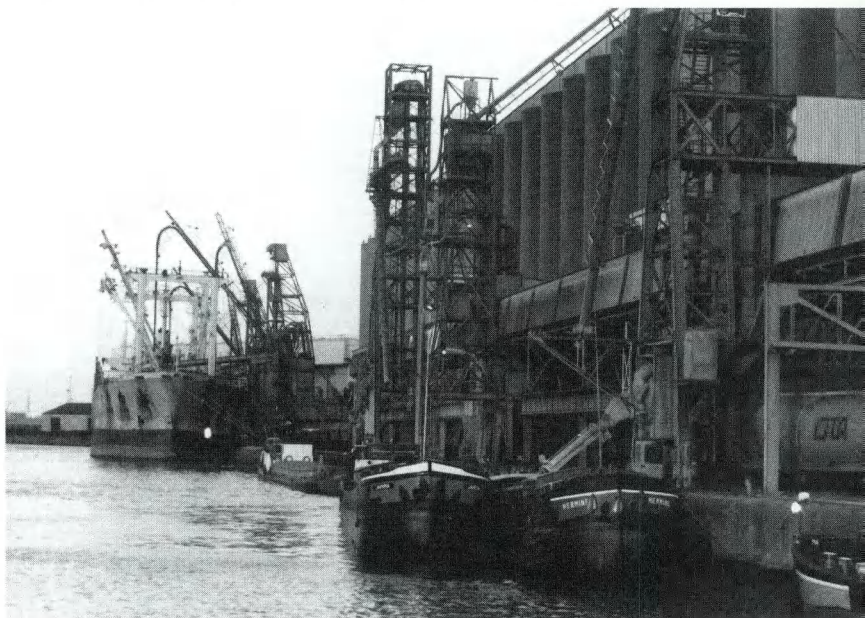
Vooralsnog is de Havencommissie van oordeel dat de hierboven bedoelde kredieten tot op zekere hoogte moeten ingeschreven worden in het Gewestbudget. Het concrete niveau wordt verder in dit advies aangegeven.

3. financiering van milieuprojecten en wegenprojecten op het havenbudget

Zowel in de begroting 1992 als in de voorstellen van de administratie voor de periode 1993 -

1995 zijn een aantal projecten opgenomen die niet expliciet als havenprojecten kunnen bestempeld worden.

In het tussentijds advies van 26 juni heeft de Havencommissie er reeds op gewezen dat een project zoals "bodemsanering van de Beneden Zeeschelde" niet verder het havenbudget mag belasten. Daarmee wordt in het geheel het belang en de prioriteit van dit project niet ont-



kend. Van essentieel belang is de vaststelling dat deze projecten (naast de reeds ingeschreven kredieten voor bodemsanering, ook de voorziene kredieten voor cellenproject¹) hun oorsprong niet vinden in havenactiviteiten. Ze zijn een belangrijk onderdeel van een noodzakelijk milieusaneringsbeleid.

Bij de uitwerking van de voorstellen voor 1993 en volgende jaren heeft de Havencommissie dan ook dit principieel standpunt aangehouden.

Daarnaast worden regelmatig op het havenbudget ook kredieten opgenomen die betrekking hebben op wegenprojecten. In de begroting 1992 is bv. een project "toegangscomplex Zeebrugge" opgenomen².

¹ Voor het cellenproject kan niet ontkend worden dat daarmee onvermijdelijk ook terreinophogingen gemoeid zijn, voor industrievestigingen op de Linker Schelde oever. Principieel zou derhalve een aanrekening op het havenbudget kunnen aangenomen worden, tenzij zoals bij de kredieten voor 1993 voorzien de terreinophogingen ook uitdrukkelijk bestemd zijn voor een activiteit binnen het milieubeleid (Indaver).

² Ten belope van 195 mln, hoewel het project niet voorzien was in de voorstellen voor het rollend driejarenprogramma 1992 -1994. Omwille van de dringendheid werd het project toch opgenomen ten nadele van een ander klein project in de haven van Zeebrugge (bouw van nieuwe herdersbrug).

Hetzelfde geldt voor aanleg van bv. wegenis op de Antwerpse linkeroever. De Havencommissie kan zich aansluiten bij de opname van deze projecten op het havenbudget indien het uitgesproken gaat over de aansluiting van haveninfrastructuur op het algemene wegennet. Niettemin wordt de vraag gesteld naar een duidelijke richtlijn terzake. Wegenprojecten die niet aan deze voorwaarde voldoen moeten worden ingeschreven op het budget van de wegensector. De Havencommissie is er zich van bewust dat daarmee geen expliciete bijkomende budgettaire ruimte wordt gecreëerd. Een meer correcte toewijzing is evenwel belangrijk voor een juiste inschatting van het belang van de havensector in het budget.

4. Voorwaarden voor de realisering van het voorstel van de Commissie voor 1993

Bij de opmaak van het voorstel voor 1993 gaat de Commissie uit van drie belangrijke voorwaarden die moeten gerealiseerd zijn:

- De Commissie heeft kennis genomen van het voornemen van de Vlaamse regering om gewestinvesteringen om te zetten naar gesubsidieerde investeringen. Er wordt aangenomen dat ze dat ook effectief kan doorvoeren met de daarbij verwachte besparingen door recuperatie van de BTW. Rekening houdend met de voorbereidende werkzaamheden en besprekingen tussen administratie en havenbesturen neemt de Commissie aan dat voor 1993 deze voorwaarde kan worden gerealiseerd en dat de technische problemen terzake een oplossing krijgen (uitbetaling van de subsidie, wijziging van bouwheer). De uitvoerbaarheid van de begroting 1993 mag in elk geval niet in het gedrang komen.
- De overname door de Vlaamse regering van het principe dat de milieu-investeringen niet langer moeten gedragen worden door het havenbudget. De Commissie rekent er op dat dit reeds kan worden gerealiseerd vanaf 1993.
- Bij de opmaak van de voorstellen wordt zoals in de vorige adviezen rekening gehouden met de weerslag van onvermijdbare uitgaven en nog vast te leggen kredieten tengevolge van reeds besliste projecten. Voor deze onderdelen en projecten wordt een raming van de nodige kredieten gemaakt. Daarbij wordt aangenomen dat deze ramingen voldoende rekening houden met de eventuele herzieningen en verrekeningen die kunnen nodig zijn. De Commissie rekent erop dat de eventuele aanpassingen terzake geen weerslag zullen hebben op de essentiële voorstellen die worden gedaan.

II. VOORSTELLEN VOOR HET ROLLEND DRIEJARENPROGRAMMA 1993 - 1995

1. Raming van de behoeften voor de havens in de jaren 1993 -1995

In de hiernavolgende tabellen 1 tot en met 4 worden de voorstellen van de Havencommissie voor de programmering 1993-1995 samengevat, volgens de methodologie zoals uitgewerkt in de vorige adviezen over het rollend driejaren-programma. Bij de opstelling van deze tabellen is uitgegaan van volgende hypothesen:

- De begroting 1992 zoals goedgekeurd door de Vlaamse Raad en uitgewerkt in een programma door de administratie wordt volledig uitgevoerd. Dat geldt niet enkel voor de kredieten ingeschreven in Afdeling I van de begroting, maar ook voor de kredieten voorzien op het Infrastructuurfonds.
- Deze voorstellen werden uitgewerkt op basis van de oorspronkelijke gegevens van de administratie (cf. voorgelegd werkdocument). Daarbij was nog geen rekening gehouden met de mogelijke weerslag van een beslissing van de Vlaamse Regering om een aantal "gewest-investeringen" om te zetten in "gesubsidieerde investeringen". Een dergelijke omzetting werd bij de goedkeuring van de begroting in het vooruitzicht gesteld en moet toelaten bij een aantal haveninvesteringen de BTW te recupereren. Deze beslissing moet nog concreet worden uitgewerkt. Bij de bepaling van prioriteiten voor het begrotingsjaar 1993 heeft de Commissie dan wel reeds rekening gehouden met de mogelijke weerslag van dergelijke operatie (cf. punt 2 van dit onderdeel van het advies).

De opgenomen tabellen bevatten eveneens gegevens over het beslag dat de aangehouden projecten leggen op het budget na 1995.

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

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

In deze tabel kan eerst en vooral een onderscheid worden gemaakt tussen de zogenaamde "vaste en terugkerende uitgaven" en de uitgaven die samenhangen met de uitvoering van besliste projecten. De eerste categorie (de posten 1 tot en met 4 van tabel 1) beloopt in 1993 4.446 mln. of 61 % van de totale uitgaven op tabel 1. Van deze recurrente uitgaven zijn er 3.700 mln. onderhoudskredieten, waaronder 3.300 mln. onderhoudsbaggerwerken.

Deze onderhoudskredieten zijn van cruciaal belang voor een haven omdat ze de maritieme toegankelijkheid vrijwaren, maar zijn toch duidelijk af te scheiden van investeringen in haveninfrastructuurprojecten. In de voorstellen van de Administratie wordt - zoals de Havencommissie verzocht had in haar advies - meer informatie verschaft omtrent de onderhoudsbaggerwerken. De Havencommissie stelt daarbij vast dat voor de jaren vanaf 1993 rekening wordt gehouden met een opwaartse druk op de onderhoudsbaggerwerken tengevolge van de verontreiniging van de baggerspecie. Deze bijkomende uitgaven worden voorlopig geraamd op 1 %. Bij een gelijkblijvend budget wordt het beslag van deze onderhoudsbaggerwerken doorslaggevend.

Omwille van de aard van deze kredieten - onvermijdbare uitgaven en door de Regering besliste projecten - hebben ze voor de Havencommissie een absolute prioriteit. Toch wenst ze nogmaals te benadrukken - zoals in haar vorige advies - dat een dergelijk standpunt zeker niet uitsluit dat "de normale voortgang van besliste projecten" kan worden bijgestuurd in functie van gewijzigde omstandigheden en zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen van het project.

De Havencommissie stelt vast dat voor de "Afwerking Berendrechtshuis" nog altijd een bedrag moet worden ingeschreven in de begroting 1993, met name 110 mln. Voorts wordt opgemerkt dat de voorzieningen voor "Renovatie haven van Antwerpen" ten belope van 1.160 mln in 1992 slechts mogelijk is indien 300 mln wordt geput uit het Vlaams Infrastructuurfonds.

Opmerkelijk voor de "in 1990 besliste projecten" (post 1.10 in tabel) is de afname van de totale kostprijs van elk project. Zo werd in het vorige Driejarenprogramma voor de jaren

1992-1993 voor de "Containerkade Zeebrugge" (post 1.10.1. in de tabel) een totaalbedrag van 1.503 mln. voorzien. Bij de totale aanbesteding is gebleken dat dit lager ligt. Zo wordt voor het Driejarenprogramma in totaal voor 1992-1993 nog 1.353,9 mln voorzien.

Dezelfde bewegingen doen zich voor met betrekking tot "de Renovatie van Antwerpen" (vorig advies in 1992-1993-1994: 2.909 mln) en het "Grootdok Gent" (vorig advies 1992-1993: 478 mln).

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

In het werkdocument van de Administratie wordt vermeld dat het pas mogelijk zal zijn in 1995 dit project aan te vatten, gezien het huidige verloop van de onderhandelingen. Dit Verdiepingsprogramma maakt niet alleen deel uit van de waterverdragen, maar is bovendien in 1980 door de toenmalige nationale regering expliciet beslist.

Daarvan uitgaande zijn bij een gunstige afloop van de onderhandelingen bovenop de voorgestelde kredieten in tabel 1 bijkomende middelen in te schrijven voor het Verdiepingsprogramma.

Het is evenwel duidelijk dat dergelijke opname moet gepaard gaan met de uitdrukkelijke voorziening van bijkomende middelen voor dit programma. De Havencommissie meent dat de voorziening van specifieke, bijkomende middelen voor dit programma in overeenstemming is met het standpunt van de Vlaamse Executieve d.d. 31 januari 1990 m.b.t. de waterverdragen.

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

In deze tabel is voor de globale periode 1993-1995 een inventaris gemaakt van de projecten die volgens de havenbesturen tot de belangrijkste prioriteiten behoren. Globaal komen deze voorstellen neer op een budget van 1.855 mln. of 618 mln. gemiddeld per jaar. Voor het begrotingsjaar 1992 bedraagt het effectief ingeschreven bedrag¹ slechts 282 mln.

Tabel 3 is opgedeeld in twee posten waarbij "post 3.1." een overzicht geeft van de door de havenbesturen ingediende "kleine projecten". Principieel gezien mag enerzijds de budgettaire

impact van deze kleine projecten één begrotingsjaar niet overschrijden en anderzijds mag het globaal project niet uitstijgen boven 300 mln. Onder deze rubriek neemt de Havencommissie voor de jaren vanaf 1993 geen projecten op die in de feiten tot het milieubeleid behoren.

Het bodemsaneringsproject (opgenomen in de begroting 1992) wordt dus niet verder aangehouden in de voorstellen van de Havencommissie. De Commissie weet dat dergelijk project een belangrijke prioriteit heeft, maar ze wenst hier het principiële standpunt over de financiering ervan door te trekken.

Hetzelfde geldt voor het voorgestelde "cellenproject". De Commissie stelt vast dat ook de administratie "de nodige inspanningen zal doen om deze kredieten te laten inschrijven op een meer daartoe geëigende sectie". De Commissie wenst dit standpunt te ondersteunen, maar dringt daarenboven aan op een toepassing ervan vanaf 1993.

De globale voorstellen voor de periode 1993-1995 komen neer op 2.649 mld, of ongeveer 883 mln per jaar gemiddeld. In de begroting 1992 was voor dit onderdeel slechts een bedrag opgenomen van 475 mln.

Onder de "post 3.2" zijn de projecten opgenomen, waarover de Commissie in de loop van 1991 en 1992 heeft geadviseerd, en waarvoor in dit advies een voorstel van fasering wordt opgenomen. Het betreft hier drie projecten met name ten eerste de bouw van het Verrebroekdok op de Antwerpse Linkeroever, ten tweede de Renovatie van de haven van Oostende en ten derde de bouw van de Containerkade Noord te Antwerpen.

Omtrent het dossier Verrebroekdok bracht de Havencommissie reeds een positief advies uit op 29 mei 1991. De Vlaamse Regering heeft zich tot op heden niet uitgesproken over dit project, vandaar dat het niet ingeschreven kan worden onder tabel 1. Inzake fasering van het project worden de voorstellen van het advies van 1991 aangehouden, evenwel met een vertraging van één jaar.

¹ Van die 282 mln. is een gedeelte niet nader gespecificeerd. Dit is in tabel 2 terug te vinden onder art. 63.14 per havenbedrijf.

De Havencommissie wenst nochtans te benadrukken dat ze bij de uitwerking van het driejarenprogramma 1992 - 1994 en de fasering van dit project ten zeerste heeft rekening gehouden met de budgettaire problemen. Vandaar dat ze toen een meer in de tijd gespreide fasering in 2 fasen heeft voorgesteld. Voor een eerste fase werd in de begrotingen van 1992, 1993 en 1994 een budget voorzien van 1,9 mld. De budgetten voor de tweede fase van het dok moesten dan worden opgenomen in het driejarenprogramma 1995-1997. Daarmee werd immers een zo snel mogelijke rentabilisering van het project nagestreefd, zodanig dat in de eerstkomende jaren nog budgettaire ruimte overbleef voor andere projecten.

De Renovatie van de haven van Oostende werd op 3 juli 1992 positief geadviseerd door de Vlaamse Havencommissie.

In haar advies bepleit de Commissie een globale renovatie en herstructurering van de Oostendse haven vanaf 1993 waarvoor in de begroting 1993 reeds de nodige middelen moeten vrijgemaakt worden. Inzake fasering stelt ze een versnelde bouw voor van een nieuwe RO/RO-kade in de voorhaven, in tegenstelling met de voorstellen van de administratie (1996 -1997).

De advisering van het project "Containerkade-Noord" gebeurt parallel met het advies over dit Driejarenprogramma voor haveninvesteringen.

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, heeft de Vlaamse Havencommissie immers om een advies verzocht tegen uiterlijk 1 oktober 1992. Inzake fasering en kostprijs van het project volgt de Commissie de voorstellen van de Administratie zoals vermeld in haar Tienjarenplan.

Tenslotte worden in **tabel 4** de voorstellen van de Havencommissie samengevat. Daaruit blijkt dat voor 1993 het voorstel van de Havencommissie ruim 1,5 mld uitstijgt boven de budgettaire ruimte voor 1993. Daarbij moet worden rekening gehouden met het feit dat de Havencommissie omwille van de hierboven genoemde principiële redenen een aantal "milieu-projecten" niet opneemt. Voor 1994 komen de voorstellen van de Havencommissie in de buurt van de begrotingsruimte voor 1993: ongeveer 8,8 mld, waardoor de vrije ruimte amper 75 mln bedraagt indien het budget op het niveau van 1993 behouden blijft. In 1995 zou de vrije ruimte ongeveer 800 mln bedragen. Daarbij is uiter-

aard nog geen rekening gehouden met de verschuivingen die zullen nodig zijn door de beperkingen van het budget 1993.

Het spreekt vanzelf dat dergelijke prognose van de begrotingsruimte impliceert dat geen ruimte voorhanden is om bovenop de voorziene projecten nieuwe investeringen aan te vatten vóór 1995. Daarbij wordt uiteraard wel aangenomen dat de voorzieningen voor de rubrieken 2 en 3.1 op het niveau liggen van de voorstellen van de Havencommissie.

2. Voorstellen van de Havencommissie rekening houdend met de begrotingsruimte voor 1993

De Havencommissie is van oordeel dat de hierboven samengevatte voorstellen overeenstemmen met de reële behoeften van de havensector voor de komende jaren. Daarbij moet uiteraard rekening gehouden worden met de absolute noodzaak om een aantal strategisch belangrijke projecten zo snel mogelijk aan te vatten met het oog op de concurrentiepositie van onze havens. Daartegenover staat echter de vaststelling dat het budget voor 1993 substantieel beperkter is dan wat nodig is op grond van de voorstellen van de Commissie. Een aanpassing van de voorgestelde programmering is derhalve noodzakelijk, vermits de Regering reeds een definitieve beslissing heeft genomen over de budgettaire ruimte. In het licht daarvan doet de Havencommissie een voorstel voor het begrotingsjaar 1993 dat past binnen het voorgestelde budget. Daarbij wordt wel uitgegaan van de hypothese dat vooralsnog de Vlaamse Regering akkoord is met de stelling van de Commissie over de financiering via milieuheffingen van enkele milieuprojecten die voorlopig op het havenbudget worden ingeschreven.

Bij de aanpassing van de oorspronkelijke voorstellen naar de begrotingsruimte voor 1993 is als volgt tewerk gegaan:

- In de hypothese dat de omzetting van gewest-investeringen naar gesubsidieerde investeringen effectief doorgaat komt er binnen de voorstellen van de Havencommissie enige ruimte vrij.
- Daarnaast wordt de optie aangehouden dat de reeds geadviseerde projecten zo snel mogelijk moeten aangevat worden, en dat derhalve in 1993 daarvoor ruimte moet voorzien worden. De argumenten voor deze optie worden hier-

na uiteengezet. Tevens wordt er echter van uitgegaan dat vooralsnog op het Gewestbudget een deel van de kredieten moet voorzien worden voor enerzijds "buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken" en "kleine nieuwe projecten" (zoals omschreven in het advies van de Commissie).

2.1. Omzetting van gewestinvesteringen in gesubsidieerde investeringen

Bij de begrotingsbeslissingen werd principieel beslist tot dergelijke omzetting over te gaan. In dat geval kan voor een aantal projecten de BTW worden gerecupereerd. T.a.v. de voorstellen van de Commissie (cf. punt 1 van deel II van het advies) komt er een budgettaire ruimte vrij.

Het spreekt vanzelf dat ingeval deze omzetting niet in de praktijk zou worden doorgevoerd (en derhalve de "besparing" niet wordt gerealiseerd) de begrotingsruimte met het overeenstemmend bedrag moet worden verhoogd. Vooralsnog is geen volledige zekerheid over de modaliteiten van deze omzetting, noch over de concrete projecten die daarvoor in aanmerking kunnen komen. Op basis van een aantal hypothesen kan echter wel een redelijke raming gemaakt worden van de mogelijke weerslag. De resultaten ervan zijn hieronder samengevat.

Voor 1993 zou de weerslag - berekend op projecten uit tabel 1 en tabel 3.2. - 509,9 mln bedragen. Voor de jaren 1994 en 1995 zou de weerslag zich herleiden tot 385 en 175 mln (telkens beperkt tot projecten opgenomen in tabel 1 en 3.2.).

Omzetting van Gewestinvesteringen naar gesubsidieerde investeringen - weerslag van de BTW-recuperatie (in mln)

	1993	1994	1995
Projecten rubriek 1			
Projecten rubriek 3.2	292,9	56,0	-
	217,0	329,0	175,0
TOTAAL	509,9	385,0	175,0

De bekomen resultaten houden rekening met het feit dat voor de haven van Oostende de omzetting naar gesubsidieerde investeringen vooralsnog geen besparing oplevert.

De stad Oostende kan immers de BTW niet recupereren, zodat mag worden aangenomen dat ook bij subsidiëring het Gewest het BTW-aandeel verder zal dragen.

2.2. Voorzieningen voor de projecten opgenomen onder de rubrieken 1, 2 en 3.1. van de voorstellen van de Commissie

Zoals hierboven aangegeven hebben de voorzieningen opgenomen in tabel 1 een absolute prioriteit, gezien de aard van deze kredieten (onvermijdbare uitgaven en besliste projecten).

Er werd evenwel gesteld dat een bijsturing moet mogelijk blijven, zonder de essentiële doelstellingen van de projecten in het gedrang te brengen (meer in het bijzonder de operationalisering van de projecten). Rekening houdend met deze optie stelt de Commissie vast dat voor de "renovatie van Antwerpen" bij het aanhouden van de fasering voor de periode 1993 - 1994 een herverdeling van het budget over beide jaren mogelijk is. Zonder de doelstellingen van de renovatie in het gedrang te brengen kan op basis van de huidige stand van zaken maximaal 150 mln verschoven worden naar 1994.

De globale behoeften voor de rubrieken 2 en 3.1 worden op basis van de voorstellen van de havenbesturen geraamd op 4.5 mld voor de periode 1993 - 1995, of gemiddeld per jaar een budget van bijna 1,5 mld. Daartegenover staat een voorziening van ongeveer 800 mln. in de begrotingen van de afgelopen jaren. Afgezien van een meer fundamentele discussie over de plaats van deze kredieten op het Gewestbudget in de komende jaren pleit de Havencommissie vooralsnog voor een opname ervan.

Voor de begroting 1993 wordt voorgesteld - rekening houdend met de voorzieningen in de afgelopen jaren - een globaal budget van 800 mln te voorzien. De Havencommissie spreekt zich niet uit over de concrete aanwending van dit budget. Er wordt wel verwezen naar de bedenkingen die daarover reeds in vroegere adviezen werden geformuleerd en er wordt aangedrongen op een globale evaluatie van de projecten die met deze kredieten worden gefinancierd: zowel naar hun prioriteiten als naar de criteria voor verdeling over de havens.

De herleiding van het globale budget tot ongeveer 800 mln levert t.a.v. het oorspronkelijke voorstel van de havencommissie een besparing op van ongeveer 700 mln.

Door deze operatie wordt een bijkomende druk gelegd op de havenbesturen. Rekening houdend met de door hen geformuleerde voorstellen zullen zij voor deze projecten in de komende 3 jaar ongeveer 2 mld moeten voorzien. Bij de opmaak van de inventaris is er immers van uitgegaan dat de voorgestelde projecten tegemoet komen aan dringende behoeften.

2.3. De optie om de geadviseerde projecten vanaf 1993 aan te vatten

In de loop van 1991 - 1992 werden drie belangrijke investeringsprojecten geadviseerd: de bouw van het Verrebroekdok op de Antwerpse Linkeroever, de renovatie van de haven van Oostende en de bouw van een tweede containerterminal langs de Schelde.

Het renovatieproject Oostende betreft in feite een globaal herstructureringsplan voor de Oostendse haven. In de betrokken adviezen werden deze projecten grondig onderzocht en op grond daarvan heeft de Commissie een uitspraak gedaan over de opportuniteit en het belang van deze projecten. In deze fase - met name de inpassing van de projecten in een budgettaire programmering - moeten een aantal criteria worden aangegeven die dienstig zijn voor de prioriteitenstelling. Er moet hierbij wel opgemerkt worden dat het Verrebroekproject reeds werd voorgesteld voor opname in het budget 1992. Door budgettaire beperkingen is dit niet gerealiseerd. Op grond van de analyses van de projecten kunnen volgens de Commissie volgende criteria worden aangehouden:

- Voor de verschillende projecten werd een kosten/batenanalyse uitgevoerd. De daarin bekomen opbrengstratio's kunnen worden gebruikt voor een prioriteitenbepaling. Men moet hierbij wel bedenken dat de bekomen opbrengstratio's het resultaat zijn van diverse hypothesen, niet in het minst over de te verwachten trafiekontwikkelingen. Rekening houdend met de evaluaties die door de Havencommissie werden gemaakt over deze KBA's zijn de bekomen opbrengstratio's niet zomaar te vergelijken. Bovendien is niet enkel de opbrengstratio op zichzelf belangrijk. Ook de mate waarin aan het project risico's verbonden zijn. Tenslotte kan ook worden rekening gehouden met de weerslag op de opbrengstratio's van verdere verschuiving van het project in de tijd.
- Bij de evaluatie van havenprojecten moet ook meer en meer rekening worden gehouden

met de creatie van toegevoegde waarde. Bij het renovatieproject Oostende werden expliciet berekeningen gemaakt over de weerslag van het project op de toegevoegde waarde - creatie. Dergelijke berekeningen zijn niet voorhanden bij de andere projecten. Niettemin kan men op grond van de betrokken trafieken enige indicaties aangeven over de eventueel uiteenlopende weerslag op toegevoegde waarde.

- Tenslotte moet uitgesproken rekening worden gehouden met de plaats van ieder project in een lange termijnstrategie voor de uitbouw van de havens. In het kader van deze lange termijnplanning worden belangrijke strategische opties genomen. Deze opties worden meer in het bijzonder vastgelegd met het oog op de versterking van de concurrentiepositie van de havens in een aantal marktsegmenten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de plannen die in buitenlandse havens worden ontwikkeld. De lange termijnstrategie is er bovendien op gericht om in het kader van een evenwichtige uitbouw de mogelijkheden van iedere haven te valoriseren.

Op grond van deze gegevens kunnen de projecten tegenover elkaar worden gepositioneerd, tenminste met het oog op een eventuele prioriteit in de begroting. Hierbij moet men wel bedenken dat de "afhankelijkheid" van belangrijke strategische havenprojecten ten aanzien van het overheidsbudget botst met een dynamische commerciële strategie. Bepaalde marktontwikkelingen moeten snel kunnen beantwoord worden en zijn moeilijk verzoenbaar met een - overigens terecht - strak begrotingsbeleid. Dergelijke vaststelling moet zeker in de toekomst in overweging worden genomen.

Toepassing van bovengenoemde criteria leidt tot volgende overwegingen voor de drie betrokken projecten.

Het **VERREBROEKPROJECT** scoorde van de onderzochte projecten het hoogst inzake opbrengstratio, in elk geval vanuit Belgisch standpunt. Het bleek overigens een project met een verzekerde rentabiliteit. En bovendien is aangetoond dat een meer gespreide fasering van het project (waarbij zo snel mogelijk een exploiteerbaar gedeelte operationeel is) de verwachte rentabiliteit niet in het gedrang brengt (integendeel). Bij de beoordeling van dit project kan men aanvoeren dat de tot nu toe vastgestelde trafiekgroei op de Linkeroever (Vrasenedok, na een groei van 14 % in 1991 3,3 mln ton) geen

aanleiding geeft tot een zeer snelle uitvoering van het project. Daartegenover staat echter de vaststelling dat dit project belangrijk is voor de concurrentiepositie van Antwerpen in de "neo-bulk - trafieken". De belangrijke investeringen door de havenbedrijven zijn in dat opzicht sprekend. De kansen voor de Linkeroever in de autotrafieken zijn hierbij belangrijk (uitbouw van PDI-centra). Tenslotte mag bij de beoordeling van een trafiekontwikkeling niet enkel het zuivere "tonnen-criterium" gehanteerd worden. De toegevoegde waarde bij deze trafieken is immers belangrijk.

De bouw van een **CONTAINERKADE NOORD** levert volgens de KBA een geringere opbrengstratio op. Rekening houdend met de overwegingen van de Commissie in het betrokken advies mag echter worden gesteld dat de bekomen opbrengstratio werkelijk als een minimum te beschouwen is.

Bovendien is gebleken dat de rentabiliteit van dit project hoe dan ook verzekerd is (belangrijke tijdsbesparingen voor de containertrafieken en rekening houdend met de toonaangevende positie van Antwerpen op de containermarkt). En verder is aangetoond dat een verschuiving in de tijd tot een lagere opbrengstratio leidt (2 tot 3 % en 10 tot 13 % lager naar gelang van het standpunt bij een verschuiving met één jaar).

Belangrijker dan deze opbrengstratio is wellicht het uitgesproken strategische karakter van deze investering. Op dit ogenblik worden er in de overige havens van de Range belangrijke projecten uitgevoerd of gepland.

In het licht daarvan is een snelle realisering van het project gewenst.

De opbrengstratio's voor de **RENOVATIE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE** zijn duidelijk lager dan voor de andere projecten, tenminste vanuit internationaal standpunt. Men mag - op basis van de analyse doorgevoerd binnen de Havencommissie - ook stellen dat deze opbrengstratio's een meer precair karakter hebben. De rentabiliteit van het globale renovatieprogramma wordt zeer sterk bepaald door de mogelijkheden van de achterhaven na 2000. Afgezien van deze resultaten - en op basis van diverse andere overwegingen (o.m. de weerslag op toegevoegde waarde) - heeft de Havencommissie echter duidelijk het belang van de renovatie in Oostende gesteld. In het advies werd aangedrongen op een snelle aanpak van de renovatie om de mogelijkheden van Oostende niet definitief te hypothekeren. Er

werd wel aangedrongen op een "optimale afstemming van de verschillende onderdelen van het renovatieproject, met in eerste instantie een valorisering van de mogelijkheden van de diepwaterkade en daarachter liggende terreinen". In het licht van deze opties zal de evaluatie van diverse varianten voor de sluis onverwijld worden geadviseerd.

2.4. Conclusies voor de begroting 1993 en weerslag op de jaren 1994 - 1995

Rekening houdend met de hierboven samengevatte opties stelt de Havencommissie voor 1993 volgende verdeling voor (zonder een concrete uitspraak te doen over de toewijzing aan de verschillende begrotingsartikelen) (in mln):

Rubriek 1	6.917,8 mln
Rubriek 2 + 3.1.	800,0 mln
Rubriek 3.2.	
Verrebroekdok	485,0 mln
Oostende	230,0 mln
CKN	628,0 mln
	9.060,8 mln

Bij deze voorstellen is wel rekening gehouden met de mogelijkheid om op de rubrieken 1 en 3.2 (Verrebroekdok en Containerkade) de omzetting naar gesubsidieerde investeringen te realiseren (met recuperatie van BTW). Bovendien is voor de renovatie van Oostende ervan uitgegaan dat de bouw van een nieuwe RO/RO-kade wordt aangevat in 1993. Voor het overige wordt de programmering van de administratie aangehouden.

Op basis van deze voorstellen blijkt er nog **een tekort te zijn van 247,5 mln.**

De Havencommissie stelt voor dit tekort weg te werken, zonder afbreuk te doen aan de optie om de drie nieuwe (reeds geadviseerde) projecten in 1993 aan te vatten. Deze optie betekent dat de Vlaamse regering een definitieve beslissing neemt over deze projecten, de uitvoering ervan start in 1993 en de budgettaire voorzieningen opneemt voor de daarop volgende jaren. Concreet stelt de Commissie voor de drie projecten het volgende voor:

- De bouw van een containerterminal Noord moet aangevat worden in 1993. Hoewel een fasering van het project bedrijfseconomisch mogelijk is lijkt dit niet verzoenbaar te zijn met de technische vereisten voor de uitvoering van dit project. Het operationaliseren van het

project in 1996 vergt dan ook de budgettaire fasering die bij het advies over de containerkade Noord werd voorgesteld.

- Voor de renovatie van Oostende heeft de Commissie in het advies aangedrongen op een “onmiddellijke start met de aanleg van een nieuwe RO/RO-kade langs de diepwaterkade, de verlegging van de Slijkensesteenweg, de optimalisering van de terreinen direct aansluitend bij de diepwaterkade en de voorbereidende werkzaamheden van de sluis (in functie van de resultaten van het gevraagde onderzoek terzake)”.
- Het Verrebroekdok werd vorig jaar reeds voorgesteld, rekening houdend met een meer gefaseerde uitbouw. Dergelijke optie sluit niet uit dat voor dit project over de jaren 1993-1994 een herverdeling van de kredieten wordt doorgevoerd. Op die wijze kan de uitvoering ervan in overeenstemming worden gebracht met de budgettaire ruimte voor 1993. Voor het Verrebroekdok zou dan minstens een krediet van 240 mln moeten ingeschreven worden.

Rekening houdend met deze voorstellen zouden voor de nieuwe te beslissen projecten in 1993 volgende kredieten moeten ingeschreven worden:

- voor de Containerkade Noord: 628 mln
- voor het Verrebroekdok: 240 mln
- voor de renovatie Oostende: 230 mln.

De Havencommissie benadrukt met dit voorstel de uitdrukkelijke optie om de drie projecten effectief aan te vatten in 1993.

Door dit voorstel zullen uiteraard de budgetten voor 1994 bijkomend worden belast. Rekening houdend met de omzetting naar gesubsidieerde investeringen zal de begroting 1994 bijkomend belast worden met respectievelijk ongeveer 245 en 150 mln.

Deze verschuivingen komen bovenop de “normale oorspronkelijk voorgestelde voortgang” van de projecten (zowel in uitvoering zijnde als nu nog te beslissen). Daarnaast moeten nog de kredieten voor onvermijdbare uitgaven in rekening worden gebracht.

Voor de kleine werken (instandhouding en kleine nieuwe projecten) stelt de Havencommissie een gemiddelde jaarlijkse behoefte vast van ongeveer 1,5 mld. Indien het gewest op deze reële behoeften zou inspelen dan is er duidelijk **bij een havenbudget op het niveau van 1993 geen enkele ruimte voor nieuwe belangrij-**

ke projecten in 1994. Pas vanaf 1995 zou enige ruimte vrijkomen. De Havencommissie heeft een belangrijke inspanning gedaan om de opties in overeenstemming te brengen met de budgettaire ruimte in 1993. Vanaf 1994 moet er echter een substantiële verhoging van het budget voorzien worden. Om de ruimte voor nieuwe belangrijke projecten te optimaliseren stelt de Commissie -parallel met een verhoging van



het budget - wel voor de Gewestbijdrage voor kleine projecten globaal te stabiliseren op ongeveer 800 mln. Daardoor komt bijna 50 % van de vastgestelde behoeften ten laste van de havenbesturen.

Rekening houdend met de hierboven samengevatte voorstellen komt de budgettaire last van onvermijdbare uitgaven, in uitvoering zijnde projecten, een globale voorziening voor kleine projecten en de voorgestelde nieuwe projecten neer op:

	1993	1994	1995
Rubriek	6.917,8	5.109,0	4.485,0
Rubriek 2 + 3.1.	800,0	800,0	800,0
Rubriek 3.2	1.098,0*	2.227,0**	1.851,0***
TOTAAL	8.815,8	8.136,0	7.136,0

* Verrebroekdok 240,0, Containerkade-Noord (628 mln) en Renovatie Oostende (230 mln)

** Containerkade-Noord (837 mln), Renovatie Oostende (575 mln) en Verrebroekdok (815 mln)

*** Containerkade-Noord (281 mln), Renovatie Oostende (960 mln) en Verrebroekdok (610 mln).

Tabel I: Kredieten 1993 - 1995 in te schrijven onder rubriek 1 (prijzen 1992, in mln. BF)

	1992	1993	1994	1995	na 1995
1. Onderhoudskredieten (art. 14.03 + deel 73.04) w.o. onderhoudsbaggerwerk	3.549,2 (2.970)	3.700 (3.300)	3.740 (3.335)	3.780 (3.370)	4.000 (/jaar)
2. Zeewezen (gebouwen en werken, varende eenheden)	295	369,8	300	300	300
3. Overdrachten Nederland	230	186	268	80	20(/jaar)
4. Voortzetting werken maritieme toegangswegen (studies, ruimen wrakken, elektronische meet-apparatuur, duurzame goederen)	175	260	265	275	285(/jaar)
5. Antwerpen - Linkeroever	200	150	100	50	-
6. Gent kaaimuur petroleumdok	240	240	-	-	-
7. Zeebrugge Leopold II-dam	75	75	42	-	-
8. Oostende - RMT deel renovatie	310	270	-	-	-
9. Afwerking gevoerde projecten:			-	-	-
9.1. Berendrechtsluis ⁽¹⁾	425	110			
10. In 1990 besliste projecten:					
10.1. Containerkade Zeebrugge	660	693,9	-	-	-
10.2. Renovatie Antwerpen ⁽²⁾	1.160	1.081	300	-	-
10.3. Grootdok Gent ⁽³⁾	200	225	-	-	
11. Reserve + herzieningen:					
11.1. Herzieningen schadeclaimsprovisie					
11.2. Reserve dringende werken	-	-	-	-	(/jaar)
TOTAAL	7.519,2	7.360,7	5.015	4.485	4.605

(1) De administratie vermeldt in haar 10-jarenplan dat er in 1992 een bedrag van 575 miljoen BF vereist is en in 1993 nogmaals 110 miljoen BF.

(2) Bevat 600 mln. BF voorzien op art. 73.04 en de voorzieningen voor Antwerpen op art. 63.14; 260 mln. BF. De overige 300 mln. BF zullen gefinancierd worden a.d.h.v. het Infrastructuurfonds.

(3) Omvat enkel de verbetering toegang Grootdok te Gent.

Tabel II: Inventaris van de geraamde behoeften voor instandhoudingswerken voor de periode 1993 - 1995 in te schrijven onder rubriek 2 (prijzen 1992, in mln. BF)

*Voorstellen aangeduid met * zijn reeds opgenomen in het advies van 1991*

	1992	Globale voorstellen voor 1993-1995
1. BEHOEFTE RAMING VOOR DE HAVEN VAN ANTWERPEN ⁽¹⁾		
° Electr. mech. uitrusting Zandvlietsluis*	152	
° Royerssluis		120
° Electr. mech. uitr. Noordkasteelbrug *		20
° Lillobrug *		150
° Kallosluis, werken caissons		15
° Oeverbescherming in toegangsgeulen tot sluizen		60
° Petroleumbrug		190
° Remmingswerken aan bruggen		240
° Bodembescherming aan teen van kaaimuren in taluds		48
° Art. 63.14 (voor zover niet bestemd voor gespec. projecten)	-	
2. BEHOEFTE RAMING VOOR DE HAVEN VAN GENT		
° Bescherming beweegbare bruggen		150
° Herstellingswerken oevers Linkeroever		120
° Stabilisatie schepen Sifferdok (*)		72
° Art. 63.14 (voor zover niet bestemd voor gespecif. projecten)	40	
3. BEHOEFTE RAMING VOOR DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE		
° Renovatie Pacific-kaai*		80
° Landwaartse bufferzone		95
° Aanpassing afwatering		50
° Renovatie Oude Zeesluis		120
° Art. 63.14 (voor zover niet bestemd voor gespecif. projecten)	25	
4. BEHOEFTE RAMING VOOR DE HAVEN VAN OOSTENDE		
° Art. 63.14 (voor zover niet bestemd voor gespecif. projecten)	25	
Kaaiverharding diepwaterkade		100
5. BUITENGEWOON ONDERHOUD		
	40	225
TOTAAL	282	1.855

(1) Dit is zonder de geraamde kosten aan de Kattendijksluis gezien ze volgens de haven van Antwerpen onder Sectie 81 vallen.

Tabel III: Inventaris van de geraamde behoeften voor kleine projecten voor de periode 1993 - 1995 in te schrijven onder rubriek 3 (prijzen 1992, in mln. BF)
Voorstellen aangeduid met * zijn reeds opgenomen in het advies van 1991

	1992	Globale voorstellen voor 1993-1995
3.1 Kleine beperkte projecten		
3.1.1 Algemeen		
° Bodemsanering Benedenzeeschelde*	150	-
° BEASAC-terminal	-	45
3.1.2 Behoeftenraming voor de Haven van Antwerpen		
° Inrichten van groenzones Linkeroever		70
° Kleinere wegeniswerken Linkeroever		120
° Wegen noordelijk industriegebied Linkeroever		80
° Havenring Noord-Zuid*	40	
° Verbinding Sint-Jans-weg/plateau Kallo-sluis		75
° Ontsluiting Melsele polder		35
° Wegenis distributiezone Berendrecht		90
° Kaaiverharding (4e en 5e havendok kaaïen 301-307)*		120
° Werken Vossenschijnstaart		116
° Vernieuwing top laag hoofdverkeerswegen		150
3.1.3 Behoeftenraming voor de haven van Gent		
° Kaaimuur ten zuiden van Ghent-Coal*		120
° Zwaai kom Moervaart*		40
° Afwerking renovatie Grootdokcomplex		
- Rigakaaï*	90 (1)	150
- Zuiddok Oost*		130
- Kaaïen 52-53*		150
° Wegenis- en bevloeringswerken		150
3.1.4 Behoeftenraming voor de haven van Zeebrugge		
° Afwerking Noordelijk Insteekdok*		234
° Nieuwe Herdersbrug*		160
° Ro-ro terminal Brittanniadok*		90
° Zuidelijk insteekdok		
- Diepwaterkade*		300
° Toegangscomplex voorhaven Zeebrugge	195	-
- Ophopings- en baggerwerken verbindingsdok		80
- Kaaimuur Verbindingsdok		144
3.1.5 Behoeftenraming voor de haven van Oostende	-	-
TOTAAL	474	2.649

	1992	1993	1994	1995	na 1995
3.2 Projecten met fasering					
3.2.1 Verrebroekdok	-	580	680	730	2.510
3.2.2 Renovatie haven Oostende	50	230	575	960	4.449
3.2.3 Containerkaai-Noord	25	750	1.000	336	-
TOTAAL	75	1.560	2.255	2.206	6.959

Tabel IV: Samenvattende tabel voor de 3 rubrieken (prijzen 1992, in mln. BF)

	1992	1993	1994	1995
Rubriek 1	7.519,2	7.360,7	5.015	4.485 ⁽¹⁾
RUBRIEK 2	282	585	585	585 ⁽²⁾
RUBRIEK 3				
3.1.	475	883	883	883 ⁽²⁾
3.2.	75	1.560	2.255	2.026 ⁽³⁾
3.3.	-	-	-	-
TOTAAL	8.351,2	10.488,7	8.738	7.979 ⁽⁴⁾

- (1) Zonder rekening te houden met effect van uitvoering verdiepingsprogramma 48'/43' bij eventuele goedkeuring waterverdragen.
- (2) Gemiddelde op basis van de globaal voorgestelde behoeften.
- (3) Op basis van de fasering voorgesteld voor het driejarenprogramma 1992-1994 voor het Verrebroekdok en de fasering m.b.t. de Renovatie van de haven van Oostende en de bouw van de Containerkaai-Noord zoals geadviseerd door de VHC.
- (4) Exclusief de voorzieningen voor:
- jachthaven Nieuwpoort (50 mln BF in 1992)
 - jachthaven Zelzate (40 mln BF in 1994)
 - restauratie kaaimuur Vissershaven Zeebrugge (65 mln BF in 1994)

BIJLAGE

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

ADVIES VHC		WERKDOCUMENT
Rubriek 1		rubriek 1, exclusief 1.8. (buitengewoon onderhoud) rubriek 2, exclusief 2.8., 2.11, 2.12: Renovatie Grootdok Gent, jachthaven Nieuwpoort, Cellenproject Zeeschelde
Rubriek 2		rubriek 1.8. (buitengewoon onderhoud) rubriek 3.1. (subsidies-gedeelte) rubriek 3.5-7-8-9 (instandhouding Royerssluis, electr. uitr. Mexicobrug en Noordkasteelbrug en renovatie Lillobrug) rubriek 3.19-20 (bescherming beweegbare bruggen en herstellen oevers kanaal Gent-Terneuzen) rubriek 3.26-28-29 (renovatie Pacifickaai, landwaartse bufferzone, aanpassing afwatering)
Rubriek 3	3.1.	rubriek 2.8. (Renovatie Grootdok Gent) rubriek 3.1. (subsidies - gedeelte) rubriek 3.2. (Cellenproject Beneden-Zeeschelde) rubriek 3.4. (Beasac-terminal) rubriek 3.10-11-12-13-15 (groenzones LO, wegeniswerken LO, verbinding Sint-Jansweg/platteau Kallo-sluis, wegen Noordelijk industriegebied LO, en ontsluiting Melsele-polder) rubriek 3.17-18 (zwaaiком Moervaart en bescherming beweegbare bruggen rubriek 3.22-23-24-25 (Diepwaterkade, nieuwe Herdersbrug, afwerken noordelijk insteedklok en ro/ro terminal Britanniadok) Hoofdstuk IV: grote projecten in voorbereiding m.n. toegangscomplex tot de voorhaven van Zeebrugge
	3.2.	rubriek 4.2. (Verrebroekdok) rubriek 4.3. (Containerkade-Noord) rubriek 4.7. (Renovatie haven van Oostende)



ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER DE BOUW VAN EEN TWEEDE SCHELDETERMINAL LANGS DE SCHELDE TEN NOORDEN VAN DE ZANDVLIETSLUIS

7 OKTOBER 1992

INLEIDING

Op 25 juni 1992 heeft de Gemeenschapsminister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse aangelegenheden de Vlaamse Havencommissie verzocht een advies te geven over de bouw van een tweede containerterminal op de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis. Dit advies werd gevraagd vóór 1 oktober, vermits de Gemeenschapsminister voorstelt dit project reeds op te nemen in het driejarenprogramma 1993-1995.

Bij de adviesvraag werd zoals gebruikelijk een kosten-batenanalyse gevoegd. Bovendien werd tevens een trafiekprognose overgemaakt en achteraf (24.07.1992) werd eveneens een studie overgemaakt m.b.t. "de strategische positiebepaling van de Containerkade Noord". Deze studie werd uitgevoerd in opdracht van de stad Antwerpen.

In een beleidsnota m.b.t. dit project deelt de minister mee dat hij op grond van het advies van de Havencommissie "een beslissing zal uitlok-

ken van de Vlaamse Executieve over de bouw van de containerkade Noord". De beleidsnota opteert voor een aanvang van het project in 1993. Bovendien wordt voorgesteld om - in tegenstelling met de uitgangshypothesen van de kosten-batenanalyse - de uitvoering van het project te spreiden over 3 jaar i.p.v. 4 jaar. Daardoor zou de nieuwe terminal reeds operationeel zijn in 1996.

Met het oog op de voorbereiding van het advies heeft een werkgroep ad hoc "Containerkade Noord" het voorgelegde dossier onderzocht. De werkgroep is tweemaal samengekomen, respectievelijk op 26 augustus en 9 september 1992. De resultaten van het onderzoek door de werkgroep zijn samengevat in Deel I van het advies. Op basis van dit onderzoek heeft de Commissie op voorstel van het Dagelijks Bestuur het eigenlijke advies geformuleerd over dit project. Dit is opgenomen in Deel II van het advies.

DEEL I: ONDERZOEK VAN HET PROJECT

Bij dit onderzoek zijn - meer in het bijzonder rekening houdend met de voorgelegde documenten en studies - twee onderdelen aan bod gekomen: enerzijds een bespreking van de marktanalyse en trafiekprognoses en anderzijds een bespreking van de resultaten van de kosten-batenanalyse.

Beide onderdelen zijn hierna samengevat. Telkens wordt daarbij een korte samenvatting gegeven van enerzijds de resultaten van de voorgelegde studies en anderzijds de bemerkingen en conclusies van de Commissie.

Voorafgaandelijk wenst de Commissie haar waardering uit te drukken voor de toenemende "economisch-wetenschappelijke" onderbouwing van de ingediende projecten. Een veel meer expliciete marktanalyse en onderbouwing van de hypothesen inzake trafiekprognoses zijn daarbij belangrijk.

Zonder afbreuk te doen van de intrinsieke waarde van de voorgelegde studies moet niettemin gestreefd worden naar **een veel betere afstemming van deze afzonderlijke studies**.

Een dergelijke afstemming was overigens een essentieel element in de aanbeveling van de Commissie over optimale projectevaluatie d.d. 19 december 1990. Daarbij werd bovendien aangedrongen op een "integratie van de verschillende onderdelen in één evaluatierapport". Op die wijze kan ook vermeden worden dat - zoals in de voorgelegde studies het geval is - toch wel vrij uiteenlopende hypothesen en uitgangspunten worden gehanteerd.

1. Marktanalyse en trafiekprognose

1.1. *Strategische positiebepaling van de Containerkade Noord (CKN) binnen de range Hamburg-Le Havre*¹

De ontwikkeling van een marktstrategie wordt meer en meer belangrijk in de planning van havenbesturen. Het vastleggen van een marktstrategie betekent uiteindelijk niets anders dan uitgaande van de doelstellingen die worden vooropgezet aangegeven:

- op welke marktsegmenten de haven zich bij prioriteit moet toespitsen;
- welke de potentialiteiten zijn van de haven om daarbij succesvol te zijn;

- welke investeringen (en eventueel andere maatregelen) nodig zijn (en binnen welke timing) om de positie op deze marktsegmenten te versterken respectievelijk te bestendigen.

Zoals overigens in de studie van PRC wordt gesteld kan men ervan uitgaan dat de havenbesturen "hoofdzakelijk geïnteresseerd zijn in (a) het verhogen van hun marktaandeel tegenover hun rangeconcurrenten en (b) het verbeteren van de diversificatie van hun trafiekstructuur". Zij beschouwen "relatieve trafiekgroei als de voorname indicatie van haven (beheers)effectiviteit".

Men mag eveneens stellen dat havenbeheerders daarbij niet enkel geïnteresseerd zijn in "tonnen", maar meer en meer in trafiek met hoge toegevoegde waarde. In dat opzicht is de uitgevoerde analyse naar "gewogen tonnen" in functie van de toegevoegde waarde belangrijk.

Toegepast op de CKN dient de uitgevoerde studie aan te tonen wat het belang is van investeringen t.b.v. de containertrafiek op zeer korte termijn voor de Antwerpse havenstrategie in het algemeen en welke rol de geplande investering daarbij vervult.

Bij een evaluatie ervan op Vlaams niveau dient uiteraard ook de afstemming met investeringen in andere havens te worden in acht genomen. Dergelijke vraag naar afstemming was overigens ook aanwezig bij de behandeling van de containerkade in Zeebrugge. Om begrijpelijke redenen is deze uitbreiding in de voorgelegde studie niet aanwezig: de doelstelling was een bijdrage te leveren in de strategiebepaling van de Antwerpse haven.

Voor het onderzoeken van de aangewezen marktstrategie zijn in de studie drie analysetechnieken aangewend:

- produkt portfolio-analyse;
- shift-share analyse;
- en diversificatieanalyse.

¹ De studie (juni 1992) werd door Policy Research Corporation uitgevoerd in opdracht van het havenbestuur van Antwerpen.

Op basis van deze analyses wordt door de auteurs geconcludeerd dat binnen de onderzochte commodities¹ de "containertrafiek en RO/RO" veruit de sterkste stijging hebben ondergaan tijdens de periode 1980-1990. De containerbusiness is in de beschouwde range meer dan verdubbeld tijdens de beschouwde tijdspanne".

In een volgende fase wordt de positie en bijdrage van de CKN meer in het bijzonder onderzocht. Daarbij concluderen de auteurs (op basis van trafiekverwachtingen en capaciteitsvooruitzichten) dat **ten gevolge van capaciteitsbeperkingen** de "realisatie van de tweede containerterminal snel moet gebeuren als de haven van Antwerpen haar bestaande marktaandeel en groeicijfers wenst te behouden, laat staan verbeteren".

Zij suggereren zelfs dat "op dit ogenblik reeds aan de realisatie van een derde containerterminal dient gedacht te worden".

Bij deze analyses en daaruit volgende conclusies zijn er enkele bedenkingen te formuleren die relevant zijn voor de globale beoordeling van de gekozen strategie en het voorgelegde project.

Een aantal methodologische bedenkingen bij de uitgevoerde studie worden opgenomen in een afzonderlijke nota. Daarmee wordt ingespeeld op de vraag van de minister om als Commissie "ook enige commentaar te verlenen over de bruikbaarheid van dergelijke studies bij de evaluatie van haveninvesteringen".

We beperken ons hier tot de eigenlijke inhoudelijke conclusies.

Er kan geen discussie bestaan over het feit dat voor de haven van Antwerpen de ontwikkeling van de containertrafiek de cruciale factor is in de strategie voor een verdere trafiekgroei en dat de containermarkt een bijzonder expansieve markt is.

Een eenvoudige evaluatie van de groei van de Antwerpse haven in de jaren '80 toont dat aan. Tussen 1980 en 1991 is de haventrafiek in Antwerpen toegenomen met ongeveer 25 % of 20,5 mln ton. Ongeveer 2/3 daarvan is gerealiseerd door een stijging van de containertrafiek. Binnen het pakket van het stukgoed is het aandeel van de gecontaineriseerde lading spectaculair toegenomen: van ongeveer 16 % tot bijna 42 %.

Op rangeniveau is de containertrafiek in de jaren '80 toegenomen met een gemiddelde jaarlijkse groei van 8,3 %.

De doorgevoerde analyses bevestigen deze vaststellingen. Wil Antwerpen ook in de toekomst een redelijke trafiekgroei realiseren, dan zal dat voor

een belangrijk stuk in de containerbusiness moeten gebeuren. Bovendien is in de afgelopen jaren gebleken dat Antwerpen daarin succesvol was. In de termen van de "produkt portfolio-analyse" is de containertrafiek voor Antwerpen een "Star": vertegenwoordigt de toekomst van de onderneming en vergt investeringen om de gerealiseerde marktpositie te behouden.

Deze prioriteit is bovendien ook aangehouden op het niveau van het Vlaamse havenbeleid. Bij de voorgenomen uitvoering van het project (over een periode van 3 jaar) zal tussen 1990 en 1996 de capaciteit voor containertrafiek (aan gespecialiseerde terminals) in de Vlaamse havens toegenomen zijn met 3 terminals van elk ongeveer 650.000 TEU jaarcapaciteit (of ongeveer 19 tot 20 mln ton)².

Niettemin staande bij de uitbouw van deze terminal gerekend wordt op een substantiële versterking van de marktpositie tegenover buitenlandse havens, zal onvermijdelijk de realisering van dergelijke bijkomende capaciteit ook aanleiding zijn tot interne verschuivingen.

Deze druk zal nog toenemen naarmate ook in de concurrerende buitenlandse havens de voorziene expansieplannen operationeel worden. Dergelijke vaststelling moet aanleiding zijn tot een grote aandacht van een havenoverschrijdende aanpak in de toekomst.

Dit doet niets af van de noodzaak om - meer in het bijzonder ook in Antwerpen - op korte termijn te investeren in nieuwe containercapaciteit. Behoud van de verworven marktpositie tegenover de concurrerende buitenlandse havens waar eveneens belangrijke investeringen worden gepland is daarbij belangrijk.

Naast de opheffing van kwantitatieve capaciteitsbeperkingen zoals die naar voor komen in de conclusies van de strategische positiebepaling gaat het - zeker voor Antwerpen - ook om het kwalitatieve aspect van de containercapaciteit: de realisering van "andere capaciteit" waarbij de nadelen van een lokalisatie van de terminals achter de sluizen worden opgeheven.

Impliciet wordt - zeker bij het pleidooi voor een snelle voorbereiding van een derde Schelde-terminal - ervan uitgegaan dat in de toekomst alle groei van de containertrafiek op de Schelde-terminals zal en moet plaatsvinden. Deze hypothese is aanvaardbaar, gezien de intrinsieke voordelen van deze terminals. Het belet niet

¹ Liquid bulk, dry bulk, ro-ro, container en rest General cargo.

² In 1989 werden in Antwerpen en Zeebrugge respectievelijk 15 mln en 3,6 mln ton containertrafiek behandeld.

dat in het kader van een strategische benadering de gevolgen voor de bestaande terminals achter de sluizen moeten geëvalueerd worden. Minstens zal op die terminals de trafiek stabiliseren, wat overigens bevestigd wordt door de recente ontwikkelingen na de ingebruikname van de Scheldeterminal-Zuid¹.

1.2. De trafiekprognose

1.2.1. Op het niveau van de range

De mogelijkheden voor de groei van de haventrafiek zijn naast concurrentiepositie uiteraard zeer sterk bepaald door de evolutie van de globale markt. In dit geval wordt de globale markt meestal gedefinieerd als de Hamburg-Le Havre range. Globale prognoses voor deze markt zijn dan ook belangrijk.

De Commissie stelt vast dat in de voorgelegde studies nogal uiteenlopende scenario's inzake trafiekgroei worden voorgesteld, respectievelijk worden gehanteerd:

- De KBA gebruikt een prognose van O.C.S. (1991) waarin een groei voor de range-trafiek van jaarlijks 4,55 % in de periode 1991-1995, van 3,02 % voor 1995-2000 en van 3,22 % na 2000 wordt gehanteerd.
- In de strategische positiebepaling wordt gebruik gemaakt van een oudere studie van O.S.C. (1990) waarin voor de periode 1990-2000 een globale groei van 55 tot 60 % van de trafiek in Noord-West-Europa wordt aangehouden (of ongeveer 4,5 tot 4,8 % per jaar gemiddeld)².
- En tenslotte bevat het dossier ook een eigen trafiekprognose op basis van een economische schatting.

Bij een toename van de industriële produktie in de EG van 2,5 % per jaar wordt een jaarlijkse groei van de containertonnage voor de range bekomen van 5,9 en 5 % (respectievelijk voor 1990-2000 en 2000-2010). We merken hierbij op dat op basis van deze prognose op niveau van de range de conventionele stukgoedtrafiek zou stabiliseren op het niveau van 1990. De groei van de containertrafiek is voor een belangrijk deel het gevolg van een nog voortschrijdende containerisering (voor ongeveer 56 % tegen 2000).

Onvermijdelijk is bij prognoses onzekerheid gemeid. In plaats van daarover een sluitende uitspraak te doen is het belangrijker aan te geven wat de effecten van gewijzigde trafiekvoorspellingen kunnen zijn voor de beoordeling van het

project. Deze effecten worden besproken bij de behandeling van de KBA.

De Commissie is evenwel van mening dat de in de KBA aangehouden prognose voor de range als een realistische prognose mag worden beschouwd en zelfs eerder als een ondergrens.

1.2.2. Op het niveau van Antwerpen

Essentieel bij deze prognose is de hypothese over de capaciteitsmogelijkheden van Antwerpen om in te spelen op de marktontwikkelingen. Daarbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen een ontwikkeling zonder bouw van de nieuwe terminal en met de bouw van de nieuwe terminal.

In de KBA worden daartoe twee scenario's gehanteerd. In de "strategische positiebepaling" daarentegen wordt ervan uitgegaan dat op de bestaande terminals slechts een ruimte van 2 mln ton (ongeveer 200.000 TEU) beschikbaar is (met name op de Scheldeterminal Zuid). Na uitputting van deze beschikbare capaciteit zouden in Antwerpen "het bestaande marktaandeel en groeicijfer" in het gedrang komen.

In de KBA worden twee scenario's over capaciteit gehanteerd. Hoofdbedoeling daarbij is wel aan te geven wat de rentabiliteit is van de nieuwe terminal indien baten door opheffing van capaciteitsbeperkingen worden uitgesloten.

Kort samengevat komen beide scenario's hierop neer:

- **scenario 1:** zonder uitvoering van het project CKN kan Antwerpen zonder capaciteitsbeperkingen (m.a.w. dus zonder congestiekosten) binnen de range zijn marktaandeel behouden (dus een groeivoet gelijk aan die van de range);
- **scenario 2:** zonder uitvoering van het project CKN zal Antwerpen na 1997 nog wel een groei kunnen realiseren, maar niet het marktaandeel kunnen behouden (de groei wordt gehalveerd). De beperkingen liggen uiteraard - na volledige benutting van de CKZ - op de terminals achter de sluizen. De bouw van de CKN maakt ruimte vrij achter de sluizen waardoor het groeipatroon van scenario 1 kan worden aangehouden. Tenminste tot en met 2002. Daarna treden er weer capaciteitsbeperkingen op.

¹ Stabilisatie in 1990-1991 van de containertrafiek achter de sluizen op ongeveer 15 mln ton.

² Dit scenario werd aangehouden door de Havencommissie bij de behandeling van de containerkade in Zeebrugge.

In cijfers uitgedrukt kunnen deze twee capaciteitsscenario's als volgt worden geïllustreerd **voor de terminals achter de sluizen**¹ (in 1000 TEU).

	scenario 1		scenario 2	
	zonder CKN	met CKN	zonder CKN	met CKN
1989	1.473,7		1.473,7	
1990	1.471,7		1.471,7	
1991	1.410,6		1.410,6	
1997	1.584,4	1.497,6	1.584,4	1.497,6
2000	1.793,3	1.440,7	1.688,8	1.440,7
2002	1.953,3	1.597,1	1.768,8	1.597,1
2005	2.213,2	1.852,2	1.898,8	1.722,3
2010	2.705,2	2.337,5	2.144,8	1.961,5

Scenario 1 kan slechts worden aangehouden indien bovenop de behandelde containers achter de sluizen in 1989 nog capaciteit kan worden voorzien ten belope van:

- 1997 + 110.700 TEU
- 2000 + 319.600 TEU
- 2005 + 739.300 TEU
- 2010 + 1.231.500 TEU

Volgens scenario 2 zouden die uitbreidingen voor 2000, 2005 en 2010 respectievelijk oplopen tot 215.100, 425.100 en 671.100 TEU. Daarbij is telkens uitgegaan van de veronderstelling dat aan de CKZ maximaal 650.000 TEU kunnen worden behandeld en de CKN niet wordt gebouwd.

De bouw van een tweede Scheldeterminal heeft naar gelang van de scenario's een uiteenlopend effect. Gemeenschappelijk is wel de hypothese dat door de substantiële tijdsbesparingen Antwerpen zijn positie t.a.v. andere havens zodanig verbetert dat trafiek kan worden aangetrokken. Deze potentieel nieuwe trafiek komt in concurrentie met de reeds in Antwerpen gevestigde trafiek. Deze wil immers ook genieten van de voordelen van de nieuwe terminal. Daardoor wordt het effectieve attractie-effect van de nieuwe terminal heel wat kleiner dan wat potentieel op grond van de tijdsbesparingen zou mogelijk zijn. De beschikbare capaciteit op de nieuwe terminal moet immers gedeeld worden met de gevestigde trafiek. Bovendien wordt verondersteld dat de nieuwe terminal een inlooperperiode nodig heeft: in het eerste jaar (1997) wordt slechts een 1/4° van de totale maximale capaciteit benut. Pas in 2000 zou de volle capaciteit van 650.000 TEU wordt benut.

Door de bouw van de CKN zou Antwerpen tussen 1996 en 2000 een gemiddelde groei in de containertrafiek kunnen realiseren van iets meer dan 6 % of bijna het dubbel van de globale groei van de range. Vanaf 2000 zou de gemiddelde groei ongeveer 2,9 % bedragen (m.a.w. iets lager dan de verwachte groei van de globale range). Vanaf 2001 immers kan de nieuwe terminal door volledige benutting van de capaciteit de attractie niet meer doen toenemen.

Bij deze hypothesen kunnen volgende bedenkingen worden geformuleerd.

De aanwending van twee scenario's inzake capaciteit laat in de KBA in eerste instantie toe aan te tonen hoe belangrijk de baten uit tijdsbesparingen reeds zijn, zelfs als men ervan uitgaat dat de nieuwe terminal in het geheel geen capaciteitsbeperkingen opheft. Uiteindelijk hanteert de KBA een zeer optimistische aangaande de mogelijkheden om op de bestaande terminals trafiekgroei te realiseren. De hypothese van scenario 1 in de kosten-batenanalyse, waarin gesteld wordt dat er zich in het geheel geen capaciteitsbeperkingen zullen voordoen, is onwaarschijnlijk. Het is bv. weinig waarschijnlijk dat op de bestaande terminals tegenover de huidige toestand een bijkomende capaciteit kan verwezenlijkt worden ten belope van de capaciteit van een nieuwe terminal (650.000 TEU). Dergelijke situatie zou zich volgens scenario 1 voordoen vanaf 2004, volgens scenario 2 pas in 2010.

¹ Aantal behandelde of te behandelen TEU in Antwerpen verminderd met de TEU op de CKZ (1990: 77.444, 1991: 350.817 en 1997: 650.000) en op de CKN (1997: 162.500, 2000: 650.000).

Op middellange termijn is eventueel een zekere capaciteitsuitbreiding wel aannemelijk. Belangrijker dan de vraag naar de precieze capaciteitsgrens is de vraag of zonder de bouw van een nieuwe Scheldeterminal Antwerpen wel in staat zou zijn om het marktaandeel te behouden (zoals scenario 1 veronderstelt).

Zonder de nieuwe terminal zou Antwerpen immers niet de meest substantiële verbetering in zijn concurrentiepositie kunnen aanbrengen (nl. het aanbieden van een “snellere” terminal).

De hypothese dat de nieuwe terminal tot een toename van het marktaandeel zal leiden en bovendien - rekening houdend met de onvermijdelijke verhuis vanuit de bestaande terminals - in 4 jaar volledig zal bezet zijn kan worden aanvaard.

Dat geldt meer in het bijzonder ook omwille van de realistische hypothese over de attractie van de terminal ten gevolge van de substantiële tijdswinsten.

Uiteraard moet er bij het beoordelen van de marktpotentialiteiten ook rekening worden gehouden met investeringen in andere rangehavens en met ontwikkelingen in de scheepvaart. Dergelijke ontwikkelingen kunnen de concurrentiële context beïnvloeden. Noch in de KBA, noch in de strategische positionering werd deze problematiek als dusdanig onderzocht. Niettemin kan men a.d.h.v. sensitiviteitsanalyses onderzoeken in welke mate de opbrengstratio wordt beïnvloed (cfr. infra).

2. De resultaten van de KBA

2.1. Samenvatting van de belangrijkste resultaten

In de referentieberekening bekomt het project CKN volgende opbrengstratio's n.a.v. de standpunten en de aangehouden scenario's.

	scenario 1	scenario 2
internationaal	3,28	5,01
Belgisch	0,84	1,51

Bij de bespreking in de Commissie is gebleken dat deze berekening - afgezien van een discussie over de aangehouden hypothesen (cf. infra) - op twee punten moeten worden aangepast. Het betreft volgende punten:

- Ten onrechte wordt in de KBA aangenomen dat voor alle containers en goederen die de

nieuwe terminal aandoen de volle tijdsbesparing van 4 uur kan worden doorgerekend. Voor de schepen geldt nl. een tijdsbesparing van 4 uur, zijnde 2 uur van boven het Berendrecht-Zandvlietcomplex tot op de terminal in de achterhaven en 2 uur in de omgekeerde richting. Voor de containers (en goederen) die gelost of geladen worden moeten echter slechts 2 uur worden aangerekend, zijnde 2 uur van boven het Berendrecht-Zandvlietcomplex tot op de terminal in de achterhaven of 2 uur in de omgekeerde richting. De tijdsbesparing per uur en per TEU wordt dan 555 F i.p.v. 681 F (18,5 % minder)¹. Deze vermindering is vrij belangrijk. Men moet echter tevens rekening houden met de vermindering van de loods- en sleepkosten die door het project worden vermeden.

- Bij de berekening van het Belgisch aandeel in de tijdsbesparing voor containers en goederen (p. 72) wordt ten onrechte verondersteld dat een gemiddeld schip 2.400 containers bevat. Daardoor wordt de verhouding “Antwerpse containers” tegenover de rest ongeveer 26 %. De hypothese van p. 47 (gemiddeld 1.110 containers) is correcter. Daardoor wordt de verhouding gewijzigd in het voordeel van de “Antwerpse” containers: 82 %.

Beide aanpassingen leiden tot wijzigingen aan de opbrengstratio's in de referentieberekening.

Opbrengstratio in aangepaste referentieberekening:

	scenario 1	scenario 2
internationaal	2,77	4,50
Belgisch	0,84	1,51

De aanpassingen hebben geen invloed op de resultaten vanuit Belgisch standpunt omdat ze elkaar toevallig bijna volledig neutraliseren.

¹ Samenstelling van de tijdsbesparing (bij 34 F/dollar) cf. p. 46-48 in de KBA.
- schip (4 uur) (22080 x 34 x 4)/24 = 125.120
- Antwerpse containers (TEU, 2 uur) (650 x 1,49 x 34 x 2)/24 = 2.744
- overige containers (TEU, 4 uur) (790 x 1,49 x 34 x 4)/24 = 6.670
- Antwerpse goederen (TON, 2 uur) (7.000 x 5,68) x 2 = 79.520
- overige goederen (TON, 4 uur) (8.506 x 5,68) x 4 = 193.256
= per schip 407.310
= per TEU gelost of geladen in Antwerpen 627
prijsverschil voor- en achter de sluizen -72
555

2.2. *Bedenkingen en conclusies bij de resultaten van de KBA*

2.2.1. *De in aanmerking genomen kosten en baten*

T.a.v. de tot nu toe voorgelegde KBA's is de inschrijving van een **milieukost** een nieuw element. Daarbij wordt de milieukost hier gelijkgesteld aan 120 mln, zijnde het aantal ha die de CKN zal innemen vermenigvuldigd met 2.000 F/m² (prijs bouwgrond).

Deze redenering gaat ervan uit dat er bereidheid bestaat om 120 mln te besteden om deze zone om te vormen tot een bijkomende groenzone.

In de nota van de minister (p. 11) wordt bovendien aangenomen dat 120 mln zal volstaan om de nodige beschermingswerken uit te voeren ter vrijwaring van het aanpalend ecologisch belangrijk schorrengebied.

Daarmee wordt aangenomen dat de zone waar de CKN komt geen natuurzone van uitzonderlijk belang is. Het gaat er enkel om de nodige beschermingswerken uit te voeren met het oog op de aangrenzende zone.

De Commissie is van oordeel dat het resultaat hierdoor niet erg zal beïnvloed worden. De Commissie preciseert dat het gebied waarop de containerterminal zal ingeplant worden zelf geen natuurgebied is. Ze is van oordeel dat de waarde van een dergelijke zone moeilijk expliciet in de kosten-batenberekening kan worden opgenomen en dan ook best buiten de expliciete kosten-batenberekening gehouden wordt. De bescherming van het aanpalend gebied moet echter wel in de kostprijs worden opgenomen, wat overigens ook gebeurd is in de KBA.

Uit de milieueffecten-rapportage zal moeten blijken wat de gevolgen zijn van de bouw van de CKN voor het betrokken natuurreservaat, welke maatregelen moeten genomen worden en wat de kostprijs daarvan is.

In tegenstelling met vroegere ramingen (o.m. tienjarenplan 1992-2001 van de administratie) blijken de **investeringsuitgaven** voor de CKN substantieel lager uit te vallen. Er was vroeger sprake van een totale kostprijs van 6 mld waarvan 4,25 mld ten laste van het gewest (te verminderen met BTW). In de KBA is uitgegaan van een totale investeringskost van 2,5 mld, of ongeveer de helft van de oorspronkelijke ramingen.

De Commissie heeft kennis genomen van een nota uitgaande van de administratie over de be-

rekening van de investeringskost. Daarbij blijkt meer in het bijzonder dat de resultaten van recente aanbestedingen een dergelijke vermindering t.o.v. de oorspronkelijke raming wettigen.

Het spreekt vanzelf dat een hogere investeringskostprijs gevolgen heeft op de opbrengstratio van het project. Indien bv. de halvering van de oorspronkelijke raming zou worden herleid tot de helft (m.a.w. de totale investeringskost zou 3,75 mld bedragen i.p.v. 2,5 mld)¹ dan worden de oorspronkelijke opbrengstratio's (na aangebrachte correctie) in scenario 1 herleid tot 1,7 en 0,4 naargelang een internationaal of Belgisch standpunt wordt ingenomen. Daarbij is dan uiteraard ook rekening gehouden met de positieve weerslag van hogere investeringsuitgaven op de werkgelegenheidseffecten bij constructie.

Bij de berekening van de **tijdsbesparingen** spelen de besparingen voor de goederen een substantiële rol: 67 % van de in geld uitgedrukte tijdsbesparingen die een schip wint door te kunnen aanleggen aan de nieuwe terminal (cf. supra).

De tijdsbesparingen voor de goederen gaan uit van een gemiddelde waarde van de goederen in een container. De KBA hanteert daarbij een gemiddelde waarde van 67.000 F. Uit een steekproef blijkt echter dat de gemiddelde waarde van goederen in een te Antwerpen behandelde container in 1988 94.593 F bedroeg², of 41 % meer (eventuele prijsaanpassing nog buiten beschouwing gelaten). Een dergelijke aanpassing doet de tijdsbesparingen in belangrijke mate toenemen.

Daardoor komt de opbrengstratio weer in de buurt van de oorspronkelijke berekening van de KBA (nl. 3,28).

De Commissie is van oordeel dat mag worden rekening gehouden met duidelijke hogere baten ten gevolge van tijdsbesparingen.

Tenslotte blijkt bij de ingebruikname van de nieuwe terminal een belangrijke verschuiving van containertrafiek binnen de Antwerpse haven.

Dat blijkt uit de hoger vermelde gegevens inzake "capaciteit" in de twee capaciteitsscenario's. Bij een trafiekgroei op niveau van de range en

¹ Ten titel van voorbeeld : de oorspronkelijke ramingen voor de bouw van een containerkade in Zeebrugge en voor het renovatieprogramma in Antwerpen werden na de effectieve aanbestedingen verminderd met iets meer dan 10 %.

² Foulon, Hinterland 150, p. 9.

een volledige benutting van de capaciteit op de CKZ zou de containertrafiek achter de sluizen in 1997 ongeveer 1,6 mln TEU bedragen. Door de trafiekaflleiding naar de CKN zou het bij een groei van de "gevestigde" trafiek op niveau van de range duren tot 2002 vooraleer opnieuw het niveau van 1,6 mln TEU bereikt wordt. Hierbij wordt dan wel verondersteld dat er geen enkele mogelijkheid is om de bestaande capaciteit



op te vullen met andere dan containertrafiek, hetgeen weinig waarschijnlijk is. De Commissie is van oordeel dat er geen probleem is in termen van onderbenutting. Bovendien wordt de onderbenutting die ontstaat door verschuiving van trafiek van achter- naar voor de sluizen in rekening gebracht via de vermindering van de havenontvangstkosten.

Als **algemene conclusie** kan worden gesteld dat - niettegenstaande de door ons aangebrachte aanpassingen - een opbrengstratio van de orde van 3,3 vanuit internationaal standpunt mag worden aangehouden.

Belangrijk element daarbij is een substantieel hogere waardering van de tijdsbesparingen voor de goederen. Rekening houdend met de meest recente gegevens over de gemiddelde waarde van de goederen in het containerverkeer is deze verhoging verdedigbaar.

Daardoor zou ook het resultaat vanuit Belgisch standpunt lichtjes verbeteren. Naarmate ook vermindering van capaciteitsbeperkingen (of congestiekosten) moeten in rekening gebracht worden zal de opbrengstratio toenemen. De Commissie heeft geen strikte uitspraak gedaan waar die capaciteitsgrens ligt.

Indien bv. de capaciteitsbeperkingen zouden optreden vanaf 2000 dan komen de baten ten

gevolge van congestievermindering op ongeveer 1,8 mld i.p.v. 3,4 mld (vanaf 1998). In dat geval zou de opbrengstratio vanuit Belgisch standpunt toch nog hoger zijn dan 4.

2.2.2. De risico's van het investeringsproject

Niet alleen bekomt de CKN een vrije hoge opbrengstratio. De kans dat "tegenvallers" de rentabiliteit van het project in het gedrang brengen is vrij klein.

Het meest cruciale betreft de trafiekprognose. Daarbij is het weinig waarschijnlijk dat een substantieel lagere groei voor de range zich zal voordoen. Men zou eventueel kunnen veronderstellen dat Antwerpen - niettegenstaande de groei van de globale markt - zijn verwachte positie niet kan handhaven ten gevolge van de scherpe concurrentie met andere havens. Een sluitende uitspraak is hierover niet mogelijk. Maar we kunnen wel weergeven wat het KBA-resultaat is bij de zeer pessimistische veronderstelling dat de concurrentiepositie van de Antwerpse haven sterk vermindert tegenover de concurrerende havens. In zo'n scenario zou er b.v. verondersteld kunnen worden dat:

- Antwerpen een attractie op de haven van Rotterdam uitoefent die maar de helft is van hetgeen nu in de KBA werd verondersteld. (m.a.w. de concurrentiepositie tegenover Rotterdam wordt merkkelijk slechter);
- er geen congestiekosten optreden (zoals in scenario 1);
- de gevestigde trafiek in Antwerpen vanaf 1998 maar half zo snel groeit dan in de range;
- de containerkade haar volle capaciteit niet bereikt in 4 jaar, maar pas na 10 jaar;
- de gemiddelde waarde van de goederen per container op 67.000 Bfr. werd geraamd, zoals in de KBA. Dit niettegenstaande op basis van recent onderzoek kan aangenomen worden dat de gemiddelde waarde eerder rond de 94.000 Bfr. zal liggen.

Zelfs met deze pessimistische veronderstellingen bereikt de opbrengstratio nog een waarde van 0,44 voor het Belgische en 2,38 voor het internationale standpunt.

DEEL II: ADVIES

Op basis van de aangebrachte elementen blijkt duidelijk dat het project “Containerkade Noord” een bijzonder hoge slaagkans heeft. Niet alleen heeft het project een gunstige opbrengstratio in haar kosten-batenanalyse. Ook blijkt uit het onderzoek dat het project goed scoort in de zekerheid van de resultaten.

Bovendien is de Commissie van mening dat de inplanting van een tweede Scheldeterminaal langs de Schelde ten Noorden van de Zandvlietsluis een zeer belangrijke strategische beslissing is, met een onmiskenbaar belang voor de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen inzake containertrafiek.

De Commissie stelt voor de bouw van de containerkade op een zeer korte termijn aan te vangen. Hierbij treedt de Commissie het voorstel van de Minister bij. De door de Minister voorgestelde budgettaire spreiding ziet eruit als volgt:

	Aandeel Gewest (mln) (excl BTW)	Aandeel Stad (mln) (excl BTW)
1993	750	325
1994	1.000	465
1995	336	100
TOTAAL	2.086	890

Uitstel van het project doet belangrijke baten verloren gaan en kan een hypotheek leggen op de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen.

De Commissie wijst erop dat bij de conceptie van de terminal een optimale afstemming op binnenvaart, spoorvervoer en wegvervoer uiterst belangrijk is. Hiervoor is een urgente afwerking van de daarvoor geplande infrastructuur noodzakelijk.

ADVIES VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE OVER DE RENOVATIE VAN DE OOSTENDSE HAVEN - VARIANTENNOTA

13 NOVEMBER 1992

Op 26 juni 1992 heeft de Vlaamse Havencommissie een positief advies uitgebracht over het "Renovatieproject Oostende" waarin bij de Minister wordt aangedrongen op een globale renovatie en herstructurering van de Oostendse Haven vanaf 1993.

De besprekingen in de werkgroep "Renovatie Oostende" hadden bedenkingen van socio-economische aard opgeleverd ten aanzien van het door de administratie voorgelegde renovatieproject. Meer specifiek met betrekking tot de uitbouw van de achterhaven.

Daarom werd een verzoek aan de administratie gericht om de alternatieven inzake dimensie en ligging van de sluis te onderzoeken, zowel op hun technische haalbaarheid, hun kostprijs en de mogelijkheden tot fasering.

Door het Dagelijks Bestuur werden op 2 oktober bijkomende inlichtingen gevraagd onder meer met betrekking tot de technische varianten "een sluis in het kanaal te Plassendale met een eb-vloedkering ter hoogte van Sas Slijkens" en een bijkomende variatie "renovatie van het Sasdok".

De Vlaamse Havencommissie heeft vastgesteld dat de technische alternatieven onvoldoende uitgewerkt waren om tot een duidelijke besluitvorming te komen.

De Commissie heeft reeds positief geadviseerd over de renovatie van Oostende. Het ingediende project is (gezien de technische afhandeling)¹, de enige mogelijkheid om deze tijdig te beëindigen.

Verder is de Commissie van oordeel dat het aanbrengen en onderzoeken van technische alternatieven, in zoverre deze kunnen bijdragen tot een optimalere socio-economische beoordeling, ook tot de taken van de administratie behoort. In dit opzicht kan de afgelegde weg om tot dit advies te komen een constructieve bijdrage zijn voor toekomstige adviezen.

¹ cf. in bijlage ter illustratie bedenkingen bij de variatie "sluis in het kanaal te Plassendale met eb-vloedkering ter hoogte van Sas Slijkens".

BIJLAGE

OVERWEGINGEN M.B.T. DE VARIANTE "SLUIS IN HET KANAAL TE PLASSENDAL MET EB-VLOEDKERING TER HOOGTE VAN SAS SLIJKENS"

1. De kostprijs van het project

Uit de technische informatie blijkt dat deze variante bijna 1 miljard goedkoper uitkomt dan het oorspronkelijke renovatieproject. De kostprijsvermindering is voornamelijk te danken aan het installeren van een kleinere sluis.

1.1. De uitbouw van de achterhaven

De variante zou op termijn de verdere uitbouw van de achterhaven niet hypothekeren. Dit geeft de nodige flexibiliteit aangezien de hoge kostprijs voor een nieuwe sluis niet langer het totale project 'hypothekert'.

Hoe meer schikkingen getroffen worden tot uitbouw van de achterhaven (bv. het voorzien van kaaimuren) hoe kleiner het verschil in kostprijs met de basisoplossing.

Indien de trafiekverwachting zich werkelijk realiseert zou het uitbouwen van de achterhaven evenveel gaan kosten (door o.m. bijkomende baggerwerken) dan het renovatieproject zoals voorgesteld door de administratie.

1.2. Het wegverkeer

De variante is ook goedkoper mede door het installeren van slechts 1 brug. Dit gaat wellicht gepaard met een aantal ongemakken voor zowel scheepvaart als bewoners.

Indien uit veiligheidsoverwegingen of ten voordele van het openbaar vervoer geopteerd wordt voor het bouwen van een tweede brug, zal dit kostprijsvoordeel grotendeels vervallen.

1.3. Het milieu

Het gevaar voor een verzilting van de bodem is in de variante niet ondenkbaar. Hiervoor zal nog een MER moeten uitgevoerd worden. De resultaten van dit onderzoek kunnen de kostprijs ook enkel maar laten stijgen.

1.4. Verdere onderzoeken

Naar aanleiding van onze vragen aan de administratie blijven er nog een aantal vragen waarop enkel uitgebreide technische onderzoeken antwoord kunnen bieden.

2. Fasering van het project

2.1. De slechte staat van de Demeysluis

Reeds lang wordt gewaarschuwd voor de slechte staat waarin de Demeysluis zich bevindt. Een plots buiten gebruik stellen van deze laatste zal ook de ontwikkeling van de voorhaven belemmeren.

Dit gegeven plaatst het volledig renovatieproject onder tijdsdruk.

2.2. Regio Oostende

De regio Oostende kan dringend economische impulsen gebruiken. De terreinen in de achterhaven komen als eerste en wellicht als enige in aanmerking voor verdere industriële uitbouw.

Het optimaal ter beschikking stellen van deze terreinen is in dit kader een gemotiveerde beleidsoptie.







Statistische bijlage

1. Inleiding

De Vlaamse Havencommissie heeft de optie genomen om in haar Jaarverslag een statistische bijlage op te nemen. In de twee vorige jaarverslagen was het cijfermateriaal in deze bijlage gebaseerd op de Benelux Zeevaartstatistieken, nadat de nodige berekeningen op de Dienst Transporteconomie van het RUCA werden gedaan.

Vanaf dit jaar wordt de statistische bijlage anders uitgewerkt. Binnen de Havencommissie werd een studiegroep opgericht met een tweeledig doel voor ogen. Ten eerste is het de bedoeling om op langere termijn een databank op te stellen met daarin de havengebonden cijfergegevens. "Havengebonden" moet daarbij zeer ruim worden geïnterpreteerd : trafieken, scheepsbewegingen, passagiers, maar ook : hinterlandverbindingen, het economisch belang van de havens (investeringen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde), ruimtelijke en milieu-impact van de havens en statistische gegevens over de zeevaartsector. Tot nu toe werd vooral de nadruk gelegd op de strikt havengebonden cijfergegevens. Een tweede taak van de studiegroep houdt de selectie in van een aantal van de in de databank verzamelde gegevens om deze in de statistische bijlage van het jaarverslag op te nemen. De nadruk bij die selectie werd gelegd op representativiteit en vergelijkbaarheid. Ten behoeve van de representativiteit werd door de studiegroep nagegaan welke bronnen de meest accurate cijfergegevens ter beschikking kunnen stellen, ten behoeve van de vergelijkbaarheid werd vooral nagegaan of de gegevens op dezelfde manier werden verzameld en geregistreerd.

2. De prestaties van de Vlaamse havens in 1992 : algemeen

2.1 De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen kende een trafiektename van 2,3 % tot 103,6 miljoen ton. Deze toename vloeit voort uit een toename van de massagoedtrafiek (droge massagoederen + 3,4 % en vloeibare massagoederen + 5,4 %). De trafiek van containers nam, in TEU uitgedrukt, toe met 4,2 % en de roll-on-roll-off trafiek nam toe met 13,7 %. Bij de post "overige stukgoederen" nam de invoer (lossingen) toe met bijna 7 %, doch de afvoer (ladingen) moest 13,4 % prijsgeven. In totaal nam deze post met bijna 5 % af. Er kwamen minder schepen aan in de Antwerpse ha-

ven (16.620 tegenover 16.858 in 1991), hetgeen, samen met een toegenomen totale BRT/BT van de binnengekomen schepen, wijst op een toename van de gemiddelde scheepsgrootte.

De goederen die in Antwerpen aankomen zijn voor het belangrijkste deel afkomstig uit Europa (36 %). Noord-Amerika en Afrika zijn, met respectievelijk 16 % en 14 %, ook belangrijke herkomsten. De bestemmingen van de goederen die vanuit de haven vertrekken zijn in hoofdzaak Europa (33 %), Azië (24%), Noord-Amerika en Afrika (elk 14 %).

2.2 De haven van Gent

Na achtereenvolgens twee jaar een trafiektename gekend te hebben (met resp. 6 en 4,2 %) ging het totaal van ladingen en lossingen in de haven van Gent erop achteruit in 1992. Een totale trafiekafname van meer dan 10 % moet worden geconstateerd, het trafiekcijfer bedraagt 22.819.397 ton. Een belangrijke deel van deze afname werd genoteerd in de droge massagoederen, zijnde de belangrijkste verschijningsvorm in de Gentse haven. De trafiek in vloeibare massagoederen nam af met 5,7 %. De containertrafiek bleef nagenoeg status quo, de post "overig stukgoed" nam af met 13,4 % doch de roll-on-roll-off trafiek nam toe met 6,4 %.

De trafiek die in Gent aankomt is voor het grootste deel afkomstig uit Europa (29 %) en Amerika (26 % voor Noord-, 25 % voor Zuid- en Midden Amerika). De goederen die in Gent worden geladen hebben over het algemeen Europa als bestemming (76 %).

2.3 De haven van Zeebrugge

De totale trafiek nam in de Zeebrugse haven toe met 8,4 % in 1992. Een belangrijke deel van deze toename is toe te schrijven aan de containeroverslag, dewelke is toegenomen met bijna 70 %. Droge massagoederen kenden een afname van 5 % terwijl de vloeibare (en gasvormige) massagoederen daarentegen 4,2 % aan trafiek hebben gewonnen in 1992. De Ro/ro-trafiek kende een minieme toename en het totaal van ladingen en lossingen van de overige stukgoederen, die in het totale goederenpakket van de haven van Zeebrugge slechts een klein deel uitmaken, nam toe met 12 %. Het aantal binnengekomen schepen nam toe met bijna 7 %.

De goederen die in Zeebrugge aankomen hebben in hoofdzaak Europa als herkomst (39 %). Afrika bekleedt een belangrijke plaats als her-

komst van de goederen (21 %), alsook Noord-Amerika (15 %) en Zuid- en Midden Amerika (14 %). Europa is veruit de belangrijkste bestemming (82 %) voor de goederen die vanuit Zeebrugge worden verscheept.

Het totale aantal passagiers dat vertrok uit of aankwam in Zeebrugge in 1992 is gedaald van 1,67 miljoen tot 1,16 miljoen passagiers, een daling met 31 %.

2.4 De haven van Oostende

De totale trafiek in de Oostendse haven nam toe met ruim 9 % in 1992. Voor de handelshaven (d.i. de haven van Oostende exclusief de Regie voor Maritiem Transport) bedraagt de toename 12,8 %. In de handelshaven is de toename vooral toe te schrijven aan de verhoogde aanvoer van bouwmaterialen (+ 13,2 %) en de groei van het roll-on-roll-off verkeer (aanvoer +15,3 %, afvoer +22,9 %). In de handelshaven werd in 1992 in totaal 3.014.714 ton goederen behandeld. De positie van de chemische produkten is versterkt in de aanvoer (+6,8 %), doch verzwakt in de afvoer (-16,6 %).

De RMT-trafiek (de Staatshaven) nam in 1992 toe tot 1.907.921 ton. Dit trafiekgegeven, uitgedrukt in ton, is gebaseerd op een omrekening van het aantal vrachtvoertuigen en het aantal personenwagens naar tonnen, aangezien trafiekgegevens in ton niet beschikbaar zijn. Hiervoor werd gerekend met 1 ton per personenwagen en 17 ton per vrachtwagen, overeenkomend met berekeningen betreffende soortgelijke trafiek in Zeebrugge. In aantal vrachtwagens uitgedrukt is de trafiek van de R.M.T. bijna status quo gebleven en is het aantal personenwagens genomen met maar liefst 31 %.

De passagierstrafiek te Oostende is in 1992 in belangrijke mate toegenomen. Het aantal ontscheepte passagiers nam toe met 12,9 % en het aantal ingescheepte passagiers steeg met 20,9 %. In totaal werden bijna 2,2 miljoen passagiers verscheept te Oostende.

3. De verschillende statistische bronnen

3.1 Het Nationaal Instituut voor de Statistiek

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek publiceert met betrekking tot de trafiek in de zeehavens verschillende cijfers. De "Statistiek over de internationale trafiek in de zeehavens" wordt

jaarlijks uitgegeven en bevat zeer gedetailleerde gegevens over de lossingen en ladingen volgens de aard van de goederen (NVS-indeling op 4 cijfers nauwkeurig), uitgesplitst naar vervoersmodus, en ook trafiekgegevens naar herkomst en bestemming van de goederen.

Deze op de douane-aangiften gebaseerde statistieken zijn vanaf 1968 beschikbaar met het grote voordeel zeer lange homogene tijdreeksen te kunnen bieden. Bovendien geldt voor de verschillende havens eenzelfde registratiemethode zodat havenoverschrijdende vergelijkingen mogelijk zijn. Nadelen zijn o.m. het feit dat het tijdstip van registratie van de invoer of uitvoer niet steeds juist is. Bijvoorbeeld bij doorvoer, waarbij de goederen een periode worden opgeslagen in een Belgische zeehaven, zal de lossing en de lading van de goederen pas geregistreerd worden op het moment dat de doorvoer volledig voltooid is. Een ander nadeel is dat sommige posten van de NVS-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken) op een eerder onnatuurlijke plaats staan. Zo wordt tapioca (een soort veevoeder) bijvoorbeeld ingedeeld bij de verse en bevroren groenten. De restposten zijn bij de NIS-statistieken vrij hoog.

Recentelijk is de continuïteit van de NIS-douanecijfers abrupt onderbroken doordat de doorvoer-cijfers voor 1991 niet beschikbaar zijn en ook niet zullen worden.

Een tweede NIS-zeevaartstatistiek is deze die gebaseerd is op de documenten Benelux 20 en 21 (Generale Verklaring binnenkomende resp. uitvarende zeeschepen). De hieruit voortvloeiende statistische gegevens worden gepubliceerd door de Benelux Economische Unie.

3.2 Cijfers genoteerd door de diensten van de havens

In de haven zelf worden de trafiekgegevens met een grote nauwkeurigheid geregistreerd op verschillende niveaus. De statistische diensten van de havens beschikten in het verleden echter niet steeds over gedetailleerde en vergelijkbare statistieken. Het laatste decennium en vooral de laatste jaren beschikken de havens zelf over de meeste trafiekgegevens. In de regel zijn de cijfergegevens van de havens zeer vroeg beschikbaar.

In vergelijking met de NIS-cijfers zijn de haven-cijfers niet voor alle havens even gedetailleerd, en de havens hebben geen doorvoerstatistieken

beschikbaar. De wijze waarop de trafiek werd geregistreerd in de havens naar NVS-indeling maakt dat een havenoverschrijdende vergelijking op dit vlak niet aangewezen is.

3.3 Welke statistische bronnen gebruiken ?

In deze statistische bijlage werden verschillende bronnen gebruikt. Geen van de bestaande bronnen is van aard de andere overbodig te kunnen maken. Eerder is het aangewezen een selectie van trafiekgegevens van de Vlaamse havens te maken afhankelijk van het beoogde doel én van de specialiteit van de verschillende bestaande bronnen. In deze statistische bijlage werd de selectie gedaan in functie van deze criteria.

Vastgesteld kan worden dat de cijfers van het N.I.S. en deze van de havenbesturen in steeds grotere mate uiteenlopen. Bij het simultane gebruik van de verschillende bronnen is grote voorzichtigheid geboden.

4. Statistische gegevens

4.1 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 R.M.T. ook inbegrepen. Deze R.M.T.-trafiek is echter niet beschikbaar in ton zodat de gegevens, dewelke in aantal toeristische (personen-) voertuigen en aantal vrachtwagens beschikbaar is, moest omgerekend worden naar ton. Voor deze omrekening werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Aangezien voor de R.M.T.-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 (R.M.T.) vergelijkbaar met soortgelijke trafieken in Zeebrugge. De lossingen en de ladingen in de handelshaven van Oostende (d.i. de haven van Oostende exclusief R.M.T.) bedroegen in 1992 respectievelijk 1.929.326 en 1.085.388 ton.

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

Tabel 01-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-1992

	<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende*</i>	<i>Totaal</i>
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

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, 1980-1992

	<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende*</i>	<i>Totaal</i>
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

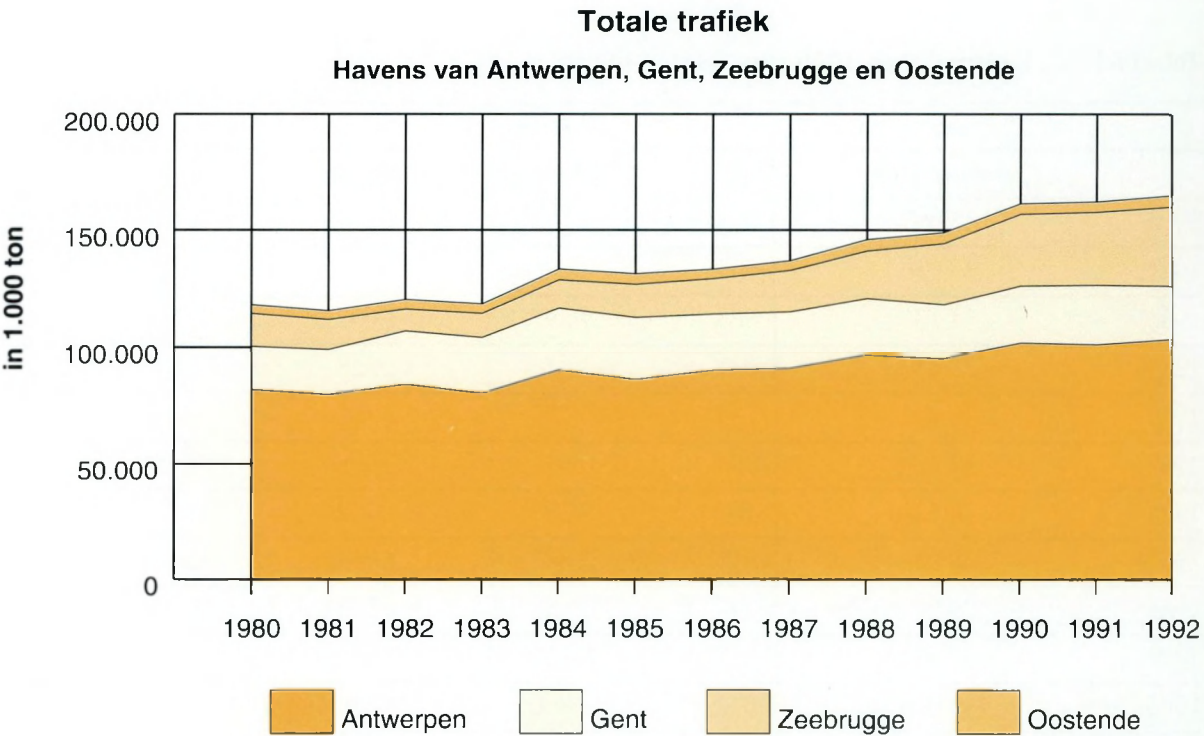
Bron : havenbesturen.

* 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 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>					
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02



4.2 **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 R.M.T.-trafiek, wegens de niet-beschikbaarheid van de gegevens, niet inbegrepen. De bunkers zijn niet inbegrepen en gaat het om nationale én internationale trafiek.

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 ge-

bruiken. 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 restposten van de N.V.S.-indeling (N.V.S.-hoofdstuk 9) steeds groter. Ook zal de openstelling van de grenzen een belangrijke invloed hebben op de registratie van gedetailleerde gegevens.

Tabel 02-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1992

<i>Haven van Antwerpen</i>			
<i>goederencategorie (geen NVS-indeling)</i>	<i>lossing</i>	<i>lading</i>	<i>totaal</i>
Stukgoedbehandeling	19-350	25-945	45-295
IJzer en staal	3-020	6-308	9-328
non-ferro-metalen	384	172	556
meststoffen / chemicaliën	40	615	655
hout	708	0	708
houtcellulose, papierpulp	2-882	0	2-882
fruit	1-661	0	1-661
graangewassen	21	462	483
rollend materieel	415	450	865
bloem / suiker	0	2-091	2-091
overig stukgoed	10-219	15-847	26-066
Massagoedbehandeling	42-716	15-616	58-332
ruwe aardolie	6-625	0	6-625
aardoliederivaten	9-517	8-207	17-724
tankopslag	1-161	382	1-543
ertsen	9-861	718	10-579
kolen	8-850	291	9-140
granen	1-301	1-804	3-105
meststoffen	2-036	2-553	4-589
zand	784	740	1-525
overig massagoed	2-582	920	3-502
TOTAAL :	62-066	41-561	103-627

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1992

<i>Haven van Gent</i>			
<i>goederencategorie (NVS-indeling)</i>	<i>lossing</i>	<i>lading</i>	<i>totaal</i>
0 - Landbouwprodukten	1·466	934	2·400
01 - Granen	1·397	922	2·319
05 - Hout en kurk	69	5	74
04-09 Andere landbouwprodukten	0	6	6
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	3·194	685	3·879
11 - Suiker	81	5	86
12 - Dranken	130	30	160
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	0	4	4
14 - Vlees, vis en zuivelprodukten	1	0	1
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	46	104	150
17 - Veevoeder	1·706	312	2·017
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1·231	229	1·461
19 - andere voedingsprodukten	0	0	0
2 - Vaste minerale brandstoffen	4·300	294	4·594
21 - Steenkool	3·938	237	4·176
23 - Cokes	362	57	418
3 - Aardolie & -produkten	2·348	447	2·795
32 - Vloeibare brandstoffen	227	91	318
34 - Andere aardoliederivaten	2·121	356	2·477
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	3·817	474	4·291
41 - IJzererts	3·560	0	3·560
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	254	19	273
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	3	455	458
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	265	1·316	1·580
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	136	16	153
52 - halffabrikaten van staal	1	99	100
53 - staven en vormstaal, draad, e.d.	28	17	46
54 - Plaat- en bandstaal	68	1·176	1·243
55 - Pijpen, andere gieterijprodukten	0	8	8
56 - Non-ferrometalen en halffabrikaten	31	0	32
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	664	33	697
61 - zand, grind, klei en slakken	81	1	82
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	6	0	6
63 - andere ruwe mineralen	578	3	581
64 - cement, kalk	0	25	25
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	0	3	3

(vervolg tabel 02-02)

7 - Meststoffen	874	79	953
71 - natuurlijke meststoffen	164	3	168
72 - kunstmeststoffen	709	76	785
8 - Chemische produkten	377	254	631
81 - chemische basisprodukten	37	9	46
82 - aluminiumoxide en -hydroxide	46	41	87
83 - produktie v.d. steenkool- & petrochemie	2	9	11
84 - cellulose en oud papier	176	9	185
89 - andere chemische produkten	116	186	302
9 - Overige goederen	767	231	998
91 - vervoermaterieel	371	143	514
92 - landbouwtractoren en -machines	0	0	1
93 - electr. & andere machines, motoren, ..	8	2	10
94 - metaalwaren	0	12	12
95 - glas, glaswerk, keramische produkten	0	8	9
96 - leder, textiel en kleding	1	7	8
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	368	17	385
99 - andere goederen	19	41	60
TOTAAL :	18-073	4-746	22-818

Bron : Havenbedrijf Gent

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1992

<i>Haven van Zeebrugge</i>			
<i>goederencategorie (NVS-indeling)</i>	<i>lossing</i>	<i>lading</i>	<i>totaal</i>
0 - Landbouwprodukten	716	43	759
01 - Granen (m.i.v. rijst)	50	4	54
02 - Aardappelen	67	23	90
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	527	0	527
05 - Hout en kurk	72	16	88
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	137	404	541
11 - Suiker	88	8	96
12 - Dranken	4	0	4
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	5	56	61
17 - Veevoeder	20	26	46
18 - Oliezaden, oliën en vetten	19	1	20
19 - andere voedingsprodukten	1	313	314

(vervolg tabel 02-03)

2 - Vaste minerale brandstoffen	3-567	1-026	4-593
21 - Steenkool	3-516	990	4-506
22 - Bruinkool en turf	2	0	2
23 - Cokes	49	36	85
3 - Aardolie & -produkten	3-637	1	3-638
32 - Vloeibare brandstoffen	253	1	254
33 - Energiegassen	3-384	0	3-384
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	2-831	0	2-831
41 - IJzererts	2-813	0	2-813
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	3	0	3
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	15	0	15
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	2	18	20
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	8	8
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	2	10	12
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1-514	75	1-589
61 - zand, grind, klei en slakken	1-510	32	1-542
64 - cement, kalk	0	39	39
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	4	4	8
7 - Meststoffen	17	0	17
72 - kunstmeststoffen	17	0	17
8 - Chemische produkten	147	20	167
81 - chemische basisprodukten	130	7	137
89 - andere chemische produkten	17	13	30
9 - Overige goederen	8-840	10-346	19-186
91 - vervoermateriaal	8-268	9-769	18-037
92 - landbouwtractoren en -machines	0	4	4
93 - elektrische machines, apparaten...	4	7	11
94 - metaalwaren	5	27	32
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	0	6	6
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	591	572	1-163
TOTAAL :	21-408	11-933	33-341

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Handelshaven Oostende*, in 1000 ton, 1992

<i>Handelshaven van Oostende</i>			
<i>goederencategorie (NVS-indeling)</i>	<i>lossing</i>	<i>lading</i>	<i>totaal</i>
0 - Landbouwprodukten	9	0	9
00 - Vee	0	0	0
01 - Granen (m.i.v. rijst)	3	0	3
05 - Hout en kurk	6	0	6
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	15	11	26
17 - Veevoeder	15	11	26
2 - Vaste minerale brandstoffen	6	0	6
21 - Steenkool	3	0	3
22 - Bruinkool en turf	2	0	2
3 - Aardolie & -produkten	178	0	178
32 - Vloeibare brandstoffen	178	0	178
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	23	1	23
41 - IJzererts	21	0	21
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	2	1	3
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	13	10	23
56 - Aluminium	13	10	23
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	828	2	829
61 - zand, grind, klei en slakken	797	0	797
63 - Andere ruwe mineralen	10	0	10
64 - cement, kalk	20	2	22
7 - Meststoffen	0	0	0
8 - Chemische produkten	154	99	254
81 - chemische basisprodukten	154	99	254
9 - Overige goederen	704	963	1.667
91 - vervoermateriaal	704	957	1.661
- Stukgoed	0	6	6
TOTAAL :	1.929	1.085	3.015

Bron : Havenbedrijf Oostende.

* zonder RMT-trafiek

4.3 Containertrafiek

De containertrafiek wordt voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge weergegeven (vanaf het jaarverslag 1993 zullen ook gegevens betreffende containertrafiek te Oostende beschikbaar zijn). In de tabellen 03-01 tot en met 03-03 wordt deze weergegeven in TEU (Twenty feet Equivalent Unit), en 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.

Zowel de gegevens in aantal als deze in TEU hebben de respectievelijke havenbesturen als bron.

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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	1·169·526

Bron : Havenbesturen.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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	151·525	1·058·249
1992	933·500	5·222	263·491	1·203·323

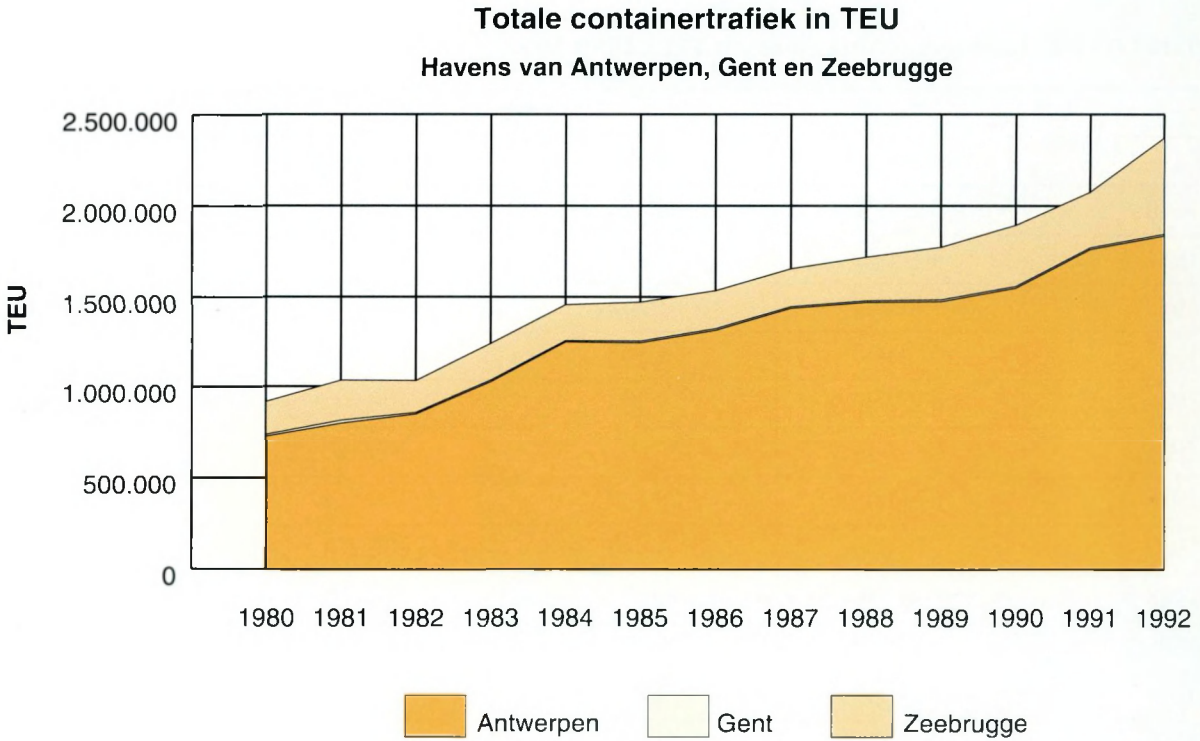
Bron : Havenbesturen.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1992

	<i>Haven</i>			
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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	303·955	2·074·628
1992	1·835·595	9·389	525·506	2·372·849

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



Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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	119·115	857·333

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal, 1980-1992

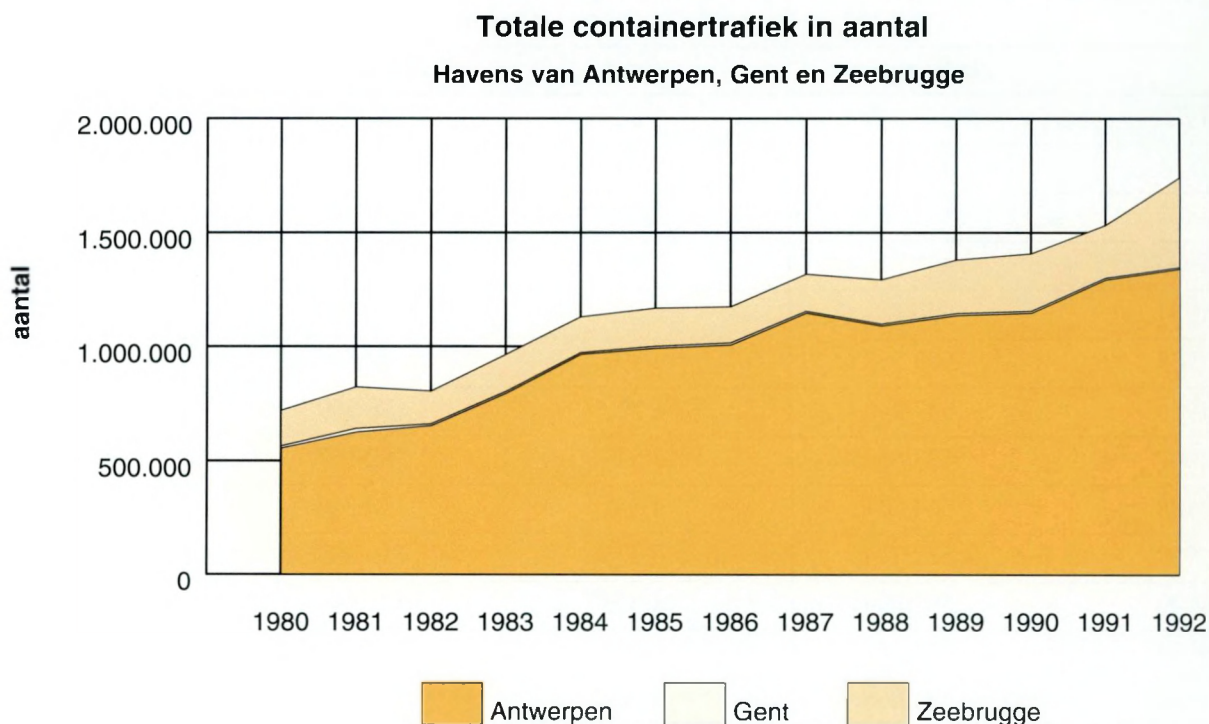
<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
1980	277·679	5·258	76·969	359·906
1981	320·114	8·708	90·148	418·970
1982	335·720	3·753	69·630	409·103
1983	405·716	3·997	79·659	489·372
1984	498·084	3·853	78·000	579·937
1985	505·582	4·497	82·305	592·384
1986	517·236	4·792	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	883·928

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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	1.741.261

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



4.4 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 zg. verschijningsvorm. "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, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

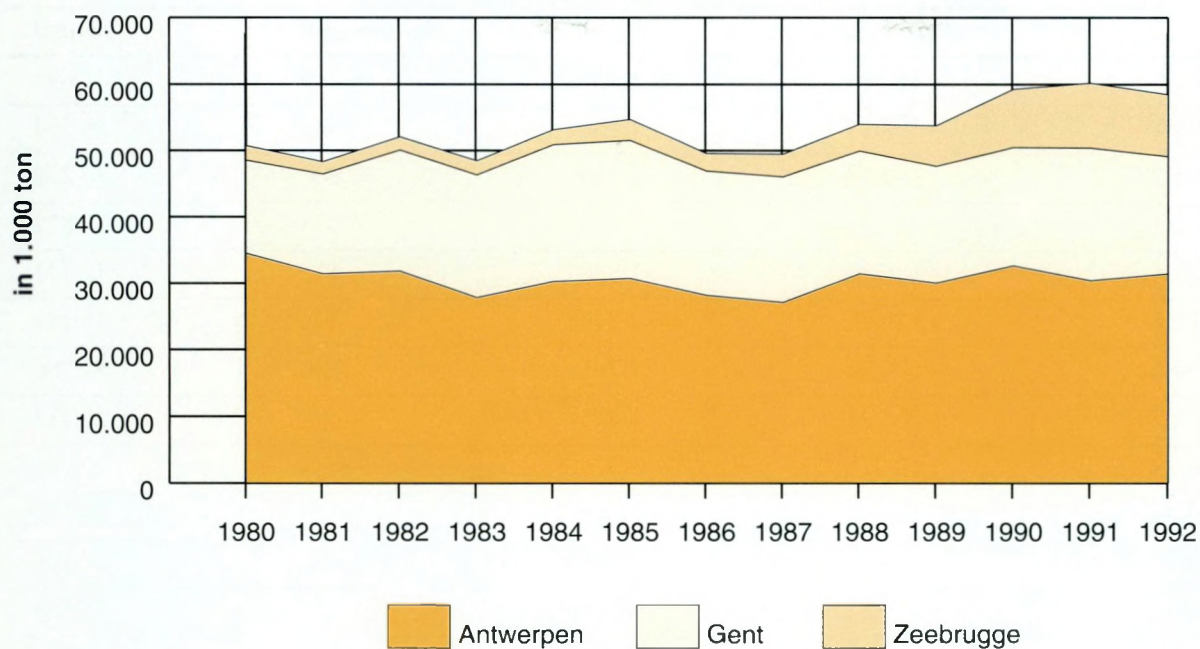
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 : Ladingen droge bulk, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

Totale trafiek droge bulk
Havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge



Tabel 04-03 : Lossing + lading droge bulk, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02.

Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

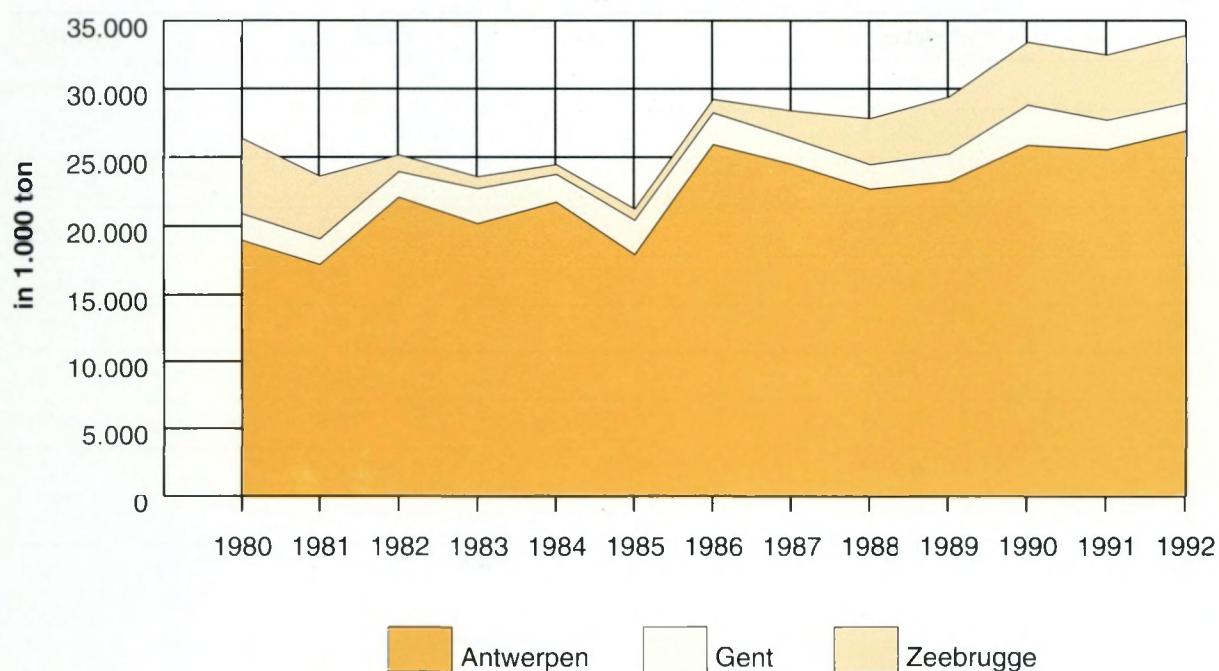
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Totale trafiek vloeibare bulk
Havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge



Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare bulk, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

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

Tabel 04-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

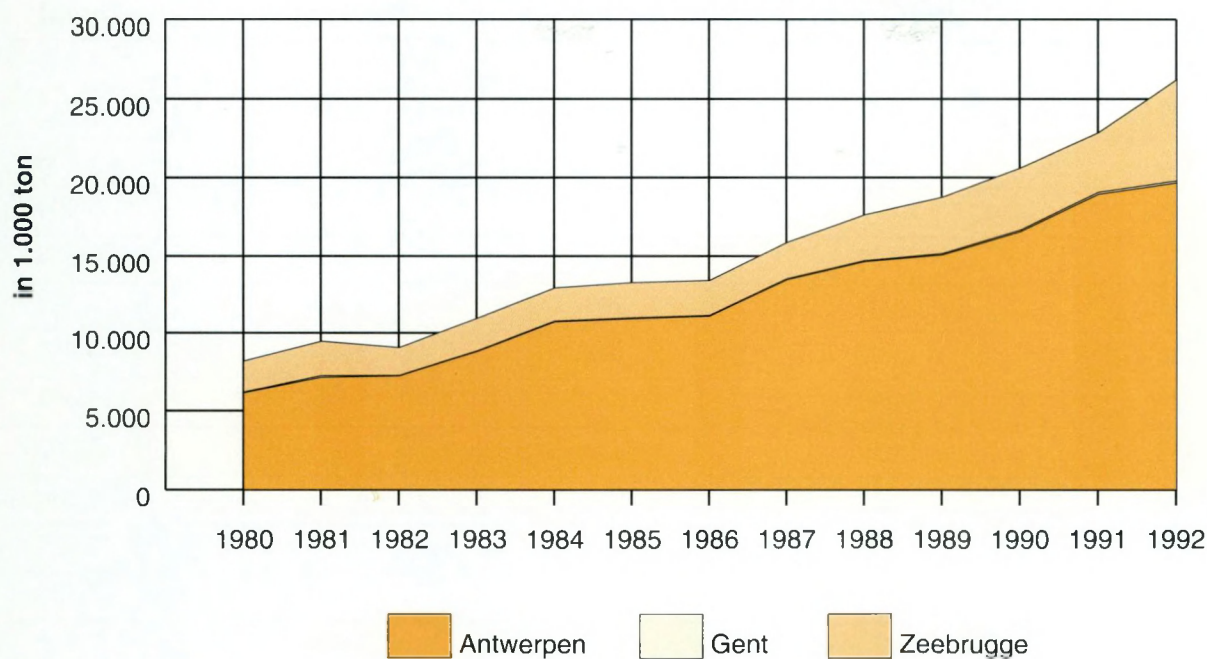
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

Totale trafiek containers
Havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge



Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Tabellen 04-07 en 04-08.

Tabel 04-10 : Lossingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

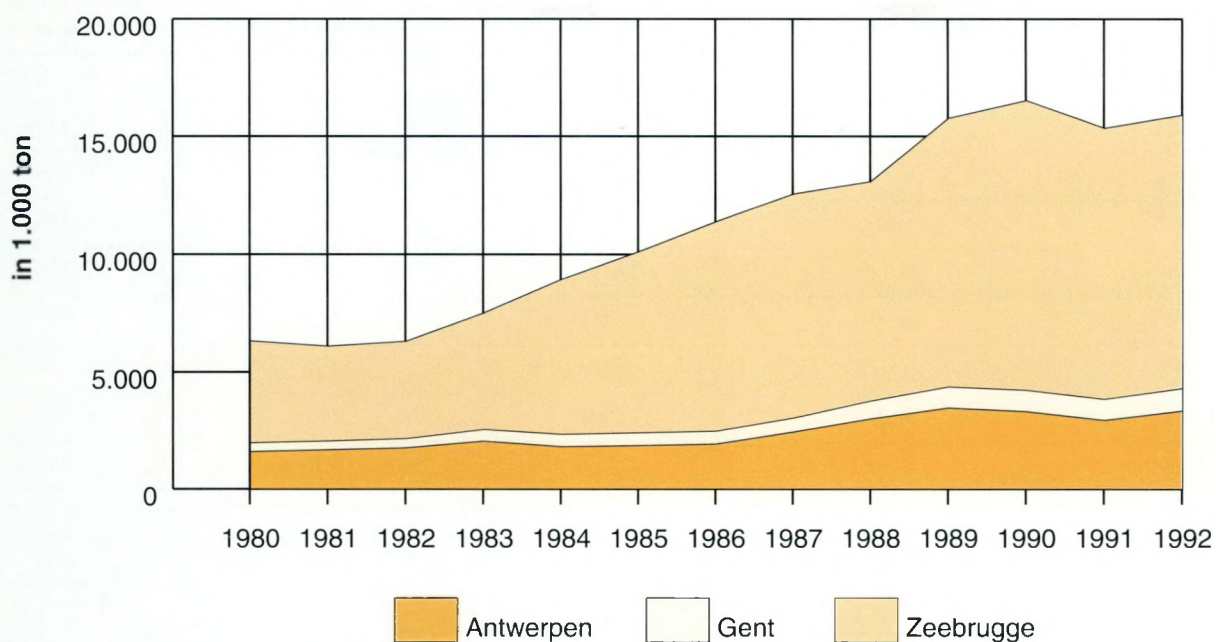
Tabel 04-11 : Ladingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

Totale trafiek RO/RO

Havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge



Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen Ro/Ro, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11.

Tabel 04-13 : Lossingen overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1992

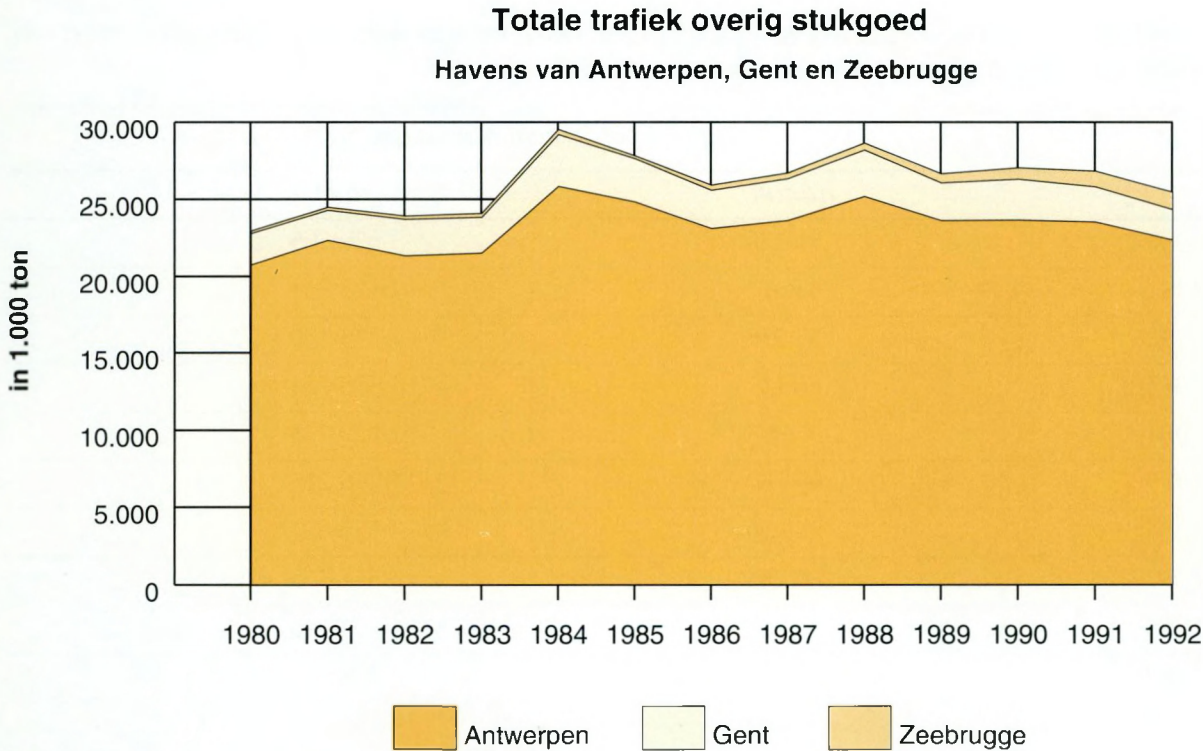
<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Totaal</i>
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading overig stukgoed, in 1000 ton, 1980-1992

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

Bron : Tabellen 04-13 en 04-14.



Tabel 04-16 : ontscheepte Ro/ro-vrachttrefiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1992 (geen personenwagens inbegrepen)

<i>Ontscheepte vrachtwagens</i>		
	<i>aantal</i>	<i>ton*</i>
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

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.

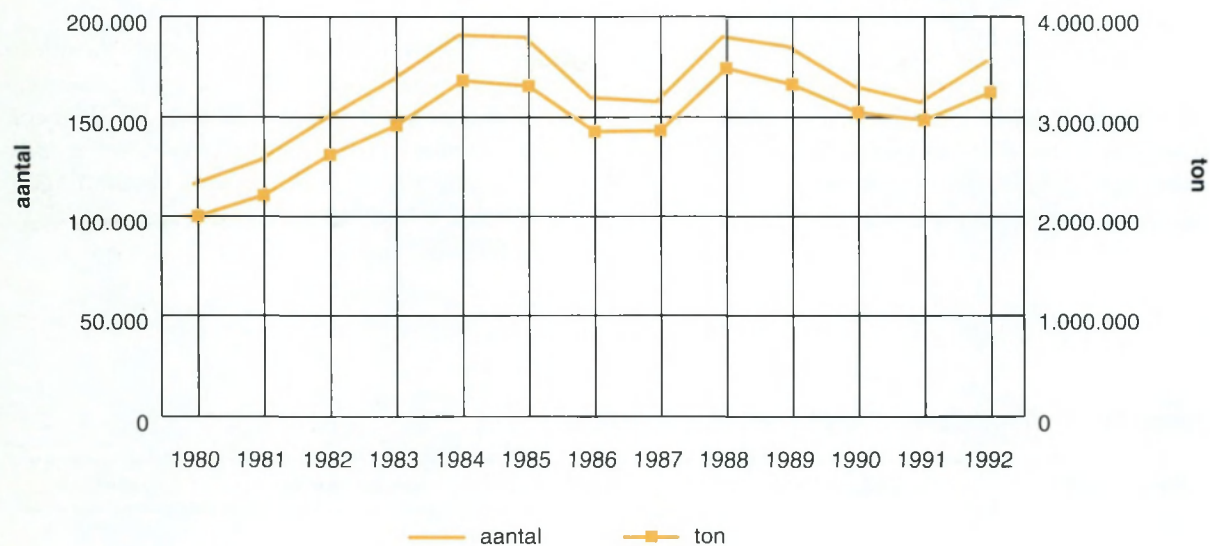
Tabel 04-17 : ingescheepte Ro/ro-vrachttrefiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1992 (geen personenwagens inbegrepen)

<i>Ingescheepte vrachtwagens</i>		
	<i>aantal</i>	<i>ton*</i>
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

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.

Ro/Ro trafiek haven van Oostende



Tabel 04-18 : ingescheepte + ontscheepte Ro/Ro-vrachtrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1992 (geen personenwagens inbegrepen)

<i>Totaal vrachtwagens</i>		
	<i>aantal</i>	<i>ton*</i>
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

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.

4.5 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.

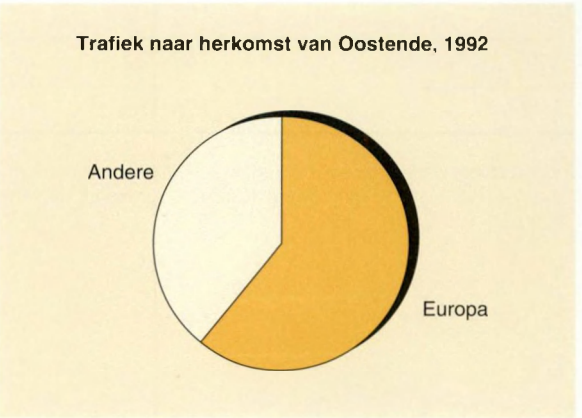
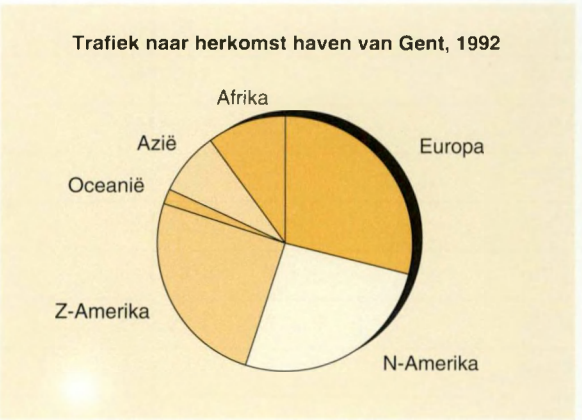
De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende herkomsten/bestemmingen in, alsook de herkomst/bestemming "zee" (b.v. boorplatform).

Tabel 05-01 : Trafiek naar herkomst, in %, 1992

<i>Herkomst</i>	<i>Antwerpen*</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>
Europa	36%	29%	39%	61%
N-Amerika	16%	26%	15%	0%
Z-Amerika	9%	25%	14%	0%
Oceanië	2%	2%	3%	0%
Azië	4%	8%	1%	0%
Afrika	14%	10%	21%	0%
Andere	19%	0%	7%	39%

Bron : Havenbesturen.

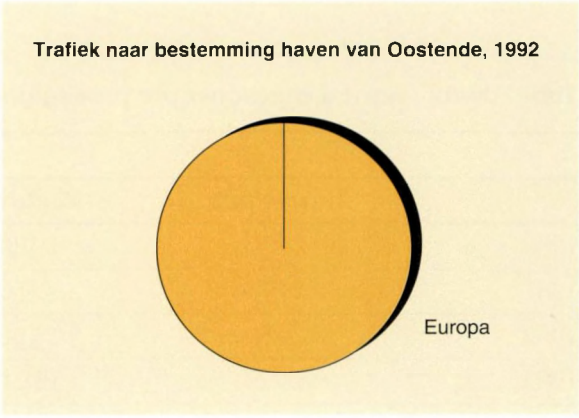
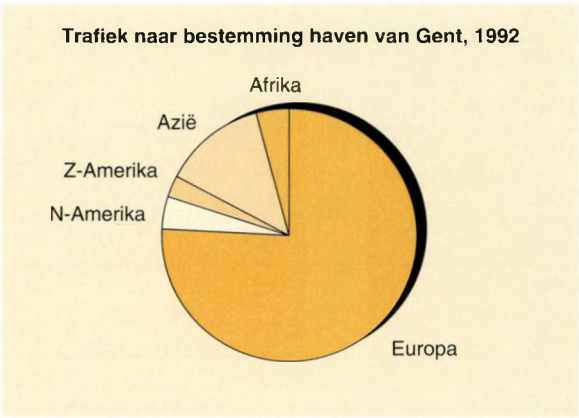
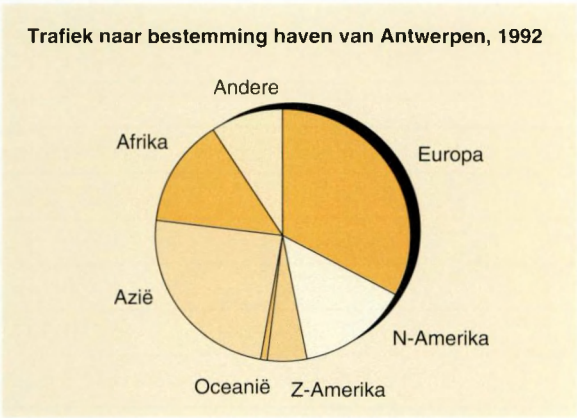
*Voor Antwerpen : berekend a.d.h.v. NIS, 6 maanden 1992



Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %, 1992

Bestemming	Antwerpen*	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	33%	76%	82%	100%
N-Amerika	14%	4%	8%	0%
Z-Amerika	5%	3%	1%	0%
Oceanië	1%	0%	0%	0%
Azië	24%	13%	2%	0%
Afrika	14%	4%	3%	0%
Andere	9%	0%	4%	0%

Bron : Havenbesturen.
*Voor Antwerpen : berekend a.d.h.v. NIS, 6 maanden 1992



4.6 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, 1980-1992

	<i>Haven</i>			
	<i>Antwerpen</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1992

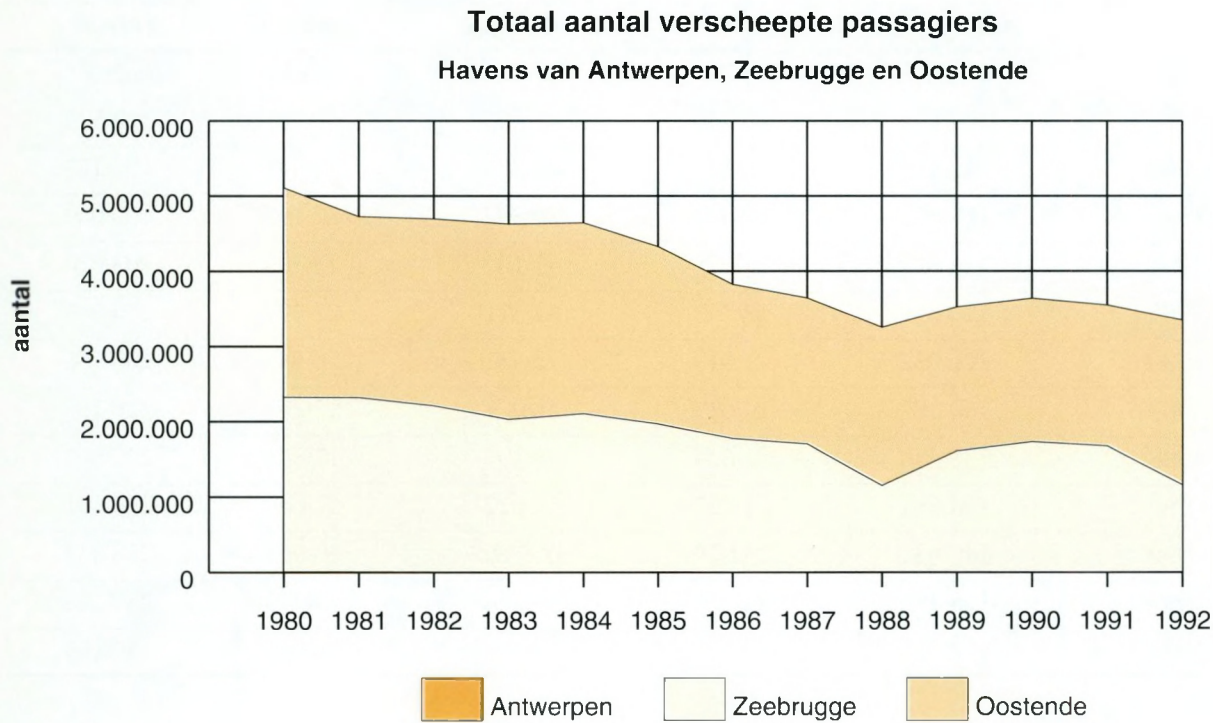
	<i>Haven</i>			
	<i>Antwerpen</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>	<i>Totaal</i>
1980	2.675	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	989.522	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1992

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

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02



Tabel 07-01 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1992

<i>Haven</i>					
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>	<i>Totaal</i>
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	5·166	35·672

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-1992

<i>Haven</i>					
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>	<i>Totaal</i>
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1992

<i>Haven</i>				
	<i>Antwerpen</i>	<i>Gent</i>	<i>Zeebrugge</i>	<i>Oostende</i>
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	3·640

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

BIJLAGE:

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 "renovatiwerken 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 Scheldeterminaal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis (07.10.1992)

Auteursvermelding bij de foto's:

blz. 3: Peeters

blz. 6-7: HCl

blz. 8: Henderyckx

blz. 14-15: Henderyckx

blz. 17: HCl

blz. 20: HCl

blz. 22-23: HCl

blz. 31: HCl

blz. 39: HCl

blz. 51: HCl

blz. 54: HCl

blz. 61: HCl

blz. 78: HCl

blz. 89: Luyten

blz. 102: HCl

blz. 106: HCl

blz. 108-109: HCl

10