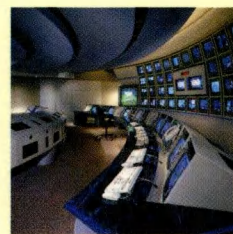
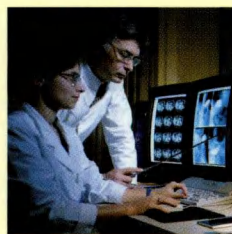


Jaarverslag 1998



V l a a m s e

H a v e n c o m m i s s i e





V l a a m s e

H a v e n -

c o m m i s s i e

Jaarverslag 1998

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

Jaarverslag 1998
Vlaamse Havencommissie

p/a Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
Tel.: 02/217.07.45
02/209.01.11
Fax: 02/217.70.08
E-mail: serv@serv.be
<http://www.serv.be>

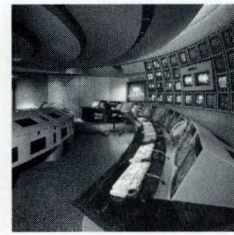
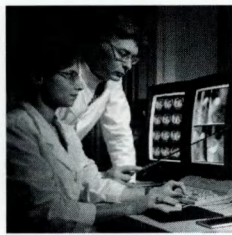
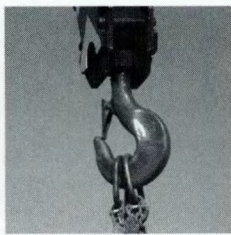
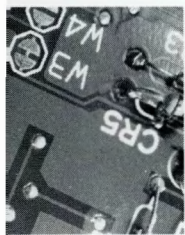
Redactie:
Claudine Huyghe
Jean-Pierre Merckx
Ingrid Schurmans

Drukkerij:
Gevaert & Bisnis, Kuurne

Verantwoordelijke uitgever:
Etienne Hurtecant
Wittemolenstraat 104
8200 Brugge - Sint-Michiels

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

Jaarverslag 1998



V l a a m s e

H a v e n -

c o m m i s s i e



Voorwoord

De Vlaamse Havencommissie en het Havendecreet

De Vlaamse Havencommissie heeft er steeds op aangedrongen dat de vier Vlaamse zeehavens over een zo groot mogelijke autonomie zouden beschikken.

Het nieuwe havendecreet geeft aan deze verzuchting eindelijk een juridische basis. Daaraan zijn meerdere adviezen en aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie voorafgegaan. We denken in het bijzonder aan :

- de twee aanbevelingen en twee adviezen van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens en de tussenkomsten van het Vlaamse Gewest voor investeringen in de havens, leidende tot nieuwe concepten en voorstellen voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid (periode 1992 – 1995);
- de aanbeveling over de financiering van haveninvesteringen (1997);
- de aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie naar aanleiding van de op haar initiatief uitgevoerde sterkte/zwakte – analyse van het Vlaamse havenbeleid (1997);
- de commentaar van de Vlaamse Havencommissie op het Europese Groenboek over havens en maritieme infrastructuur (1998).

Nu het Havendecreet eindelijk werkelijkheid geworden is kan vrij eenvoudig vastgesteld worden dat vele voorstellen of elementen uit deze adviezen en aanbevelingen in het nieuwe havendecreet werden opgenomen. De Commissie heeft inderdaad in de loop van haar bestaan meerdere relevante aanbevelingen en mededelingen gemaakt, zoals i.v.m. de financiering van haveninvesteringen, de sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en het al dan niet hierop afgestemde havenbeleid, de vennootschapsbelastingen voor havenbedrijven en de berekening van de toegevoegde waarde van zeehavens. Dus, hoewel de Vlaamse Havencommissie in 1998 feitelijk minder vergaderde dan in 1997, is het resultaat niet min. Een coherente aanpak, waarbij op toekomstige Europese ontwikkelingen kan geanticipeerd worden (denk

aan de nieuwe richtlijnen over staatssteun, en de vereiste van transparantie en doorrekening van de kosten aan de havengebruiker), is thans meer dan ooit mogelijk.

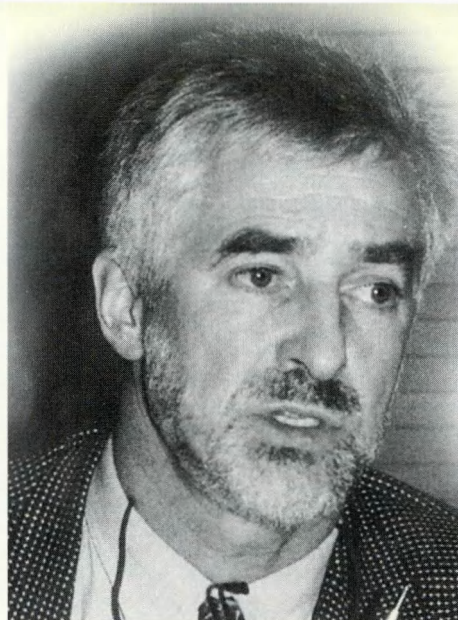
Voor commerciële investeringsprojecten hebben de zeehavens zelf thans een veel grotere verantwoordelijkheid. Het gewest dient zich vooral toe te leggen op de uitbouw en voortdurende verbetering van de maritieme toegankelijkheid en de versterking van de achterlandverbindingen. Een en ander zal onvermijdelijk leiden tot een herschikking van de budgettaire inzet van middelen voor de havens, ongetwijfeld in de richting van een geringere subsidiëring voor de commerciële infrastructuurprojecten. Zulks betekent echter ook dat de havens over een veel grotere commerciële flexibiliteit beschikken om gepast in te spelen op externe marktontwikkelingen.

Het feit dat er in 1998 slechts twee adviesvragen zijn binnengekomen, betekent dus helemaal niet dat de Vlaamse Havencommissie is "uitgespeeld", of zich zou overbodig gemaakt hebben. Wel integendeel, het landschap inzake havenbeleid is thans nog complexer dan het al was. Het laat evenwel tegelijkertijd meer toe, vooral op gebied van de bedrijfsvoering of het management. Een onafhankelijk adviesorgaan voor de overheid is derhalve meer dan ooit gewenst.

Er zullen immers, evengoed voor als na de formulering van de uitvoeringsbesluiten, nog tal van complexe besluitvormingsprocessen dienen doorlopen te worden. Mits de Vlaamse Havencommissie terzake consequent en effectief werk verricht - en haar samenstelling kan hiervoor borg staan ¹ - zijn de kansen op verder succes, zowel voor de diverse havenbesturen en -bedrijven als voor de gemeenschap in haar geheel, bijzonder groot te noemen.

1 De decretale verankering van de Vlaamse Havencommissie binnen de structuur van de SERV is in die zin een goede zaak.

Prof. Dr. Willy Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie



Heel belangrijk in dat verband is het onderling op mekaar afstemmen en het goed afbakenen van de respectievelijke bevoegdheden van een reeks nieuwe havenbeleidsorganen en functies. Een en ander houdt verband met de oprichting van de Multidisciplinaire Havencel bij de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de inschakeling van een gewestelijke havencommissaris, de oprichting van een concertatiecommissie en, het voorzien in een arbitrageprocedure. Het spreekt dus wel enigszins voor zichzelf dat het toekomstige "havenlandschap" er niet eenvoudiger op zal worden.

Wij zijn ervan overtuigd, dat gezien de wijze waarop deze Commissie in het verleden heeft gefunctioneerd, zij zonder twijfel opgewassen is om al deze nieuwe uitdagingen aan te gaan en aan te kunnen. Hierbij wens ik echter uitdrukkelijk ook de Centrale Werkgroep van de Vlaamse Havencommissie te vernoemen, omdat zij onder de bezielende leiding van onze Secretaris Etienne Poelvoorde meer dan eens zeer gedegen beleidsvoorbereidend werk verricht.

Prof. Dr. Willy Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

Inhoud

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE	10
Samenstelling	12
Wetgeving	14
DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1998	18
Commissievergaderingen in 1998	19
Werkgroepen	20
Secretariaat	21
ONTWIKKELINGEN IN DE VLAAMSE HAVENS	26
Organisatorische en institutionele ontwikkelingen	27
Initiatieven en projecten in de Vlaamse havens	41
ADVIEZEN IN 1998	56
Nota aan de Vlaamse Minister van Openbare Werken , Vervoer en Ruimtelijke ordening over de adviesvraag "Haven van Zeebrugge - de aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert II-dok"	57
1. Ter inleiding	57
2. De draagwijdte van de adviesvraag	57
3. Beschouwingen van de commissie bij het voorgestelde project	58
Vooruitzichten meegedeeld bij het investeringsproject Wielingendok	60
Vooruitzichten meegedeeld bij het investeringsproject Albert II-dok	61
Voorstel aan de Minister voor een commentaar van de Vlaamse gemeenschap op het Groenboek "On Sea Ports and Maritime Infrastructure" (Com (97), 678 final)	63
1. Inleiding	63
2. De strategische visie van de Vlaamse gemeenschap op het Groenboek over de zeehavens	63
3. Bespreking van de afzonderlijke hoofdstukken uit het Groenboek	66
4. Commentaar bij de tien voorgestelde acties	71

STATISTISCHE GEGEVENS

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	73
1. Inleiding	73
2. Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap	73
3. De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens	75
3.1 De haven van Antwerpen	75
3.2 De haven van Gent	76
3.3 De haven van Zeebrugge	76
3.4 De haven van Oostende	76
Havenarbeid in de Vlaamse havens	78
1. Inleiding	78
2. Havenarbeid in de haven van Antwerpen	78
3. Havenarbeid in de haven van Gent	81
4. Havenarbeid in de haven van Brugge-Zeebrugge	83
5. Havenarbeid in de haven van Oostende	86
Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens	88
1. Algemeen overzicht	88
1.1 De Le Havre-Hamburg Range	88
1.2 De haven van Antwerpen	88
1.3 De haven van Gent	90
1.4 De haven van Zeebrugge	91
1.5 De haven van Oostende	92
2. Statistische gegevens	94
2.1 Totaal maritiem verkeer	94
2.2 Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën	96
2.3 Containerverkeer	101
2.4 Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen	105
2.5 Herkomst en bestemming van de goederen	115
2.6 Passagiers	121
2.7 Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens	123
2.8 Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range	125
ADVIEZEN VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE	127

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



De Vlaamse Havencommissie



De Vlaamse Havencommissie

Sinds 5 december 1989 bestaat bij de SERV een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de Vlaamse Havencommissie (VHC).

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

De Havencommissie heeft als algemene opdracht het leveren van een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid.

Ze moet:

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

Vóór 1 juli van elk jaar brengt de Havencommissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor de haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar². Vóór 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd. De Vlaamse Havencommissie adviseert over de sociaal-economische studie van nieuwe projecten met een totale kostprijs van meer dan 300 miljoen frank.

De adviezen worden gericht tot de Vlaamse minister bevoegd voor het havenbeleid. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. (In tegenstelling tot de consensusadviezen van de SERV en de meeste SERV-commissies, volstaat een gewone meerderheid om de adviezen van de VHC uit te brengen.) Van een eensluidend advies kan de minister slechts gemotiveerd afwijken.

² In 1994 werd er geen advies over het rollend driejarenplan uitgebracht door de Vlaamse Havencommissie. Sedert 1995 werd er door de verantwoordelijke minister geen rollend driejarenplan meer voorgelegd ter advisering. Momenteel werkt de Administratie Waterwegen en Zeewezen aan een Strategisch Plan.

Samenstelling (op 15.05.99)

Leden

Vertegenwoordigers van de werknemers:

Algemeen Belgisch Vakverbond:

Baete Bob (nationaal secretaris haven BTB)

Fermon Frans (vice-voorzitter ACOD)

Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

Algemeen Christelijk Vakverbond van België:

Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)

Janssens John (nationaal voorzitter ACV-vervoer en diamant)

Jonckheere Fernand (verbondssecretaris ACV Oostende-Westhoek)

Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

Vlaams Economisch Verbond:

Dubois Marc (directeur-generaal Ferry-Boats Zeebrugge)

Francken Marc (gedelegeerd bestuurder Gevaert NV)

Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV)

Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie NV)

Restiau Robert (afgevaardigd-bestuurder Vlaamse Havenvereniging)

Van Der Mueren August (voorzitter CEPG)

NCMV, de Organisatie voor Zelfstandige Ondernemers:

Langerock Jeroen (economisch adviseur NCMV)

Peeters Kris (secretaris-generaal NCMV)

Vertegenwoordigers van de havens:

Het havenbestuur van Antwerpen:

Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)

Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)

Het havenbestuur van Gent:

Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)

Het havenbestuur van Oostende:

Goekint Julien (voorzitter AG Haven Oostende)

NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ):

Traen Fernand (voorzitter MBZ)

Vertegenwoordigers van de transportmodi:

Het wegvervoer:

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)

Het spoorvervoer:

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

De binnenscheepvaart:

Parmentier Octaaf (voorzitter algemeen actiecomité van de Belgische binnenscheepvaartorganisaties)

In 1998 kwam de Vlaamse Havencommissie 2 keer samen: op 8 januari en 26 februari.

Dagelijks Bestuur

Voorzitter:

Winkelmans Willy (hoogleraar RUCA - faculteit TEW)

Leden:

Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)

Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)

Goekint Julien (voorzitter AG Haven Oostende)

Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV)

Peeters Kris (secretaris-generaal NCMV)

Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)

Traen Fernand (voorzitter MBZ)

Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

In 1998 kwam het Dagelijks Bestuur maar één keer samen
namelijk op 25 november.

Voorzitter

Winkelmans Willy (hoogleraar RUCA - faculteit TEW)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem

Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)

Poelvoorde Etienne (secretaris VHC)

Secretariaat

Merckx Jean-Pierre (attaché SERV)

Poelvoorde Etienne (opdrachthouder SERV)

Schurmans Ingrid (attaché SERV)



VLAAMSE
HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

Wetgeving

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

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

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

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

(...)

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

De Vlaamse Executieve,

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

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

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

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

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

Na beraadslaging,

Besluit:

(*) Dit decreet en besluit zullen, indien nodig, aangepast worden aan het Havendecreet.

HOOFDSTUK I.

Oprichting en bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

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

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

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

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

- het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen.
- Onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse Executieve ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de trafiekprognoses op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse Havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectoriële analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest aangewezen evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;
- overleg te organiseren tussen alle direct betrokken partijen rond alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid en mede hierdoor de samenwerking tussen de havens te bevorderen.

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

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK II.

Samenstelling en werking

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,
G. GEENS

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

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer
J. SAUWENS



De Vlaamse Havencommissie in 1998

Commissievergaderingen in 1998

In 1998 is de Vlaamse Havencommissie twee maal samengekomen, namelijk op 8 januari en op 26 februari 1998. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste agendapunten van deze twee vergaderingen.

8 januari

- Bespreking en unanieme goedkeuring van de "Nota aan de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de adviesvraag "haven van Zeebrugge - de aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert II-dok".
- Bespreking van de resultaten van de gemeenschappelijke analyse over de impact van de milieuregelgeving op de havens in Nederland en Vlaanderen uitgevoerd door de Nationale Havenraad (Nederland) en de Vlaamse Havencommissie.

26 februari

- Bespreking van een voorstel aan de minister voor een commentaar van de Vlaamse gemeenschap op het Groenboek van de Europese Commissie over "Havens en Maritieme Infrastructuur".
- Bespreking van de "Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens".

Op 5 december 1997 vervielen de mandaten van de leden van de Vlaamse Havencommissie. Tot op heden zijn nog geen nieuwe leden benoemd door de Vlaamse Regering (maart 1999). De nieuw ingediende kandidaturen beantwoorden immers niet aan het decreet "houdende invoering van een meer evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen". Conform het decreet betekent dit dat de nieuwe samenstelling van de Vlaamse Havencommissie minstens acht vrouwen zou moeten tellen (in totaal telt de Vlaamse Havencommissie vierentwintig leden, exclusief de Voorzitter). Dit nieuwe decreet werd van kracht op 15 september 1997.

Dagelijks Bestuur

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Het finaliseert, op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen de ontwerpaanbevelingen en/of ontwerpadvies voor de Vlaamse Havencommissie.

In 1998 kwam het Dagelijks Bestuur slechts één maal samen, namelijk op 25 november 1998. Tijdens deze vergadering werd de meeste aandacht besteed aan de vragenlijst van de Europese Commissie over "Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap". Deze vragenlijst is de verdere uitwerking van het Groenboek over "Havens en maritieme infrastructuur" van de Europese Commissie. Een beperkte werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de havens en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en voorgezeten door vertegenwoordigers van de administratie van de Waterwegen en Zeewezen boog zicht reeds op voorhand over de vragenlijst. Deze werkgroep was echter van mening dat deze materie van die aard was dat over de aanpak van deze vragenlijst een bespreking op het niveau van het Dagelijks Bestuur wenselijk was. De draagwijdte van deze vragenlijst is immers verregaand en kan in de toekomst eventueel aanleiding geven tot het opstellen van Richtlijnen door de Europese Commissie in verband met havens en havendiensten.

De leden van het Dagelijks Bestuur hielden een grondige bespreking over dit onderwerp. Er werden concrete afspraken gemaakt over de verdere afhandeling van dit dossier; zowel inzake inhoud als procedure. Het

Dagelijks Bestuur besliste in deze context om de beperkte werkgroep uit te breiden met de vertegenwoordigers van de sociale partners. Deze beperkt werkgroep kreeg als opdracht de vragenlijst, onder voorzitterschap van de administratie, verder grondig uit te werken.

Het Dagelijks Bestuur nam tijdens deze vergadering ook kennis van de stand van zaken van het ontwerprapport over de "De Vlaamse havens en hun hinterland: naar een beter onderbouwd beleid". Het Dagelijks Bestuur gaf het secretariaat de opdracht om het rapport verder af te

werken, in verder overleg met de Centrale Werkgroep.

Na beraadslaging heeft het Dagelijks Bestuur aan het secretariaat de opdracht gegeven om met het secretariaat van de (Nederlandse) Nationale Havenraad te overleggen over mogelijk nieuwe initiatieven voor samenwerking. In de eerste helft van 1998 werd immers de gemeenschappelijke studie over de "Milieuregelgeving in de container- en de stukgoedsector in de havens van Antwerpen en Rotterdam" afgerond. Deze studie werd in de zomer gepubliceerd en ruim verspreid.

Werkgroepen

De dossiers voor het Dagelijks Bestuur en de Havencommissie werden in de loop van 1998 voorbereid door de "Centrale Werkgroep" en een beperkte werkgroep voor Europese aangelegenheden.

De centrale werkgroep is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de organisaties en de havenbesturen, die zijn vertegenwoordigd in het Dagelijks Bestuur. Twee leden van de administratie Waterwegen en Zeewezen (Departement Leefmilieu en Infrastructuur) volgen de werkzaamheden van deze werkgroep. Indien het wenselijk is, kan het Dagelijks Bestuur nog andere deskundigen aan de werkgroep toevoegen. De centrale werkgroep kwam in 1998 zes maal samen.

De centrale werkgroep heeft gedurende de maanden januari en februari drie maal vergaderd om een advies voor te bereiden over het Groenboek van de Europese Commissie over "Havens en maritieme infrastructuur". Op 9 januari 1998 verzocht de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, de Vlaamse Havencommissie om een advies te formuleren over dit Groenboek. Ondertussen was door de Multidisciplinaire Havencel van de administratie Waterwegen en Zeewezen

een document voorbereid met de bemerkingen van de Vlaamse Gemeenschap op dit Groenboek. In samenwerking met de Multidisciplinaire Havencel en ondersteund door het Dagelijks Bestuur, werd beslist dat de Vlaamse Havencommissie voor haar advisering over het Groenboek zou vertrekken van de Commentaar van de Multidisciplinaire Havencel. Deze Commentaar werd verder uitgewerkt en aangepast door de centrale werkgroep, waarin tevens de vertegenwoordigers van de Multidisciplinaire Havencel zetelden.

Hiernaast voltooide de centrale werkgroep op 26 januari 1998 haar werkzaamheden rond de analyse van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de vier Vlaamse havens. Deze opdracht werd aangevat eind 1997. De analyse gebeurde op basis van de individuele studies van de Nationale Bank van België over elk van de vier Vlaamse havens. Na bespreking in de centrale werkgroep, werd het rapport voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. De resultaten van dit onderzoek zijn te lezen in het rapport "Analyse van de studies van de

Nationale Bank van België over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens."

In oktober en november kwam de centrale werkgroep in totaal nog twee maal samen om een bespreking te wijden aan het rapport van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie over de hinterlandverbindingen van de Vlaamse havens. Er werd in deze vergaderingen extra aandacht besteed aan de opstelling van een beleidsnota waarin wordt gepleit voor een verhoogde aandacht voor de "hinterlandzijde" van de havens. De definitieve titel van het rapport zal als volgt luiden: "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens".

De beperkte werkgroep voor Europese aangelegenheden werd opgestart in november 1998. Deze EU-werkgroep werd belast met de opmaak van de antwoorden op de vragenlijst van de Europese Commissie over

"Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap". Deze vragenlijst is de verdere uitwerking van het Groenboek over "Havens en maritieme infrastructuur" van de Europese Commissie. Deze werkgroep werd voorgezeten door een vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Aan deze werkgroep namen oorspronkelijk enkel de vertegenwoordigers van de havenbesturen, het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en de vertegenwoordigers van de Multidisciplinaire Havencel, deel. Het Dagelijks Bestuur besliste in deze context om de beperkte werkgroep uit te breiden met de vertegenwoordigers van de sociale partners. Deze beperkte werkgroep kreeg als opdracht de vragenlijst, onder voorzitterschap van de administratie, verder grondig uit te werken. Deze werkgroep besteedde in de loop van november en december 1998 zes vergaderingen aan deze materie. De besprekingen over deze vragenlijst werden afgerond in januari 1999.

Secretariaat

Naast de voorbereiding van de documenten die besproken worden in de werkgroepen, het Dagelijks Bestuur en de Vlaamse Havencommissie, heeft het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie in de loop van het werkjaar ook nog een aantal andere taken uitgevoerd. Hierna wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste van deze taken.

Vorbereiding van het rapport over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens"

In de loop van 1998 heeft het secretariaat van de Havencommissie gewerkt aan een nieuw rapport. In tegenstelling tot de vorige rapporten werden niet de maritieme goederenstromen (d.w.z. aan de zeezijde van de havens) onderzocht, maar integendeel de goederenstromen aan de hinterlandzijde (de landzijde) van de havens. Dit onderzoek resulteerde in de opstelling van interessante schema's en tabellen waarin wordt aangegeven hoe de hinterlandstructuur van de Vlaamse havens er uit ziet. Maar het onderzoek leidde ook, en misschien vooral, tot

de conclusie dat er over de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de havens slechts weinig gegevens beschikbaar zijn. Hetgeen beschikbaar is, is bovendien in een aantal gevallen onvolledig of verouderd. De Havencommissie neemt zich voor om verder onderzoek te doen en op geregelde tijdstippen, bijvoorbeeld om de drie jaar, hieraan een publicatie te wijden.

Overleg met de vertegenwoordigers van de Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse gemeenschap

De Voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie komen één of enkele keren per jaar

samen voor informeel overleg met vertegenwoordigers van de administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse gemeenschap. Op de agenda van deze vergaderingen staan in de regel mededelingen over de stand van zaken van de dossiers die bij de Vlaamse Havencommissie en de Administratie in behandeling zijn. Dit overleg biedt de mogelijkheid om te anticiperen op de werkzaamheden van de Commissie of de Administratie. Tevens zijn deze vergaderingen het ideale forum om bijkomende uitleg te geven over bepaalde werkwijzen, adviezen, aanbevelingen, e.d. die door de Havencommissie of de Administratie werden gebruikt of geformuleerd. In 1998 vond dit informele overleg slechts één keer plaats met name op 21 september.

Overleg in het kader van de oprichting van een voorlichtingsbureau ter promotie van de short sea shipping in Vlaanderen

In de tweede helft van 1997 werd overleg gepleegd in functie van de oprichting van een voorlichtingsbureau ter bevordering van short sea shipping. Dit overleg werd georganiseerd door de Administratie Waterwegen en Zeewezen en er werd aan de vergaderingen deelgenomen door vertegenwoordigers van de Vlaamse Havenvereniging, (met afgevaardigden van de rederij-, de expeditie en de stuwadoorsector), van de havenbesturen en van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Het voorzitterschap en het secretariaat werden waargenomen door de Administratie Waterwegen en Zeewezen. Het overleg resulteerde in een "startnota" waarin voorstellen werden geformuleerd met betrekking tot de missie, de kritische doelstellingen, de organisatievorm en de financiering.

Begin 1998 werd, als "voorlopige" oplossing, de projectgroep short sea shipping geïntegreerd in de structuur van de VZW "Promotie Binnenvaart Vlaanderen". Binnen deze structuur werkt de projectgroep verder aan de overgang naar een definitieve structuur van het voorlichtingsbureau short sea shipping (door de opstelling van een businessplan) en wordt ook al gewerkt aan de finale opdrachten van het voorlichtingsbureau. Er werd o.m. een brochure ontworpen die tot doel heeft het brede publiek, maar vooral de potentiële klanten van short sea

shipping, te informeren over de mogelijkheden van deze vervoerswijze. Tevens werd gewerkt aan een aantal testcases, waarin getracht wordt om vervoersverbindingen per short sea tot stand te brengen in relaties waarin dit voorheen met het wegvervoer gebeurde. In de tweede helft van 1998 werd door de projectgroep een studieopdracht gegeven aan een extern studiebureau om studiewerk te verrichten naar de "Inhoudelijke vereisten voor de opstelling van een coherent en up-to-date informatiesysteem ter bevordering van het gebruik van Short Sea Shipping". Deze studie werd begin 1999 afgewerkt. De projectgroep stond in voor de begeleiding van de studie.

Hoe dan ook is het de bedoeling om met de nieuwe organisatie een bijdrage te leveren tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen, door het aandeel van de short sea shipping in het goederenvervoer te vergroten.

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

Sinds haar oprichting heeft de Vlaamse Havencommissie regelmatig contact gehad met de (Nederlandse) Nationale Havenraad. In het begin bleef dit beperkt tot contacten tussen de voorzitters en de secretarissen. In 1994 had de eerste bijeenkomst plaats op het niveau van de dagelijkse besturen van beide instanties. Op 29 juni 1995 werd de voltallige Vlaamse Havencommissie samen met een vertegenwoordiger van de Vlaamse Gemeenschap van de administratie Waterwegen en Zeewezen uitgenodigd te Rotterdam door de Nationale Havenraad. Tijdens deze bijeenkomst werden een aantal mogelijke onderwerpen besproken die door beide commissies, via hun secretariaten, nader onderzocht zouden kunnen worden.

Eén van de belangrijke items die voorgesteld werden als te onderzoeken onderwerp, was het uitvoeren van een "Vergelijkende studie naar de milieuregelgeving en de handhaving daarvan in Vlaanderen en Nederland". De achterliggende gedachtegang is namelijk het feit dat de laatste jaren door het havenbedrijfsleven en de havenbeheerders gesteld wordt dat er sprake zou zijn van een concurrentievervalsing tussen de havens, die te wijten is

aan verschillen inzake de lokale regelgeving. Hierbij werd onder andere verwezen naar verschillen in de milieuregelgeving en de handhaving daarvan in de Noordwest-Europese landen. Om deze uitspraak op een objectieve wijze te kunnen analyseren werd voorgesteld dat door beide secretariaten een vergelijkende studie zou uitgevoerd worden. De Vlaamse Havencommissie verklaarde zich tijdens haar vergadering in januari 1996 akkoord met het onderzoeken van dit onderwerp.

De algemene opdracht werd door de beide secretariaten uitgewerkt in een gezamenlijke conceptnota. Deze conceptnota werd begin 1997 goedgekeurd door de Vlaamse Havencommissie. Er werd met de Nationale Havenraad overeengekomen om, gezien de omvang van de opdracht, het onderzoek in de eerste fase toe te spitsen op de haven van Antwerpen voor Vlaanderen, en de haven van Rotterdam voor Nederland. In de loop van 1996 werd door de beide secretariaten een gezamenlijke vragenlijst opgesteld via overleg met zowel vertegenwoordigers van de havenbeheerders als van het havenbedrijfsleven.

Op basis van deze vragenlijsten werd beslist om de opdracht in eerste instantie aan te vatten met de analyse van de milieuregelgeving waaraan de container- en de gemengde overslagbedrijven moeten voldoen bij de behandeling en opslag van containers en gemengd stukgoed (zowel voor IMDG³ als niet-IMDG goederen)⁴. Aan de hand van deze vragenlijsten werd een ontwerprapport opgesteld. Tijdens de bespreking van de antwoorden op de vragenlijsten kwamen een aantal knelpunten aan het licht. Deze hadden onder andere betrekking op de geldende brandweervoorschriften, regelgeving inzake de opslag van gevaarlijke goederen, het toepassingsveld van de voor- en achterkaaien alsook over het handhavingsbeleid. Eind 1997 werd tussen de beide secretariaten via overleg een consensus bereikt over het ontwerprapport en de ermee verbonden ontwerpaanbevelingen.

De Nationale Havenraad was echter niet bereid om het ontwerprapport als zodanig te aanvaarden. Ze verzocht om een bijkomende overlegvergadering, bestaande uit een beperkte delegatie van de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie. Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie op 8 januari 1998 werd beslist om op dit verzoek in te gaan. Deze vergadering vond plaats op 31 maart 1998. Ze werd voorgezeten door de voorzitters van de beide commissie. Tijdens deze vergadering werden nog een aantal tekstwijzigingen aangebracht aan het ontwerprapport en de ontwerpaanbevelingen. De Nationale Havenraad stemde vervolgens in met de publicatie van het rapport dat als titel meekreeg: "Milieuregelgeving: Container- en Stukgoedsector in de Havens van Antwerpen en Rotterdam; vergelijkend onderzoek, uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie en de Nationale Havenraad, naar de milieuregelgeving op de container- en stukgoedstuwadoors in de havens van Antwerpen en Rotterdam".

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

De Vlaamse Havencommissie volgt de gebeurtenissen op EU-gebied met betrekking tot het havenbeleid van nabij. Ze tracht tevens via overleg met alle betrokken partijen - in eerste instantie met de havenbedrijven, de sociale partners en de vertegenwoordiger van de Vlaamse administratie⁵ - op een constructieve wijze mee te werken aan de uitwerking van officiële standpunten naar de EU toe.

Sinds midden 1995 neemt het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie als waarnemer deel aan de EU-werkgroep "Member States Group on Ports and Maritime Transport" en het bilateraal overleg dat hiermee verband houdt. Deze EU-werkgroep werd opgericht en staat onder leiding van het Directoraat-generaal VII (vervoer)

3 IMDG-goederen staat voor International Maritime Dangerous Goods.

4 De twee andere onderdelen zijn: (1) de regelingen waarmee de havenbeheerders te maken hebben ten behoeve van de afgifte en de verwerking van scheepsafvalstoffen en (2) de milieuregelgeving inzake de baggerproblematiek in de havengebieden.

5 Sinds midden 1998 werd deze opdracht toevertrouwd aan de Multidisciplinaire Havencel die opgericht werd binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen. Deze Multidisciplinaire Havencel wordt ook expliciet vermeld in het nieuwe decreet over het "Beleid en beheer van de zeehavens en samenwerking tussen de zeehavens".

van de Europese Commissie, afdeling zeevervoer en havens. In deze werkgroep zetelen alle Europese lidstaten. Noorwegen en IJsland zetelen in de werkgroep als waarnemer, evenals een aantal instanties zoals ESPO (European Sea Port Organisation), FEPORT (Federation of European Private Port Operators), ECSA (European Community Shipowner's Association), FEPI (Federation of Inland Ports) en de EIB (Europese Investeringsbank). Aan deze werkgroep nemen officieel twee vertegenwoordigers voor België deel. Dit zijn enerzijds een ambtenaar van het federaal ministerie van Verkeer en anderzijds een ambtenaar van de Vlaamse Gemeenschap, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen⁶.

Het secretariaat van de VHC neemt op Vlaams niveau, met betrekking tot deze EU-werkgroep, een ondersteunende en coördinerende rol waar. Op het coördinerende niveau zorgt het secretariaat enerzijds voor de tijdige doorstroming van de documenten van de Europese Commissie. Anderzijds regelt het secretariaat regelmatig vooroverleg tussen alle betrokken partijen die vertegenwoordigd zijn in de Havencommissie, en de vertegenwoordigers van de administratie Waterwegen en Zeewezen over de onderwerpen en rapporten die ter sprake komen tijdens de Member States Group on Ports and Maritime Transport⁷. Het secretariaat vervult hiernaast ook een ondersteunende functie voor de administratie Waterwegen en Zeewezen - meer bepaald de Multidisciplinaire Havencel - met betrekking tot alle Europese aangelegenheden.

Het secretariaat rapporteert regelmatig aan het Dagelijks Bestuur en de Commissie over de voortgang van de werkzaamheden in deze Member States Group on Ports and Maritime Transport.

Het secretariaat werkte begin 1998 - in samenspraak met de administratie - mee aan een consensus rond het ontwerp-eindrapport "Draft report from the Member States Group on Ports and Maritime Transport to the Trans-European Transport Network Committee on the role of maritime transport and ports in the Trans-European Transport Network". Tijdens de vergaderingen die hierover plaats hadden in 1997 kon geen volledige consensus bereikt worden over de N/Z-problematiek⁸. Vandaar dat de Europese Commissie de betrokken lidstaten (Spanje, Italië, Nederland, Duitsland en België) verzocht om via bilateraal overleg een oplossing te zoeken. Via briefwisseling tussen de diverse lidstaten werd uiteindelijk een consensus bereikt.

Deze consensus werd door de Europese Commissie kort toegelicht tijdens de vergadering van de Member States Group on Ports and Maritime Transport op 8 maart 1998. Tijdens deze vergadering stelde de Europese Commissie ook de ontwerpsamenvatting van dit rapport ter bespreking voor. Ze gaf een korte toelichting bij de stand van zaken van de gesubsidieerde TEN-projecten van 1996 en 1997.

De meeste aandacht tijdens deze vergadering - die tevens de enige vergadering van deze Member States Group on Ports and Maritime Transport was in de loop van 1998 - ging naar het Groenboek over "Havens en Maritieme Infrastructuur" (Com (97), 678 final). Dit is een document dat totaal autonoom werd opgesteld door het Directoraat-generaal VII van de Europese Commissie. De voorbereiding van dit Groenboek nam ongeveer één jaar in beslag. Het verscheen op 10 december 1997.

Het Directoraat-generaal VII van de Europese Commissie richtte rond dit Groenboek op 7 en 8 mei 1998 een

6 Sinds midden 1998 is deze opdracht toevertrouwd aan de Multidisciplinaire Havencel.

7 De vergadering wordt steeds voorgezeten door de vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

8 De Zuidelijke lidstaten gaan ervan uit dat een gedeelte van de goederenstromen, die bestemd zijn voor hun hinterland, behandeld worden in de Noordwest-Europese havens. Zij wensen dat de Europese Commissie positieve maatregelen zou nemen om in hoofdzaak de containerlijnen uit het Oosten te laten aanleggen in de Middellandse zee regio.

Congres in te Barcelona onder de naam "Barcelona Conference on the future prospective for European Ports"⁹. Het doel van dit congres was het voeren van een open discussie tussen alle betrokken partijen over de onderwerpen die behandeld worden in het groenboek. Zowel vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie, de Vlaamse havens als de Voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie waren aanwezig op dit Congres.

Dit Groenboek werd in de loop van 1998 op diverse niveaus van de Europese Unie, alsook door alle lidstaten nader besproken. Het standpunt van België over dit Groenboek werd voorbereid door de Vlaamse

Havencommissie en de Multidisciplinaire Havencel van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Begin november 1998 legde de Europese Commissie iedere lidstaat een vragenlijst voor om te komen tot een "Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en kosten in de zeehavens in de Gemeenschap". Deze vragenlijst moet de Europese Commissie in staat stellen om een beter inzicht te verkrijgen in de wijze van financiering van haveninfrastructuur en de werking van de diverse havendiensten.

Voor de invulling van deze vragenlijst werd een gelijkaardige werkwijze gevolgd als bij de opmaak van het standpunt van België over het Groenboek

9 In het SERV-bericht van mei 1998 werd uitgebreid aandacht besteed aan dit Congres.



Ontwikkelingen in de Vlaamse havens



Organisatorische en institutionele ontwikkelingen

Hierna worden in het kort een aantal regelingen en ontwikkelingen geschetst die van belang zijn voor de Vlaamse havens. Opvallend hierbij is de steeds toenemende invloed van de Europese Unie.

De totstandkoming van een Havendecreet

De Vlaamse Overheid bezit sinds 1 januari 1989 de bevoegdheid over het ganse zeehavenbeleid¹⁰. Gezien de socio-economische impact van de zeehavens op de Vlaamse economie is ook het belang van het havenbeleid bijzonder groot. Vandaar dat de Vlaamse overheid sinds de regionalisering dadelijk gestart is met de opmaak van een nieuw havendecreet dat voor de toekomst een nieuwe beheersstructuur moest mogelijk maken voor de Vlaamse havens. Begin 1991 werd een ontwerpdecreet voor een nieuwe beheersstructuur voor de Vlaamse havens ter advisering voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Op 25 maart 1992 bracht de Vlaamse Havencommissie over dit ontwerpdecreet advies uit. Het decreet werd echter niet goedgekeurd.

In de hierop volgende jaren werd op het niveau van de Vlaamse overheid verder gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw decreet. Op 2 maart 1999¹¹ werd uiteindelijk het *'Decreet houdende het beleid en beheer van de zeehavens'* goedgekeurd. Dit decreet wordt meestal kortweg het *'havendecreet'* genoemd. Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoeringsbesluiten.

Dit decreet moet de basis leggen voor een nieuw havenbeleid waarin, door middel van de ontwikkeling van een globale visie, de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen maximaal wordt benut. Het havendecreet voorziet derhalve in regels en voorwaarden die moeten

zorgen voor (1) de verwerving van rechtspersoonlijkheid en een grotere autonomie inzake beheer en exploitatie voor elke Vlaamse zeehaven die gepaard moet gaan met de totstandkoming van éénvormige werkingsvoorwaarden voor alle havens (2) het scheppen van duidelijke en transparante relaties tussen de Vlaamse havens. Het havendecreet bepaalt ook (3) de algemene krachtlijnen inzake de financiering van haveninfrastructuur en de maritieme toegangswegen. Niet minder belangrijk is dat met het nieuwe havendecreet een regelgeving van kracht zal worden die toelaat aan de Vlaamse overheid om de publieke functie van de havens te ondersteunen maar die tevens volledig compatibel is met de Europese regelgeving inzake de financiering van zeehavenprojecten. Hierna wordt de algemene doelstelling van het havendecreet in het kort toegelicht.

Eén van de basisuitgangspunten van het havendecreet is dat alle havenbesturen, teneinde bedrijfseconomisch te kunnen inspelen op de internationale concurrentie, *de juridische vorm van een rechtspersoon* moeten aannemen. Dit laat toe een aantal gelijke werkingsvoorwaarden te realiseren met betrekking tot de boekhouding, het financieel beheer en het toezicht. Het decreet voorziet tevens het algemeen principe van kostendekking door de havenbesturen. Het aannemen van een aparte rechtspersoonlijkheid door een lokaal havenbestuur is momenteel sinds 1995 in de gemeentewet voorzien. De havenbesturen van Antwerpen en Oostende hebben reeds van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het havenbestuur van Zeebrugge heeft reeds van bij zijn ontstaan een rechtspersoonlijk-

10 Dit zeehavenbeleid omvat openbare werken, waterwegen en aanhorigheden, loods- en bebakeningsdiensten van en naar de havens en de reddings- en sleepdiensten op zee.

11 Dit "Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens" werd op 8 april 1999 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

heid. In het licht van het havendecreet zal ook het havenbestuur van Gent op zeer korte termijn over een rechtspersoonlijkheid beschikken.

Het havendecreet legt een aantal regels vast om de *relaties tussen de Vlaamse overheid en de havenbesturen te objectiveren en op een duidelijke en transparante wijze te regelen*. Er worden duidelijke regels bepaald met betrekking tot een aantal havenbestuurlijke bevoegdheden inzake het beheer van het havengebied, het uitvoeren van noodzakelijke werken, de havenkapiteindienst, de gevorderde scheepvaart-, haven- en concessiegelden en andere havengebonden diensten die door de havens worden verstrekt. Zo wordt onder meer in detail bepaald :

- dat het noodzakelijk is dat er per havengebied eenzelfde tariefstructuur wordt vastgesteld;
- dat de havenautoriteit regelend en coördinerend moet optreden met betrekking tot de sleep- en loodsdiensten binnen het havengebied;
- dat in de schoot van het havenbestuur een overlegorgaan opgericht moet worden met de vertegenwoordigers van de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers die in de haven werkzaam zijn;
- dat er per samenhangend havengebied in het Vlaamse Gewest één havenautoriteit de exploitatieverantwoordelijkheid draagt;
- welke infrastructuur in het havengebied onder het toezicht van de havenautoriteit valt (bijv. de kunstwerken in de zeehavens) en welke verantwoordelijkheden hieraan verbonden zijn (bijv. het nemen van maatregelen om schade toegebracht aan het gewestelijk domein te verhalen op de partij die de schade veroorzaakt);
- dat het havenbestuur gemachtigd is tot onteigening mits machtiging van de Vlaamse regering;
- welke politionele bevoegdheden de havenautoriteiten hebben;
- dat de havenautoriteit de bevoegdheid heeft om de hoogte van de havengelden vast te stellen.

Als leidraad voor de uitgewerkte regelgeving gold het bewerkstelligen van een gelijke relatie tussen de Vlaamse overheid en de vier havenbedrijven.

Het uitgangspunt in het havendecreet met betrekking tot *de financiering van haveninfrastructuur en van de maritieme toegangswegen* is dat de Vlaamse Overheid verantwoordelijk is voor het vrijwaren van de maritieme toegankelijk-

heid en de aanleg en instandhouding van basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens. Voorts bepaalt het decreet dat de financiële ondersteuning door de Vlaamse overheid kan toegekend worden aan de havenautoriteiten ten behoeve van de havenkapiteindiensten, voor zover het uitdrukkelijk gaat om diensten die verband houden met de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Daartegenover staat dat de havenbesturen een grotere verantwoordelijkheid zullen krijgen inzake de aanleg van commerciële infrastructuur.

De Belgische spoorwegen

Het Belgische vervoerbeleid werd door de staatshervorming in 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen - NMBS - de nationale luchthaven, SABENA, de Regie der Luchtwegen en de Regie voor Maritiem Transport bleven echter vallen onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die 60 % van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

In november 1998 werd door de Raad van Bestuur van de NMBS het "investeringsbudget 1999" goedgekeurd. Dit werd in april 1999 bijgestuurd. De hierna aangehaalde cijfers zijn terug te vinden in het geamendeerde investeringsbudget van 29 april 1999. Voor het jaar 1999 worden de totale investeringen begroot op 46.095 miljoen BEF (uitgedrukt in prijzen van 1999). Van deze 46.095 miljoen BEF is 30.758 miljoen BEF bestemd voor de klassieke investeringen en 15.337 miljoen BEF voor de HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de

HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.
Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag van de

Vlaamse Havencommissie het totale "Investeringsbudget 1998" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel - in tabelvorm - de investeringen voor 1999 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

Investeringsplan in spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens (in miljoen BEF - prijzen 1999)

Infrastructuur goederenvervoer	Investeringsplan 1999 (in miljoen BEF)
Haven van Antwerpen	2.489
Bouw van de Main Hub Terminal in Antwerpen-Noord (*)	1.366
Studies voor de tweede spoortoegang	34
Inrichtingen en werken voor terminals, dokken, sluisen bruggen enz. ...	818
Werken te Muizen	10
Telefonie	55
Diversen	206
Haven van Gent	129
Werken voor Petroleumdok, Kluisendok en Sifferdok	47
Aanpassen bundelsporen	32
Spoorvernieuwing	31
Diversen	19
Haven van Zeebrugge	337
Inrichtingen en werken voor diverse terminals	199
Aanpassen bundelsporen	10
Studies voor de lijn Zeebrugge-Brugge-Gent	1
Elektrificatie	60
Seinwerken en diversen	67
Totaal	2.955

Bron: Investeringsbudget van de NMBS voor 1999, goedgekeurd 29 april 1999 - zoals goedgekeurd d.d. Raad van Bestuur.

(*): Dit is met inbegrip van een overheveling van 350 miljoen BEF van het budget van 1998, dat in 1998 niet werd uitgegeven voor de verwezenlijking van de Main-hub terminal in Antwerpen.

In 1998 zal 2.955 miljoen BEF geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Dit is een vrij aanzienlijk bedrag indien men het vergelijkt met de voorgaande vier jaren. In 1998 werd reeds een inhaalbeweging vastgesteld. Doch, de geplande investeringen bedragen in 1999, ruim nog een miljard BEF meer dan in 1998. Vooral de geplande investering van 1.366 miljoen BEF voor de bouw van de "Main Hub Terminal" voor gecombineerd vervoer in Antwerpen-Noord valt op. Deze Main Hub voor het gecombineerd vervoer moet het NMBS-aandeel in de verkeersstromen naar Frankrijk, Italië, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland, Nederland en zelfs Groot-Brittannië versterken.

Een verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijkere factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens¹².

Van de totale 7,7 miljard ton/kilometer goederenverkeer (in 1998) per spoor wordt ongeveer 70 % gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met ongeveer 45 %; de haven van Gent ongeveer 7 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 14 %. Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de Antwerpse haven, die tevens de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van twee belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en "de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen"¹³.

De "IJzeren Rijn" die reeds dateert van 1878, is een in verval geraakte verbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. De belangrijkste argumenten voor de modernisering voor de IJzeren Rijn zijn:

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

Voor dit project is reeds een zekere doorbraak gerealiseerd. Het project is opgenomen in de lijst van de Transeuropese Netwerkprojecten die gerealiseerd zullen worden in een latere fase. In februari 1997 verklaarde de NMBS topman Schouppe tevens dat de resultaten van de haalbaarheidsstudie "het vervoerpotentieel van de IJzeren Rijn" over de reactivering van de IJzeren positief waren¹⁴. In haar tienjarenplan 1996-2005 vermeldt de NMBS over deze studie: "De NMBS zal de nodige kredieten neerschrijven voor de verwezenlijking van de infrastructuur zoals vastgelegd in functie van de resultaten van de studie en van de evolutie van het internationaal overleg." Dit betekent concreet dat het overleg met Nederland en Duitsland over de reactivering van de IJzeren Rijn definitief opgestart konden worden. In november 1996 werden reeds gesprekken aangevat met de Deutsche Bahn over de materie van de IJzeren Rijn, en met bijzondere aandacht voor de verkeersstromen die in aanmerking kunnen komen voor de IJzeren Rijn. Op 26 januari 1998 ondertekenden de Kamers van Koophandel van Antwerpen en Duisburg een verklaring waarin ze de Belgische en Duitse federale overheid en hun respectievelijke spoorwegmaat-

12 In het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens" verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

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

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

schappijen oproepen om werk te maken van de modernisering van de IJzeren Rijn.

Met de Nederlandse overheid verlopen de onderhandelingen veel moeilijker. Voor de gesprekken met de Nederlandse overheid kan het Vlaamse Gewest en de Belgische overheid zich wel beroepen op het verdrag dat op 21 december 1996 ondertekend werd door respectievelijk de Nederlandse en Belgische minister van Verkeer over de hogesnelheidslijn. Op basis van artikel 9¹⁵ verklaarde Nederland dat het bereid is te praten over de eventuele heractivering van de IJzeren Rijn, in ruil voor de aanleg van het door hen gevraagde tracé van de TGV vanuit Antwerpen naar Nederland. Hierdoor lijken een aantal hinderpalen, die in het verleden de realisatie van dit project tegenhielden, bespreekbaar te worden. Niettegenstaande verlopen de onderhandelingen zeer moeizaam. Nederland beschouwt dit project immers als concurrentie voor de Betuwelijn tussen Rotterdam en Duisburg. Nederlands-Limburg verzet zich ook tegen de IJzeren Rijn via de historische route. Dit tracé loopt immers via de stad Roermond en langs het stiltegebied Meinweg. Zij vragen aldus om het tracé op Nederlands grondgebied te laten lopen via Eindhoven en Venlo. Zij wensen in Venlo een logistiek centrum uit te bouwen. Dit tracé zal de investeringen echter spectaculair de hoogte injagen alsook de uitvoeringstermijn enorm rekken.

In februari 1998 verklaarde de Nederlandse minister Jorritsma dat de Nederlandse overheid eerst meer gegevens over de intensiteit van het gebruik van deze goederenspoorlijn en over de mogelijkheden van een alternatieve oplossing wenst te bekomen vooraleer ze een beslissing kunnen treffen¹⁶. Hiernaast wou de Nederlandse overheid enkel en alléén op federaal niveau onderhandelen. Dit federaal overleg werd uiteindelijk mogelijk. Op een interministerieel overleg eind april 1998 gaven de drie bevoegde gewestelijke ministers de federale minister Daerden immers een officieel mandaat om de onderhandelingen met Nederland en Duitsland over de

reactivering van de IJzeren Rijn aan te vatten. Op 29 juni 1998 werden de onderhandelingen tussen Nederland, Duitsland en België over het weer in gebruik nemen van de IJzeren Rijn definitief opgestart. Momenteel zijn de gesprekken nog steeds lopende.

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

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

Gegeven het protest van diverse groeperingen en na een verzoek van het Vlaamse Parlement, verklaarde de Raad van Bestuur van de NMBS dat een definitief voorstel pas geformuleerd kon worden na onderzoek van de alternatieve tracés. Begin 1997 werd door de Schotense Werkgroep Goederenspoor zes alternatieven voorgelegd aan de NMBS. Op 25 februari 1997 werd door de studiedienst van de NMBS bekendgemaakt dat de voorgestelde tracés financieel noch technisch haalbaar zijn. Geen van de zes tracés voldeden tevens aan de technische eisen die

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

16 Om deze problematiek te onderzoeken werd een Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep opgericht.

de NMBS en andere spoorwegnetten zich opleggen voor de aanleg van een internationaal georiënteerde spoorlijn.

Op 16 juli 1997 keurde de Senaatscommissie Financiën en Economische Aangelegenheden een resolutie goed die de noodzaak van een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen goedkeurt. In deze resolutie verzoekt deze Senaatscommissie de NMBS ook om alle mogelijke tracés, dus deze ook die buiten de NMBS worden voorgesteld, ernstig te onderzoeken.

Na diverse besprekingen en analyses van varianten¹⁷ werd op 28 april 1998 door de Vlaamse regering het definitieve tracé voor de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen vastgelegd. Het verkozen tracé is hetzelfde als hetgeen door de NMBS weerhouden werd. Dit tracé loopt van de uitrit van het rangeerstation Antwerpen-Noord via Ekeren naar Wommelgem. Voor dit gedeelte van het tracé zal gebruik gemaakt worden van de gereserveerde strook voor de autosnelweg A102 Merksem-Wommelgem. De lijn volgt daarna de E313. Vóór het knooppunt E313/E34 buigt de lijn af in zuidelijke richting, tussen de woonkernen van Broechem en Ranst. Ten oosten van de vertakking Nazareth wordt aangesloten op de lijn richting Herentals (IJzeren Rijn) en Aarschot.

Er zal tevens onderzocht worden of een gedeelte van het traject in een tunnel (ter hoogte van Schoten) en in een sleuf kan worden uitgevoerd (onder andere onder het Albertkanaal). Tevens is de omstreden aansluiting door de wijk Kloosterheide (Lier) richting IJzeren Rijn definitief geschrapt. Bijkomende studies moeten hiervoor andere alternatieven onderzoeken die mogelijk zijn voor de aansluiting van de tweede spoortoegang op de IJzeren Rijn.

De eigenlijke realisatie van deze tweede spoortoegang zal aangevat worden vanaf het jaar 2001. Het project zou afgerond moeten zijn tegen 2005-2006. De totale kostprijs wordt op 11 à 12 miljard BEF¹⁸ geraamd. *Voor het begrotingsjaar 1999 is voor dit project een bedrag ingeschreven van 34 miljoen BEF om de verschillende studies te financieren.*

Conflict tussen de Europese Unie en Verenigde Staten van Amerika over het Europees bananenbeleid

Sinds meer dan zes jaar heerst er een "Transatlantische bananenoorlog" tussen de Europese Unie en de VSA. Deze bananenoorlog draait rond de voorkeursbehandeling die de Europese Unie geeft aan bananen uit de voormalige Caribische kolonies van Groot-Brittannië en Frankrijk. Deze Europese bananenreglementering heeft vrij negatieve gevolgen gehad voor de verkeersstromen van bananenvervoer in de Vlaamse zeehavens. Het conflict is momenteel reeds op zodanige wijze geëvolueerd dat de Verenigde Staten er eind 1998 zelfs mee dreigden om een 100 % extra invoerrecht te eisen op een 100-tal typisch Europese producten, waaronder ook belangrijke Belgische producten.

Hoe is het nu zo ver kunnen komen? In juli 1993 trad in alle landen van de Europese Unie een nieuw bananenregime in werking, ondanks de sterke tegenstand van België, Nederland en Duitsland. In het kader van deze overeenkomst werd bepaald dat invoerders van enerzijds Latijns-Amerikaanse en anderzijds van de niet-traditionele bananen uit de 12 ACS-landen¹⁹ (Afrika, de Caraïben en de Stille Oceaan), over een invoerlicentie moesten beschikken om hun bananen op de Europese markt te verkopen. De niet-traditionele ACS-bananen zijn de hoeveelheden die bovenop de traditionele invoer uit de ACS-landen komen. Invoerders van de Europese EU-bananen en de traditionele ACS-bananen daarentegen hadden geen licentie nodig.

Door deze verordening werd een contingentering van toepassing op de invoer van de Latijns-Amerikaanse bananen. Ze kregen in 1993 een contingent van 66,5 % toegewezen. 30 % werd toegewezen aan de ACS- en de Euro-bananen. Dit vastgelegde tariefcontingent van 1993 werd in 1995 uitgebreid, wegens de toetreding van Zweden, Finland en Oostenrijk.

De Europese Unie voerde deze regeling in omdat zij via dit systeem de vroegere kolonies van de Europese lidstaten

17 Zie hiervoor het Jaarverslag 1997 van de Vlaamse Havencommissie.

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

19 Het zijn in hoofdzaak bananen uit de vroegere kolonies van Spanje, Portugal en Frankrijk en overzeese eilanden die momenteel nog behoren tot deze lidstaten zoals de Canarische eilanden, Madeira, Martinique en Guadeloupe.

wenst te beschermen voor de sterke concurrentie uit Latijns-Amerika. Deze regeling treft dus vooral de dollarbananen. Deze bananen zijn vooral afkomstig uit de Latijns-Amerikaanse landen Nicaragua, Costa Rica en Ecuador. Ze worden dollarbananen genoemd omdat ze in hoofdzaak gekweekt worden op plantages die eigendom zijn van grote Amerikaanse fruitconcerns zoals Chiquita, Delmonte en Dole.

Deze dollarbananen worden in hoofdzaak geconsumeerd in de Noordelijke lidstaten van de Europese Unie, namelijk in de Benelux, Duitsland, Denemarken en Italië. Door deze nieuwe Europese bananenregeling steeg de prijs voor de consument met gemiddeld 40 % in deze Noordelijke lidstaten. In de Zuidelijke lidstaten - Frankrijk, Spanje en Portugal - daarentegen daalde de prijs voor de consument. Voor de Vlaamse havens - en dan in hoofdzaak de havens van Antwerpen en Zeebrugge - leidde deze nieuwe Europese regeling tot een trafiekverlies van dollarbananen. De Europese Unie, goed voor een bananenconsumptie van ongeveer 3,8 miljoen ton, voert immers een derde hiervan in via deze twee Vlaamse havens. Ook Rotterdam werd getroffen.

In 1993 diende Duitsland reeds klacht in tegen deze regeling bij het Europese Hof van Justitie te Luxemburg, wegens de sterke prijsstijging. In 1995 diende ook België²⁰ klacht in bij dit Europese Hof van Justitie onder andere wegens de gevolgen voor de Vlaamse havens. In februari 1997 verwierp het Europees Hof van Justitie de klacht van België. Doch, in maart 1998 veroordeelde het Europese Hof van Justitie, als gevolg van de Duitse klacht, het stelsel van invoervergunningen dat de Europese Unie hanteert bij de invoer van de zogenaamde dollarbananen. Volgens het Hof van Justitie benadeelt deze regeling bepaalde categorieën van invoerders.

Ook de Verenigde Staten van Amerika voelden zich benadeeld. Eind 1995 dienden zij klacht in bij de Wereldhandelsorganisatie (WTO). Volgens de VSA en vier Latijns-Amerikaanse landen was de Europese bananenregeling volledig in strijd met het geldende vrijhandelsprincipe. In maart 1997 bracht de WTO een negatief

oordeel uit over de Europese bananenregeling. Europa mag volgens de WTO de Euro- en ACP-bananen wel bevoordelen ten opzichte van de dollarbananen, doch de wijze waarop ze dit doet is niet correct. Essentiële delen van de Europese bananenregeling zijn immers "illegaal" volgens het WTO.

Drie punten zijn cruciaal voor deze uitspraak. (1) Het systeem van importvergunningen dat hiervoor gehanteerd wordt is illegaal. Een handelaar die bananen wil invoeren in de Europese Unie moet hiervoor een vergunning hebben, doch men kan enkel een vergunning krijgen op basis van de importen uit het verleden. Dit betekent dus concreet dat er geen nieuwe handelaren kunnen toetreden tot de markt. (2) Bij het van start gaan van de regeling in 1993 schonk de Europese Commissie 30 % van de handel, die altijd door Amerikaanse bedrijven was gevoerd, aan Europese bedrijven. Hierdoor kwamen handelscontingenten van Chiquita, Delmonte en Dole rechtstreeks in handen van het Ierse Fyffes en enkele Zuid-Europese maatschappijen. Deze praktijk is volgens de WTO volledig illegaal. (3) Ook de wijze waarop de Europese Unie de quota heeft vastgesteld is illegaal volgens de WTO. De ACP-landen en de overzeese Europese gebieden mogen evenveel naar de EU uitvoeren als in beste jaar sinds 1992. Dit maximum hebben ze sinds toen niet meer bereikt, waardoor een structureel gebrek aan bananen is ontstaan op de Europese markt. Hierdoor is de prijs voor de consumenten ook sterk gestegen.

Op 26 mei 1997 besloot de Europese Commissie in beroep te gaan tegen de veroordeling van de WTO in Genève over het bananenbeleid van de Europese Unie. Toch besliste de Raad van Landbouwministers tijdens haar vergadering van juni 1998, om een aantal wijzigingen aan te brengen in het bananenregime. Het invoercontingent werd behouden, maar de heffingen op deze contingenten werden aanzienlijk verlaagd²¹. De traditionele ACS-bananen konden steeds genieten van het nultarief.

In september 1997 besliste de WTO dat de Europese bananenreglementering nog steeds strijdig was met de internationale vrijhandel. De WTO besloot dat de Europese Unie op onrechtmatige wijze een marktaandeel

20 Ook Nederland diende in deze periode klacht in bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg.

21 De Europese Commissie stelde oorspronkelijk een heffing voor van 300 ECU per ton dollarbananen en 100 ECU per ton niet-traditionele ACS-bananen. Ondermeer onder druk van België werden deze heffingen verlaagd tot respectievelijk 75 ECU en het nultarief.

had toegewezen aan de invoerders van de euro- en ASC-bananen. De WTO gaf de Europese Unie de verplichting om de bananenreglementering aan te passen voor 1 januari 1999.

Op 28 juni 1998 vaardigde de Europese Commissie een nieuw regime uit voor de toekenning van de invoerlicenties voor bananen. Dit nieuwe regime zal van kracht worden op 1 januari 1999. Licenties zullen nog enkel verleend worden aan handelaars die effectief bananen invoeren. Operatoren die in het verleden licenties aankochten om ze daarna enkel door te verkopen aan effectieve invoerders, zullen geen licenties meer verkrijgen. Voor het verstrekken van de invoerlicenties voor 1999, zal de Europese Commissie zich baseren op de reële invoer tijdens de jaren 1994 tot en met 1996. De Europese Unie zal haar markt verder openstellen voor nieuwkomers. Daarom wordt 8 % van het quotum gereserveerd voor nieuwe spelers op de Europese bananenmarkt. In het verleden was dit slechts 3,5 %.

De VSA verklaarden dadelijk dat het nieuwe regime de handelsvoordelen voor bananen uit de ACS-landen bestendigt. Ze verzocht de Europese Unie om het nieuwe bananenregime te laten toetsen door de WTO. De Europese Unie van haar kant weigert te onderhandelen met de VSA zolang deze de dreiging van mogelijke handelssancties, tegen een hele lijst Europese producten, niet opheft. Midden december 1998 publiceerde de VSA een lijst van Europese producten waarop ze een invoerheffing van 100 % zal op aanrekenen. De handelssanctie hebben betrekking op 20 miljard BEF Europese uitvoer. Ze zouden ongeveer 1,4 miljard BEF Belgische uitvoer, ongeveer 7% van de totale sancties, treffen. Momenteel bevindt het hele dossier zich nog steeds in deze impasse.

De Trans-Europese netwerken

De ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken²² wordt rechtstreeks bepaald door het Verdrag van Maastricht, Titel XII, Artikel 129 B, C en D. Het doel van

deze Trans-Europese netwerken wordt in een mededeling van de Commissie van juni 1992 als volgt gedefinieerd: "De Trans-Europese netwerken moeten voor elke vervoerstak afzonderlijk worden vastgesteld en moeten geleidelijk worden geïntegreerd in een multimodale aanpak waarop de toekomstige acties van de gemeenschap, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, dienen te zijn gebaseerd." Door de realisatie van deze Trans-Europese netwerken worden een bevordering van de handel, de opheffing van congestieproblemen en de vermindering van de externe kosten en de efficiënte samenhang in de Europese Gemeenschap nagestreefd. De Trans-Europese netwerken kunnen dus maar verwezenlijkt worden door de "missing links" en de "blank spots" op te sporen en weg te werken.

Op 2 december 1992 werd door de Europese Commissie het Witboek over "De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid voorgesteld. Een brede aanpak voor de totstandkoming van een communautair kader voor duurzame mobiliteit" goedgekeurd. Over havens is in het kader van de Trans-Europese netwerken in dit document het volgende te lezen: "Voor de maritieme sector is op twee fronten actie vereist. Ten eerste dient de rol van de haven als knooppunt van het netwerk nader te worden bepaald. Ten tweede moeten de zeecorridors als alternatief voor landcorridors en hun inpassing in het continentale net worden vastgesteld om de doelmatigheid van het systeem als geheel te vergroten.²³ Beide punten dienen te worden vervat in een voorstel voor richtsnoeren voor havens." Het Witboek benadrukt dat bij de ontwikkeling van de Trans-Europese netwerken de nodige aandacht moet geschonken worden aan de impact dat een infrastructuurproject kan hebben op het milieu. Dit impliceert tevens dat de aandacht voor milieuvriendelijke transportmodi als een belangrijk onderdeel wordt beschouwd bij de ontwikkeling van de Trans-Europese netwerken. Hierbij wordt concreet gedacht aan de verdere ontwikkeling van zeevaart-, kustvaart en binnenvaart. Ook de integratie van de Midden- en Oost-Europese landen alsook de Noord-Afrikaanse

22 In artikel 7 van het Verdrag wordt bepaald wat de Europese Gemeenschap verstaat onder Trans-Europese netwerken. Deze Trans-Europese netwerken situeren zich op drie niveaus, met name op het vlak van vervoer, telecommunicatie en de energie-infrastructuur. In deze nota wordt in hoofdzaak ingegaan op de Trans-Europese netwerken op het vlak van vervoer en die binnen de Europese Gemeenschap de naam dragen van Trans-Europese netwerken Transport (TEN-T).

23 Hierin wordt eigenlijk bepaald dat de Europese Gemeenschap havens van gemeenschappelijk belang wil aanwijzen.

landen in de netwerken wordt als een doelstelling beschouwd. Deze doelstelling wordt door de Europese Commissie nogmaals extra benadrukt in de "Agenda 2000"²⁴: "De TEN's zijn verder van groot belang voor het leggen van nieuwe verbindingen met de landen in Midden- en Oost-Europa die kandidaat zijn voor toetreding".

De Europese Commissie besliste om voor de ontwikkeling van elke transportmodus in de Trans-Europese netwerken een werkgroep op te richten. De werkgroep voor de havens draagt de naam "Member States Group on Ports and Maritime Transport"²⁵.

De werkzaamheden van een aantal werkgroepen vorderden zo snel dat in juni 1994, tijdens de top in Korfoe, aan 14 projecten definitief "groen licht" werd gegeven. Tijdens de Europese Raad van Essen op 9 en 10 december 1994 werd beslist dat deze 14 prioritaire TEN-projecten - de "Christopherson projecten" genoemd - in ieder geval moesten uitgevoerd worden. De totale kostprijs van deze projecten wordt op dat ogenblik geraamd op 114 miljard ECU. De meeste projecten behoren tot het terrein van de spoorwegen en betreffen vooral de uitbouw van het hogesnelheidsspoor. Voor België komt de HST-lijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen in aanmerking voor steun. Bij die 14 prioritaire projecten bevinden zich ook enkele projecten op het niveau van het gecombineerd vervoer en de wegen (enkel in Zuid-Europa), alsook één project van vaste oeververbinding en de uitbouw van één luchthaven. Belangrijk voor de Vlaamse havens is dat voor Nederland de uitbouw van de Betuwelijn (Rotterdam - Ruhrgebied) als een prioritair project voor gecombineerd vervoer werd aanvaard.

Tijdens de Europese Raad van Cardiff op 15 en 16 juni 1998 werd door de Europees Commissaris Neil Kinnock (Transport) een rapport toegelicht over de stand van zaken van de TEN-projecten, waarbij de nadruk lag op de "Christopherson" projecten. Hij benadrukte dat

gedurende de periode 1993-1997 belangrijke voortgang werd geboekt inzake de Trans-Europese netwerken. Hij raamt de kosten voor het hele programma van de Trans-Europese netwerken tot het jaar 2000 op 400 miljard ECU. Van de 14 prioritaire projecten verkeren er 3 in de eindfase. De overige 11 projecten zijn in uitvoering of in voorbereiding. Het grootste deel ervan zal afgerond zijn tegen 2005. Voor de periode 2000-2006 vraagt de Europese Commissie voor de verdere realisatie van de Trans-Europese netwerken een budget van 5,5 miljard ECU.

Tot op heden wordt *het globale budget voor de Trans-Europese netwerken voor de periode 1995-1999 door de Europese Commissie vastgelegd op 1.843 miljoen ECU*. Voor de periode 1995-1998 gaat het om de gerealiseerde vastleggingen. Voor het jaar 1999 zijn de goedgekeurde begrotingscijfers weergegeven. Voor de periode 2000-2006 wordt het budget door de Europese Commissie op 800 miljoen Euro per jaar geraamd. Hierbij is reeds rekening gehouden met de toekomstige uitbreiding van de Gemeenschap.

In het eerste jaarverslag over de Trans-Europese Netwerken²⁶ is vermeld dat (tot en met 1997) ongeveer 60 % van het TEN-T budget besteed werd aan spoorwegprojecten. Aan de projecten voor luchthavens en wegvervoer werd telkens ongeveer 15 % van het TEN-T budget uitgegeven. Van dit globale budget werd tot en met 1996 ongeveer 75 % aan de 14 Christopherson projecten besteed. Voor de periode 1997-1998 is dit teruggelopen tot 60%. In 1999 krijgen de Christofferson projecten nog 53 % van het totale TEN-T budget. Met inbegrip van verkeersbegeleidings-systemen bestemd voor deze projecten wordt nog steeds 75 % van het TEN-T budget bereikt. De verdeling van het TEN-T budget wordt hierna weergegeven.

Tot op heden werden enkel haven- of havengebonden projecten goedgekeurd. Vanaf 1996 werden wel haalbaarheidsstudies voor haven- en havengebonden projec-

24 In dit bulletin (5/97) schetst de Europese Commissie de toekomstige ontwikkelingen van de Europese Unie en haar beleid vanaf het jaar 2000. De accenten liggen op de uitbreiding van de Gemeenschap, de ermee gepaard gaande problemen en de financiële impact hiervan.

25 De activiteiten van deze werkgroepen zijn in het Jaarverslag weergegeven bij de "Werkzaamheden van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie".

26 Het eerste jaarverslag over de Trans-Europese netwerken 1997 werd voorgesteld op 28 oktober 1998 (COM(1998) 391 def.). Dit jaarverslag moet opgesteld worden door de Europese Commissie op grond van artikel 16 van verordening 2236/95 inzake financiële bijstand voor de TEN.

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

Jaar	Totale TEN-T budget	Christopherson projecten	Andere TEN-T projecten	Havenprojecten (onderdeel van andere TEN-T)
1993-1994	385	180	205	-
1995	240	182	58	-
1996	282	212	70	3,4
1997	352	211	141	3,9
1998	474	280	194	7,4
1999	495	263	232	2,3
Totaal 1993-1999	2.228	1.328	900	17,0
2000-2006	Gemiddelde raming van de Europese Commissie van 800 miljoen Euro per jaar			

Bron: "Jaarverslag 1997 over de Trans-Europese Netwerken" van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's (COM (1998) 391 def.) en "Commission communication to the Council and to the European Parliament on the Establishment of a new financial perspective for the period 2000-2006".

ten goedgekeurd. Het totale budget dat aan de havens werd toegekend tot en met 1998 bedraagt ongeveer 14.7 miljoen ECU. Het was echter enkel en alleen in 1996 dat een Vlaamse haalbaarheidsstudie werd goedgekeurd met name "De socio-economische studie van de maritieme toegankelijkheid van de havens van Gent en Terneuzen". De totale kostprijs van deze haalbaarheidsstudie bedroeg 1 miljoen ECU (zonder BTW). De helft van de kosten (exclusief BTW) werd gedragen door de Europese Commissie. Toch werden nog andere haalbaarheidsstudies (van andere modi) goedgekeurd die van belang zijn voor de Vlaamse havens. Zo werd in 1996 in het kader van de binnenvaart de haalbaarheidsstudie over "Gecombineerd vervoer op de binnenwateren Seine - Schelde" goedgekeurd. De totale kostprijs van deze studie is 3 miljoen ECU (zonder BTW). Ook hiervan zal de helft van de kosten gedragen worden door de Europese Commissie. In 1997 werd een zeer omvangrijke Vlaamse haalbaarheidsstudie in het kader van het wegtransport - mobiliteit goedgekeurd. Het betreft alle studies in

verband met de "Sluiting van de Ring R1 Antwerpen-Noord." De totale kostprijs van deze studies wordt geraamd op 560 miljoen BEF (exclusief BTW). De Europese Commissie zal de helft van de kosten met name 7 miljoen ECU, voor haar rekening nemen. Deze studie is ook belangrijk voor de Vlaamse havens in het kader van de hinterlandverbindingen.

In de loop van 1998 heeft de Europese Commissie tevens beslist om voor het budget van 1998 voor de havensector opnieuw alléén maar haalbaarheidsstudies goed te keuren. De Europese Commissie vreest dat de subsidiëring van havenprojecten immers aanleiding zouden kunnen geven tot concurrentievervalsing.

Pas vanaf 1996 konden voor havens haalbaarheidsstudies goedgekeurd worden, omdat de criteria ervoor vastgelegd werden in de loop van 1995 en opgenomen werden in de financiële richtsnoeren. Deze financiële richtsnoeren worden weergegeven in de "Verordening van de Europese Unie-Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de alge-

mene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de transeuropese netwerken" (hierna de financiële richtlijn genoemd). De haalbaarheidsstudies die goedgekeurd worden, kunnen rekenen op een medefinanciering van maximaal 50 % van de totale kosten van de studie (dit omvat ook technische en nautische studies indien het over havenprojecten gaat). De projecten die aanvaard worden krijgen maximaal 10 % van de totale investeringskosten als tussenkomst²⁷. In deze financiële richtlijn is tevens bepaald welke studies uitgevoerd moeten worden (o.a. een kosten-batenanalyse en een milieu-effectenrapport) waarbij ook de potentiële economische leefbaarheid en de financiële rentabiliteit onderzocht moeten worden. Belangrijk is de bepaling dat de Europese Commissie en de lidstaten tijdens de uitvoering van het project en na de voltooiing ervan het project zullen evalueren, onder andere het effect van het project op het milieu. De Europese Commissie bepleit in deze verordening ook dat "voor de financiering van de Trans-Europese netwerken meer particulier kapitaal moet worden aangetrokken en dat het partnerschap tussen de openbare en de particuliere sector moet worden bevorderd". In financiële kringen draagt dit de naam van Public-Private-Partnerships (PPP). Tijdens de top van Cardiff verzocht Commissaris Kinnock nogmaals de diverse lidstaten om een duidelijk en stabiel kader te creëren voor deelname van de private sector in de financiering en de ontwikkeling van de publieke vervoerinfrastructuur.

Het was oorspronkelijk de bedoeling om in 1997 reeds haven- en havengebonden projecten goed te keuren. De criteria voor het bepalen van haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang werden immers goedgekeurd op 23 juli 1996. Ze zijn vervat in de "Beschikking van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet". Doch de criteria voor de havens waren volgens de Europese Commissie niet verfijnd genoeg om reeds haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang te kunnen bepalen. Tevens waren er nog geen resultaten bekend van haalbaarheidsstudies van haven- en havenge-

bonden projecten, die mede gefinancierd werden door de Europese Commissie. Daarom werd in 1997 aan de Member States Group on Ports and Maritime Transport de opdracht gegeven om eerst deze criteria verder te verfijnen. Hier zijn drie belangrijke redenen voor. Ten eerste wenst het Europees Parlement tegen 1 juli 1999 de richtsnoeren voor een Trans-Europees vervoersnet te herzien²⁸. Ten tweede wenst het Europees Parlement dat in deze richtsnoeren reeds rekening gehouden wordt met de toekomstige uitbreiding van de Europese Unie. Ten derde kunnen enkel via verfijnde criteria haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang bepaald worden. Het is immers zo dat de meeste lidstaten - met uitzondering van Nederland - zich tot op heden verzet hebben tegen het bepalen van havens van gemeenschappelijk belang²⁹.

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

- de havens moeten toegankelijk zijn voor al het commerciële verkeer;
- een totaal jaarlijks verkeersvolume van ten minste 1 miljoen ton vracht of
- een totaal jaarlijks passagiersverkeer van 200.000 eenheden.

De Europese Commissie heeft de motivatie van de Member States Group on Ports and Maritime Transport overgeno-

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

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

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

men in haar "Voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage 3". Deze houden een aanpassing van de TEN-richtsnoeren in zodat onder andere ook havenprojecten in aanmerking zouden kunnen genieten van het TEN-T budget. Op 10 maart 1999 werden deze nieuwe voorstellen ter bespreking voorgelegd aan het Europees Parlement. De Commissie Vervoer en Toerisme van het Europees Parlement diende diverse amendementen in op de tekst. Deze amendementen werden grotendeels goedgekeurd door het Europees Parlement. Commissaris Kinnock verwierp deze echter. Op 31 maart 1999 werd dit "voorstel voor beschikking" ook verworpen door de Raad van Transportministers. De wijzigingen kunnen maar van kracht worden op voorwaarde dat er consensus wordt bereikt tussen de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad. Wegens het ontslag van de Commissarissen liggen alle werkzaamheden hier rond nu stil.

Het Witboek van de Europese Commissie over "Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de Europese Unie"

Op 22 juli 1998 publiceerde de Europese Commissie³⁰ het Witboek: "Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU". Dit Witboek volgt op het Groenboek "Naar een eerlijk en doelmatige prijsstelling in het vervoer: mogelijke beleidskeu-

zen voor het internaliseren van de externe kosten van het vervoer in de Europese Unie" van 20 december 1995. Tijdens de vergadering van de Raad van Transportministers van 1 oktober 1998 werd door Commissaris Kinnock een korte toelichting gegeven over dit Witboek. Hij heeft de Raad ook meegedeeld dat de Europese Commissie in de nabije toekomst concrete voorstellen zal bij indienen die gebaseerd zijn op dit Witboek. Het ligt tevens in de lijn van de verwachtingen dat de Raad van Transportministers een aantal resoluties in verband met dit Witboek zal goedkeuren.

Dit Witboek kwam er onder andere op vraag van de Raad van Transportministers. Deze beklemtoonden immers (o.a. nog tijdens de vergadering van 18 juni 1998) dat de totale kostenaanrekening aan één of andere transportsector (o.a. de havengebruikers) maar kan plaatsvinden op voorwaarde dat dit voor alle modi gebeurt.

Dit Witboek is een beleidsdocument dat voor de aanrekening van het gebruik van commerciële vervoersinfrastructuur een concrete gefaseerde aanpak voor de diverse transportmodi voorstelt³¹. De doelstelling is om op termijn te komen tot een gemeenschappelijke aanpak van de prijsvorming voor transport. Dit moet leiden tot een gemeenschappelijk, geïntegreerd en duurzaam systeem waardoor het "vrije verkeer van goederen en personen" binnen de Europese Unie nog verder gerealiseerd zal worden.

De Europese Commissie heeft berekend dat de oplossing van de congestieproblemen door een meer transparant en eerlijk systeem voor de aanrekening van de kosten aan de gebruiker, zal leiden tot een besparing van ten minste 50 miljard ECU per jaar in de Europese Unie.

De voorgestelde aanpak alsook het tijdsperspectief zijn, voor elk van de transportmodi (weg, spoor, havens, zee- en binnenvaart en luchtverkeer) reeds in algemene

30 Het werd opgesteld door DG VII van Transport, onder directie B, Landvervoer, afdeling 1 goederenvervoer (weg, spoor, binnenvaart en gecombineerd vervoer).

31 Dit betekent dat dit Witboek ook betrekking heeft op de haven- en maritieme infrastructuur en de zeescheepvaart. Er zal dus op het Groenboek over havens en maritieme infrastructuur geen specifiek witboek over havens en maritieme infrastructuur volgen. Deze materie wordt immers behandeld in het genoemde Witboek.

termen weergegeven in dit Witboek. Er wordt in drie fasen gewerkt:

- Voor de periode 1998 - 2000: wenst de Europese Commissie te komen tot de opstelling van methoden voor het meten van de marginale kosten. Ze wenst ook te bereiken dat het principe van heffing op de plaats van het gebruik aanvaard zou worden. Voor de havensector wenst ze in die periode te komen tot een inventarisatie van praktijken van overheidsfinanciering en heffing in havens.
- Voor de periode 2001 - 2004: wenst de Europese Commissie de heffingen te herrekenen zodat de heffingsstelsels tussen de diverse vervoerstakken geharmoniseerd kunnen worden. Voor de havensector wenst de Europese Commissie in deze periode enerzijds de invoering van een richtlijn betreffende de infrastructuurheffing voor havens te kunnen realiseren en anderzijds de ontwikkeling van richtsnoeren voor steunmaatregelen van de lidstaten voor havens te kunnen invoeren.
- Na de periode 2004 zal de Europese Commissie het hele systeem evalueren en eventueel bijsturen.

Op een aantal van de voorstellen voor de havensector, die vermeld worden in dit Witboek, heeft het Europees Parlement reeds gereageerd. Ze deed dit naar aanleiding van haar resolutie van 13 januari 1999 over het Groenboek "Havens en maritieme infrastructuur".

- Het Europees Parlement verwerpt voorlopig de "vaststelling van een communautair kader of een communautaire richtlijn voor havengelden en/of zelfs voor terminalgelden". De Europese Commissie moet er volgens het Europees Parlement wel op toezien dat de haveninfrastructuur op een - vanuit concurrentie standpunt - correcte wijze wordt gefinancierd en aangerekend aan de gebruiker.
- Wat de ontwikkeling van richtsnoeren over staatssteun aan havens betreft is het Europees Parlement echter van mening dat dit zo "onverwijd" moet gebeuren en zeker voor het jaar 2001. Dit is dus veel sneller dan voorgesteld wordt door de Europese Commissie.
- Verzoekt het Europees Parlement de Europese Commissie om een onderzoek uit te voeren dat inzicht verschaft in de structuren "van de zeehavens met de per geval en ook in kosten- en financieringsopzicht

geldende begrenzing tussen havenbestuur, haveninfrastructuur en havenbedrijven". Dit onderzoek werd intussen reeds opgestart door de Europese Commissie. Het is hiervoor dat de lidstaten de "Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap" moesten beantwoorden.

De Europese Unie en Zwitserland sluiten een bilateraal akkoord

Op 11 december 1998 ondertekende de Zwitserse president in Wenen een bilateraal akkoord met de Europese Unie. Dit akkoord heeft jaren onderhandelingen gevegd. En was te danken aan de doorbraak die er op 1 december 1998 werd bereikt tussen de Europese Unie en Zwitserland over het Alpenverkeer. Het akkoord heeft betrekking op zes punten. Deze zijn:

- Vanaf het jaar 2000 krijgen de Zwitserse luchtvaartmaatschappijen onbeperkte rechten tussen de Europese Unie en Zwitserland en nagenoeg dezelfde vrijheden binnen de Europese Unie als de Europese luchtvaartmaatschappijen. In ruil hiervoor zal Zwitserland een groot deel inzake de Europese wetgeving inzake technische harmonisering en overheidssteun overnemen.
- Verschillende Europese landbouwproducten zullen een voordelige toegang krijgen tot de Zwitserse markt.
- Het vrije personenverkeer tussen de Europese Unie en Zwitserland wordt verzekerd door Zwitserland.
- Burgers van de Europese Unie zullen gemakkelijker onroerende goederen kunnen verwerven in Zwitserland.
- Zwitserse vorsers zullen mogen deelnemen aan het Europese Kaderprogramma voor wetenschappelijk onderzoek.
- Geleidelijk aan zullen zowel de Europese Unie als Zwitserland hun overheidsmarkten liberaliseren.

Dit bilateraal akkoord houdt rekening met zowel de belangen van de Europese Unie als van Zwitserland. Dit is het duidelijkst in het wegvervoer. Het bilateraal werd bereikt dankzij de consensus die bekomen werd voor het goederenverkeer door de Alpentransit.

Zwitserland zal vanaf het jaar 2001 geleidelijk aan vrachtwagens van meer dan 28 ton toelaten. Dit zal in 2005 resulteren in een onbeperkte toegang voor vrachtwagens van 40 ton op de Zwitserse wegen. Tot nu toe liet Zwitserland maar alleen vrachtwagen tot 28 ton toe. Dit dwingt zwaardere vrachtwagens, die Italië als eindbestemming hebben, ertoe om te rijden via Oostenrijk of Frankrijk. De Zwitsers eisen in ruil voor alle vrachtvervoer de invoering van een bijkomende wegentol op de Zwitserse wegen naargelang de grootte, het laadgewicht en de afgelegde rit. Voor de klassieke doortocht Bazel-Chiasso zal een wegentol van 200 ECU (8.000 BEF) aangerekend worden. Zolang de Lötschberg-tunnel niet voltooid is zal deze tol niet volledig aangerekend worden.

Hiernaast zal er ook, onder andere op aandringen van Zwitserland, zullen de tarieven van het Eurovignet, in de

landen waar het van toepassing is aangepast worden. Dit nieuwe systeem voorziet in een graduele heffing op drie niveaus in functie van de vervuilingsgraad van de vrachtwagens. De minst vervuilende wagens zullen 1.250 ECU betalen (50.000 BEF). Voor de vervuilende vrachtwagens zal de heffing 1.550 ECU bedragen. Tevens zal de dagvergoeding voor de vrachtwagens voor het gebruik van de autowegen toenemen tot 8 ECU (320 BEF).

Tot op heden pasten zes landen de Kaderregeling van het Eurovignet toe. Deze zes landen zijn: de Benelux, Duitsland, Denemarken en Zweden. Oostenrijk zal nu ook toetreden tot dit kader. In ruil mag Oostenrijk een tol heffen van 84 ECU voor het vrachtverkeer dat de Brennerpas gebruikt.



Initiatieven en projecten in de Vlaamse havens

Naast de functie van aanlegplaats voor schepen vervullen de Vlaamse havens talloze andere functies zoals distributie, industrie en dienstverlenende activiteiten. In dit hoofdstuk wordt een greep gedaan uit de belangrijkste nieuwsfeiten van 1998 die hierop betrekking hebben.

De industriële sector

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

Antwerpen

In januari 1998 werd bekend dat het afvalverwerkend bedrijf Indaver 3,3 miljard BEF zal investeren in haar vestiging te Kallo. Deze 3,3 miljard BEF zal dienen om een roosteroven met bijhorende deponie en waterbehandeling te bouwen. In deze roosteroven zullen de niet-recycleerbare fracties van het huishoudelijk afval en het niet-gevaarlijk bedrijfsafval alsook grof vuil en waterzuiveringsslib verbrand worden. Door het verbranden van dergelijk afval wordt de te storten hoeveelheid met ruim 70% verminderd. Door dit project worden 34 nieuwe banen gecreëerd.

Begin van het jaar maakte Gyproc, producent van gipsplaten en gipspleister, bekend dat ze hun vestiging van Wijnegem verplaatsen naar Kallo. De totale kostprijs voor de bouw van deze nieuwe vestiging bedraagt 3,2 miljard BEF. De vestiging moet operationeel zijn in 2000. In deze nieuwe vestiging zal de productie 45 miljoen m² bedragen. In de oude vestiging te Wijnegem bedroeg de productie 30 miljoen m². De

aanvoer van natuurlijk gips uit het Middellandse Zeegebied zal langs maritieme weg gebeuren. Deze aanvoer zal op termijn goed zijn voor een bijkomende jaarlijkse trafiek van 500.000 à 700.000 ton.

In 1998 voerde de petrochemische bedrijven, gevestigd in de haven van Antwerpen, belangrijke investeringen uit. Hierdoor weet Antwerpen haar positie als chemische cluster op wereldschaal³² nog verder te versterken.

Bij BASF bedroegen de investeringen in de Antwerpse vestiging in 1998 9 miljard BEF. Deze investeringen werden uitgevoerd in een 12-tal projecten, waarvan 3 nieuwe installaties en 9 capaciteitsuitbreidingen. Ook het productenprogramma van de steamcracker werd uitgebreid. De capaciteit werd met ca. 10% vergroot.

In 1998 kondigde de Belgische chemie- en farmagroep Solvay drie belangrijke projecten aan. In eerste instantie zal Solvay haar productiecapaciteit voor polyethyleen uitbreiden met 60 %. Deze uitbreiding vereist een investering van 500 miljoen BEF. Momenteel heeft de Polyethyleenfabriek van Solvay, die dateert van 1992, een productiecapaciteit van 100.000 ton. De markt van de kunststoffen is sinds 1992 sterk geëvolueerd. Solvay bekleedt in deze markt een belangrijke positie. Om deze toonaangevende marktpositie te kunnen bewaren is Solvay genoodzaakt om deze investeringen uit te voeren. Hiernaast sloot Solvay een contract met het petrochemische concern Fina³³ over de bouw van twee fabrieken voor de productie van hoge-densiteitspolyethyleen. Er zal in

32 Het Antwerpse havenbedrijf voerde in 1998 samen met Fedichem, de Federatie van de Belgische chemische nijverheid, een studie uit over het belang van de Antwerpse petrochemische nijverheid op wereldschaal. Uit deze studie blijkt dat het Antwerpse havengebied het tweede grootste chemiecomplex is ter wereld. Houston is de nummer één als petrochemiecluster. Rotterdam is de nummer drie. Inzake aanwezigheid van diverse chemicaliën is Antwerpen zelfs het belangrijkste centrum. Van de 36 belangrijke chemische producten die onderzocht werden, bleek Antwerpen over het meest verscheiden chemicaliënaanbod te beschikken van alle clusters.

33 Op 1 december 1998 maakte het Franse olieconcern Total bekend dat ze het Belgische petrochemische bedrijf Fina zou overnemen. Begin 1999 werd deze overname goedgekeurd door de Europese Commissie.

onderling overleg een fabriek gebouwd worden voor elk van de twee bedrijven. De bijkomende productie-eenheid van Solvay zal gevestigd zijn in Lillo. Deze fabriek zal een jaarlijkse productiecapaciteit hebben van 250.000 ton. De ingebruikname van deze vestiging is voorzien in het jaar 2002. De lokalisatie van de bijkomende Fina-vestiging werd nog niet bepaald. Hoge-densiteitspolyethyleen is een harde kunststof die gebruikt wordt in benzinetanks en andere auto-componenten alsook voor verpakkingsfilms, flessen en buizen voor het transport van gas en water onder hoge druk. Beide ondernemingen hebben een belangrijke positie op de wereldmarkt van hoge-densiteitspolyethyleen. Solvay bekleedt de nummer twee positie terwijl Fina op nummer zeven staat. De samenwerking zal zowel van technische als van commerciële aard zijn. Op technisch gebied zullen de beide ondernemingen hun kennis uitwisselen. Op het commerciële vlak nemen Solvay en Fina vanaf 2002 elk de helft af van de productie van de nieuwe Solvay-fabriek. Het akkoord behelst tevens dat tegen 2005 de nieuwe Fina-fabriek operationeel zal zijn. Beide concern zullen dan ook de helft van de productie van deze fabriek afnemen. Beide bijkomende productie-eenheden zullen extra jobs creëren, doch het exacte aantal is nog niet gekend. Ten laatste ondertekende Solvay ook een intentie verklaring tot samenwerking met BASF. In deze intentieverklaring komen de beide ondernemingen overeen om een joint-venture op te richten waarin ze hun Europese polyvinylchloride- (PVC) en hun wereldwijde polyvinylideen-chloride-activiteiten (PVDC) zullen in onderbrengen.

Het Duitse chemiebedrijf Bayer, de grootste producent van polyurethaan-schuimstoffen (PU-schuimstoffen), besloot midden 1998 om de capaciteit van de voorproductie voor PU-schuimstoffen uit te breiden. Polyurethaan is een kunststof die een steeds breder toepassingsveld krijgt in de automobielsector, op het domein van de isolatiematerialen en in de bouwindustrie. Het totale investeringsbedrag dat hiervoor door Bayer gereserveerd wordt is 2,6 miljard BEF. Een gedeelte van deze investering zal uitgevoerd worden in de vestiging van Bayer in Antwerpen. In deze productie-eenheid zal de productiecapaciteit van aniline met 20.000 ton verhoogd worden tot 140.000 ton. Daarnaast verhoogt Bayer Antwerpen de capaciteit van het polycarbonaat Makralon® met 40.000 ton. Dit houdt een investering in van 5,5 miljard BEF. In het najaar van 1998 kondigde

Hercules de bouw aan van een nieuwe fabriek. Hiermee is een investering van 2,6 miljard BEF gemoeid. Het gaat om een eenheid voor de productie van methylcellulose. Met deze investering zal de jaarlijkse productiecapaciteit van 17.000 tot 25.000 ton oplopen.

Op de terreinen van Ineos startte in 1998 ook de bouw van de alkoxylatenfabriek van Seppic Belgium, van de Franse Seppic-groep. Het gaat hier om een investering van 1 miljard BEF. Seppic is gespecialiseerd in de productie en de verkoop van chemische producten voor de cosmetica- en de farmaceutische industrie.

Begin april 1998 startte de Japanse chemiereus Kuraray met de bouw van een nieuwe fabriek, voor de productie van de EVOH-copolymeerhars, te Zwijndrecht gelegen in het industriegebied op Linkeroever. Het zal de eerste vestiging van deze onderneming zijn in Europa. De nieuwe fabriek krijgt de naam EVAL Europe N.V. EVAL®. Dit staat voor ethyleen vinyl alcohol copoly-





meer. Dit is een hoogwaardig kunsthars dat o.a. gebruikt wordt voor het vervaardigen van voedselverpakkingen en in de farmaceutische nijverheid. Maar de laatste jaren neemt de vraag naar EVOH-copolymeerhars spectaculair toe omdat het nu ook gebruikt wordt bij de vervaardiging van brandstoftanks voor auto's. Kuraray is een wereldleider op het gebied van kunststofkorrels. Sinds 1972 produceert Kuraray EVOH-films en harsen. Met dit project in de haven van Antwerpen is een investering van 3,5 miljard BEF gemoeid. Deze nieuwe fabriek zal een capaciteit hebben van 10.000 ton op jaarbasis en zal 60 nieuwe rechtstreekse arbeidsplaatsen creëren. De nieuwe fabriek zal voltooid zijn in september 1999. De nieuwe vestiging zal ook instaan voor de verkoop en technische ontwikkeling. De leveringen aan Europese klanten zal aldus vanaf 1999 gebeuren vanuit Antwerpen en niet meer vanuit Japan.

Begin december 1998 maakte Belgian Refining Corporation (BRC) bekend dat het meer dan 1 miljard BEF zal investeren in de upgrading van zijn installaties in Antwerpen. BRC is één van de vijf petroleumraffinaderijen in België. BRC produceert o.a. propaan- en butaangas, nafta, benzine, gasolie, stookolie en zwavel. De raffinaderij in het Antwerpse havengebied heeft een jaarlijks productievolume van vier miljoen ton. Het investeringsproject, dat in de loop van 1999 zal uitgevoerd worden, omvat de capaciteitsuitbreiding tot 5,5 miljoen ton en modernisering van de bestaande raffinaderij, een systematische renovatie van de installaties en een modernisering van het elektronische besturings- en controlesysteem van het raffinageproces. Ook op milieuvlak werden er belangrijke investeringen gerealiseerd o.a. een damperugreinigingsinstallatie en een installatie om het benzeengehalte te verlagen.

Gent

Op 15 mei 1998 werd de volledig nieuwe vestiging van de Malmar N.V. ingehuldigd in de Eddastraat in het havengebied van Gent. Malmar is een metaalverwerkend bedrijf dat in hoofdzaak levert aan de automobielnijverheid. De belangrijkste klant is de Volvo-fabriek. Tot 1997 was dit bedrijf gevestigd in Gent zelf. Doch wegens gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden moest deze onderneming op zoek gaan naar een nieuwe vestigingsplaats. In overleg met de Gentse Stadsdiensten en Volvo, werd besloten om de activiteiten te verhuizen naar een nieuwe vestiging in het Kennedy Industriepark. Deze nieuwe installatie is volledig in regel met de nieuwste Vlaremnormen. Het afvalwater wordt intern gezuiverd, zodat er geen afvalwater geloosd wordt. Ook de rookgassen die deze activiteiten noodzakelijkerwijs met zich meebrengen, worden gewassen.

Op 3 juli 1998 werd de eerste steen gelegd van het Mest- en Afval Verwerkingsproject, MAV NV in de Gentse havenzone aan het Grootdok, kaai 540. Met dit project is een investering van 850 miljoen BEF gemoeid. In dit project wordt gebruik gemaakt van de technologie van het Duitse bedrijf GBU uit Bensheim. Via het aangewende procédé wordt organisch afval omgezet in elektriciteit en granulaat. Het betreft een proces van zuurstofloze vergisting in natte omstandigheden waarbij alle soorten organisch afval verwerkt kunnen worden. Het kan gaan om zowel vloeibaar afval zoals slib, en drijfmest en afvalwaters als om vaste stoffen zoals vetten, bleekarde, organisch huishoudafval en GFT-afval. In deze nieuwe fabriek zal het organisch afval via een vergistingsproces omgezet worden in methaangas. Dat methaangas dient als brandstof voor een elektriciteitscentrale met een geïnstalleerd

vermogen van 2,8 megawatt. Voor het productieproces zelf is 0,8 megawatt vereist, zodat er 1,5 megawatt aan het openbaar elektriciteitsnet geleverd kan worden. Een ander restproduct van de vergisting is een droog granulaat. Dit granulaat kan aangewend worden als grondverbeteraar. Tegen april 1999 moet het bedrijf volledig operationeel zijn. De totale reactorcapaciteit bedraagt 200.000 ton. In een eerste fase (eind 1998) zal 150.000 ton behandeld worden, waaronder nog geen drijfmest zal zijn. Er zullen 15 rechtstreekse arbeidsplaatsen gecreëerd worden en vele tientallen onrechtstreekse.

In september 1998 maakte de staalproducent Sidmar (dochter van het Luxemburgse Arbed) bekend dat de ondernemingen de eerstvolgende maanden en jaren de dioxine-uitstoot onder controle zou krijgen. Het bestuur van de milieu-inspectie stelde tijdens metingen in juni 1997 veel te hoge waarden van dioxine-uitstoot vast. Doch als Sidmar haar vergunning, die in februari 1997 vervallen was, wenst hernieuwd te zien, moet ze de dioxine-uitstoot tegen het eind van deze eeuw sterk reduceren. Vandaar dat bij Sidmar beslist werd om de inspanningen tegen de dioxineverontreiniging sterk op te voeren. Van de ruim 5 miljard BEF van het milieu-investeringsprogramma 1990-1999 zal één derde naar de sinterfabriek gaan, waar de dioxines ontstaan. Om het probleem goed in kaart te kunnen brengen werden tijdens de laatste drie maanden van 1998 ongeveer 100 metingen uitgevoerd. De totale kostprijs van deze metingen bedroeg 200 miljoen BEF.

Zeebrugge

Op 1 oktober 1998 werd het Transeuropese gaspijpnet Versterkt Transit- en Transportnetwerk (VTN) operationeel. Dat verbindt Zeebrugge langs 300 km lange gassnelweg via Eynatten met de Duitse aardgasnetten en heeft een aftakking via Zelzate (langs de Gentse kanaalzone) naar het Nederlandse net. Hiernaast werd ook de Interconnector operationeel op 1 oktober 1998. Dit alles kan van Zeebrugge de draaischijf maken voor gas in Europa. Begin december 1997 werd tussen België en het Verenigd Koninkrijk een contract ondertekend voor het opstarten van het gasnetwerk Interconnector. De bouwwerken voor de aanleg van de Interconnector, een onderzeese gaspijpleiding tussen Groot-Brittannië (het Britse Bacton) en het Europese vasteland (Zeebrugge) werden reeds opgestart in oktober 1996. De Interconnector is een project dat opgezet werd door Interconnector UK. Het kapitaal van Interconnector UK is in handen van negen gas- en gasdistributiemaatschappijen waaronder Distrigas (voor 5 % aandeelhouder). De pijpleiding is 235 kilometer lang en de kostprijs van dit infrastructuurproject bedroeg 26 miljard BEF. Hierdoor is het mogelijk om ongeveer 20 miljard kubieke meter Noordzee-gas per jaar van Engeland naar het Europese vasteland te pompen en 8,5 miljard ton in de omgekeerde richting. Begin 1997 werd gestart met het Versterkt Transit- en Transportnetwerk (VTN) waardoor de





Interconnector verbonden wordt met Frankrijk, Duitsland en Rusland. Het VTN-net is een onderdeel van het Trans-Europees netwerk. In dit project heeft Distrigas 12 miljard BEF geïnvesteerd. Dit VTN-project is een uitvloeisel van de participatie van Distrigas in de Interconnector. In april 1998 keurde de Vlaamse regering ook de verschillende gewestplannen goed die noodzakelijk waren voor de uitvoering van deze beide projecten. De werken van de beide infrastructuurprojecten hebben in totaal ongeveer 2 jaar in beslag genomen. Door beide projecten wordt de Belgische bevoorrading van het aardgas verder verzekerd.

Door dit project zal de haven van Zeebrugge zijn positie als transportknooppunt voor aardgas nog kunnen verbeteren. Er werd immers voor Zeebrugge geopteerd omdat er reeds een goede gasinfrastructuur aanwezig is, en omwille van de geografische ligging van de haven. De haven van Zeebrugge heeft zich reeds een belangrijke know-how inzake gasinfrastructuur kunnen opbouwen door de lokalisatie van de LNG-terminal, de Peakshaving-installatie en de Zeepipe-terminal in de havenzone.

Dankzij deze kennis is het ook de Zeebrugse vestiging van de Zeepipe-terminal³⁴ die de bediening en besturing van de NorFra-terminal in het westelijke gedeelte van de haven van Duinkerke nabij Loon-Plage regelt. Deze terminal werd ook officieel in gebruik genomen op

1 oktober 1999. Oorspronkelijk was het de bedoeling de NorFra-pijpleiding in Zeebrugge te laten aankomen. Doch op aandrigen van de Fransen werd de terminal uiteindelijk aangelegd in Duinkerke. Deze Duinkerke-terminal is een joint-venture van Statoil, Gaz de France, Norsk Hydro, Shell, Esso, Elf, Conoco, Total, Neste, Mobil en Agip. Statoil treedt op als operator.

Oostende

Op 5 juni raakte bekend dat Huber Chemicals Europe, dat deel uitmaakt van de met privaat kapitaal opgerichte vennootschap J.M. Huber Corporation uit Edison New Jersey, investeert in een nieuwe vestiging op de chemische site in de achterhaven van Oostende waar CNO N.V., Proviron Fine Chemicals nv en Euroftal nv reeds gezamenlijk (infrastructuur)diensten delen. Huber is een wereldleider in synthetisch neergeslagen silicas en silica-ten. De voornaamste toepassingen van deze producten zijn:

- rubbertoeepassingen waar de silicas de rijweerstand in banden vermindert;
- tandverzorgingstoepassingen waar de silicas en silica-ten, met hun polier- en verdikkingseigenschappen voor tandpasta, zorgen voor een verbeterde compatibiliteit tussen het poetsen en de fluoropname;

34 Via de Zeepipe voert het Noorse energiebedrijf Statoil sinds 1990 Noors gas aan in Zeebrugge. Deze onderzeese gasleiding is een gevolg van de Troll Gas Sales Agreements van 1986 en 1988. Volgens deze overeenkomst zal Noorwegen aan 10% van de Europese behoeften aan gas voldoen tot ver in de volgende eeuw.

- gespecialiseerde papiersoorten waar de pigmenten de afdrucapaciteiten en optische eigenschappen van papier en karton verbetert;
- verf- en coating-toepassingen waar de pigmenten dekvermogen, de kleurontwikkeling en de wrijfweerstand verbeteren;
- voeding- en farmaceutische toepassingen waar de vloeibare producten en dragers de kwaliteit van talrijke consumentenproducten verbeteren.

De vestiging in Oostende zal voornamelijk rubber-, tand- en voedingsproducten voor Europa maken. Men verwacht van over 1 jaar met de productie van start te kunnen gaan. Er zullen 25 nieuwe jobs gecreëerd worden. Naast deze nieuwe vestiging in Oostende baat Huber Chemicals Europe al twee vestigingen uit in Finland, die zich bezighouden met de productie van een ruim gamma aan neergeslagen silicas en silicaten. Nog dit jaar zal men investeren in een nieuwe vestiging in Zweden dat zich zal concentreren op papierproducten voor de Scandinavische papierindustrie. Ook de haven van Oostende vaart wel bij deze nieuwe investering. Bepaalde grondstoffen zullen immers per schip aangevoerd worden en alle afgewerkte producten voor de Angelsaksische markt zullen met vrachtwagens, via de bestaande ro/ro dienst, naar hun eindbestemming gebracht worden.

In oktober 1998 geraakte ook bekend dat de Nederlandse groep Damen de voormalige scheepswerf Polyship, die in 1994 failliet werd verklaard, heeft opgekocht voor 33,25 miljoen BEF. De groep Damen is één van de grootste scheepsbouwer/herstellers van West-Europa en beheert alleen al in Nederland zo'n 33 scheepswerven. Damen heeft de bedoeling om de gebouwen en terreinen van de Polyship-werf op te knappen en te gebruiken voor scheepsbouw en -herstellingen. Damen is het eerste bedrijf dat zich vestigt op de terreinen van Plassendale I.

De havengebonden sector

Ook de havenbedrijven voerden een aantal aanzienlijke investeringen uit in 1998. Deze investeringen hebben meestal betrekking op capaciteitsuitbreiding voor overslag en/of opslag en/of distributie en/of diversificatie van de activiteiten.

Antwerpen

Hessenatie, de grootste Antwerpse goederenbehandelaar behandelde in 1997 op de Europaterminal 576.000 containers (813.500 TEU). De normale jaarcapaciteit van deze terminal was voorzien op ongeveer 600.000 containers. Gezien echter het grote succes van deze terminal besloot Hessenatie in 1998 om de capaciteit van deze terminal verder op te voeren tot een jaarcapaciteit van ongeveer 750.000 à 800.000 containers. Hiervoor werden op de terminal enerzijds twee extra post-Panamax kranen geïnstalleerd en anderzijds een zestal straddle-carriers bij ingezet. De twee nieuwe Nelcon-kranen zijn groter dan de kranen die er reeds stonden. Ze wegen ongeveer 1.100 ton, kunnen 70 ton opheffen en hebben een reikwijdte van 18 containers (d.w.z. 18 containers van aan de kade geteld). De nieuwe straddle-carriers zijn 14 meter hoog, wegen 70 ton en kunnen gemakkelijk een last van 40 ton verplaatsen. De totale kostprijs van deze investeringen bedraagt 600 miljoen BEF.

De haven van Antwerpen kon in 1998 haar positie in de fruitverkeer nog versterken. Met een omzet van 1,1 miljoen ton bananen en bijna 1 miljoen ton citrusvruchten, appels, peren, druiven en meloenen is Antwerpen de belangrijkste fruit-frigohaven en bananen-loshaven van West-Europa. Deze positieverbetering is o.a. te danken aan de bijkomende investeringen van Belgian New Fruit Wharf (BNFW). In mei 1998 nam dit fruitoverslagbedrijf een nieuwe bananenterminal in gebruik in de haven van Antwerpen. Deze nieuwe bananenterminal is gelegen aan de noordzijde van het Leopolddok. BNFW zal aan deze terminal de bananenschepen van Chiquita behandelen. Deze schepen zullen wekelijks 5.000 ton bananen aanvoeren. Het grootste deel van deze aanvoer is bestemd voor export naar andere Europese landen. Het hinterlandvervoer gebeurt voor 83 % met de vrachtwagen en voor 17 % met de spoorwagon. De totale oppervlakte van de terminal bedraagt 12.000 m² en heeft een maximale capaciteit van 500.000 ton per jaar. In bijzondere omstandigheden kan de capaciteit opgedreven worden tot 700.000 ton per jaar. Voor de nabehandeling en opslag van deze bananenaanvoer heeft BNFW een volautomatisch opslagcentrum gebouwd op deze terminal ter waarde van 800 miljoen BEF. In dit opslagcentrum kunnen

3.000 paletten in temperatuurgecontroleerde omstandigheden worden opgeslagen. De opslag wordt bepaald via een systeem van barcodes, die tevens de eindbestemming en de verkeersdrager aangeven. Gelijktijdig kunnen 18 vrachtwagens en 13 spoorwagens geladen worden.

Dit was echter niet het enige project van BNFW in de loop van 1998. Bijna gelijktijdig - ook in mei 1998 - startte BNFW samen met de Britse distributeur van Zuid-Afrikaans fruit, Capespan, via een nieuwe vennootschap, de uitbating van een fruitterminal aan het Albertdok. Deze nieuwe vennootschap is een joint venture tussen beide bedrijven onder de naam Fresh Fruit Terminal Antwerp. FFTA zal op de nieuwe terminal instaan voor de overslag, opslag, controle en distributie van Zuid-Afrikaans fruit. In het eerste exploitatiejaar wordt de overslag geraamd op 200.000 ton, op langere termijn wordt gemikt op een overslag van 350.000 ton. Om dit project te realiseren werd ongeveer 500 miljoen BEF geïnvesteerd.

In 1998 werd in het raam van het samenwerkingsakkoord tussen het loonverpakkingsbedrijf Chemcopack en goederenbehandelaar Katoen Natie, een nieuw distributiecentrum voor de chemische nijverheid uitgebouwd op Linkeroever. Het project moet afgerond zijn tegen eind 1999. In een eerste fase wordt 300 miljoen BEF geïnvesteerd. Katoen Natie zal instaan voor de opslag- en transportfaciliteiten. Chemcopack voor de verpakking van de goederen. De goederen zullen onder de vorm van bulk aangevoerd worden en afgeleverd worden naargelang de wens van de klant b.v. in zakjes, flesjes, doosjes of drums. Beide ondernemingen zullen een volledig geïntegreerde dienstverlening aanbieden aan hun klanten uit de chemische sector.

Gent

Op 18 februari 1998 had in het Gentse havengebied de eerste steenlegging plaats van het "Mega-logistiek Park Katoennatie". De goederenbehandelaar Katoen Natie/Seaport Terminal besloot immers om zijn expansie in de haven van Gent verder te zetten in de plaats van in de haven van Antwerpen. Dit logistieke park is gelegen aan het kruispunt van de Kennedylaan en de distributiecentra van het Skaldenpark met name op de terreinen van de voormalige Texaco-raffinaderij. Deze oppervlakte van

40 ha werd ingedeeld in enerzijds een overdekt gedeelte van 26 ha dienstig als opslagruimte en in anderzijds 14 ha voor parkeerfaciliteiten, nuts- en groenvoorzieningen. Dit "Mega-logistiek Park" mikt op klanten als de plaatselijke voertuig- en vrachtwagenindustrie en hun toeleveringsbedrijven, op de petrochemische industrie en producenten van verbruiks- en industriële goederen. De realisatie van dit logistiek park zal ongeveer vijf à zes jaar duren en een investering van 3,1 miljard BEF vergen. Op een termijn van vijf jaar wordt een extra jobcreatie van 1.000 tot 1.500 arbeidsplaatsen voorspeld.

Midden 1998 werd de oprichting van een 50/50 joint venture tussen Tailormade Logistics (TML) uit Gent en het Canadese Fulfillment Services International (FSI) bekend gemaakt. Via deze joint-venture moet de haven van Gent zich kunnen ontplooiën tot het Europese brughoofd voor Noord-Amerikaanse ondernemingen. In een eerste fase zal deze joint-venture instaan voor de distributie van Noord-Amerikaanse producten in Europa. Het is de bedoeling om in een later fase in omgekeerde richting te gaan werken met name: via Gent verkeersstromen naar Noord-Amerika in het leven roepen. De goederen zullen in Gent toekomen in containers. De goederen kunnen zeer divers zijn. Het Canadese FSI groepeerde in haar exploitatiezetel in Buffalo ladingen voor de export voor een belangrijk aantal middelgrote Amerikaanse ondernemingen. FSI was voor de verdeling op de Europese markt reeds een tweetal jaar op zoek naar een partner. Ze heeft die partner gevonden in TML, een nog jong logistiek dienstverleningsbedrijf, dat gevestigd is aan de Skaldenstraat. TML is ook actief op het vlak van groupage en JIT-leveringen. Tailormade Logistics beschikt over 10.000 m² en telt momenteel 15 werknemers. Deze joint venture biedt haar klanten het "fulfillment"-concept aan, dat veel meer omvat dan louter transportgebonden aspecten. Ze bieden hun klanten immers een volledig uitgebouwd dienstenpakket aan. Dit omvat onder andere de tussenopslag en de meer traditionele logistieke activiteiten met toegevoegde waarde zoals: orderpicking en pre-assemblage, herverpakking en facturatie. Maar deze joint venture kan de klant ook een actieve marketing-ondersteunende dienst aanbieden die bestaat uit het opzoeken van potentiële klanten en de promotie voor de producten.

Het Gentse overslagbedrijf Euro Silo zal tussen juni 1998 en mei 1999 75 miljoen BEF investeren in veiligheid. De

investeringen worden verdeeld over Euro-Silo en Ghent Grain Terminal³⁵. Euro-Silo en GGT behandelen jaarlijks ongeveer 4,5 tot 5 miljoen ton graan. De voorbije vijf jaar heeft het bedrijf reeds 25 miljoen BEF besteed aan veiligheidsinvesteringen. Het bedrijf heeft immers steeds getracht om de risico's voor het eigen personeel, de buurtbewoners en buurtbedrijven tot een minimum te herleiden. De vorige jaren werd vooral geïnvesteerd in de brandbeveiliging en de terugdringing van de stofontwikkeling. Zo worden stofwolken onder meer bestreden door middel van stofafzuigingen op de laadtorens en belet een watervernevelingsinstallatie aan beide zijden van de kaai dat reststof afdrijft. In de loop van 1998-1999 zal in hoofdzaak geïnvesteerd worden in de vervanging van de traditionele transportbanden door vlamdovende banden.

Zeebrugge

Op 14 januari 1998 ondertekende het Brugse distributiebureau Sea Park een contract met Bridgestone-Firestone voor de bouw van een Europees distributiecentrum voor banden voor vrachtwagens en personenwagens en motorvoertuigen. Het Japanse Bridgestone Corporation is één van de grootste bandenproducenten van de wereld. Bridgestone wil jaarlijks ongeveer een half miljoen banden vanuit Japan naar Zeebrugge vervoeren. Het distributiecentrum komt in de Achterhaven Oost. Het wordt eigendom van Sea Park. Het is tevens Sea Park dat de noodzakelijke personeelsleden zal aanwerven. De werken werden aangevat op 5 juni 1998.

Na maandenlange onderhandelingen werd op 25 februari 1998 in Falun (Zweden) een 15-jarig contract ondertekend tussen het Zweedse papier- en pulpbedrijf Stora³⁶, Cobelfret Ferries, Sea-Ro Terminal en de MBZ (havenbestuur van de haven Brugge-Zeebrugge). De haven van Zeebrugge wordt hierdoor voor de groep Stora de nieuwe West-Europese basishaven. Voorheen was Stora gevestigd in diverse Europese havens (waaronder de haven van Gent). Wegens economische en rationele overwegingen werd door Stora beslist om alle distributieactiviteiten voor de West-Europese markt te centraliseren in één West-Europese haven. De haven van Zeebrugge zal zich dankzij

dit project verder kunnen ontwikkelen in de sector breakbulk en de fysieke distributie. Zo zullen vanuit Zeebrugge de producten afkomstig uit Zweden (er wordt ook op andere verkeersstromen gerekend) verdeeld worden naar de rest van Europa. Het nieuwe distributiecentrum in de haven van Zeebrugge zal ook instaan voor de coördinatie van alle transporten naar overzeese markten. Het opslag- en distributiecentrum zal gebouwd worden op een van de concessies van Sea-Ro Terminal in de voorhaven van Zeebrugge. Het omvat de uitbouw van twee terminals met elk een opslagcentrum op een site met een oppervlakte van 28 ha op het schiereiland tussen het Wielingendok en de noordzijde van het Albert II-containerdok. Enerzijds zal het "Local Distribution Center" instaan voor de opslag van artikelen afkomstig uit Zweden, in afwachting van de einddistributie via het wegvervoer. Anderzijds zal het "Pulp Coordination Center" de ontvangst en de distributie van de papierpulp voor zijn rekening nemen. Beide centra zullen een oppervlakte hebben van 20.000 m². In de aanloopfase wordt de bijkomende jaarlijkse trafiek op 700.000 ton geraamd. Deze moet op termijn uitgroeien tot een bijkomende jaarlijkse verkeersstroom van 3,5 miljoen ton. De dienst tussen Göteborg en Zeebrugge zal verzorgd worden door drie ro/ro schepen. Het eerste schip wordt in november 1999 in Zeebrugge verwacht. De rederij Cobelfret Ferries zal een deel van de capaciteit van de schepen charteren om haar noordelijke trafieken verder te kunnen uitbreiden. De schepen zullen op hun dagelijkse vaarroutes ook een nog te bepalen Zuid-Engelse haven aandoen.

Begin juni 1998 werd door World Port Services (WPS) gestart met de bouw van een 30 hectare groot autodistributiecentrum (PDI-centrum). Dit distributiecentrum wordt aangelegd ten zuiden van de Canadaterminal in de Achterhaven van Zeebrugge. WPS is een joint-venture tussen de havenbedrijven Cobelfret en Hessenatie en de Amerikaanse groep American Port Services. APS, dat gespecialiseerd is in de uitbating van zee- en luchthaventerminals in de Verenigde Staten, werd eind mei 1998 overgenomen door het Britse particuliere havenconcern Associated British Ports Holding Plc³⁷. Beide Belgisch

³⁵ Euro-Silo en Ghent Grain Terminal fuseerden in 1992.

³⁶ Op 4 december 1998 keurde de Europese Commissie de fusie goed tussen de producenten van woudproducten Stora en Enso.

³⁷ Associated British Ports Holding Plc heeft voor APS 6,3 miljard BEF cash betaald aan de aandeelhouders.

bedrijven voerden een kapitaalsverhoging uit vooraleer de joint-venture aan te gaan. De investeringen in het "predelivery inspection center" bedragen bijna 400 miljoen BEF. De auto's zullen er een laatste afwerking en controle krijgen vooraleer ze te koop worden gesteld. PDI-centra nemen meer en meer een aantal taken over van de autoconstructeurs zelf. Op het ogenblik van de start van de werken was reeds een contract van 3 jaar getekend met het Amerikaanse Chrysler voor de invoer (vanuit de USA) en de uitvoer (vanuit de Oostenrijkse onderneming) van Chrysler-wagens naar Australië, het Verre Oosten en andere Europese bestemmingen. Het is de bedoeling om op termijn ook andere autoconstructeurs aan te trekken (o.a. uit de USA en Korea). Het eerste jaar wordt op een omzet van 100.000 Chryslers gerekend en een tewerkstelling van ongeveer 100 personen. De auto's zullen aan de terminal behandeld worden door de goederenbehandelaar Sea-Ro³⁸. Voor de haven van Zeebrugge is dit een zeer belangrijk project omdat ze hierdoor haar diepzee-verkeer kan versterken in de nabije toekomst. In 1998 kon ook CTO bijkomende goederenstromen (suiker en ro-ro) aantrekken.

Wijzigingen in de verkeersstromen voor de Vlaamse havens

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

Antwerpen

De haven van Antwerpen wist in de loop van 1998 het aantal aanlopen van containerdiensten, die ervoor reeds de haven aandeden, te verhogen. Een belangrijk gedeelte van deze containerdiensten zijn transatlantische lijndiensten. Zo startte de gezamenlijke Noord-Atlantische dienst van Cosco, Yang Ming en "K" Line in oktober een tweede dienst over de Atlantische oceaan. De eerste dienst van de drie Aziatische rederijen Cosco, Yang Ming en "K" Line

werd opgestart op 16 februari 1997. De schepen worden behandeld aan de Scheldeterminaal van Hessenatie. De dienst die opgestart werd in 1997 is een wekelijkse dienst waarop 4 containerschepen van 2.000 TEU worden ingezet. Deze wekelijkse dienst hanteert het volgende vaarschema: op maandag is Antwerpen de eerste laad- en loshaven, dan volgt Felixstowe en vervolgens Rotterdam, Charleston, Norfolk, New York en vervolgens terug Antwerpen. Voor de tweede dienst (opgestart in oktober 1998) zullen de drie partners vijf schepen inzetten, van ongeveer 2.000 TEU. Het vijfde schip is nodig omdat het bijkomende vaarschema reikt tot de Golf van Mexico. Antwerpen zal door deze nieuwe dienst twee maal (op een donderdag) aangelopen worden per reis met name als eerste en als voorlaatste haven uit de Europese rotatie. De overige aanloophavens zijn: Charleston, Miami, Houston en New Orleans.

Yang Ming en "K" Line verzorgen samen ook een dienst tussen Europa - Azië en Taiwan. In de loop van 1998 werd beslist om de capaciteit op deze vaarroute sterk uit te breiden. Tegen het einde van 1998 werden alle 2.050 TEU schepen op deze route vervangen door snellere eenheden van 3.500 TEU. De aanloop van de Israëlische haven Haifa in het vaarschema werd geschrapt omdat er tussen Israël en Europa een nieuwe wekelijkse dienst werd opgestart onder de naam "East Med Express Service". Na de haven van Antwerpen, die de laatste Europese laadhaven is, varen de schepen naar Ashdod, Haifa en Limassol. Deze dienst wordt verzorgd door drie schepen van 1.500 TEU. Zowel de Europa - Azië - Taiwan als Europa - Israël dienst worden behandeld aan de Europaterminal van Hessenatie.

De rederijen OOCL (Orient Overseas Container Line) en Canada Maritime³⁹ beslisten midden 1998 om de capaciteit op hun dienst "St-Lawrence Coordinated Services" op te voeren. Er zijn op deze route twee afvaarten per week vanuit Antwerpen naar Montreal. Beide rederijen beslisten om voor deze route drie nieuwe schepen te laten bouwen. Deze drie nieuwe schepen zullen aangepast zijn voor de ijsvaart op de St-Lawrence. Het zullen de grootste schepen zijn die momenteel op deze rivier kunnen varen. Canada Maritime neemt twee nieuwe schepen voor

38 In februari 1997 werd bekend gemaakt dat Sea-Ro Terminal (voor 50% in handen van MBZ en 50% Hessenatie) alle participaties van de Hermes-holding heeft overgenomen. Hierdoor werd Sea-Ro Terminal eigenaar van de Canadeterminaal in de achterhaven van Zeebrugge.

39 Canada Maritime is net als de rederij Lykes Lines een dochter van Canadian Pacific.

haar rekening. Op 11 augustus 1998 meerde het eerste van de drie nieuwe schepen aan. De "Canmar Pride" van 2.800 TEU werd behandeld aan de Europaterminal van Hessenatie. Het vervangt de 2.200 TEU grote "Canmar Courage". Dit schip zal in de toekomst de haven van Antwerpen verder blijven aandoen, in een andere dienst die Canada Maritime aanbiedt op Antwerpen. Ook OOCL bestelde een schip van 2.800 TEU om op deze route in te zetten. Dit schip met de naam "OOCL Belgium" legde voor de eerste maal op 10 november 1998 aan aan de Europaterminal van Hessenatie.

Ook de Zwitserse rederij Norasia startte in juni 1998 met een dienst tussen Antwerpen, Felixtowe en Montreal. Norasia gebruikt hiervoor twee snelle eigen schepen van 1.388 TEU. Ze biedt deze dienst wekelijks aan.

Sinds 1 januari 1998 is OOCL wereldwijd actief als lid van de Grand Alliance. De overige partners zijn de rederijen P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd en NYK Line. Deze vier rederijen zijn volwaardige leden. MISC treedt op als gedeeltelijke partner. Deze vijf rederijen hebben een samenwerkingsakkoord gesloten voor tien jaar. Met ongeveer honderd containerschepen wordt deze nieuwe alliantie de grootste ter wereld. Grand Alliance had sinds 1996 reeds een wekelijkse aanloop in de haven van Antwerpen. Global Alliance bedient ook de Zuid-Atlantische sector. Op de Noord-Atlantische route is het vooral de rederij Hapag-Lloyd die de schepen vult. De Zuid-Atlantische route wordt onderhouden door Hapag-Lloyd in samenwerking met de Mexicaanse rederijen Transportacion Maritima Mexicana (TMM) en Tecomar. De bediening van de Zuid-Atlantische sector kreeg de naam "GUMEX". Oorspronkelijk legden deze schepen elke maandag aan te Antwerpen. Doch midden 1998 beslisten de beide Mexicaanse rederijen TMM en Tecomar om de dienst tussen Europa en de Golf van Mexico te verdubbelen. Ze huren hiervoor ruimte aan boord van de schepen van de Amerikaanse rederij Lykes Lines. Ook de schepen van Lykes Lines worden behandeld aan de Noordzeeterminal. Voor Lykes Lines is de Noordzeeterminal de enige aanlegplaats in de Benelux.

De Antwerpse rederij Conti Lines startte midden 1998 een maandelijks conventionele dienst op naar Oost- en Zuid-Afrika onder de naam Conti Africa Line.

Ook de Deense rederij Nordana Line begon in mei 1998 met een nieuwe tweewekelijkse lijndienst naar Oost-Afrika, onder de naam "East Africa Express Service". In

Europa is er naast Antwerpen nog één aanloophaven: Tilbury. Daarna gaat het traject via het Suez-kanaal naar Mombasa en vervolgens naar Dar-es-Salaam, op voorwaarde dat er voldoende ladingsaanbod is. In Mombasa beschikt Nordana Line over een dedicated terminal met eigen laad- en losmateriaal. De dienst wordt verzorgd met drie multipurpose ro-ro-schepen. De lading bestaat zowel uit rollende lading als uit breakbulk, project cargo als containers. De goederen van deze dienst worden in Antwerpen behandeld door Noord Natie aan het Hansadok.

Gent

De haven van Gent werd in de loop van 1997 de Europese laad- en loshaven voor de rederij Fore Steel Lines (FSL Ltd). FSL baat een regelmatige conventionele lijndienst uit tussen Noordwest-Europa en de Canadese havens gelegen langs de St-Lawrence rivier, het Ontario- en Eriemeer. De afvaarten gebeuren op maandbasis. Vanuit Canada worden in hoofdzaak woudproducten, general cargo en projectladingen aangevoerd. Sinds januari 1998 wordt ook hoogwaardig staal uit de Midwest meegebracht. De woudproducten worden in de haven van Gent in het Mercatordok behandeld door de goederenbehandelaar Stukwerkers. Ook de behandeling van de Westbound afvaarten, die voornamelijk bestaan uit vervoer van staal en ijzer, gebeuren door Stukwerkers in het Sifferdok. Vanaf maart 1998 werden de afvaarten bij deze Westbound tot één afvaart per drie weken opgetrokken.

Eurobridge, actief sinds 1994, is de vaste ro/ro scheepvaartlijn tussen Göteborg en Gent. EuroBridge vervoert in hoofdzaak opleggers van vrachtwagens en personenwagens. Zes dagen per week (uitgezonderd maandag) vertrekt er om 3 uur 's morgens een schip vanuit Gent naar Göteborg. In het verleden waren het schepen met een capaciteit van 130 opleggers en 180 personenwagens. De belangrijkste klant van EuroBridge is Volvo. Zowel de Gentse Volvo-fabrieken als het Nederlandse NedCar, de joint-venture tussen Volvo en Mitsubishi, maken gebruik van deze regelmatige scheepvaartlijn. Ook de Franse autoconstructeur Renault maakt gebruik van Eurobridge voor leveringen aan het Scandinavische hinterland. Sinds 1994 is het volume van EuroBridge toegenomen met 65%. Op 27 oktober 1998 werd de inschakeling van grotere en snellere schepen op EuroBridge door Tor Line

luisterrijk gevierd te Gent. Vanaf 26 oktober worden twee snellere en grotere schepen ingezet op deze lijn. In januari 1999 kwamen hier nog twee andere schepen bij. Deze nieuwe schepen hebben een capaciteit van 200 vrachtwagentrailers en 400 personenwagens. Dankzij deze nieuwe schepen stijgt de capaciteit op de EuroBridge lijn met 30 % voor de aanhangwagens en zelfs met 50 % voor personenwagens. Hierdoor zal ook de betrouwbaarheid van de dienst tussen Gent en Göteborg nog toenemen.

Zeebrugge

In de loop van 1998 wist de haven van Zeebrugge een aantal bijkomende diensten aan te trekken alsook een aantal diensten uit te breiden. Zo breidde de Britse rederij Dart Line, onderdeel van de groep Jacobs Holdings Plc, in september 1998 haar ro/ro vrachtdienst op Dartford uit met een derde aanloop per dag. Deze dienst tussen Zeebrugge en Dartford (nabij Londen) werd opgestart op 1 april 1997. Dart Line biedt nu naast de ochtend- en de avondafvaart ook een dienst aan in de late namiddag. De hiervoor gecharterde ro-ro-schepen hebben een capaciteit van 90 opleggers. Het gaat hier om een niet-begeleide vrachttrafiek.

Ook de Noorse rederij Fred Olsen-North Sea Lines startte vanaf oktober 1998 met een tweede wekelijkse verbinding tussen Zeebrugge en Noorwegen (Oslo, Heroya, Larvik, Frederikstad, Ronningen en Kristiansand). De verscheepte goederen van Fred Olsen worden in Zeebrugge behandeld aan de nieuwe ro-ro-terminal van Sea-Ro-terminal in het Wielingendok aan de westzijde van de voorhaven. Eind 1998 werd Fred Olsen overgenomen door DFDS.

De haven van Zeebrugge wist ook een aantal nieuwe container deepsea trafieken aan te trekken. Op 28 maart 1998 werd een nieuwe container-feederdienst van de CMA (Compagnie Maritime d'Affrètement) opgestart. De CMA heeft een wekelijkse aanloop in de haven van Zeebrugge. Op deze dienst legt CMA negen containerschepen in. Ze hebben een aanloop in de havens van Zeebrugge, Montoir, Bordeaux en Le Havre. In de haven van Zeebrugge worden deze schepen behandeld aan de

OCHZ-terminal (Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge).

Begin augustus 1998 werd in Zeebrugge het eerste schip behandeld van een nieuwe veertiendaagse containerlijndienst tussen Zeebrugge, Gibraltar en Noord-Afrika. Deze lijndienst wordt verzorgd door BG Freight Line. De schepen van deze lijn worden behandeld aan de Flanders Container Terminal.

Vanaf midden 1998 worden nu ook via de haven van Zeebrugge Volkswagens ingevoerd in Europa. Het betreft hier Volkswagens van het model Polo, die in Zuid-Afrika worden geassembleerd. Deze Polo's worden in containers verscheept. Deze dienst wordt verzorgd door de containerschepen van de South Africa Europe Container Services (SAECS). De containers worden in Zeebrugge gelost aan de OCHZ-terminal. Er is wekelijks een aanvoer van 30 containers. In de haven van Zeebrugge is dit veruit de enige wagentrafiek die per container gebeurt.

In de loop van 1998 wist de haven van Zeebrugge ook een gedeelte van het in 1997 verloren fruitverkeer terug te winnen. Vanaf september 1998 wordt de haven van Zeebrugge wekelijks aangelopen door de reeferschepen van Seatrade. Seatrade zet op deze lijndienst haar eigen schepen in. De schepen laden in de havens van Coatzacoalcos, Tampa en Manzanillo. In Europa varen ze zowel naar Zeebrugge als naar het Britse Sheerness. Deze fruitschepen voeren bananen aan uit de Dominicaanse Republiek en Mexico. Ze hebben ook citrusvruchten aan boord uit het Amerikaanse Florida en Mexico. De schepen worden in Zeebrugge behandeld aan de fruitterminal van Belgian New Fruit Warf in de achterhaven van Zeebrugge. Ook de terugkeer van Tropicana betekent een duidelijke relance van de haven in de sector van de fruittrafieken.

Oostende

Vanaf 15 maart 1997 werden de passagiers- en vrachtdiensten tussen Oostende en Ramsgate geëxploiteerd door de Scandinavisch-Australische groep Sally-Holyman. Op 1 maart 1998 werd deze joint-venture, na onderhandelingen met de federale overheid⁴⁰, ontbonden. Het exploitatieverlies was op 11 maanden immers opge-

⁴⁰ De joint-venture Holyman/Sally Lines had in een akkoord met de federale overheid afgesproken dat ze vijf jaar lang de werkgelegenheid van 324 werknemers zou garanderen. Op het verbreken van deze clause stond een schadeclaim van 3 à 3,5 miljard BEF.

klommen tot 700 miljoen BEF. Sally behield enkel de uitbating van de vrachtlijn Oostende-Ramsgate voor uitbating. Onder de naam Sally Freight verzorgt ze met drie ro/ro schepen deze verbinding. Holyman stopte alle activiteiten vanuit Oostende. De Britse rederij Hoverspeed nam de exploitatie van de passagierslijn over van Holyman, waarbij Ramsgate geruild werd voor Dover. Hoverspeed chartert voor de uitbating van deze lijn de twee catamarans van Holyman. Begin mei 1998 maakte Sally bekend dat ze vanaf 20 mei 1998 terug een passagiersdienst zou aanbeiden tussen Oostende en Ramsgate onder de naam Sally Direct. Tijdens de week werden er twee afvaarten per dag gepland, in het weekend één. Begin november 1998 maakte Sally Lines bekend dat ze op 20 november 1998 haar vrachtdienst tussen Oostende en Ramsgate zou stopzetten. Op 21 november 1998 werd de lijn opnieuw opgestart door Transeuropa Shipping Lines (TSL), die de vrachtdienst tussen Ramsgate en Oostende verderzet.

Beslissingen van de lokale overheden en organisaties

Antwerpen en Zeebrugge elektronisch verbonden met elkaar

Begin december 1998 werd er tussen de MBZ (Haven van Brugge-Zeebrugge) en Seagha een overeenkomst gesloten met het oog op elektronische uitwisseling van gegevens over de havens van Antwerpen en Brugge/Zeebrugge en schepen die de beide havens aanlopen. Seagha verzorgt in Antwerpen de informatiestromen van de maritieme sector en de havengemeenschap. Seagha is van een EDI-netwerkprovider uitgegroeid tot een Electronic Commerce Service Provider. Het biedt zijn klanten alle E-business diensten aan zoals: EDI en Edifact-berichten, e-mail en internet. De MBZ beschikt over een eigen informaticasysteem - ZEDIS genaamd - dat in hoofdzaak afgestemd is op de controle en de registratie van schepen. Dankzij deze overeenkomst is er nu een rechtstreekse kabelverbinding tussen Seagha en Zedis onder de naam "Zedis-Seagha Electronic Link". Het volledige pakket van diensten en verbindingen dat voorheen werd aangeboden door Seagha komt nu ook ter beschikking van de havengemeenschap van Brugge-Zeebrugge.

Antwerpen

In september 1998 keurde de Raad van Bestuur van het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen de oprichting goed van een eigen Pensioenfonds. Op 1 januari 1997 ging het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen effectief van start. Bij de oprichting van dit Gemeentelijk Havenbedrijf werd bepaald dat alle oude pensioenlasten van het stedelijk havenbedrijf overgenomen zouden worden. Dit betekent concreet dat Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen zelf verantwoordelijk is voor zijn pensioenverplichtingen tegenover het vroegere, het huidige en het toekomstige personeel. Bij de oprichting van het Pensioenfonds, in september 1998, werd de opgebouwde pensioenlast geraamd op ongeveer 31 miljard BEF. Dit komt doordat de stad Antwerpen maar pas sinds 1994 een overeenkomst heeft afgesloten met het pensioenfonds OMOB. Voor de jaren ervoor heeft de stad Antwerpen weinig of geen reserves aangelegd voor haar werknemers. In de loop van 1997 sloot het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen reeds een afzonderlijke overeenkomst met OMOB om de fondsen voor de stad en de haven te scheiden. Om dit sociaal passief niet verder te laten oplopen, besloot het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen om jaarlijks de nodige reserves aan te leggen, die de pensioenrechten dekken die in de loop van het jaar werden opgebouwd. Om deze pensioenrechten in de toekomst gescheiden te houden van het ondernemingsvermogen werd door de Raad van Bestuur beslist om deze fondsen onder te brengen in een afzonderlijk Pensioenfonds met een aparte rechtspersoonlijkheid. Het zal tot het jaar 2023 duren vooraleer het fonds volledig is opgebouwd. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zal tot dan een verdubbeling van de loonlast moeten dragen, gezien ze ook reserves moet aanleggen voor de gepensioneerden en de reeds gepresteerde dienst van de huidige werknemers. Dit bezwaart zeer sterk de financiële draagkracht van het Havenbedrijf. Op een omzet van ongeveer 8 miljard BEF wordt er momenteel 1,8 miljard BEF besteedt aan de pensioenlasten. Tegen het jaar 2000 zal dit reeds opgelopen zijn tot 2 miljard BEF. De Raad van Bestuur verleende reeds zijn goedkeuring aan de statuten van het Pensioenfonds, de beheersovereenkomst tussen dit fonds en het havenbedrijf, het pensioenreglement, en het beleggingsreglement. Gezien de langlopende aard van de

verplichtingen voorziet het beleggingsreglement in minimaal 40 % in obligaties en maximaal 60 % in aandelen. Begin april 1998 keurde het schepencollege van Antwerpen het masterplan voor de Scheldekaaien principieel goed. Het betreft de renovatie van de Scheldekaaien vanaf het Loodswezengebouw tot aan de Petroleum-inrichtingen-Zuid. Het is de bedoeling om van de Scheldekaaien een 3 km lange wandelzone te maken met onder andere een ponton voor het aanmeren van cruiseschepen en rivierboten, een wandelboulevard met groene rustpunten, een ondergrondse parking en een bus- of tramlijn die via de Leien een cirkellijn realiseert. Het project moet afgerond zijn tegen 2001. De totale kostprijs ervan wordt geraamd op ongeveer 500 miljoen BEF.

Gent

Sinds 1998 bezit de haven van Gent over een ISO-9001 kwaliteitscertificaat. De uitreiking van dit attest had plaats op 19 december 1997. De haven van Gent is hiermee de eerste havenautoriteit in Europa die het ISO-9001 attest verwerft. Ze is tevens de eerste openbare dienst die erin slaagt om dit certificaat te verwerven. Dit attest werd uitgereikt door de SGS-groep⁴¹. Om dit attest te verkrijgen werd de volledige structuur van het havenbedrijf tot in de kleinste details doorgelicht door de SGS-groep. Deze doorlichting moet uitmonden in het bepalen van uiterst duidelijke doelstellingen, in het aanbieden van welomschreven zekerheden. Zowel de reeds bestaande diensten als de nieuwe diensten moeten volgens bepaalde kwalitatieve vereisten georganiseerd worden.

Eind 1998 werden de gesprekken tussen Volvo, Honda en het Gentse havenbestuur opgestart om een herschikking van de bedrijfsterreinen van de beide autoconstructeurs te analyseren. Deze herschikking wordt mogelijk dankzij de aanleg van het Kluizendok. Beide autobedrijven kampen met een chronisch tekort aan haventerreinen. Hierbij komt nog dat op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen op diverse plaatsen bedrijven gevestigd zijn die daar eigenlijk niet thuis horen. Dankzij de aanleg van de eerste fase kan er een grondige herschikking van de haventerreinen plaatsvinden. De havenautoriteiten beschouwen de auto-industrie tevens als een van de prio-

ritaire activiteiten voor het Kluizendok. Gezien het feit dat Honda en Volvo de twee bedrijven zijn die het meeste oppervlakte innemen, is het logisch dat het havenbedrijf het eerst met hen overlegt. De Gentse havenautoriteiten zullen tevens rekening houden met de toekomstige expansieplannen van deze beide bedrijven. Zo is Volvo vooral vragende partij voor extra terreinen. Honda daarentegen, dat reeds over zeer veel parkeeroppervlakte beschikt in de haven van Gent, wenst door de herschikking een verbetering van de efficiëntie te bekomen.

Zeebrugge

Op 27 januari 1998 werd een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen de haven van Zeebrugge en de binnenvaarthaven van Duisburg. In dit akkoord werd afgesproken om het hinterlandverkeer tussen de Vlaamse kust, Duitsland en Oost-Europa te verbeteren door meer gebruik te maken van de mogelijkheden van de kust- en binnenvaart. De haven van Duisburg, de grootste binnenvaarthaven van de wereld, zal optreden als Midden-Europees distributiepunt. Het transport tussen Zeebrugge en Duisburg zal vooral via kruiplijncoasters gebeuren. Het verdere transport zal dan vanuit Duisburg bij voorkeur via de binnenvaart verlopen indien de bestemming in het oosten ligt. In mindere mate zal gebruik gemaakt worden van de spoorwegen en het wegvervoer. Het eerste jaar wordt op de lijn Zeebrugge-Duisburg een goederenstroom van enkele honderdduizenden tonnen verwacht. De lijn "Zeebrugge Inland Feeder Services" werd effectief opgestart op 2 maart 1998 met de eerste aanloop van m/s "Pahna". Deze lijn zal 2 maal per week de verbinding afleggen. De "ontlasting" van de weg door deze Pahna-lijn wordt op jaarbasis geraamd op 30.000 wegtransporten. Betrokken bedrijven bij dit akkoord zijn onder meer DCT uit Duisburg en Cemar/CEM uit Zeebrugge.

Op 30 oktober 1998 vierde APZI (Association Port of Zeebrugge Interests) haar 25-jarig bestaan. APZI is de belangenvereniging van de Zeebrugse havenbedrijven.

Oostende

Op 29 augustus 1997 ging in Oostende het "Plassendale-project" effectief van start. In het voorjaar van 1998 werd

41 SGS is in België geaccrediteerd om certificaten af te leveren door de overheidsinstantie Belcert dat onder de bevoegdheid valt van het Ministerie van Economische Zaken.

het project inhoudelijk meer ingevuld. Er werd afgestapt van de koppeling van het Plassendale-project aan de realisatie van de 10.000 ton-zeesluis. Er werd door het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende en haar dochter het filiaal NV Plassendale⁴² beslist om het industrie-project uit te voeren zonder te wachten op de zeesluis. Via dit project wenst men een nieuwe impuls te geven aan de (industriële) uitbouw van de achterhaven van Oostende. Hiervoor zal op het pand Sas Slijkens - Plassendale aan de vaart Oostende - Brugge 140 ha aangepast worden voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Begin 1998 werd tevens beslist om naast havengebonden bedrijven ook niet-havengebonden bedrijven aan te trekken. Door deze nieuwe vestigingen aan te trekken wenst het stadsbestuur tevens de hoge werkloosheid in de regio van Oostende te kunnen verminderen. Ze hoopt door dit project ongeveer 3.000 bijkomende arbeidsplaatsen te creëren.

De totale kostprijs van het Plassendale-project wordt begroot op 750 miljoen BEF. Op 29 augustus 1997 werd een eerste schijf van 200 miljoen BEF goedgekeurd door de gemeenteraad van Oostende⁴³. In 1998 werd beslist dat hiervan 30 miljoen BEF zal aangewend worden voor promotie van het project. Tenslotte zullen ook het Vlaamse Gewest, de Provincie West-Vlaanderen en de GIMV het project financieel ondersteunen. Tenslotte zal ook de Europese Commissie fondsen verstrekken in het kader van het 5B-doelstellingenprogramma. De 140 ha te valoriseren industrieterreinen worden ingedeeld in drie projecten. Plassendale I ligt tussen Bredene en het kanaal Oostende - Brugge. Het heeft een oppervlakte van 90 ha. Dit onderdeel van het project zal overgedragen worden aan de NV Plassendale. Het is gericht op distributie-activiteiten en op watergebonden overslag. Het bouwrijp maken van de gronden, dat uitgevoerd zal worden door het Vlaamse Gewest, zal klaar zijn tegen 2001. De NV Plassendale zal van zijn kant in 1999 starten met de bouw van een insteeddok met bijhorende kaaimuren.

Plassendale II wordt begrensd door de spoorweg naar Brussel en het kanaal. Het is 12 ha groot. Dit gedeelte is moeilijk te valoriseren. Plassendale III is gelegen tussen de spoorweg en de autosnelweg A 10 en heeft een oppervlakte van 35 ha. Deze derde zone is het best gelokaliseerd om nieuwe bedrijven aan te trekken.

Goedkeuring van grote infrastructuurprojecten door de Vlaamse regering

De Vlaamse regering keurde in de loop van het jaar 1998 twee belangrijke infrastructuurprojecten goed: één in de haven van Antwerpen en één in de haven van Zeebrugge.

Op 20 januari 1998 keurde de Vlaamse regering de bouw van het containergetijdendok op de Antwerpse Linkeroever - Deurganckdok genoemd - goed⁴⁴. Dit Deurganckdok is gesitueerd in het zuiden van de gemeente Doel. De totale kostprijs wordt geraamd op 13,8 miljard BEF (prijzen 1994, zonder BTW). Daarin is ook de aanleg van een feederkaaimuur aan het Doeldok begrepen (kostprijs 1,5 miljard BEF). Het project bestaat uit de bouw van een getijdendok op de Antwerpse Linkeroever met een totale lengte aan exploitatiebare kaaimuren van 4.850 meter, met daarop aansluitend terreinen voor de uitbouw van containerterminals ten belope van ongeveer 227 ha. De aanleg van dit getijdendok is gepland in drie fasen. De eerste fase omvat de bouw van een kaaimuur van 1,1 km aan de westzijde en de aanleg van een bijhorende terreinoppervlakte van ongeveer 58 ha. In de tweede fase komt er nog 1,4 km kaailengte bij en in de derde fase 2,25 km. De afwerking van de eerste fase is voorzien voor 2001. De tweede fase zou operationeel worden vanaf 2007. Het volledige project zou afgerond moeten zijn in het jaar 2010.

Bij de goedkeuring van dit project stelde de Vlaamse regering tevens de benoeming van een sociaal bemiddelaar voor Doel in het vooruitzicht. Deze sociaal bemiddelaar

⁴² Initiatiefnemer van dit project is het stadsbestuur van Oostende, onder impuls van (de voormalige) vice premier Johan Vande Lanotte.

⁴³ Ze werd onder de vorm van een investeringssubsidie gestort op de rekening van de NV Plassendale. Deze vennootschap werd officieel opgericht in september 1997 en zij zal het Plassendale project leiden. Het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende is een belangrijke aandeelhouder van deze NV.

⁴⁴ Dit dossier werd gunstig geadviseerd door de Vlaamse Havencommissie op 27 mei 1997. Het advies van de Vlaamse Havencommissie is terug te vinden in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1997.

werd op 7 april 1998 aangesteld door de Vlaamse regering. De aanstelling is voor een periode van drie jaar.

Om de aanleg van het Deurganckdok te kunnen realiseren moeten een aantal gewestplanwijzigingen doorgevoerd worden. De eerste gewestplanwijziging werd goedgekeurd op 23 juni 1998. Ze slaat op een deel van het gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren, op het grondgebied van de gemeenten Beveren, Kruibeke en Lokeren. De wijzigingen zijn gebaseerd op de voorstellen van de Werkgroep Strategisch Plan Waaslandhaven. Door deze wijzigingen wordt het dorp Doel nu als industriegebied ingetekend. De reservatie voor het Baalhoekkanaal en het Kioldrechtok wordt geschrapt. Ter vervanging van de bestaande wegen wordt een reservatiestrook voorzien voor de aanleg van een ontsluitingsweg voor de Waaslandhaven. Er worden tevens verschillende bufferzones voorzien voor de diverse dorpskernen. Op 23 juni 1998 keurde de Vlaamse regering ook diverse natuurcompensaties goed. Door de aanleg van het Deurganckdok zal er geraakt worden aan het vogelrichtlijngebied "Schorren en polders van de Beneden-Schelde". Om dit te compenseren worden twee andere Habitatrichtlijngebieden in Vlaanderen⁴⁵ uitgebreid.

Op 24 juli 1998 keurde de Vlaamse regering de aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert-II dok in de haven van Zeebrugge goed. Deze beide projecten maakten eigenlijk reeds het voorwerp uit van een regeringsbeslissing, maar wegens gewijzigde behoeften vanwege de haven van Zeebrugge achtte de regering het noodzakelijk het dossier te herzien. Het nieuwe Wielingenproject wordt verwezenlijkt in de zone achter de noordelijke zandoppervlakte. De totale kostprijs van het project wordt geraamd op 1,618 miljard BEF. Hiervan zal 60 % van de kosten gedragen worden door de Vlaamse overheid. De overige 40 % valt ten laste van de MBZ, dat tevens zal optreden als bouwheer. Het project zal gefaseerd uitgevoerd worden. De werken moeten afgerond zijn tegen eind 1999.

45 Het betreft het "Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Wetteren" en het "Durme en middenloop van de Schelde" waar een gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde wordt voorzien.



Adviezen
in 1998



Nota aan de Vlaamse Minister van Openbare Werken , Vervoer en Ruimtelijke ordening over de adviesvraag "Haven van Zeebrugge - de aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert II-dok"

Brussel, 8 januari 1998

1. Ter inleiding

Op 2 december 1997 heeft het kabinet van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening de Vlaamse havencommissie om advies gevraagd over een voorstel van het havenbestuur van Zeebrugge voor de "uitbouw van een papier- en pulpterminal in de voorhaven van Zeebrugge". Het advies werd gevraagd vóór 15 januari 1998. Omdat de voorgestelde terminal een belangrijke goederenstroom op gang kan brengen moest de commissie in haar advies ook rekening houden met de mobiliteitsproblematiek in de regio.

Na beraadslaging in het Dagelijks Bestuur heeft de commissie de hiernavolgende nota goedgekeurd.

In punt 2 wordt de draagwijdte van deze adviesvraag (en het antwoord van de commissie daarop) uiteengezet. De formele adviesopdracht van de commissie voor investeringsprojecten is daarbij het uitgangspunt.

In punt 3 wordt een overzicht gegeven van de uiteenlopende vragen en bedenkingen die bij dit project in de commissie werden aangebracht. Daarbij wordt telkens ook verwezen naar de informatie die het havenbestuur van Zeebrugge over het voorgestelde project heeft overgemaakt aan de commissie.

2. De draagwijdte van de adviesvraag

Het besluit over de Havencommissie bepaalt dat de commissie een advies moet uitbrengen over investeringsprojecten die behoren tot de havensector. In aansluiting met aanbevelingen van de commissie en in uitvoering van richtlijnen van de minister volgen deze adviesvragen een geëigende procedure. In het bijzonder wordt de commis-

sie gevraagd een uitspraak te doen over de economische studies die gemaakt werden ter voorbereiding van de voorgestelde investeringsprojecten.

Na advisering door de commissie legt de minister het voorstel neer bij de regering die daarover beslist. In uitvoering van deze beslissing worden de concrete investeringsdossiers voorbereid, waarover de regering telkens een afzonderlijke beslissing neemt. De prioriteit van deze "uitvoeringsfasen" wordt in de praktijk bepaald door de concrete administratieve voorbereiding, de budgettaire mogelijkheden op de jaarlijkse begrotingen en eventuele commerciële opportuniteiten in de betrokken havens.

De havencommissie komt in deze fase van beslissingen niet meer tussen. Daar zijn geen formele gronden voor en het is in de praktijk ook nog niet het geval geweest. En in ieder geval is de commissie nog niet om advies gevraagd over de prioriteit die aan een project (of een onderdeel ervan) moeten gegeven worden op basis van concrete commerciële projecten van de havenbesturen. Tot voor enkele jaren werd de commissie wel op advies gevraagd over een "rollend driejarenprogramma voor haveninvesteringen", waarin de budgettaire prioriteiten werden aangegeven. In dat geval ging het echter over een globale beoordeling van alle havenprojecten. Overigens wordt een dergelijk driejarenprogramma niet meer voorgelegd.

Rekening houdend met deze vaststellingen kan de nu voorgelegde adviesvraag niet het karakter hebben van de gebruikelijke adviesvragen over investeringsprojecten. Dat geldt dan ook voor het antwoord van de commissie daarop. Om redenen van "procedurele rechtvaardigheid" kan dit project niet aan een bijkomend onderzoek door de havencommissie onderworpen worden : het gaat over besliste investeringsprojecten waarvan nu de uitvoering aan de orde is en het gaat over een commercieel project van een haven. Er is geen reden om voor dit project een uitzondering te maken.

Bij deze vaststelling is het uiteraard essentieel dat de beslissingen van de regering over de betrokken investeringsprojecten het gebruikelijke statuut hebben en er op grond daarvan geen aanleiding is tot een bijkomend of hernieuwd onderzoek door de Havencommissie. Het spreekt vanzelf dat de Havencommissie niet de bevoegdheid heeft om het statuut van regeringsbeslissingen te interpreteren. De commissie kan enkel vaststellen :

- de vorige regering heeft na advies van de commissie en op voorstel van de toenmalige minister het project "Wielingendok" goedgekeurd, met inbegrip van het ter beschikking stellen van kredieten en de gunningswijze (op 19 april 1995);
- na een gewijzigd voorstel van de MBZ heeft de havencommissie geadviseerd over de bouw van een kaai-muur in het Albert II-dok en daarbij heeft ze voorgesteld de kaai-muur in het Wielingendok (dus exclusief de aanlegsteiger) niet langer als een beslist project te beschouwen;
- de regering heeft de bouw van de Albert II - container-terminal goedgekeurd en er "principieel voor geopteerd om de werken te laten starten in 1998" (21 december 1995). Een vroegere start (in 1997) was slechts mogelijk "voorzover de MBZ de dringende noodzaak" aantoonde "mede rekening houdend met de evolutie op de Flanders containerterminal". Verder heeft de regering het voorstel van de Havencommissie om de kaai-muur in het Wielingendok als "beslist project" te schrappen niet gevolgd;
- de minister geeft in zijn adviesvraag geen aanduidingen over het statuut van de genomen beslissingen en de eventuele gevolgen voor de adviesprocedure.

Rekening houdend met deze vaststellingen besluit de commissie dan ook dat haar antwoord niet kan beschouwd worden als een formeel advies over investeringsprojecten. De gebruikelijke basiselementen voor dergelijk advies zijn niet aanwezig. En de reeds genomen beslissingen door de regering hebben - bij ontstentenis van een eventuele andersluidende interpretatie van de regering - als gevolg dat, zoals voor andere projecten in het verleden, de commissie zich niet meer moet uitspreken over deze projecten.

Niettemin kan de commissie er begrip voor opbrengen dat de minister altijd ter voorbereiding van een regerings-

beslissing een beraadslaging in de Havencommissie kan vragen. Voor dit project is dit blijkbaar het geval. Daarom heeft de commissie hieronder dan ook een aantal beschouwingen samengevat die de regering bij haar beslissing dienstig kunnen zijn. Het is evenwel nodig dat ook voor dergelijke bijkomende vragen (dus na principiële beslissingen) klare regels met de nodige motivering worden aangehouden.

3. Beschouwingen van de commissie bij het voorgestelde project

3.1 Het belang van dit project

De belangrijke STORA-groep onderzoekt in een finale fase een nieuw concept voor de logistiek van haar activiteiten. Deze groep heeft een toonaangevende plaats in goederenstromen die voor onze havens van strategisch belang zijn, in het bijzonder omwille van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid die daarmee samenhangen. Indien dit nieuwe concept ook effectief wordt gerealiseerd dan wordt gekozen voor de haven van Zeebrugge. De realisatie van dit project is voor de haven van Zeebrugge belangrijk, niet alleen omwille van de aangetrokken papier- en pulpgoederenstromen (2,5 mln ton), maar ook door de goederenstromen die als retourvracht tot stand zullen komen (0,8 mln). Berekeningen uitgevoerd in het kader van de onderhandelingen tussen de reder en het overslagbedrijf hebben aangegeven dat dit project aanleiding kan zijn tot een directe tewerkstelling van 200 werknemers. Dit wordt als een realistische hypothese aangenomen. Het gaat bovendien om een goederenstroom die aanvullend is t.a.v. gelijkaardige bestaande goederenstromen in de Vlaamse havens.

De Havencommissie heeft kennis genomen van een brief uitgaande van STORA, waarin de intenties van de groep worden toegelicht over de voorgestelde terminal (de lokalisatie ervan in de voorhaven) en de te nemen beslissingen door STORA. Deze mededeling is een belangrijk element bij de beoordeling van het project.

Verder stelt de Havencommissie vast dat de impact van deze activiteiten duidelijk verschilt van overige ro/ro-stromen. Het aandeel van de weg in de aan- en afvoer is vrij

beperkt. Concreet zou voor het STORA-project enkel de distributie voor de Benelux gebeuren via de weg (ongeveer 300.000 ton). Het overgrote deel van de distributie zal gebeuren via de spoorwegen, de kustvaart en de binnenvaart, voorzover de nodige inspanningen gebeuren om dat mogelijk te maken. Voor de binnenvaart is er in het bijzonder de inzet van een "LASH-project". De beslissingen over een eventuele overheidsbijdrage die daarvoor zouden nodig zijn moeten genomen worden in het licht van de voorwaarden die omschreven zijn in punt 3.5.

Rekening houdend met deze elementen is de commissie dan ook van oordeel dat de realisatie van dit project voor Zeebrugge van groot belang is en bovendien past binnen een beleid van optimale havenspecialisatie en een bijdrage is in een havenbeleid dat in overeenstemming is met de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid.

Het nodige moet gedaan worden om bij een definitieve beslissing van STORA het project op korte termijn mogelijk te maken. Maar, de prioriteit die de nodige investeringen daarvoor krijgen is uiteraard afhankelijk van de definitieve toezeggingen van STORA. Voor zover deze definitieve toezeggingen zouden uitblijven zal de concrete uitvoering van de beslissing over de bouw van een kaaimuur in het Albert II-dok in 1998 op ander overwegingen genomen worden.

3.2. De toetsing van het nu voorgestelde project met de vroegere vooruitzichten voor de voorhaven in Zeebrugge

De commissie stelt vast dat op vrij korte termijn vanuit Zeebrugge voor de invulling van de voorhaven diverse - tot op zekere hoogte uiteenlopende - vooruitzichten werden aangebracht. Eind 1994 werd een grote prioriteit gevraagd voor de bouw van het Wielingendok met het oog op het oplossen van de dringende capaciteitstekorten voor het ro/ro-verkeer. In de loop van 1995 werd deze prioriteit op korte termijn gewijzigd door een vraag om

eerst de noordelijke kaaimuur van het Albert II-dok te bouwen voor de ontwikkeling van een containerterminal, naast een gedeeltelijke uitvoering van het Wielingendok (aanlegsteiger, maar zonder kaaimuur)⁴⁶. Nu wordt een project gepland, aansluitend zowel bij het Wielingendok als bij het Albert II-dok voor de uitbouw van een papier- en pulpterminal.

De vraag naar de strategie van de haven voor de invulling van de voorhaven is aan de orde. En vooral de vraag naar de afstemming van deze nieuwe voorstellen met de vrij algemeen aanvaarde lange termijnstrategie voor de voorhaven in Zeebrugge : de uitbouw van ro/ro-terminals en de inschakeling van de Zeebrugse voorhaven in havenoverschrijdende strategie voor het containerverkeer.

Strikt genomen is het niet aan de Havencommissie om zich uit te spreken over de strategie van de haven. Maar een toetsing met de vroeger aan de Havencommissie meegedeelde vooruitzichten en strategieën is wel op zijn plaats. Volgende elementen zijn daarbij in overweging te nemen.



⁴⁶ Bij de voorstelling van deze gewijzigde prioriteiten voor de voorhaven werden twee scenario's aangehouden : een eerste scenario ging op de totaliteit van de terreinen uit van ro/ro-activiteiten, het tweede scenario beperkte de ro/ro-activiteiten tot de zone rond het Wielingendok. Voor het Albert II-dok werd uitgegaan van containeroverslag (waarbij ro/ro-activiteiten echter niet uitgesloten werden, maar in de berekeningen niet meegenomen).



Vooruitzichten meegedeeld bij het investeringsproject Wielingendok

Bij de prognoses voor het Wielingendok⁴⁷ werd ervan uitgegaan dat zonder de bouw van het Wielingendok de bestaande capaciteit van Zeebrugge voor het ro/ro-verkeer beperkt was tot 14 mln ton. Om in te spelen op de te verwachten ontwikkelingen werd een bijkomende capaciteit gevraagd. De bouw van het Wielingendok met bijhorende terreinen liet volgens de berekeningen toe de capaciteit uit te breiden met 47 ha (bruto). Toepassing van de aangenomen ratio's⁴⁸ leidde tot een bijkomende capaciteit van 9,87 mln ton (afgerond 10 mln).

Ondertussen is het Wielingendok gedeeltelijk gerealiseerd (dubbele aanlegsteiger op de kop van het dok). Door een aantal technische aanpassingen⁴⁹ aan het project is de uiteindelijk beschikbare bruto oppervlakte beperkt tot 41 ha, wat bij toepassing van dezelfde ratio's een capaciteit van 8,6 mln ton oplevert.

Voor de invulling van deze beschikbare capaciteit wordt door de haven van Zeebrugge het volgende vooropgezet:

- aan de nu reeds bestaande aanlegsteiger kan als "startvolume" gerekend worden op jaarbasis met een goederenstroom van ongeveer 1,5 mln ton (extrapolatie voor de

laatste maanden van een in april opgestarte activiteit);

- het nu voorgestelde STORA-project (inclusief de retourvracht die essentieel is voor het commercieel succes van de formule) wordt geraamd op 3,3 mln ton.

Met beide elementen is 4,8 mln ton van de vooropgezette (en technisch gecorrigeerde) maximale capaciteit van het Wielingendok ingenomen. Het havenbestuur van Zeebrugge stelt voorop dat - spijs de aanwezigheid van "storage"-activiteiten ten behoeve van het STORA-project - de invulling met overige ro/ro-activiteiten kan verzekerd worden, zodat de maximale capaciteit van het Wielingendok optimaal gebruikt wordt om de toekomstige groei op te vangen.

Bovendien was ook in de oorspronkelijke prognoses al rekening gehouden met de aanwezigheid van ro/ro-verkeer buiten de traditionele stromen (Engeland-continent). In het bijzonder werd daarbij gedacht aan verkeer met Scandinavië, waarvoor een 2 mln ton werd vooropgezet. De nu voorgestelde activiteiten zijn te beschouwen als een concrete invulling daarvan. Voorts wordt de aandacht gevestigd op het feit dat het ro/ro-verkeer in Zeebrugge nu al een niveau bereikt dat substantieel uitkomt boven het niveau dat in de prognose voor 1997 werd geraamd (18 mld tegenover 16,2 mln, vooral dank zij de spectaculaire groei in 1997).

47 Zie daarvoor de toen voorgelegde KBA.

48 12.000 voertuigenheden aan 17,5 ton/ha.

49 Om nautische redenen (rekening houdend met het feit dat steeds de mogelijkheid van 3 aanlegsteigers werd vooropgezet) en technisch waterbouwkundige redenen werd iets aan terreingrootte verloren ten gunste van de wateroppervlakte en bovendien is de lay-out van spoorvoorzieningen iets anders uitgevallen.

Vooruitzichten meegedeeld bij het investeringsproject Albert II-dok

Bij de prognoses voor het Albert II-dok (kaaimuur van 750 meter en 40 ha terrein)⁵⁰ werd uitgegaan van de realisatie op een periode van 4 jaar van 200.000 containers. De toen vooropgezette prognose is bij de evaluatie van het nu voorgestelde project als dusdanig niet aan de orde. Belangrijker is dat een deel van de daarvoor voorgestelde terreinen ingenomen wordt door o.m. opslagplaatsen voor pulp (4 ha) en dat aan de kaaimuur van het Albert II-dok ook schepen voor pulpterminal zullen behandeld worden.

De eventuele negatieve weerslag op de mogelijkheden voor de ontplooiing van containerverkeer is aan de orde. De haven van Zeebrugge wijst er op dat - afgezien van de afname van het oorspronkelijke terrein voor de containerterminal - de weerslag van het "pulpverkeer" op het terrein voor de toekomstige containerterminal zal beperkt blijven tot "doorgang" van de goederen en tot het behandelen van de schepen overigens met dezelfde kranen als voor de containerschepen.

3.3 Lokalisatie van het project in de voorhaven : optimaal tegenover andere alternatieve lokalisaties ?

Twee zaken zijn hierbij aan de orde. Enerzijds is er de afstemming met een lange termijnstrategie voor de voorhaven (zie punt 3.2) en anderzijds is er de vraag of de haven van Zeebrugge met de reeds beschikbaar gestelde infrastructuur niet een andere lokalisatie kon aanbieden. Daarbij valt een lokalisatie in de achterhaven te overwegen (betere afstemming met de functies van het voorgestelde traject) en/of een lokalisatie waarvoor geen of minder bijkomende investeringen op korte termijn nodig zijn.

Uit de mededelingen van de haven van Zeebrugge blijkt dat in de achterhaven twee lokalisaties onderzocht werden : enerzijds de zone aansluitend op het verbindingsdok ten noorden van de Canadaterminal en anderzijds aan het noordelijke uiteinde van het noordelijk

insteekdok. In beide gevallen leverde volgens de informatie van de MBZ de nabijheid van de bulkterminal van ZBM omwille van stofhinder problemen op voor STORA. Bovendien waren de beschikbare terreinen te beperkt en moesten in beide gevallen ook belangrijke infrastructuur werken gebouwd.

Voorts werden de mogelijkheden van de terreinen van FCT onderzocht, waarbij het havenbestuur een vestiging aan de bestaande kaaimuur om strategische redenen heeft uitgesloten (geen hypotheek leggen op de toekomstige ontplooiing van het containerverkeer). Een terminal op deze terreinen en aansluitend op de Leopold II-dam bleek evenwel niet haalbaar. Maar, in elk geval ook daarvoor zouden bijkomende gelijkaardige investeringen nodig zijn.

Voor het overige kan de commissie niet anders dan vaststellen dat de onderhandelingen met de commerciële partners zodanig zijn gevorderd dat voorstellen in hoofde van de gewestelijke overheid voor eventuele alternatieve lokalisaties in deze fase louter theoretisch zijn geworden. Als concrete beslissingen van de overheid een belangrijke en beslissende factor zijn in de commerciële engagementen van een havenbestuur is dergelijke aanpak problematisch.

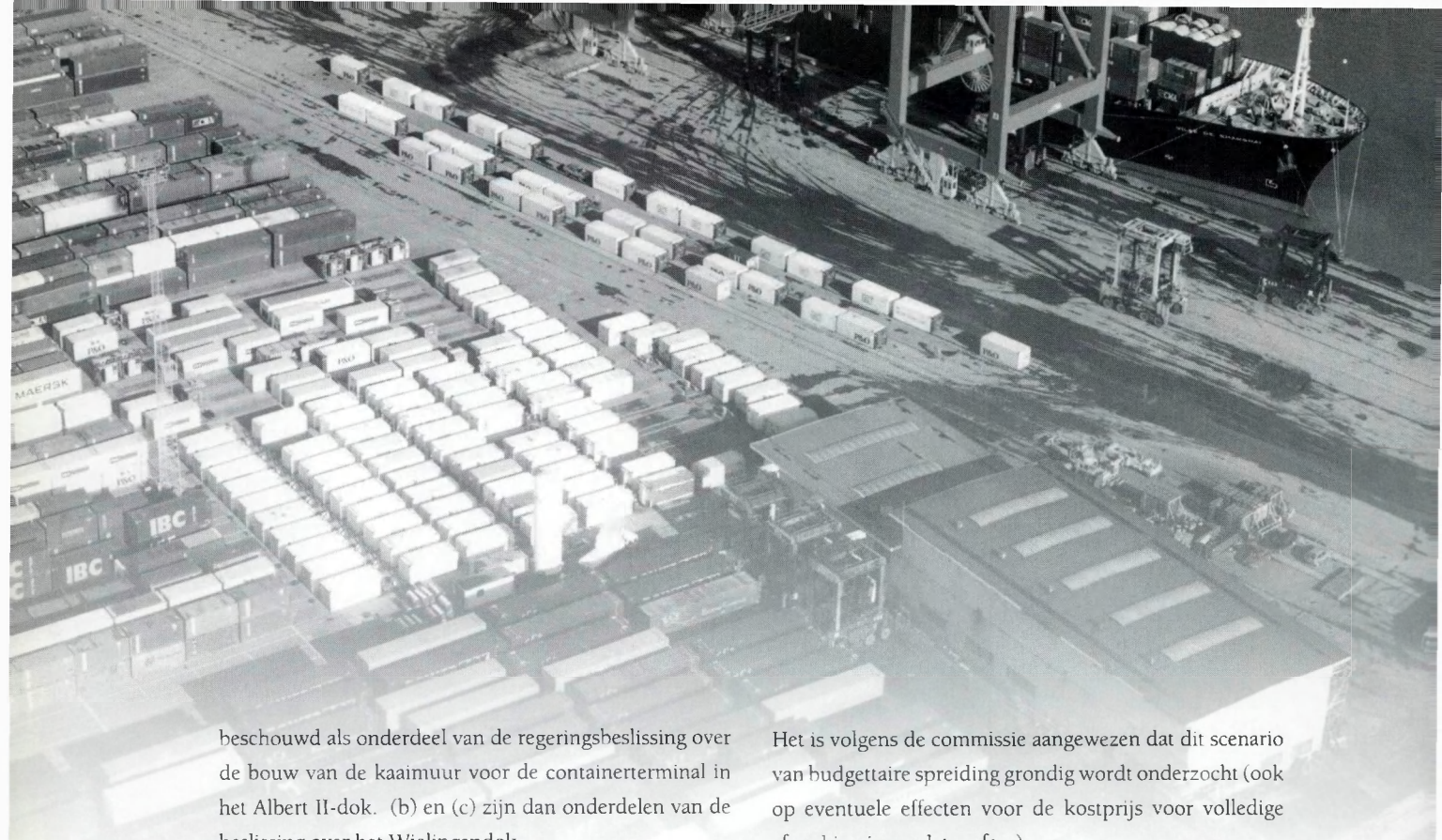
3.4 De investeringen voor het STORA-project : prioriteit aan wat effectief noodzakelijk is voor de uitvoering van het project.

In eerste orde vraagt de MBZ aan de Vlaamse overheid om tegen eind 1999 volgende infrastructuuronderdelen af te werken :

- de bouw van een kaaimuur aan het Albert II-dok over een lengte van 750 meter (60/40-financiering);
- de bouw van een kaaimuur aan het Wielingendok over een lengte van 450 meter (60/40-financiering);
- en het ophogen van de terreinen aansluitend op het Wielingendok.

De totale budgettaire impact voor het gewest van deze werken wordt geraamd op 1,8 mld. (a) wordt dan

⁵⁰ Zie daarvoor toen ingediende KBA door de MBZ.



beschouwd als onderdeel van de regeringsbeslissing over de bouw van de kaaimuur voor de containerterminal in het Albert II-dok. (b) en (c) zijn dan onderdelen van de beslissing over het Wielingendok.

Uit mededelingen van de MBZ blijkt evenwel dat dit programma budgettair kan geoptimaliseerd worden. Rekening houdend met de diverse op stapel staande en in uitvoering zijnde projecten is dat een belangrijke vaststelling.

Uitgangspunt bij deze optimalisatie moet zijn : er voor zorgen dat het STORA-project niet verloren gaat, maar daarbij bouwen wat ook effectief en minimaal vereist is.

Daarbij stelt de MBZ voorop dat tegen 1 april 1999 de werken voor verharding en bouwen van loodsen (privé-investeringen) en de aanleg van de spoorwegen moeten kunnen starten. De terreinophogingen moeten dan afgevoerd zijn. En tegen 1 januari 2000 dienen de aanlegplaatsen in het Wielingendok (aanlegsteiger) en in het Albert II-dok (1berth) beschikbaar zijn.

In het Wielingendok vereist dergelijk scenario niet de onmiddellijke bouw van een kaaimuur. Een "grondkering" is voldoende om de terreinophogingen mogelijk te maken. Tenzij dit aanleiding zou zijn tot een substantiële kostenverhoging voor de bouw van een latere kaaimuur, is deze formule op korte termijn te verdedigen.

In het Albert II-dok vereist dit scenario de afwerking van de kaaimuur met een operationele lengte van 300 meter, wat een effectieve lengte vergt van 450 meter.

Het is volgens de commissie aangewezen dat dit scenario van budgettaire spreiding grondig wordt onderzocht (ook op eventuele effecten voor de kostprijs voor volledige afwerking in een latere fase).

3.5 Het voorstel voor de bouw van een "LASH-project"⁵¹

Bij het ingediende voorstel is ook een "binnenvaartproject" gevoegd : een "LASH-project" ("varende sluis"), waarmee binnenvaartschepen kunnen "vervoerd" worden van de kusthavens tot in de Scheldemonding.

De investering wordt geraamd op 500 mln. Op jaarbasis wordt rekening gehouden met een totale kost van ongeveer 80 mln (inclusief investeringen, financiering, exploitatie).

Uit de meegedeelde informatie blijkt STORA zelf in eerste instantie vragende partij te zijn voor betere binnenvaartverbindingen vanuit Zeebrugge en die met de huidige infrastructuur niet voorhanden zijn. Het is dus een cruciale factor in de beslissing over dit project.

Daartegenover staat dat de rendabiliteit van dit project maar kan verzekerd worden, als ook andere marktpartijen gebruik maken van deze investering. Daarvoor wordt verwezen naar de mogelijkheden zowel voor het containerverkeer als voor ro/ro en bulk.

De commissie acht het aangewezen dat dit project op korte termijn aan een ruimer onderzoek wordt onderworpen. Beslissingen erover zijn op basis van dat onderzoek te verantwoorden.

51 Staat voor Lighter Aboard Ship (lichterschip).

Voorstel aan de Minister voor een commentaar van de Vlaamse gemeenschap op het Groenboek "On Sea Ports and Maritime Infrastructure" (Com (97), 678 final)

Commentaar voorbereid in gemeenschappelijk overleg tussen :

- de Multidisciplinaire Havencel van het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap (Departement Leefmilieu en Infrastructuur administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen)
- en de Vlaamse Havencommissie.

Brussel, 26 februari 1998

1. Inleiding

Dit document bevat de commentaar van de Vlaamse gemeenschap op het "Green paper of Sea Ports and Maritime Infrastructure" (COM (97), 678 final), van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, 10 december 1997.

Deze commentaar is het resultaat van gemeenschappelijk overleg tussen de vertegenwoordigers van de multidisciplinaire havencel van de Vlaamse gemeenschap (Departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Beleid, Havens, Waterwegen en Zeewezen) en de Vlaamse havencommissie.

De commentaar bestaat uit drie delen :

- de algemene visie van de Vlaamse gemeenschap over de concepten die het Groenboek hanteert. Deze concepten moeten op een aantal punten worden aangevuld en bijgestuurd (deel 2 van de commentaar);
- bespreking van de onderscheiden hoofdstukken van het Groenboek. Naast algemene beschouwingen worden voorstellen gedaan tot herformulering met het oog op een grotere aansluiting ervan met de economische realiteit van de havens en met het oog op een optimalisatie van de voorgenen Europese initiatieven (deel 3 van de commentaar);
- korte samenvatting van de visie van de Vlaamse gemeenschap over elk van de tien voorgestelde acties (deel 4 van de commentaar).

De betekenis van de Vlaamse havens in de Europese economie is niet alleen heel belangrijk, maar is bovendien het resultaat van een lange traditie van zeer efficiënt werkende havens.

Deze positie vergt dan ook een duidelijke visie van de Vlaamse gemeenschap op het Groenboek. Een visie waarmee de Europese Unie bij het uitstippelen van nieuwe initiatieven moet rekening houden.

2. De strategische visie van de Vlaamse gemeenschap op het Groenboek over de zeehavens

2.1 Algemeen

De Vlaamse gemeenschap staat positief tegenover de algemene doelstellingen van het Groenboek, zoals uiteengezet in sectie 5 : met name er voor zorgen dat een coherent beleid wordt gevoerd inzake specifieke problemen waarmee de Europese havens worden geconfronteerd maar enkel "where necessary" en met een duidelijke nadruk op twee doelstellingen: "firstly to help increase port efficiency and improve port and maritime infrastructure by integrating ports into the multimodal trans-European network" en "secondly to meet the Community's responsibilities under the Treaty to ensure free and fair competition in the port sector".

In het bijzonder ondersteunt de Vlaamse gemeenschap – afgezien van een aantal bemerkingen (zie het betreffende

hoofdstuk) – de initiatieven van de Europese Unie voor een grotere integratie van de havens in het multimodaal Europees transportnet. De plaats van de havens is daarin inderdaad essentieel om de efficiëntie van het Europees transportnet te verhogen.

Om de algemene doelstellingen (uit sectie 5) te realiseren pleit het Groenboek voor een grotere coördinatie van het havenbeleid op Europees niveau en voor het versterken van marktwerking en een grotere liberalisering in de havensector. Met het oog daarop moet volgens het Groenboek een specifieke regelgeving worden uitgewerkt zowel t.a.v. de “financiering en kostendekking van haveninfrastructuren” als t.a.v. de liberalisering van havendiensten.

Nog afgezien van de meer concrete bemerkingen bij deze voorstellen voor bijkomende Europese regelgeving is de Vlaamse gemeenschap van oordeel :

- dat de noodzaak ervan onvoldoende onderbouwd wordt en niet geëvalueerd wordt op de effecten ervan;
- en dat er wordt uitgegaan van betwistbare opvattingen over “het verschaffen van publieke goederen en overheidsinterventies in de zeehavens.”

Beide elementen worden in de punten 2.2 en 2.3 nader toegelicht.

2.2 De noodzaak van meer Europese regelgeving t.a.v. het havenbeleid is niet voldoende onderbouwd

De belangrijkste doelstelling van het Groenboek is een nieuwe richting aan te geven voor het Europees zeehavenbeleid. Die nieuwe richting zou nodig zijn, enerzijds omwille van een vermeende hoge graad van ontevredenheid over het huidige systeem en anderzijds om een hogere efficiëntie van het Europese havensysteem te realiseren.

Zorgvuldige nalezing van het Groenboek levert echter geen enkel bewijs op dat bijvoorbeeld havengebruikers over het huidige systeem zeer ontevreden zouden zijn. In feite, wanneer wordt nagegaan hoeveel klachten geleid hebben tot rechtszaken op Europees niveau, gerelateerd

aan concurrentievervalsing, dan blijkt hieruit slechts een geringe ontevredenheid.

Daarenboven wordt geen enkel overtuigend bewijs geleverd dat een nieuw zeehavenbeleid op het niveau van de Europese Unie een hogere efficiëntie tot gevolg zou hebben. Het gebrek aan empirisch materiaal inzake de havenproblematiek contrasteert fel met bijvoorbeeld het intermodaal transportbeleid van de Europese Unie, waar mogelijke efficiëntiewinsten in termen van bijvoorbeeld lagere negatieve externaliteiten, resulterend uit een overgang van de weg naar andere modi, zorgvuldig berekend werden.

Er is eveneens een groot verschil tussen de benadering in het Groenboek en bijvoorbeeld het “Single Market” - programma, waar de verwachte effecten van liberaliseringsmaatregelen in talrijke industrieën op grondige wijze werden bestudeerd. De uitgangspunten van het Groenboek dat een beperking van nationale en subnationale publieke interventies in de zeehavens (in overeenstemming met systemen die gelden in enkele lidstaten van de Europese Unie, zoals het Verenigd Koninkrijk) moet veralgemeend worden en dat vrije markten beter functioneren dan markten waarvan de imperfecties gecorrigeerd worden door overheidsregulering zijn onvoldoende onderbouwd. Daardoor bestaat het gevaar dat het debat over het Groenboek vooral gedomineerd wordt door ideologische uitgangspunten.

In werkelijkheid meent de Vlaamse gemeenschap dat er enkel een zeer lage graad van ontevredenheid bestaat bij de havengebruikers over het huidige systeem, tenminste in Noordwest - Europa waar in de meeste gevallen natuurlijke havenspecifieke voordelen en efficiëntiegerelateerde elementen bepalen welke haven gekozen wordt door de havengebruikers. Voor vele goederencategorieën en verschijningsvormen zijn de productiviteitsniveau's in de Noordwest - Europese zeehavens de hoogste in de wereld⁵². De Vlaamse gemeenschap vraagt daarom aan de Europese Commissie om op ondubbelzinnige wijze aan te duiden welke de vermeende interne inefficiënties zouden zijn die in principe bijvoorbeeld de Vlaamse havens of

52 Daarvoor kan verwezen worden naar studies die in het recente verleden werden uitgevoerd. In het bijzonder Marconsult, “Container handling costs and organisation at the main European ports” (1994) en European Parliament “European Sea Port Policy” (1993).

concurrenten zoals Rotterdam, Hamburg en Le Havre zouden karakteriseren. De realiteit is dat geen enkele ernstige studie werd uitgevoerd die zou aantonen dat inefficiëntie op grote schaal zou bestaan, tenminste in de Noordwest - Europese havens.

2.3 Betwistbare opvattingen over "het verschaffen van publieke goederen en over overheidsinterventies in de zeehavens"

Volgens de auteurs van het Groenboek hebben talrijke types van investeringen en diensten die voorheen in de Europese Unie kenmerken vertoonden van publieke goederen, thans deze kenmerken verloren door de snelle groei van privé-bedrijven, actief in dergelijke activiteiten. Deze trend is volgens het Groenboek expliciet aanwezig in de havensector : *"Thus, the port industry is increasingly viewed as moving from a situation where predominantly public capital was used to provide common user facilities to one where capital from different sources is being used to provide terminals which serve the logistical requirements of more narrowly defined groups of commercial users. In such a way, the 'general economic interest' argument loses weight, leading to a more commercial attitude towards pricing and infrastructure funding."* (sectie 40).

De opvattingen van het Groenboek over verdere liberalisering van de havensector en over de financiering van haveninfrastructuren (en daarmee samenhangende voorstellen) zijn gebaseerd op deze uitgangspunten. Daar zijn een aantal bedenkingen bij te maken.

In eerste instantie moet de stelling over het afnemend belang van "general economic interest" duidelijk genuanceerd worden door het onvermijdelijke onderscheid tussen activiteiten van publieke orde in hoofde van het havenbestuur en commerciële activiteiten. Dit onderscheid is ook uitdrukkelijk bevestigd in arresten van het Hof van Justitie⁵³. Het Groenboek blijkt de aard van haveninvesteringen en havendiensten als zijnde publieke goederen te verwarren met de aard van de instellingen die deze investeringen zouden moeten uitvoeren of specifieke

diensten zouden moeten verschaffen en de wijze waarop de financiering zou moeten gebeuren. Daarenboven houden de auteurs onvoldoende rekening met het onderscheid tussen een publiek goed en een privaat goed dat geproduceerd wordt in een markt gekenmerkt door imperfecties. Hier is het belangrijk om te beseffen dat de vraag-gerelateerde en technologisch gedetermineerde karakteristieken van publieke goederen, eigen aan specifieke haveninvesteringen en specifieke havendiensten, nauwelijks veranderd zijn in de laatste twintig jaar. Met uitzondering van zaken zoals algemene geïntegreerde zeehavenplanning, investeringen in maritieme toegangswegen en investeringen en diensten die verband houden met veiligheid, was de belangrijkste rationale voor publieke interventie zelden verbonden met publieke goederen als dusdanig. De overheidsinterventie vloeyde vooral voort uit andere marktperfectionen aan de aanbodzijde. Daarbij kan worden verwezen naar b.v. de nood om natuurlijke monopolies te reguleren, naar positieve externe spill-over effecten, naar de behoefte om de stabiliteit van het aanbod te verzekeren, naar de ondeelbaarheid van investeringen die gekenmerkt worden door een trage groei van de capaciteitsbenutting en naar de lange tijdspanne die nodig is om de kosten te dekken en rendabiliteit te bereiken, enz.

Men moet inderdaad vaststellen dat sommige marktperfectionen in de Europese zeehavensector grondig gewijzigd zijn. Dat is b.v. voor investeringen in haveninfrastructuur het geval omdat de vroeger relatief kleine schaal van de individuele ondernemingen door de concentratietendens en de internationalisatie (bijvoorbeeld in de containervaart) minder en minder voorkomt. De organisatie en het management bij de overheid is ook zodanig geëvolueerd dat voor sommige havendiensten direct overheidsoptreden kan vervangen worden door uitbesteding, maar dan gebruikmakend van gesofisticeerde contracten en overheidsreglementering. Maar dat is niet voor alle marktsegmenten in even grote mate het geval.

Havenbeheer blijft dan ook bij uitstek een zaak van de publieke sector en waarbij het optreden van de publieke

53 Arrest van 10 december 1991 in de "Merci-zaak" en het arrest van 18 maart 1997 in de "Cali-zaak".

sector overigens het best aansluit bij het type van havenautoriteiten dat kenmerkend is voor de havens in Vlaanderen (het "landlordtype")⁵⁴. En waarbij goederenbehandeling onbetwistbaar een zaak is van de private sector.

Deze meer genuanceerde visie moet volgens de Vlaamse gemeenschap worden doorgetrokken in de concrete voorstellen (zie daarvoor de bespreking van de afzonderlijke hoofdstukken).

In elk geval benadrukt de Vlaamse gemeenschap heel uitdrukkelijk het uitgesproken karakter van publiek goed voor de maritieme toegangswegen (met inbegrip van sluisen). Niet alleen verwijst het Groenboek zelf naar de praktijk in landen zoals de Verenigde Staten en Japan waar verdiepingsprogramma's worden uitgevoerd en gefinancierd door de overheid zonder directe noodzaak tot kostendekking. Maar een omvangrijke welvaartseconomische literatuur toont aan dat publieke investeringen in publieke goederen niet noodzakelijk tot kostendekking moeten leiden, zolang de sociaal - economische baten de sociaal -economische kosten overtreffen. Dit uitgangspunt vormt de basis voor de moderne benadering van de sociale kosten - baten analyses. Het is merkwaardig om vast te stellen dat het Groenboek het bestaan van deze moderne economische theorie verwaarloost, hoewel blijkt dat uitgebreide en formele kosten-batenanalyses worden uitgevoerd voor de meeste grootschalige investeringsprojecten in Noordwest -Europese havens. Programma's ter verbetering van de maritieme toegangsweg bezitten uiteraard kenmerken van publieke goederen, in het bijzonder indien zij ten goede komen in termen van tijdswinsten aan quasi alle "deepsea" schepen en alle goederencategorieën die een haven binnenkomen. Wat trouwens het geval is voor de Vlaamse zeehavens. In deze context moeten programma's ter verbetering van de maritieme toegangsweg beschouwd worden als het maritieme equivalent van hinterland transport verbindingen die de efficiëntie en de veiligheid van het hele transportsysteem verbeteren. Dergelijke programma's worden in de meeste gevallen niet uitgevoerd om specifieke commerciële belangen van specifieke behandelaars of havengebruikers

te dienen, maar wel om de welvaart van gehele havenclusters veilig te stellen, hetgeen vanuit een institutioneel oogpunt alleen door de overheid kan gebeuren. Gegeven de technologische karakteristieken van de Vlaamse programma's ter verbetering van de maritieme toegangsweg is het niet verbazend dat sociale kosten-batenanalyses eerder dan financiële analyses gebuikt worden, waarbij positieve resultaten een noodzakelijke voorwaarde vormen om tot overheidsinvesteringen over te gaan. Bovendien maken spill-over effecten in termen van milieu-impact (bijvoorbeeld problemen die verband houden met baggerslib) en de complexiteit van het beheeren en controleren van baggerprogramma's sterke publieke interventie noodzakelijk.

3. Bespreking van de afzonderlijke hoofdstukken uit het Groenboek

3.1 Bij "introduction"

De Vlaamse gemeenschap is het in belangrijke mate eens met de inleiding tot het Groenboek, die pleit voor een efficiënte en concurrentiële havensector, met een nadruk op de integratie van havens in een multimodaal transportsysteem (sectie 5 in het bijzonder wordt verwelkomd).

3.2 Bij "E.U. ports and the economy"

De Vlaamse gemeenschap is het eveneens volledig eens met de inhoud van de secties in 2.1. in het bijzonder de suggestie in sectie 12 dat de Europese Commissie de promotie moet bevorderen van de havensector bijvoorbeeld door het stimuleren van verbeteringen in havens en havengerelateerde infrastructuur, wordt als positief ervaren.

Het eerste substantiële probleem komt naar voren in sectie 14 (opgenomen in 2.2). Hier worden de algemene

54 Zie daarvoor R. Goss "Are port authorities necessary?", in *Maritime Policy Management*, 1990 nr 4 p. 257 - 271.

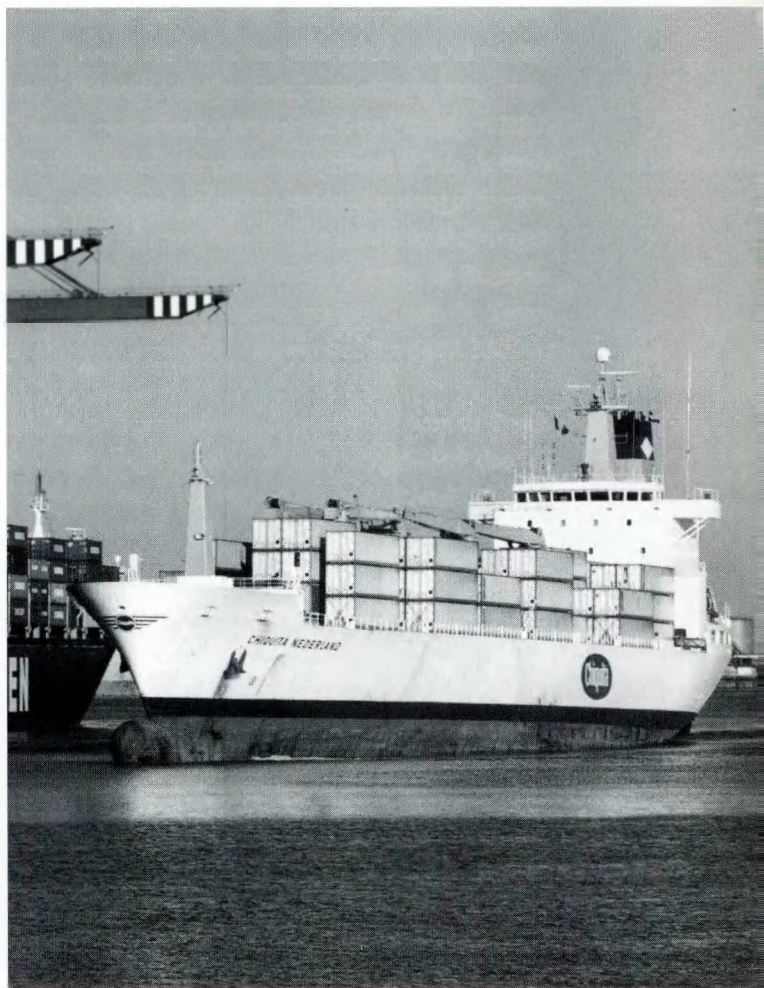
liberalisatie trend en het verdwijnen van nationale 'captive' hinterlandmarkten gebruikt als argument voor een mogelijke pan-Europese coördinatie. De Vlaamse gemeenschap is verbaasd dat deze vermeende causale band wordt gesuggereerd. In de meeste gevallen waren hinterlandmarkten in het verleden 'captive' ingevolge het bestaan van artificiële marktsegmentatie, geïnduceerd door de overheid, hetgeen internationale handel moeilijk maakte. Naarmate barrières die de internationale handel belemmerden en andere hinderpalen voor internationale havenconomie weggenomen worden, is het niet verbazend om vast te stellen dat de zeehavenconcurrentie toeneemt. Uiteraard kan de Vlaamse gemeenschap zich aansluiten bij de visie dat deze concurrentie moet gebeuren op een gezonde commerciële basis. Maar dat is op zich geen reden om over te gaan tot een specifieke regeling op Europees niveau. Dat is niet alleen in tegenpraak met het principe van subsidiariteit dat op het havenbeleid van toepassing moet zijn. De bestaande ontwikkeling toont ook aan dat nu reeds in talrijke lidstaten een algemene evolutie plaatsgrijpt om de havens concurrentieel te maken op basis van meer commerciële uitgangspunten dan in het verleden het geval was.

3.3 Bij "E.U. ports and the common transport policy"

De Vlaamse gemeenschap kan zich over het algemeen terugvinden in de beschouwingen en voorstellen in dit hoofdstuk. In het bijzonder worden de (bestaande en voorgenomen) inspanningen van de Europese commissie voor de integratie van de havens in het Europese transportnet gewaardeerd. Hetzelfde geldt voor de Europese steun aan "Research and Development". Voorts beschouwt de Vlaamse gemeenschap het als één van de kerntaken van de Europese Unie om inzake "veiligheid en milieu" te komen tot een geharmoniseerde toepassing van de voorschriften van internationale organisaties zoals IMO en ILO.

Afgezien daarvan heeft de Vlaamse gemeenschap wel bedenkingen bij enkele secties.

T.a.v. sectie 18 sluit de Vlaamse gemeenschap zich aan bij de integratie van de havens in de "communautaire richt-



snoeren voor het TEN – T" (voorgelegd aan het Europees Parlement), met aanduiding van criteria voor het vastleggen van projecten van gemeenschappelijk belang. De concrete draagwijdte van deze objectieve criteria blijft evenwel nog heel vaag. De Vlaamse gemeenschap benadrukt het grote belang van deze "projecten van gemeenschappelijk belang" voor de ontwikkeling van de "Short Sea Shipping". Zoals in het Groenboek zelf is opgemerkt zal dat des te efficiënter zijn als de inspanningen niet hopeloos verdeeld worden over een groot aantal havens. De criteria moeten zodanig zijn dat de bevordering van "Short Sea Shipping" (met een verschuiving van goederenstromen van de weg naar het maritieme vervoer) in deze inspanningen primeert.

In sectie 19 moet de prioriteit voor het aanpakken van de "missing links" ook gelden voor investeringen in de maritieme toegankelijkheid.

3.4 Bij "Financing and charging for ports and maritime infrastructure"

3.4.1 Algemeen standpunt

Na grondig onderzoek van dit hoofdstuk is de Vlaamse gemeenschap van oordeel dat voor de financiering van haveninfrastructuur de bestaande regelgeving – zoals samengevat in sectie 42 – richtinggevend moet blijven. Er is geen behoefte aan een nieuw "framework" zoals uiteengezet in deel 4.4 en 4.5 van het Groenboek, en zeker niet op basis van de principes en de methodes voor kostendekking die daarin worden aangegeven.

Dit algemeen standpunt sluit niet uit :

- a. dat de Vlaamse gemeenschap zich inschrijft in de voorstellen van de Europese commissie om een grotere transparantie te verzekeren in de financiële relaties tussen de overheid en de publieke ondernemingen, door uitbreiding van de bestaande richtlijnen naar de havensector (onder de drempel van 40 mln ECU). Dat kan op basis van de bestaande boekhoudkundige voorschriften;
- b. dat de Vlaamse gemeenschap een zekere verfijning aanvaardt over de toepassing van het principe van staatssteun in de havensector met het oog op grotere dekking van de investeringskosten voor nieuwe infrastructuur met een meer uitgesproken commercieel karakter.

In het bijzonder voor (b) kiest de Vlaamse gemeenschap in geval van haveninfrastructuur voor volgende regel :

- maritieme toegang met inbegrip van de sluisen (investeringen, onderhoud en exploitatie) en investeringen in verkeersbegeleiding valt in elk geval buiten de categorie van staatssteun (in de zin van artikel 92);
- hetzelfde geldt voor alle infrastructuur binnen het havengebied die kan bestempeld worden als "general infrastructure" (met in het bijzonder de vaarwegen binnen het havengebied die alle schepen kunnen gebruiken voor het bereiken van aanlegplaatsen, zeekeringen en oeververdedingen, niet commercieel

uit te baten kaden, openbare infrastructuur voor landtransport in het havengebied,...). Zij vallen niet onder de categorie van staatssteun;

- overheidsfinanciering van investeringen in kaaimuren is te beschouwen als staatssteun, tenzij de investeringskosten worden doorgerekend aan de gebruiker. Als dat niet het geval is dan geldt de procedure van aanmelding door de lidstaten aan de commissie. Daarbij dient te worden gestreefd naar een minimaal Europees normeringstelsel. Daarvoor zijn wellicht beperkte richtlijnen noodzakelijk, die zowel wat afschrijvingstermijnen betreft als aan te houden intrestvoeten expliciet moeten afgestemd worden op economische realiteiten. Deze regels zijn toe te passen voor nieuwe investeringen of voor nieuwe vormen van overheidsbijdrage aan de havensector. Het is tenslotte voor de Vlaamse gemeenschap evident dat overheidssteun aan suprastructuur niet aanvaardbaar is, afgezien van steunverlening die valt onder andere Europese regelgeving.

3.4.2 Meer specifieke bemerkingen bij een aantal secties in dit hoofdstuk

In sectie 45 wordt de grotere transparantie in de financiële stromen tussen overheid en havens vooropgezet om eventuele kruissubsidies te controleren. Voorzover daarmee ook kruissubsidies binnen een havenautoriteit die één havencomplex beheert bedoeld is dat niet aanvaardbaar. Dergelijke kruissubsidies tussen activiteitencentra zijn zelfs wenselijk om bepaalde doelstellingen van de E.U. (zoals bevordering van Short Sea Shipping) te realiseren.

De secties 46 tot en met 48 beschrijven de huidige aanpak voor steun vanuit de Europese Unie t.a.v. het TEN – T. Rekening houdend met de plaats die het Cohesion Fund heeft in het Europees verdrag kan de Vlaamse gemeenschap zich aansluiten bij de uitzondering die gemaakt worden op het nu aangehouden principe dat de steun alleen beperkt wordt tot studies. De toepassing van cofinanciering vanuit structuurfondsen (zoals ERDF) is echter betwistbaar. Niet alleen is de Vlaamse gemeenschap verbaasd over een aantal politieke uitlatingen in sectie 48, waar bijvoorbeeld wordt gesteld dat havens in Cohesion Fund landen en ERDF-regio's zouden moeten

in staat zijn om "to take their share of increased traffic" en "to play their proper part in a more balanced distribution of traffic". Dergelijke uitslatingen zijn onaanvaardbaar voor de Vlaamse Gemeenschap: wat is 'their share' of 'their proper part' of nog 'a more balanced distribution of traffic'. Het is de visie van de Vlaamse gemeenschap dat dergelijke regeling de deur opent naar belangrijke investeringen ten gunste van verdelende rechtvaardigheid en ten koste van economische efficiëntie.

Sectie 51 verwijst naar een studie over de Europese zeehavens uitgevoerd in 1993 en meer specifiek naar een conclusie die hieruit zou voortvloeien: *'there is no fundamental difference between investments in Port infrastructure and other capital investments in industrial complexes'*.

Het Groenboek besluit op basis hiervan: *"Therefore, there is no reason for adopting a completely different approach to Port investments, and consequently no justification as to why the direct users should not bear the costs of such investments"*. Deze stellingen zijn betwistbaar. Haveninvesteringen moeten niet vergeleken worden met om het even welke andere industrie. De enige relevante vergelijking is duidelijk een vergelijking met investeringen in bijvoorbeeld weg-, spoor- en binnenvaarinfrastructuur, in het bijzonder gegeven dat het Groenboek de nadruk legt op de integratie van havens in intermodale logistieke ketens. Verder wordt er geen rekening gehouden met types van haveninfrastructuur (zie hierboven), die een differentiële benadering vergen.

In sectie 54 wordt gesuggereerd dat een aantal regio's en landen op een artificiële wijze zullen vrijgesteld worden van enig 'coherent kader' om politieke redenen of redenen van verdelende rechtvaardigheid. Het eindresultaat zou dus kunnen zijn dat die zeehavensystemen die nu al gekarakteriseerd worden door een tendens naar meer kostendekking en die een aantal van de meest efficiënte mainports omvatten op wereldvlak, zoals het geval is in Noordwest-Europa, het voorwerp zullen uitmaken van een 'coherent kader', daar waar de havens die een dergelijk kader het meest nodig hebben zullen worden vrijgesteld op niet-efficiëntie gronden.

In sectie 61 wordt gesuggereerd dat een optimaal prijsbeleid zou moeten voortbouwen op het concept van de marginale sociale kosten. Sectie 61 besluit, zonder enige conceptuele of feitelijke onderbouwing: *'If the principle is applied systematically across Europe, it would make a significant contribution to ensuring fair competition in the port sector'*. Het voorgestelde systeem blijft te vaag en te theoretisch om aan deze doelstelling te beantwoorden. Het is alleszins paradoxaal dat de Commissie enerzijds een meer commerciële benadering voorstaat van zeehaveninvesteringen en diensten en anderzijds marginale kostprijsvorming wenst op te leggen aan deze commercieel functionerende havenentiteiten, daar waar flexibele 'second best' prijsvorming wellicht een van de belangrijkste karakteristieken uitmaakt van commerciële ondernemingen.

Sectie 65 is verbazend. Het Groenboek stelt voor een onderscheid te maken tussen havens met internationaal verkeer en havens met hoofdzakelijk nationaal verkeer. Met andere woorden, niet enkel de havens in Cohesion Fund landen en ERDF-regio's zullen worden vrijgesteld van het 'coherent kader' maar ook al de havens met vooral nationaal verkeer. Betekent dit dat enkel havens met internationaal verkeer het voorwerp zullen uitmaken van het 'coherent beleidskader', dit wil zeggen de havens in de Europese Unie die een kwaliteit van diensten leveren welke de vergelijking kan doorstaan met de beste dienstverlening in de wereld en sterk efficiënt zijn, de grote rederijconsortia aantrekken alsook alle zogenaamde "footloose" goederenstromen en internationaal bekend zijn om hun concurrentiële positie op basis van prijs en kwaliteit van de dienstverlening? In dezelfde zin zijn vragen te stellen bij het onderscheid dat aangebracht in sectie 67.

De uitspraak in sectie 72 dat er geen a priori reden is *"why maritime access should be treated any differently from other Port infrastructure"* kan zeker niet aanvaard worden. De argumenten daarvoor werden hoger ontwikkeld⁵⁵.

⁵⁵ En worden bovendien ook volledig onderschreven door de reeds geciteerde studie van het Europees Parlement.

Overigens moet opgemerkt worden dat programma's ter verbetering van de maritieme toegankelijkheid van een haven in de meeste gevallen sterk gerelateerd zijn aan het algemeen strategisch plan van de haven en belangrijke externe effecten hebben alsook belangrijke impacts op een gehele havencluster, tenminste in het geval van de Vlaamse havens. De redenen voor publieke interventie en publieke financiering zijn derhalve duidelijk, wat uiteindelijk ook erkend wordt in Groenboek (sectie 72 waarin gesuggereerd wordt om deze problematiek voorzichtig te benaderen).

Tenslotte moet volgens de Vlaamse gemeenschap in sectie 77 duidelijk aangegeven worden dat ook de TEN-T projecten betrekking kunnen hebben op maritieme toegangswegen.

3.5 Bij "Port services : organisation and market access"

3.5.1 Algemeen standpunt

De Vlaamse gemeenschap kan grotendeels de analyse van het Groenboek over de havendiensten onderschrijven. Maar, toch moet worden rekening gehouden met een aantal bedenkingen.

Terecht onderstreept het Groenboek de voortdurende behoefte om de organisatie van havendiensten in de ruime betekenis aan te passen aan de evolutie van het maritiem verkeer, in acht genomen vereisten inzake veiligheid en openbare dienstverplichting en rekening houdend met de sociale gevolgen. Deze evolutie is overigens in de praktijk aan de gang. Dat is ook het geval in de Vlaamse havensector zowel op het domein van de goederenbehandeling als wat de diensten aan het schip betreft. De evolutie gaat duidelijk in de richting van de doelstellingen die het Groenboek vooropzet. En dat geldt in het bijzonder voor diensten zoals de beloodsing. Voor het regime van de havenarbeid kunnen de afspraken die daarover gemaakt worden door de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers in het kader van de bestaande nationale sociale wetgeving voldoende mogelijkheden bieden om de havenarbeid af te stemmen op de noden van het moderne havenbedrijf. Het blijft natuurlijk wel nodig dat

deze afspraken inderdaad daartoe leiden. De Vlaamse gemeenschap is overigens van oordeel dat regimes afgestemd op de aanbevelingen van de conventie van ILO over havenarbeid daartoe voldoende ruimte bieden en inderdaad geen problemen stellen voorzover zij "*non-discriminatory, necessary and proportional*" zijn (sectie 84).

Er is dan ook geen reden om de toepassing van die aanbevelingen in de bestaande nationale sociale wetgevingen vanuit de Europese Unie aan banden te leggen.

Toepassing van de bestaande E.U. – regelgeving (inzake concurrentie, door het verdrag gewaarborgde vrijheden) is inderdaad ook t.a.v. de havensector onvermijdelijk. Het bestaan van diverse klachten, in het bijzonder t.a.v. diensten aan het schip geeft aan dat de toepassing van de regelgeving problemen oplevert. Een meer specifiek op de havensector uitgewerkt kader kan daarvoor een oplossing bieden. De Vlaamse gemeenschap is echter van oordeel dat dit kader :

- als voornaamste doelstelling moet hebben : een duidelijke en op de havensector afgestemde omschrijving van de criteria inzake veiligheid en openbare dienstverplichting. De toepassing van de regels inzake concurrentie en vrije toegang mogen in genedele leiden tot een uitholling van deze criteria;
- voldoende ruimte moet laten voor een eigen nationale en subnationale invulling van deze criteria, voorzover zij beantwoorden aan specifieke regionale omstandigheden die een grote invloed hebben op veiligheid en milieu;
- geen betrekking moet hebben op de regimes voor tarifiering van de havendiensten. Daar is in het geheel geen behoefte aan en het opleggen van een algemeen kader daarvoor strookt overigens ook niet met de algemene doelstellingen van het Groenboek.

3.5.2 Meer specifieke bemerkingen bij een aantal secties in dit hoofdstuk

Sectie 84 kan worden onderschreven. Maar deze sectie moet geen aanleiding geven tot het verwerpen van de daarin bedoelde conventie van de ILO. De Vlaamse

gemeenschap dringt er op aan uitdrukkelijk aan te geven dat binnen de geldende sociale wetgevingen op basis van overleg tussen werkgevers en werknemers voldoende mogelijkheden kunnen gecreëerd worden om de havenarbeid aan te passen aan de noden van het moderne havenbedrijf.

In *sectie 100* worden de belangrijkste doelstellingen van het eventueel uit te werken regelgevend kader geschetst. De Vlaamse gemeenschap onderschrijft ten volle de noodzaak om dit kader zowel op te bouwen op basis van de bestaande normen in de verschillende lidstaten als op basis van de werkzaamheden van internationale organisaties. Er moet uitdrukkelijk aan toegevoegd worden dat iedere lidstaat bovenop "certain minimum professional qualifications and service requirements for the suppliers of technical-nautical services, such as pilots, mooring and towing undertakings" aanvullende vereisten kan opleggen voorzover de plaatselijke omstandigheden dat nodig maken. In het bijzonder geldt dit voor beloodsing, waar een grondige kennis van de plaatselijke omstandigheden van essentieel belang is en ook ter plaatse moet verworven worden.

De Vlaamse gemeenschap is het eens met de noodzaak van een geleidelijke invoering van liberaliseringsmaatregelen zoals voorgesteld in *sectie 103*. De verwijzing naar een eventueel kader voor tarifiering van havendiensten is, in overeenstemming met het hierboven samengevat algemeen standpunt niet wenselijk.

4. Commentaar bij de tien voorgestelde acties⁵⁶

De Vlaamse gemeenschap kan zich aansluiten bij diverse voorgestelde acties. Dit is echter niet volledig het geval voor de volgende acties.

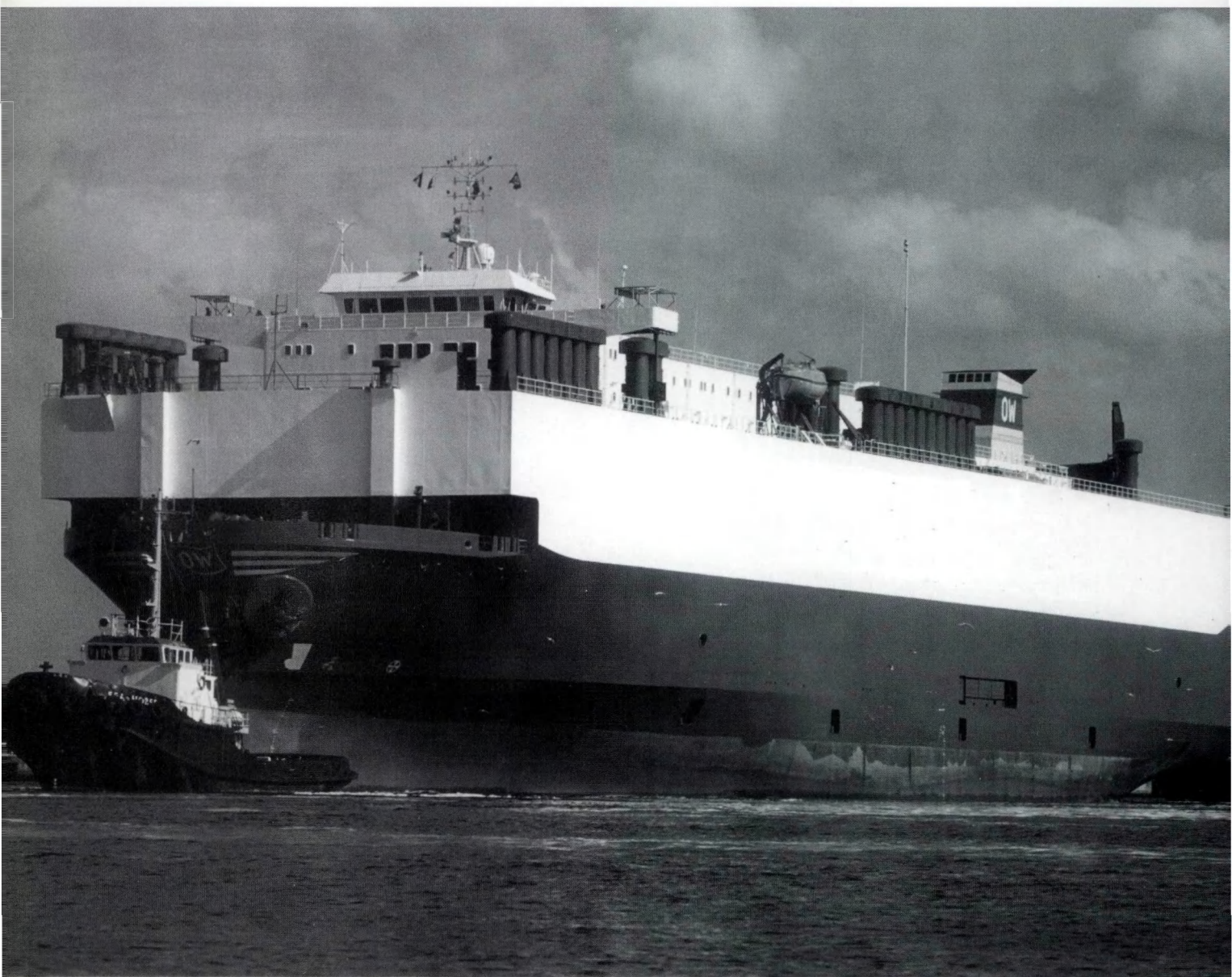
T.a.v. actie 7 (opgenomen na *sectie 69*) is de Vlaamse gemeenschap akkoord met de intentie om de financiële stromen tussen overheid en havenautoriteiten te inventa-

riseren. Voor de toekomstige regeling van de financiering van haveninfrastructuur wordt het voorgestelde kader niet aanvaard. De regelgeving moet verder afgestemd worden op de regels van toepassing voor staatssteun, waarbij een zekere verfijning aanvaard wordt. De visie van de Vlaamse gemeenschap is in deze commentaar uiteengezet.

De bijzondere aandacht die volgens actie 8 (opgenomen na *sectie 76*) moet besteed worden aan de maritieme toegankelijkheid moet expliciet vertaald worden in een duidelijk standpunt : maritieme toegankelijkheid (met inbegrip van de sluizen) valt niet onder staatssteun. Dit standpunt is een onderdeel van het globale voorstel van de Vlaamse gemeenschap over de financiering van haveninfrastructuren (zie actie 7).

De actie 10 (opgenomen na *sectie 103*) wordt aanvaard voor zover er rekening wordt gehouden met de voorwaarden die hierover in deze commentaar werden opgenomen (zie punt 3.5.1).

⁵⁶ In het Groenboek zelf zijn de acties niet genummerd. De verwijzing gebeurt aan de hand van de secties waarop de verschillende voorgestelde acties in de tekst volgen.



Statistische gegevens



Statistische gegevens : Vlaamse Havens

In dit deel van het jaarverslag worden drie statistische hoofdstukken opgenomen:

1. Overheidsinvesteringen in de Vlaamse Havens
2. Havenarbeid in de Vlaamse Havens
3. De maritieme trafieken in de Vlaamse havens

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen.

Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-1998, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid.

De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 1998 ca. 10,3 miljard BEF in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

1. Inleiding

Het onderdeel "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" wordt in het jaarverslag opgenomen sinds 1995 (Jaarverslag 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de projecten die in het betreffende verslagjaar werden aangevat. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 1998 werden aangevat.

Om de investeringsbedragen voor de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, worden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 1998 door middel van de ABEX-index¹.

2. Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-1998. In deze tabel zijn zowel de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven als de investeringen in de maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de verdieping van de Westerschelde inbegrepen. Omwille van het belang van dit project zijn de uitgaven voor dit project in deze tabel ook afzonderlijk weergegeven. Onderhoudsbaggerwerken zijn niet inbegrepen.

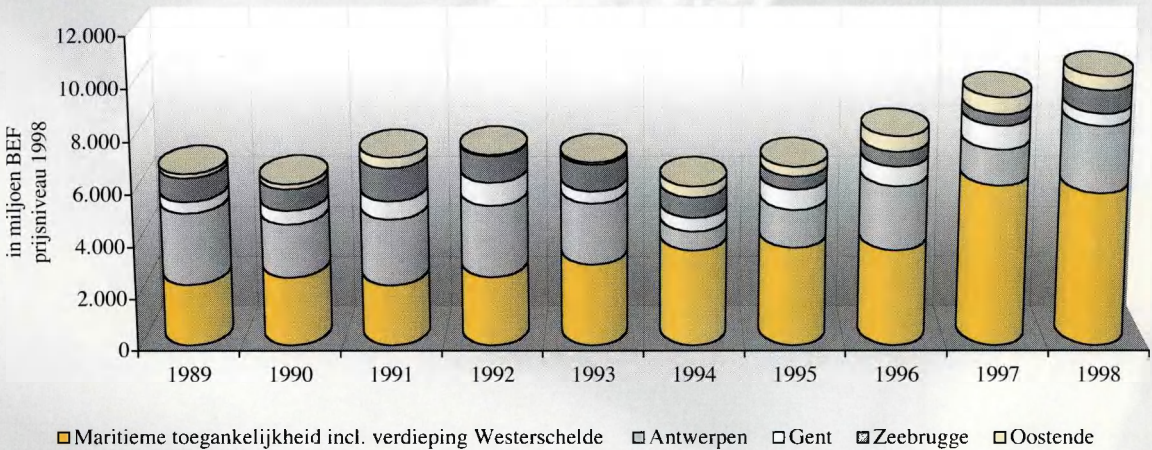
1 De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkostprijs.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln BEF voor de periode 1989-1998 (in prijzen 1998)

Jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Totaal
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping Westerschelde	2.358,5	2.630,9	2.329,3	2.654,4	3.143,6	3.693,8	3.788,5	3.694,4	6.155,2	5.878,5	36.327,1
Verdieping Westerschelde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	623,2	536,0	1.183,2	1.614,0	3.956,4
Antwerpen	2.760,1	2.060,4	2.549,3	2.746,5	2.347,1	725,1	1.463,1	2.449,4	1.374,6	2.549,4	21.025,1
Gent	444,7	529,3	699,4	888,1	471,0	534,2	755,2	754,9	912,7	481,1	6.470,5
Zeebrugge	885,0	809,5	1.247,5	1.013,5	1.003,6	776,9	503,5	563,7	443,9	867,6	8.114,7
Oostende	163,3	199,3	416,5	53,1	93,1	420,9	389,5	581,6	629,5	555,6	3.502,4
Totaal incl. maritieme toegang	6.611,5	6.229,5	7.242,0	7.355,6	7.058,3	6.150,9	6.899,8	8.044,1	9.515,8	10.332,2	75.439,7
Totaal excl. maritieme toegang	4.253,1	3.598,6	4.912,7	4.701,2	3.914,7	2.457,1	3.111,3	4.349,6	3.360,6	4.453,7	39.112,7
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	45,9%	64,7%	56,9%	48,2%

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap



De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid- en beheer 75 miljard BEF rechtstreeks geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen² voor de maritieme toegankelijkheid bedragen bijna de helft van dit totale havenbudget (48 %). De laatste drie jaar investeert de Vlaamse overheid meer in de Vlaamse zeehavens. Deze inhaaloperatie is in hoofd-

zaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid. In 1998 werd ook, in tegenstelling tot 1997, een belangrijk bedrag geïnvesteerd in de haveninfrastructuur. In 1995 werd definitief gestart met de “Verdieping van de Westerschelde”. Op vier jaar tijd werd hierin bijna 4 miljard BEF geïnvesteerd.

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

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

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

3.1 De haven van Antwerpen

In de haven van Antwerpen is door de Vlaamse Gemeenschap tussen de periode 1989 en 1998 reeds 21 miljard BEF geïnvesteerd. Van dit totaalbedrag is tot nu toe 13 miljard BEF of 62 % geïnvesteerd in havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 38 % van dit bedrag werd besteed aan de "Renovatie van het Amerikadok tot en met het Vijfde Havendok". In 1998 werden de investeringen in de Containerkade Noord afge-

rond. De totale kost van dit project ten laste van de Vlaamse Gemeenschap bedraagt bijna 2,9 miljard BEF.

In 1998 werd aanzienlijk meer geïnvesteerd in de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. Bij aftrek van het "Cellenproject" (dat te maken heeft met de verontreinigde baggerspecie) bedragen de investeringen in 1998 op Linkeroever 2,08 miljard BEF. In 1998 zijn de investeringen op Linkeroever goed voor 85 % van het totaal geïnvesteerde bedrag in de haven van Antwerpen. Hiermee wordt duidelijk de aanzet gegeven tot de effectieve uitbouw van de Waaslandhaven.

De belangrijkste investeringen op Linkeroever zijn toe te wijzen aan de verdere afwerking van het Verrebroekdok en de start van de aanleg van het Containerdok West.

In 1998 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen 85 % meer dan in 1997.

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-1998 in mln Bfr (in prijzen 1998)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Totaal
<i>Rechteroever</i>											
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	604,1	755,5	685,6	424,6	282,1	12,3	0,0	7,8	0,0	0,5	2.772,4
Containerkade Zuid	1.380,7	361,8	66,7	41,5	7,2	0,0	1,0	0,0	119,9	73,0	2.051,8
Containerkade Noord	114,5	2,3	32,3	19,4	813,0	16,2	618,0	978,0	219,3	79,3	2.892,4
Zandvlietsluis	0,0	0,1	199,8	162,7	0,0	0,0	68,0	0,0	22,5	0,0	453,1
Renovatie Amerikadok tot 3e Havendok	135,3	367,5	792,6	1.258,1	754,8	416,2	254,7	404,1	22,0	182,8	4.588,1
Renovatie van het 5e Havendok en Marshallidok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	238,6	18,3	256,9
Vierde havendok	31,1	26,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,2
Royerssluis en Kattendijksluis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,4	1,2	0,0	10,5	23,1
<i>Totaal Rechteroever</i>	<i>2.265,7</i>	<i>1.513,3</i>	<i>1.777,0</i>	<i>1.906,3</i>	<i>1.857,2</i>	<i>444,7</i>	<i>953,1</i>	<i>1.391,1</i>	<i>622,2</i>	<i>364,4</i>	<i>13.095,0</i>
<i>Linkeroever</i>											
Aanleg havendokken	177,7	242,0	182,7	309,9	362,8	105,4	62,1	0,0	20,6	262,6	1.725,8
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	20,3	38,0	78,4	45,5	10,8	40,4	0,0	0,0	104,4	12,1	350,1
Liefkenshoektunnel	0,0	0,0	223,9	0,0	17,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	241,3
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,0	0,0	0,0	294,0	0,0	3,0	0,0	15,1	129,1	86,2	527,3
Verrebroekdok	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,4	444,7	1.001,8	246,2	465,3	2.161,2
Containerdok West	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	35,1	252,1	1.346,1	1.636,6
<i>Totaal Linkeroever</i>	<i>198,0</i>	<i>280,1</i>	<i>485,0</i>	<i>652,2</i>	<i>391,0</i>	<i>149,3</i>	<i>510,1</i>	<i>1.052,0</i>	<i>752,4</i>	<i>2.172,3</i>	<i>6.642,2</i>
Overige (kleinere werken en diversen)	296,3	267,1	287,4	188,1	99,0	131,1	0,0	6,2	0,0	12,7	1.287,9
<i>Totaal Haven van Antwerpen</i>	<i>2.760,1</i>	<i>2.060,4</i>	<i>2.549,3</i>	<i>2.746,5</i>	<i>2.347,1</i>	<i>725,1</i>	<i>1.463,1</i>	<i>2.449,4</i>	<i>1.374,6</i>	<i>2.549,4</i>	<i>21.025,1</i>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

3.2 De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989-1998 bijna 6,5 miljard BEF geïnvesteerd in de haven van Gent. Van dit totaalbedrag werd bijna 26 % aangewend voor het project “Petroleumdok” en 30 % voor de eerste fase van het project Kluizendok.

In 1998 werd drie vierde van het budget - dat 481 miljoen BEF bedroeg - besteed aan de eerste fase van het Kluizendok. In 1998 bedroegen de investeringen in de haven van Gent bijna de helft minder dan in 1997.

3.3 De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap investeerde tussen 1989-1998 8,1 miljard BEF in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Bijna twee derde van dit budget werd aangewend voor werken in de voorhaven. De belangrijkste werken in de achterhaven hebben te maken met de ontsluiting (weg en spoor) van de haven.

In 1998 wordt ongeveer 65 % van het budget aangewend voor de uitbouw van het Wielingendok in de Voorhaven.

De start van de aanleg in de Achterhaven van het Zuidelijk Insteekdok is de andere belangrijke investering in 1998 in de haven van Brugge-Zeebrugge. In 1998 wordt bijna dubbel zoveel geïnvesteerd tegenover in 1997. De overige kleine werken hebben in 1998 in hoofdzaak betrekking op herstellingswerken voor stormschade.

3.4 De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap bijna 3,5 miljard BEF geïnvesteerd in de haven van Oostende. Ongeveer 58 % van dit totaalbedrag werd besteed aan de “Beperkte Renovatie”.

In 1998 werd ongeveer evenveel besteed aan de opstart van het "Passendale-1 project" en voor de “Verbreding van de havengeul”. Ook de uitbouw van de “Diepwaterkaai” werd verder gezet. De overige kleine werken hebben in 1998 in hoofdzaak betrekking op herstellingswerken voor stormschade.

De investeringen bedragen in 1998 ongeveer 13 % minder dan in 1997.

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-1998 in mln Bfr (in prijzen 1998)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,3	0,0	74,2	71,2	17,2	0,1	0,0	55,8	60,7	5,4	289,8
Uitbouw Petroleumdok	220,2	258,5	122,5	634,3	14,8	77,1	137,1	207,2	0,0	0,0	1.671,8
Renovatie Zuiddok	64,3	0,0	0,0	14,9	107,0	0,0	0,0	0,0	4,4	0,0	190,7
Renovatie Noorddok	0,0	119,1	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	122,3
Renovatie toegang Grootdok	0,0	0,0	293,3	0,0	218,7	205,5	11,3	22,1	0,7	24,9	776,4
Renovatie Rigakaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	218,3	0,0	3,6	0,0	0,0	221,9
Renovatie Port Arthurkaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1	0,1	48,4	54,6
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	6,8
Kluizendok bouw fase 1 en studie fase 2	0,0	0,0	3,6	0,0	5,5	0,0	516,6	453,5	603,1	368,5	1.950,8
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	20,4	1,7	39,3	28,8	14,7	21,0	22,7	5,4	212,5	29,9	396,4
Moervaart	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9	3,9
Baggerstortterrein en studies	4,2	123,2	15,0	0,0	0,0	12,2	0,0	0,0	0,0	0,0	154,6
Studies (nieuwe) zeesluis	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	0,0	0,0	1,2	30,1	0,0	36,7
Overige (kleinere werken en diversen)	130,3	26,7	148,3	138,9	82,2	0,0	67,5	0,0	0,0	0,0	593,8
Totaal Haven van Gent	444,7	529,3	699,4	888,1	471,0	534,2	755,2	754,9	912,7	481,1	6.470,5

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-1998 in mln Bfr (in prijzen 1998)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Totaal
<i>Voorhaven</i>											
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	188,9	521,1	191,6	0,0	0,0	143,8	1,5	0,0	0,0	0,0	1.047,0
Verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,5	14,5
Beasac-projecten	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,0	0,0	128,8	80,0	0,0	21,4	80,8	1,3	130,3	12,4	454,8
Radarcentrale en W-buithaven	0,0	0,0	22,4	0,0	0,0	0,0	0,0	46,8	25,1	0,0	94,3
Brittanniadok	0,0	0,0	0,0	26,6	0,0	6,9	26,4	9,3	0,0	0,0	69,2
Flanders Containerterminal	0,0	0,0	559,8	761,9	591,5	498,5	133,5	0,0	0,0	0,0	2.545,3
Aanleg Wielingendok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34,2	68,4	22,0	563,9	688,5
Verlenging OCHZ-terminal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	266,6	126,0	47,0	439,6
Vaargeul oude zeesluis	0,0	0,0	0,0	0,0	19,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,9
<i>Totaal Voorhaven</i>	<i>189,8</i>	<i>521,1</i>	<i>903,3</i>	<i>868,4</i>	<i>611,4</i>	<i>670,6</i>	<i>276,4</i>	<i>392,4</i>	<i>303,3</i>	<i>637,8</i>	<i>5.374,6</i>
<i>Achterhaven</i>											
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,5	59,7	14,5	0,0	0,0	5,6	0,0	25,5	0,3	4,0	117,1
Nieuwe Herdersbrug	0,0	0,0	0,4	0,0	93,0	61,9	0,0	26,7	6,5	0,0	188,5
Canada-terminal	0,0	0,0	173,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	173,4
Wegen- en spoorwegwerken	0,0	0,0	0,0	43,3	176,8	38,8	188,7	62,5	97,7	35,0	642,7
Bastennakenkade	0,0	0,0	0,0	0,0	103,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	103,4
Aanleg Zuidelijk kanaaldok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,0	99,0	135,0
<i>Totaal Achterhaven</i>	<i>7,5</i>	<i>59,7</i>	<i>188,3</i>	<i>43,3</i>	<i>373,2</i>	<i>106,3</i>	<i>188,7</i>	<i>114,8</i>	<i>140,5</i>	<i>137,9</i>	<i>1.360,1</i>
Overige (kleinere werken en diversen)	687,7	228,7	156,0	101,8	19,0	0,0	38,5	56,5	0,0	91,9	1.380,0
<i>Totaal Haven van Zeebrugge</i>	<i>885,0</i>	<i>809,5</i>	<i>1.247,5</i>	<i>1.013,5</i>	<i>1.003,6</i>	<i>776,9</i>	<i>503,5</i>	<i>563,7</i>	<i>443,9</i>	<i>867,6</i>	<i>8.114,7</i>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-1998 in mln Bfr (in prijzen 1998)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Totaal
<i>Beperkte renovatie</i>											
Verbreden havengeul en renovatie											
Zeewezendok	2,4	0,0	184,0	40,2	0,0	176,9	340,8	304,5	175,5	190,8	1.415,1
Voorhaven	126,8	81,3	0,0	0,0	30,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	238,2
Aanleg toeristische kaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	152,7	0,0	152,7
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,0	79,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	83,9
Verdiepingswerken	0,0	0,0	133,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	133,2
<i>Totaal beperkte renovatie</i>	<i>129,2</i>	<i>161,2</i>	<i>317,2</i>	<i>40,2</i>	<i>30,1</i>	<i>176,9</i>	<i>340,8</i>	<i>304,5</i>	<i>328,2</i>	<i>194,8</i>	<i>2.023,1</i>
<i>Eigenlijk renovatieprogramma</i>											
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	46,9	195,4	64,9	124,5	431,6
Hout- en Vlotdok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,2	0,0	4,1	40,3
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	236,1	0,0	236,1
Andere wegenwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	1,4
Studies	2,5	5,8	3,1	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	13,6
Zeesluis (ook nautische studies)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	199,8	1,1	45,5	0,0	3,9	250,3
Plassendale 1-project	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	195,7	195,7
<i>Totaal eigenlijke renovatie</i>	<i>2,5</i>	<i>5,8</i>	<i>3,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>202,0</i>	<i>48,0</i>	<i>277,1</i>	<i>301,3</i>	<i>329,3</i>	<i>1.169,1</i>
Overige (kleinere werken en diversen)	31,6	32,4	96,2	12,9	63,0	41,9	0,6	0,0	0,0	31,6	310,2
<i>Totaal Haven van Oostende</i>	<i>163,3</i>	<i>199,3</i>	<i>416,5</i>	<i>53,1</i>	<i>93,1</i>	<i>420,9</i>	<i>389,5</i>	<i>581,6</i>	<i>629,5</i>	<i>555,6</i>	<i>3.502,4</i>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Havenarbeid in de Vlaamse havens

Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal arbeidstaken steeg in 1998, zoals overigens ook in 1997 het geval was. Deze stijging van het aantal arbeidstaken is vooral toe te schrijven aan de enorme toename van de behandelde goederen in 1998. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-1998³.

1. Inleiding

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

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

2. Havenarbeid in de haven van Antwerpen

De *haven van Antwerpen* heeft tot nu toe nog steeds het grootste aantal havenarbeiders van de Vlaamse havens. Eind 1998 telde het Algemeen Contingent 5.727 tewerkgestelde personen⁴.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor het totaal aantal havenarbeiders, zet zich in 1998 verder. De daling (-1,6 %) is echter merkelijk lager dan de voorbije jaren. Daarentegen neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken van het contingent havenarbeiders sinds 1996 weer toe. Het totale aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt met 3,2 % ten opzichte van 1997.

Het contingent magazijnarbeiders neemt in 1998 terug toe met 14 tewerkgestelde personen (bijna 2 %), nadat het aantal magazijnarbeiders in 1997 met 40 eenheden was verminderd. Ook het contingent van de vaklui breidt in 1998 uit met bijna 1 % (7 personen). Hiermee wordt de stijgende tendens, die in 1997 begon na een periode van sterke daling, verder gezet. Het aantal fruitsorteersters daalt in 1998 met 2 eenheden. Dit contingent was in 1997 echter wel uitgebreid met 56 personen.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart nam met 6,7 % toe tussen 1997

³ In het jaarverslag van 1995 is meer uitleg te vinden over de havenarbeid en de terminologie.

⁴ Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-1998; gegevens einde jaar)

Jaar	Contingent haven- arbeiders (A)+(B) incl. arb.long. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders	Totaal gepres- teerde RSZ- taken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar(3)	Contingent magazijn- arbeiders	Vaklui	Fruit sorteersters	Totaal aantal arbeiders met erkenningkaart (1)	Alle gepres- teerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare hulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare hulk (index)
1980	9.270	100	9.084	186	0	1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
1981	9.196	99	8.496	700	0	1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
1982	8.748	94	8.307	441	0	1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
1983	8.469	91	8.153	316	0	1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
1984	8.367	90	7.980	387	0	1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
1985	8.449	91	7.774	675	0	1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
1986	8.457	91	7.521	936	0	1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
1987	8.013	86	7.110	903	0	1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
1988	7.701	83	7.027	674	0	1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
1989	7.337	79	6.888	449	0	1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
1990	7.009	76	6.701	308	0	1.364.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
1991	7.170	77	6.428	742	0	1.362.331	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
1992	7.354	79	6.506	848	587	1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.685.506	82	76.712	122
1993	7.029	76	6.554	475	533	1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
1994	6.643	72	6.399	244	487	1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.938	127
1995	6.367	69	6.251	116	481	1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
1996	6.052	65	5.936	116	442	1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
1997	5.820	63	5.741	79	446	1.076.774	67	200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
1998	5.727	62	5.512	215	421	1.111.469	69	209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143

Bron: CEPA, AGHA (SEA), Jaarverslag Vlaamse Havencommissie
 (1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningkaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.
 (2) Vanaf 31-12-1992 worden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.
 (3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

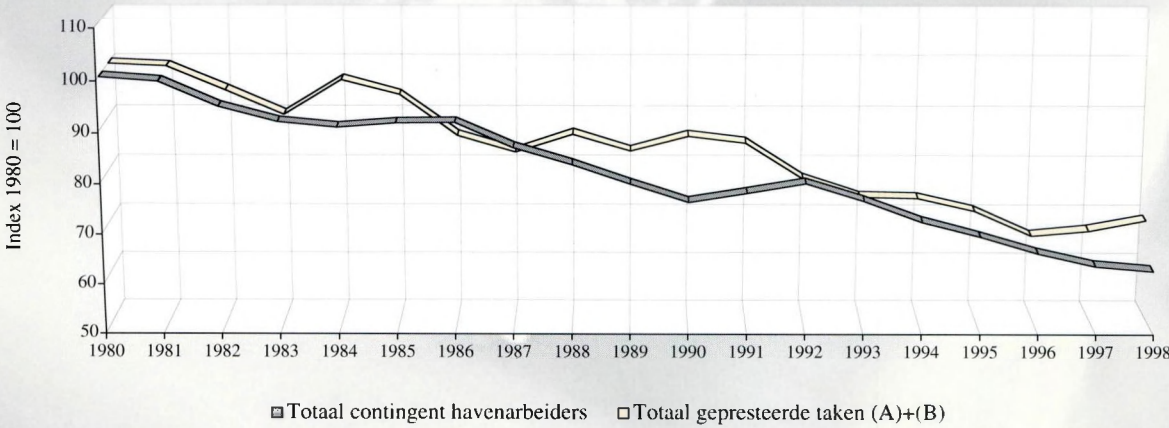
en 1998. Dit zijn maar liefst 103.254 arbeidstaken meer dan in 1997. Deze grote toename is te verklaren door de sterke toename van de behandelde goederenstroom met 9 %.

Gedurende de periode 1980-1998 daalde het algemeen contingent met 3.543 tewerkgestelde personen (38 %) en het aantal arbeidstaken lag in 1998 31 % lager (-501.636 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 1998 18,5 % (-373.210 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen

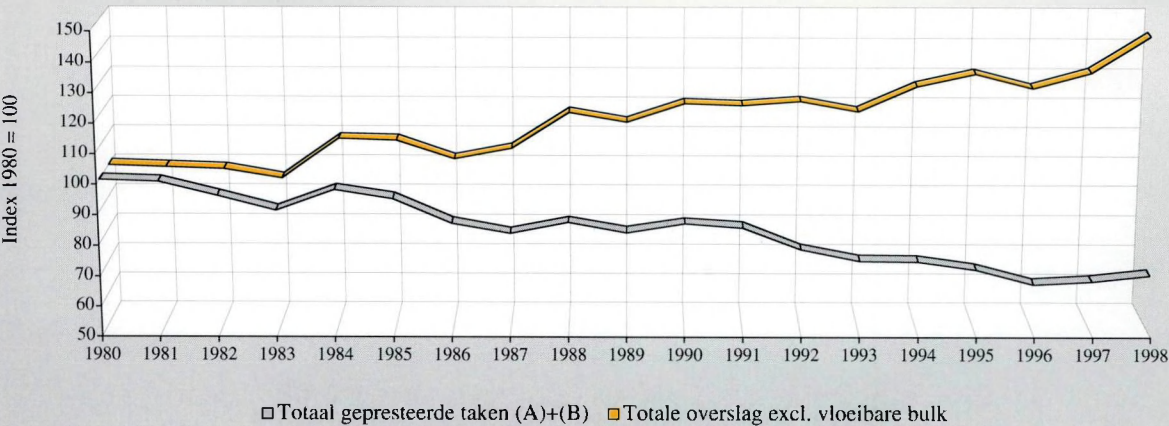
per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door een toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruit-sorteersters. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 1998 reeds meer dan één derde. In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 1998 128.426 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Gedurende de periode 1980-1998 steeg het maritiem goederenverkeer exclusief vloeibare bulk met gemiddeld 2 % per jaar, of in totaal met 43 %.

Haven van Antwerpen: evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Antwerpen: gepresteerde taken versus overslag





3. Havenarbeid in de haven van Gent

Ook in de *haven van Gent* daalt het aantal havenarbeiders, terwijl het aantal gepresteerde arbeidstaken een sterke stijging vertoont de laatste twee jaren. Over de periode 1980-1998 is de afname van het totale contingent havenarbeiders minder sterk dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1990-1998. De laatste jaren doet er zich stilaan een stabilisatie voor. Het totale contingent havenarbeiders daalde tussen 1997 en 1998 met maar 2 eenheden (nog geen 0,5 %). De laatste 2 jaren is er ook terug een belangrijke stijging waar te nemen van het aantal gepresteerde arbeidstaken. Gedurende 1996 en 1998 bedroeg de toename bijna 16 %. Tussen 1997 en 1998 nam het totaal aantal gepresteerde taken zelfs toe met bijna 8,5 % (6.798,5 eenheden). Hierdoor nam ook het aantal gepresteerde taken per havenarbeider sterk toe tussen 1996 en 1998 (met bijna 19 %). Tussen 1997 en 1998 wordt een stijging genoteerd van bijna 9 %. Hierdoor komt het aantal taken per havenarbeider per jaar terug op het niveau van de eerste helft van de jaren '80. De behandelde goederen-

stroom steeg tussen 1997 en 1998 met 1,6 %.

Over de periode 1980-1998 daalde het algemeen contingent met 31,5 %⁵ of 248 tewerkgestelde personen. Opmerkelijk is dat het contingent zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen (gemiddeld 4,6 % per jaar). De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Ook het aantal kraanmannen, vaklui en havenmarkeerders kent een dalend verloop vanaf 1991.

De toename van het contingent gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeers-toename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). Vanaf 1997 neemt het aantal arbeidstaken terug toe.

⁵ Voor de havens van Antwerpen en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge gaat het telkens om de toestand op 1 januari.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-1998; gegevens begin van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen- havenarbeiders (2)	Havenarbeiders- markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningkaart	Totaal overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	787	100	131.095,0	100	166,6	0	0	n.b.	787	16.511	100
1981	809	103	135.914,0	104	168,0	0	0	n.b.	809	17.466	106
1982	887	113	149.096,0	114	168,1	0	0	n.b.	887	21.014	127
1983	925	118	123.264,5	94	133,3	0	0	n.b.	925	21.435	130
1984	905	115	150.460,0	115	166,3	0	0	n.b.	905	24.554	149
1985	881	112	157.295,5	120	178,5	0	0	n.b.	881	24.198	147
1986	896	114	137.957,0	105	154,0	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
1987	908	115	121.601,5	93	133,9	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
1988	835	106	121.772,5	93	145,8	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
1989	796	101	122.903,5	94	154,4	171	0	n.b.	967	21.044	127
1990	761	97	126.292,5	96	166,0	119	0	n.b.	880	21.501	130
1991	738	94	118.356,5	90	160,4	117	38	94	987	23.295	141
1992	715	91	102.737,0	78	143,7	125	51	83	974	20.781	126
1993	706	90	96.145,0	73	136,2	119	52	74	951	20.116	122
1994	665	84	82.234,0	63	123,7	111	50	69	895	21.876	132
1995	565	72	78.734,0	60	139,4	99	38	69	771	20.050	121
1996	553	70	75.692,5	58	136,9	91	47	60	751	19.626	119
1997	541	69	80.691,0	62	149,2	85	54	62	742	21.187	128
1998	539	68	87.489,5	67	162,3	86	46	58	729	21.534	130

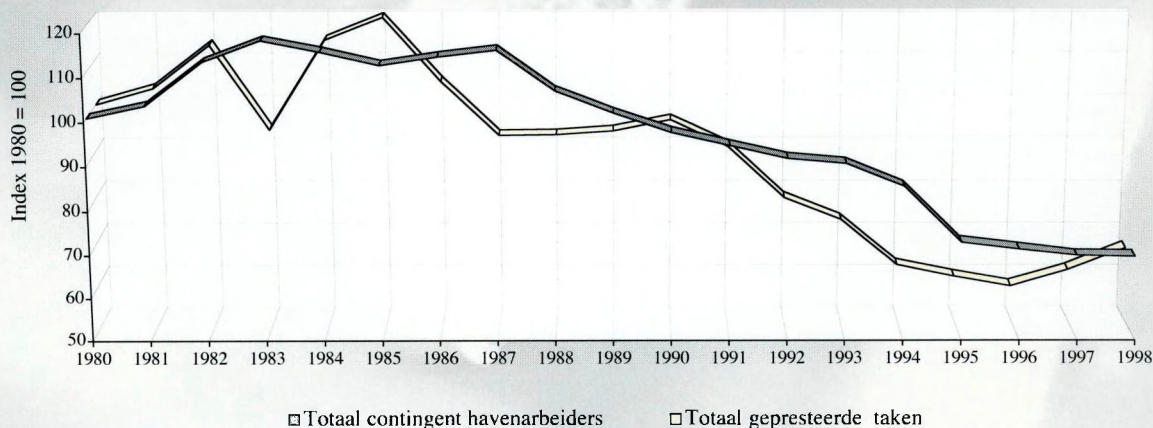
Bron: Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG, jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) De vaklui omvatten in Gent tot en met 1989 alle kraanmannen plus een aantal vaklui waarvoor het CEPG als sociaal secretariaat optreedt.

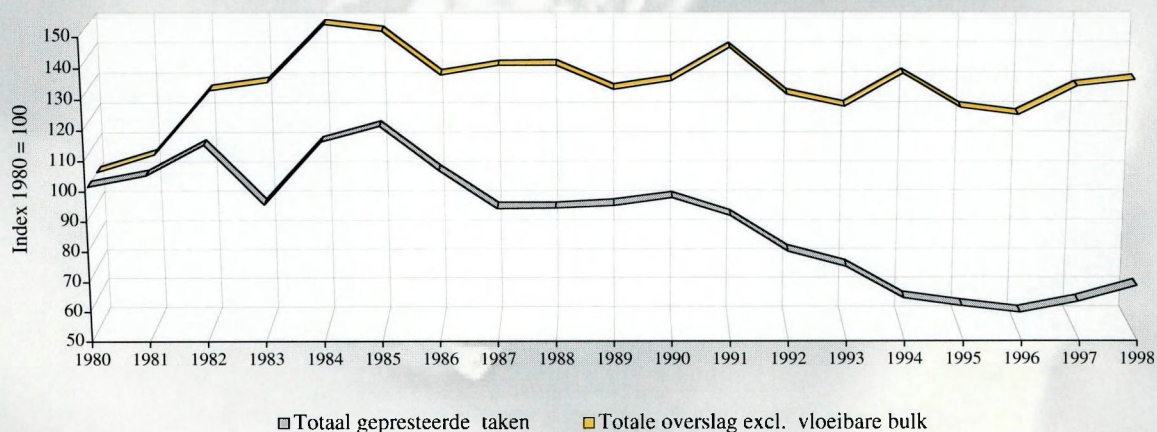
(2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningkaart bezitten.

(3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeerders die in vast dienstverband werken maar een erkenningkaart bezitten. Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991.

Haven van Gent: evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent: gepresteerde taken versus overslag



4. Havenarbeid in de haven van Brugge-Zeebrugge

De haven van Brugge-Zeebrugge kende in 1998, wat het algemeen contingent en het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken betreft, een ontwikkeling die vergelijkbaar is met deze in de havens van Antwerpen en Gent. In 1998 zet de daling, die in 1996 begon, zich verder bij het contingent havenarbeiders. Het aantal arbeidstaken stijgt in 1998 met bijna 5 % tegenover 1997. Hiermee wordt het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde arbeidstaken bereikt

sinds 1980. Het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider steeg zelfs met meer dan 11 % tussen 1997 en 1998.

Tot 1996 kende het contingent havenarbeiders een zeer sterke stijging. Het contingent havenarbeiders verdrievoudigde bijna in de periode 1980-1995 (gemiddelde jaarlijkse stijging: bijna 7 %⁶). Het totale aantal havenarbeiders nam toe van 346 in 1980 tot 935 eenheden in 1995. Sinds 1996 daalt het contingent echter. Tussen 1995 en 1998 is het contingent afgenomen met 76 een-

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

heden (jaarlijkse gemiddelde afname: meer dan 2,5 %). Tussen 1997 en 1998 bedroeg de afname zelfs bijna 6 % of 52 eenheden.

De zeer sterke stijging van het contingent in de periode 1980-1995 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Het aantal gepresteerde arbeidstaken vervijfvoudigde bijna in die periode. Hierbij bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei 11,2 %. De overslagactiviteiten verdrievoudigden in deze periode (gemiddelde jaarlijkse groei 7,4 %). Tijdens die periode was 1994 het topjaar

inzake het aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider.

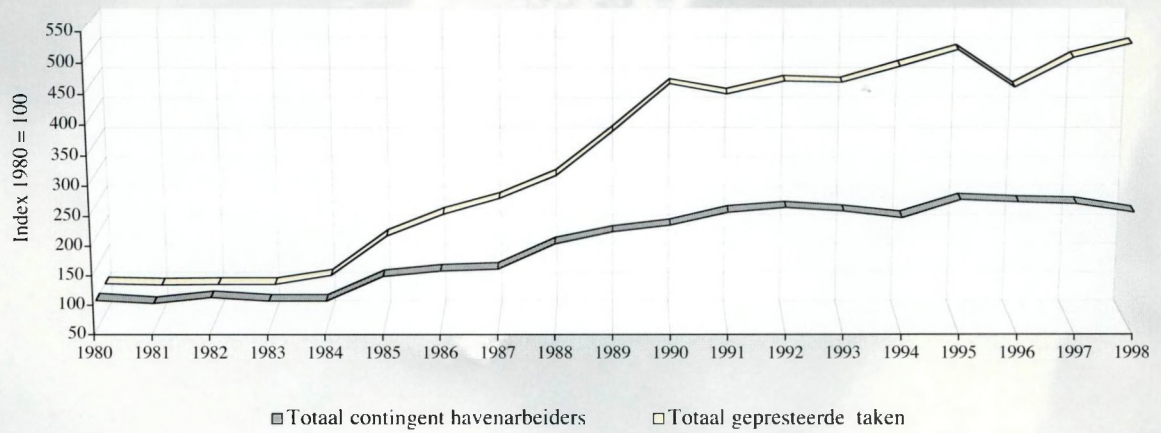
Gedurende de periode 1995-1996 neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken af om vervolgens weer sterk te stijgen met bijna 17 % tussen 1996 en 1998. Het aantal arbeidstaken bereikt hiermee in 1998 een maximum voor de volledige beschouwde periode. Door de combinatie van een afnemend contingent havenarbeiders en de sterke toename van het aantal gepresteerd taken bereikt ook het aantal gepresteerde taken per havenarbeider zijn maximum sinds 1980.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-1998; gegevens begin van het jaar)

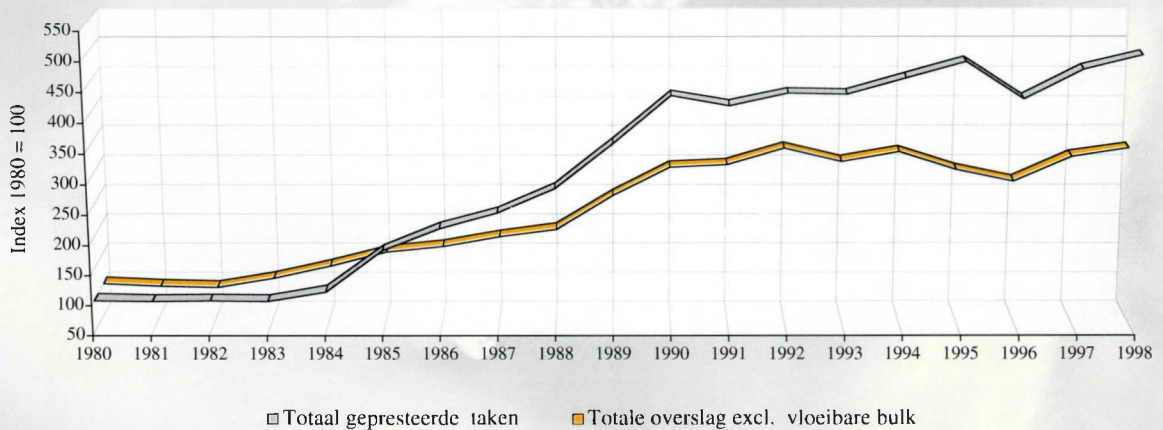
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	346	100	36.162	100	105	8.677	100
1981	327	95	35.508	98	109	8.292	96
1982	361	104	35.864	99	99	8.123	94
1983	342	99	35.712	99	104	9.434	109
1984	341	99	41.313	114	121	11.292	130
1985	488	141	66.077	183	135	13.350	154
1986	520	150	79.549	220	153	14.157	163
1987	530	153	88.966	246	168	15.618	180
1988	679	196	103.382	286	152	16.685	192
1989	748	216	130.057	360	174	21.637	249
1990	786	227	158.725	439	202	25.771	297
1991	862	249	152.744	422	177	26.114	301
1992	887	256	160.267	443	181	28.502	328
1993	866	250	159.385	441	184	26.534	306
1994	830	240	169.076	468	204	27.968	322
1995	935	270	178.779	494	191	25.407	293
1996	921	266	156.436	433	170	23.688	273
1997	911	263	174.181	482	191	27.265	314
1998	859	248	182.510	505	212	28.482	328

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

Haven van Zeebrugge: evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge: gepresteerde taken versus overslag



5. Havenarbeid in de haven van Oostende

In de haven van Oostende daalt in 1998 zowel het algemeen contingent havenarbeiders als het totale aantal gepresteerde arbeidstaken. In 1998 waren er 5 havenarbeiders minder (bijna -10 %). Het aantal arbeidstaken daalt in hetzelfde jaar met bijna 2 %. Hiermee volgt de evolutie van het aantal arbeidstaken per havenarbeider in 1998 in de haven van Oostende een ander verloop dan in de drie andere Vlaamse havens. Dit is toe te schrijven aan de daling van het maritieme verkeer in de haven van Oostende.

Voor de haven van Oostende zijn de gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-1998. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent van havenarbeiders met 13 (gemiddeld 3,3 % per jaar). Het aantal arbeidstaken ligt in 1998 echter 173 eenheden hoger dan

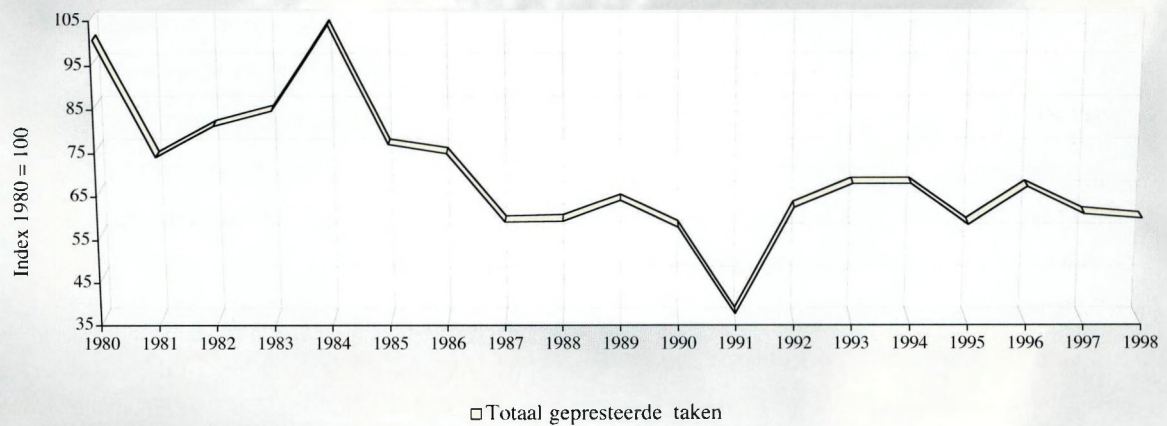
in 1990 (+3,4 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 zeer laag. In 1998 wordt hierin een maximum bereikt sinds 1990. De goede prestatie in 1998 inzake het aantal arbeidstaken per havenarbeider is te danken aan een sterke procentuele afname van het contingent in combinatie met een relatief beperkte afname van het aantal arbeidstaken.

Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens van 1997 niet meer goed vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activiteiten. Deze werden vervolgens gedeeltelijk verder gezet door de Trans Europe Shipping Line.

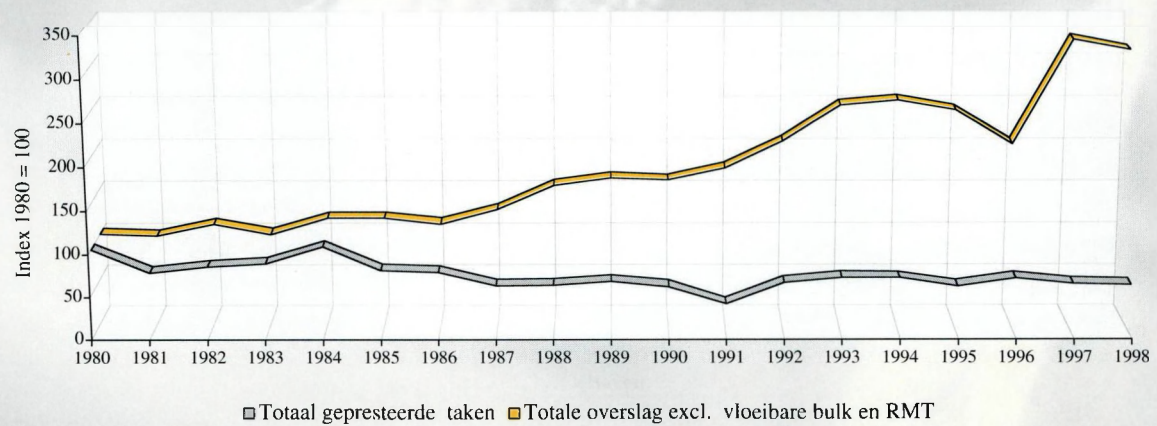
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Oostende (1980-1998)							
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314

Bron: Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Sociale Samenwerking - Group S en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

Haven van Oostende: evolutie gepresteerde taken



Haven van Oostende: gepresteerde taken versus overslag



Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens

In de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende werd intotaal 180,6 miljoen ton goederen gelost en geladen in 1998. Dit is een toename van ruim 9 miljoen ton of 5,3 % tegenover 1997. Antwerpen, Gent en Zeebrugge gingen erop vooruit, enkel de haven van Oostende noteerde een terugval van het maritieme verkeer. Voor het geheel van de Vlaamse havens is de gerealiseerde overslag alleszins een record.

In dit hoofdstuk "Het maritieme verkeer" wordt een overzicht gegeven van de verkeersontwikkeling sinds 1980. De nadruk wordt gelegd op de meest recente gegevens, nl. deze van 1998.

1. Algemeen overzicht

1.1 De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In totaal werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range in 1998 een totale overslag gerealiseerd van 743 miljoen ton. Dit is 17,6 miljoen ton méér dan in 1997 (+ 2,4 %).

Het marktaandeel van de Vlaamse havens is toegenomen van 23,7 tot 24,3 %. Deze toename is vooral toe te schrijven aan de vrij sterke toename van het havenverkeer in de haven van Antwerpen (+ 7,1 %, +7,9 miljoen ton).

Naast de haven van Antwerpen werden ook in Le Havre en Duinkerke groeicijfers genoteerd die beduidend hoger lagen dan het geheel van de range. De havens van Gent en Zeebrugge groeiden iets sneller dan gemiddeld. De overige havens groeiden minder snel dan gemiddeld.

1.2 De haven van Antwerpen

De totale goederenoverslag in de haven van Antwerpen nam toe van 111,9 miljoen ton in 1997 tot 119,8 miljoen ton in 1998. Dit is een toename met 7,1 %.

Tegenover 1997 nam de overslag van massagoederen in de haven van Antwerpen toe met 4,2 miljoen ton tot 59,6 miljoen ton. Dit is een toename van 7,5 %. Bij de vloeibare massagoederen moesten verschillende bewegingen worden geconstateerd: een sterke toename van de aanvoer van aardolie (+1,7 miljoen ton, 22 %) werd voor een groot deel gecompenseerd door een afname van de behandelde hoeveelheid aardoliederivaten (-1,3 miljoen ton, -7,8 %). Bij de chemicaliën nam de aanvoer toe, doch deze gunstige evolutie werd tenietgedaan door een afname van de ladingen (saldo: -1,7 %).

In 1998 werden 14,5 % meer droge massagoederen behandeld in de haven van Antwerpen (+3,8 miljoen ton). Deze toename is bijna volledig toe te schrijven aan de toename van de erts (+21,6 %) en de kolen (+25 %). Ook de overslag van granen en zand en grind is in 1998 toegenomen tegenover 1997. Er werden iets minder meststoffen behandeld.

Droge en vloeibare massagoederen zijn samen goed voor 49,8 % van de totale Antwerpse haventrafiek.

In 1998 werd in totaal 60,2 miljoen ton stukgoed overgeslagen, dit is 3,7 miljoen ton meer dan in 1997. Onder "stukgoed" worden de containers, de roll-on-roll-off goederen en de conventionele stukgoederen verstaan.

Het containerverkeer nam ook in 1998 sterk toe tot bijna 3,3 miljoen TEU of 35,4 miljoen ton. In TEU uitgedrukt bedroeg de stijging bijna 300.000 TEU of 9,9 %. In ton uitgedrukt ligt de groei iets lager, nl. 5,8 %.

De overslag van ro-ro goederen nam toe met 8,6 % tot 5,9 miljoen ton. In deze groep valt de aan- en afvoer van

rollend materieel (vnl. auto's), maar ook een aantal woud-producten.

Onder de "conventionele stukgoederen" worden de stukgoederen verstaan die niet in containers of als ro-ro worden vervoerd. Voor ijzer en staal, zijnde het belangrijkste conventionele stukgoed, werd een toename opgetekend van 8,6 %. Hiermee werd een groot deel van het verlies, dat vorig jaar werd geboekt, terug goedgeemaakt. Ook voor non-ferro-metalen, meststoffen en chemicaliën, fruit en suiker werd een groei opgetekend. De overslag van graangewassen en bloem nam af.

In 1998 zijn er 16.122 zeeschepen in de haven van Antwerpen aangekomen, 261 méér dan in 1997. De bruto register tonnage van al deze schepen nam toe tot 16

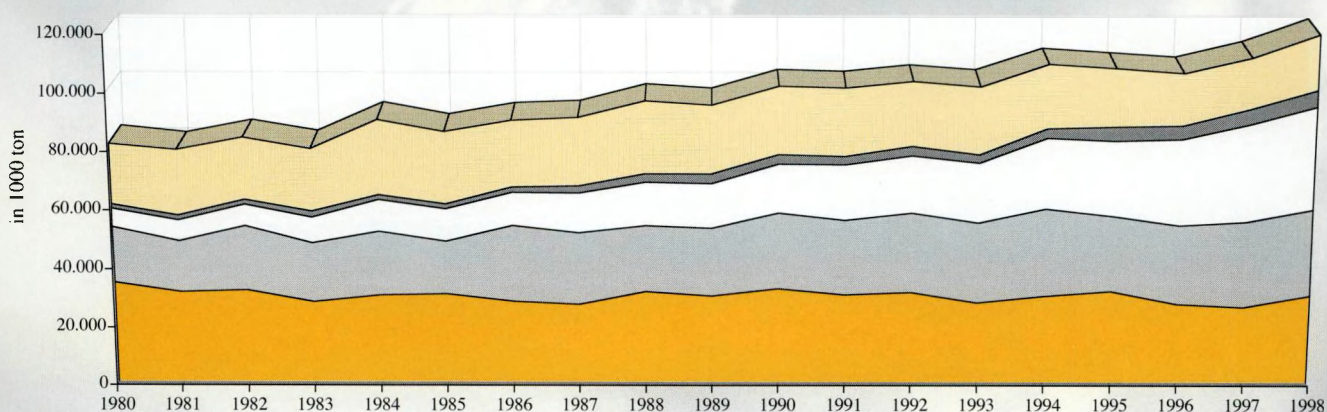
miljoen BRT/BT. Dit brengt de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen op 12.336 BRT, hetgeen 7,3 % hoger ligt dan in 1997. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aankomt lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 40 % uit Europa afkomstig⁷. Noord- en Zuid-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 26 %, 13 % en 17 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (36 %), Azië (22 %) Noord-Amerika (17 %) en Afrika (16 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen

	Miljoen ton 1998	Evolutie 1997-1998	Aandeel 1998
Totaal maritiem verkeer	119,8	+7,1 %	100,0 %
Droge massagoederen	30,2	+14,5 %	25,2 %
Vloeibare massagoederen	29,5	+1,2 %	24,6 %
Containers	35,4	+5,8 %	29,5 %
Roll-on-roll-off	5,9	+8,6 %	4,9 %
Conventionele stukgoederen	18,9	+7,4 %	15,8 %

Maritiem verkeer haven van Antwerpen



7 Gebaseerd op NIS-gegevens uit de eerste 9 maanden van 1998.

1.3 De haven van Gent

De haven van Gent realiseerde in 1998 een totale goederenoverslag van 23,6 miljoen ton, 2,9 % meer dan in 1997.

De overslag van droge massagoederen, die in de haven van Gent 74 % uitmaakt van de totale overslag, daalde in 1998 met 2,8 % (-0,5 miljoen ton). Bij de landbouwproducten (vooral granen) ging er 1,2 miljoen ton verloren. De aanvoer van ijzererts lag in 1998 3,5 % lager dan het jaar ervoor. Anderzijds zijn de aan- en afvoer van onder meer veevoeder en vaste minerale brandstoffen toegenomen. De overslag van vloeibare massagoederen nam toe met 17 % tot bijna 2,1 miljoen ton.

Het roll-on-roll-off-verkeer nam in de haven van Gent toe met 7,3 % tot 1,3 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de

“Eurobridge”. De trafiek van conventionele stukgoederen nam in 1998 sterk toe met 42 % toe tot 2,6 miljoen ton. Deze toename is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de toename van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.).

De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 1998 toegenomen van 8.759 tot 9.253 BRT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.096 zeeschepen aan in 1998.

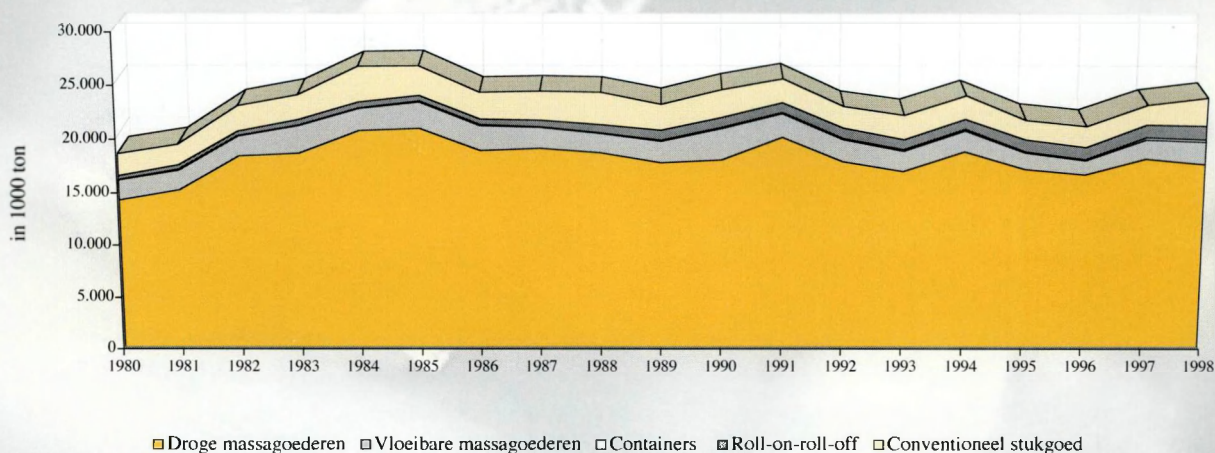
Van de in Gent geloste goederen hebben er 23 % Europa als herkomst⁸; 16 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 38 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 77 %) in Europa gelegen. Ruim 12 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent

	Miljoen ton 1998	Evolutie 1997-1998	Aandeel 1998
Totaal maritiem verkeer	23,6	+2,9 %	100,0 %
Droge massagoederen	17,5	-2,8 %	73,9 %
Vloeibare massagoederen	2,1	+17,3 %	8,9 %
Containers	0,2	-1,0 %	0,9 %
Roll-on-roll-off	1,3	+7,3 %	5,5 %
Conventionele stukgoederen	2,6	+42,0 %	10,9 %

8 Gebaseerd op NIS-gegevens uit de eerste 9 maanden van 1998.

Maritiem verkeer haven van Gent



1.4 De haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge realiseerde in 1998 een totale maritieme overslag van 33,3 miljoen ton (+2,7 % tegenover 1997). Van de goederen die in de haven werden gelost, had 57 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (21 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (83 %) Europa als bestemming.

Tegenover 1997 werd er bij de droge massagoederen een toename geregistreerd van 5,1 %. Deze toename vloeit voort uit de toename van de overslag van steenkool (+9,7 %) en van ruwe mineralen en bouwmaterialen (+5,3 %). De trafiek van vloeibare massagoederen nam af van 5,1 naar 4,8 miljoen ton, toe te schrijven aan de af-

nomen aanvoer van vloeibaar aardgas (via de LNG-terminal in de voorhaven).

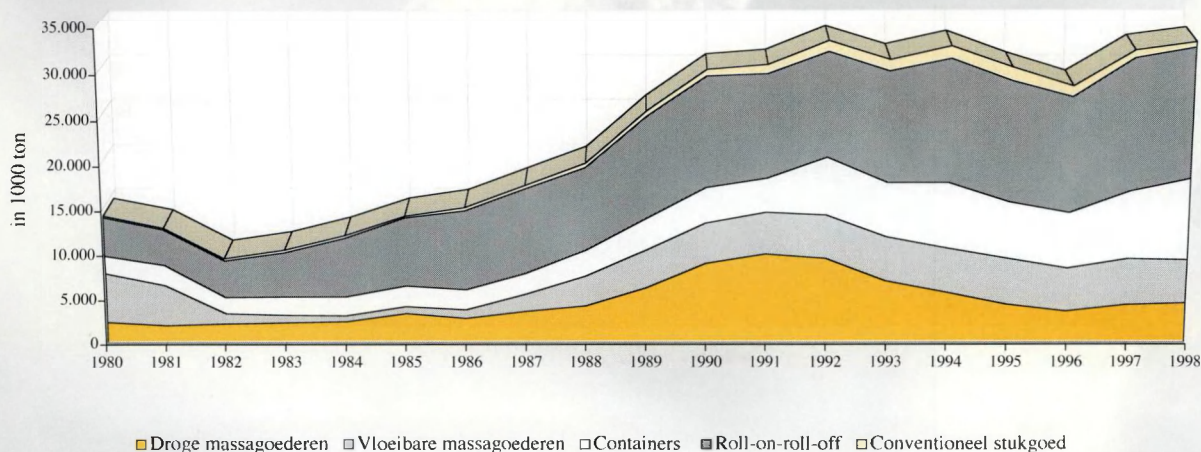
Het containerverkeer nam sterk toe in 1998, onder meer door de nieuwe diensten van CMA en Norasia. In totaal werd 9,2 miljoen ton goederen per container vervoerd (+19,8 %), hetgeen overeenkomt met 776.357 TEU. Het ro-ro verkeer is voor de eerste keer sinds vele jaren licht gedaald. In totaal bedraagt het ro-ro verkeer 14,4 miljoen ton (-2,0 %). De overslag van conventionele stukgoederen nam verder af.

In 1998 werden er via de haven van Zeebrugge 630.915 passagiers vervoerd van en naar Groot-Brittannië (-5 %). In 1998 kwamen er in de haven van Zeebrugge 10.188 zeeschepen aan, met een totale bruto register tonnage van 75,6 miljoen BRT. De gemiddelde scheepsgrootte nam licht toe tot 7.421 BRT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge

	Miljoen ton 1998	Evolutie 1997-1998	Aandeel 1998
Totaal maritiem verkeer	33,3	+2,7 %	100,0 %
Droge massagoederen	4,4	+5,1 %	13,1 %
Vloeibare massagoederen	4,8	-6,6 %	14,4 %
Containers	9,1	+19,8 %	27,5 %
Roll-on-roll-off	14,4	-2,0 %	43,1 %
Conventionele stukgoederen	0,6	-26,1 %	1,8 %

Maritiem verkeer haven van Zeebrugge



1.5 De haven van Oostende

In de haven van Oostende werd in 1998 een totale overslag gerealiseerd van 3,9 miljoen ton. Twee derde hiervan (2,6 miljoen ton) is roll-on-roll-off trafiek van en naar Groot-Brittannië. Het ro-ro verkeer nam af met 9,6 % tegenover 1997. De aanvoer van zand en grind is eveneens belangrijk voor de haven van Oostende en maakte het grootste deel uit van de in de haven behandelde droge massagoederen. In totaal werden 1,3 miljoen ton droge massagoederen behandeld, dit is een toename van 9,7 % tegenover 1997. De passagierstrafiek is in 1998 afgeno-

men van 1,37 naar 1,15 miljoen personen, dit is een verlies van 16,3 %.

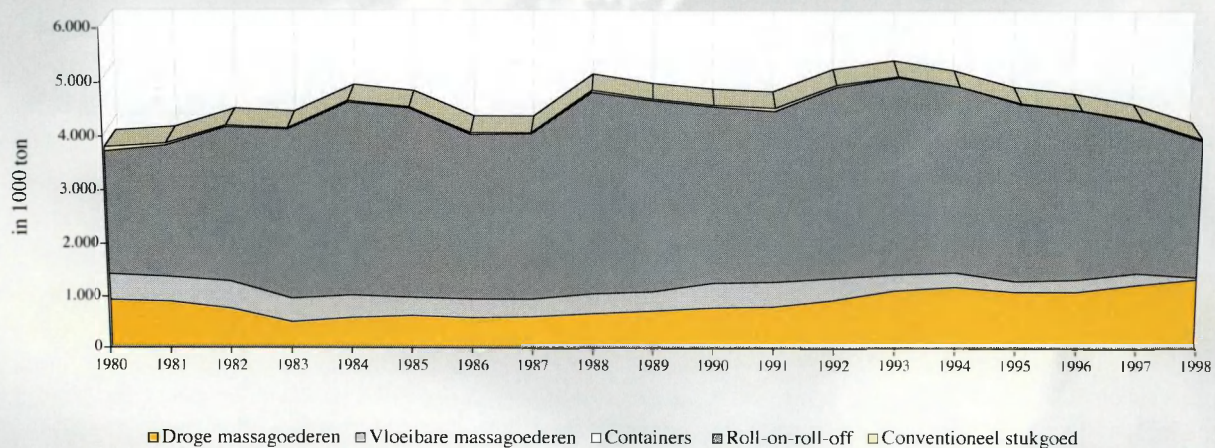
De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 58 % afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 32 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 1998 3.647 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 16,9 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 4.624 BT.

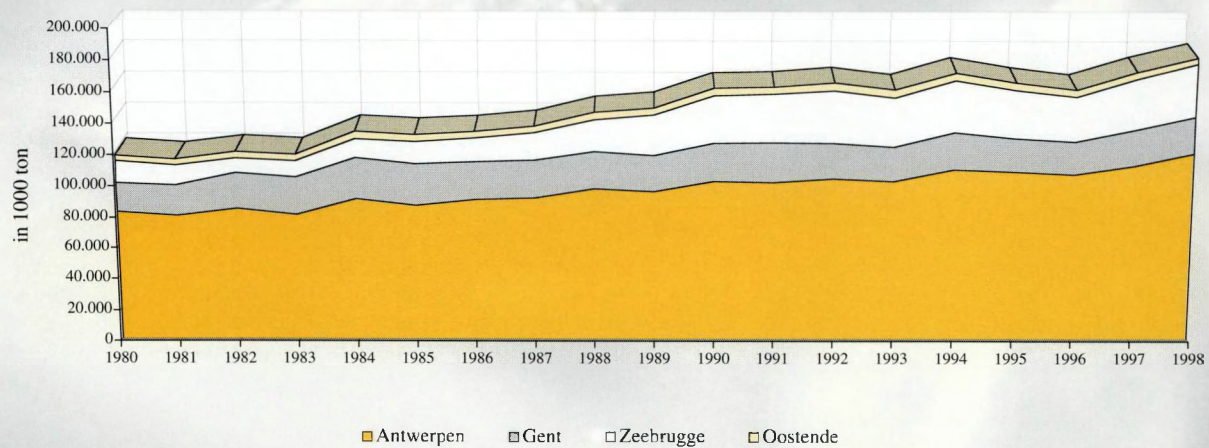
Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende

	Miljoen ton 1998	Evolutie 1997-1998	Aandeel 1998
Totaal maritiem verkeer	3,94	-7,9 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,30	+9,7 %	32,9 %
Vloeibare massagoederen	0,04	-82,4 %	1,0 %
Containers	0,00	0,0 %	0,0 %
Roll-on-roll-off	2,57	-9,6 %	65,3 %
Conventionele stukgoederen	0,03	+18,0 %	0,7 %

Maritiem verkeer haven van Oostende



Totaal maritiem verkeer Vlaamse havens



2. Statistische gegevens

2.1 Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door een private rederij. De RMT-gegevens zijn echter enkel beschikbaar in aantal

voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.

De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.

Tabel 01-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.481
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518

Bron: havenbesturen en berekeningen VHC

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

Tabel 01-02 : Ladingen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.272
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.281
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.632
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.489
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.206
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.060
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC.

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

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	145.944
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.159
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

2.2 Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst. De havens van Gent, Zeebrugge en Oostende gebruiken de

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

Tabel 02-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1998			
Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
Stukgoedbehandeling	27.577	32.573	60.151
IJzer en staal	3.698	6.039	9.737
Non-ferro-metalen	390	103	493
Meststoffen / chemicaliën	64	516	580
Hout	715	104	819
Houtcellulose, papierpulp	3.972	645	4.617
Fruit	1.847	24	1.871
Graangewassen	49	248	297
Rollend materieel	608	818	1.426
Bloem	0	867	867
Suiker	15	1.132	1.147
Overig stukgoed	16.219	22.077	38.297
Massagoedbehandeling	44.214	15.424	59.638
Ruwe aardolie	9.231	83	9.314
Aardoliederivaten	8.636	6.636	15.272
Chemicaliën	2.850	1.771	4.621
Ertsen	9.386	587	9.973
Kolen	9.016	237	9.253
Granen	1.291	822	2.113
Meststoffen	1.289	3.156	4.445
Zand en grind	878	848	1.726
Overig massagoed	1.637	1.284	2.921
TOTAAL :	71.791	47.997	119.789
Bron : Havenbedrijf Antwerpen			

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1998

Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
00 - Landbouwproducten	471	159	629
01 - Granen	356	137	493
05 - Hout en kurk	115	21	136
06 - Suikerbieten	0	0	0
04-09 Andere landbouwproducten	0	0	0
01 - Andere voedingsprod., veevoerders	3.718	551	4.269
11 - Suiker	89	8	97
12 - Dranken	373	2	375
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	0	0	0
14 - Vlees, vis en zuivelproducten	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	33	0	33
17 - Veevoeder	1.738	335	2.073
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1.486	206	1.691
02 - Vaste minerale brandstoffen	4.420	206	4.627
21 - Steenkool	4.111	202	4.313
22 - Bruinkool	1	0	1
23 - Cokes	308	5	313
03 - Aardolie & -producten	1.540	282	1.822
32 - Vloeibare brandstoffen	105	25	130
34 - Andere aardoliederivaten	1.435	257	1.692
04 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	5.007	477	5.483
41 - IJzererts	4.841	0	4.841
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	105	0	105
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	61	477	537
05 - IJzer, staal en non-ferrometalen	1.042	859	1.901
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	164	3	167
52 - Halffabrikaten van staal	614	0	614
53 - Staven en vormstaal, draad, e.d.	130	50	180
54 - Plaat- en bandstaal	77	803	880
55 - Pipen, andere gieterijproducten	56	2	58
56 - Non-ferrometalen en halffabrikaten	0	1	1
06 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.040	370	1.411
61 - Zand, grind, klei en slakken	274	82	355
62 - Zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	0	0	0
63 - Andere ruwe mineralen	593	9	602
64 - Cement, kalk	174	279	454
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen			0
07 - Meststoffen	674	41	715
71 - Natuurlijke meststoffen	23	16	39
72 - Kunstmeststoffen	651	25	676
08 - Chemische producten	833	240	1.073
81 - Chemische basisproducten	457	222	679
82 - Aluminiumverbindingen	0	0	0
83 - Prod. v.d. steenkool- & petrochemie	0	0	0
84 - Cellulose en oud papier	179	1	180
89 - Andere chemische producten	198	17	214

(vervolg)

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1998

Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
09 - Overige goederen	1.050	654	1.703
91 - Vervoermaterieel	195	123	318
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	1	1
93 - Elektr. & andere machines, motoren, ..	1	0	1
95 - Glas, glaswerk, keramische producten	0	0	0
96 - Leder, textiel en kleding	0	0	0
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	831	513	1.344
99 - Bijzondere transacties	21	17	38
TOTAAL :	19.794	3.838	23.632
Bron : Havenbedrijf van de Stad Gent			

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1998

Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
00 - Landbouwproducten	330	37	368
01 - Granen (m.i.v. rijst)	25	0	25
02 - Aardappelen	42	23	64
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	259	11	270
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	4	2	6
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	1	1	2
01 - Andere voedingsprod., veevoerders	178	235	413
11 - Suiker	116	136	252
12 - Dranken	13	1	15
13 - Voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	1	1	2
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	31	31
17 - Veevoeder	17	31	48
18 - Oliezaden, oliën en vetten	4	1	5
19 - Andere voedingsproducten	27	34	60
2 - Vaste minerale brandstoffen	1.559	859	2.419
21 - Steenkool	1.519	859	2.379
22 - Bruinkool en turf	40	0	40
23 - Cokes	0	0	0
03 - Aardolie & -producten	3.579	0	3.580
32 - Vloeibare brandstoffen	502	0	502
33 - Energiegassen	3.078	0	3.078
34 - Andere petroleumproducten	0	0	0
04 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	7	0	7
41 - IJzererts	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	7	0	7

(vervolg)

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1998

Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
05 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	23	23
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	4	4
56 - Non-ferro metalen	0	1	1
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	19	19
06 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.773	23	1.796
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.759	0	1.759
62 - Zout, ijzerkies en zwavel	0	0	0
64 - Cement, kalk	0	22	22
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	14	1	15
07 - Meststoffen	15	2	16
71 - Natuurlijke meststoffen	0	0	0
72 - Kunstmeststoffen	15	2	16
08 - Chemische producten	11	6	17
81 - Chemische basisproducten	10	2	12
89 - Andere chemische producten	2	3	5
09 - Overige goederen	10.978	13.668	24.646
91 - Vervoermateriaal*	10.401	13.115	23.516
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	1	1
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	1	3	4
94 - Metaalwaren	1	0	1
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	2	6	9
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	572	543	1.115
99 - Speciale transacties	0	0	0
TOTAAL :	18.431	14.853	33.283

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

* ro/ro en containers : lading niet geïdentificeerd en opgenomen onder 91

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in 1000 ton, 1998

Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
00 - Landbouwproducten	21	0	21
00 - Vee	0	0	0
05 - Hout en kurk	21	0	21
16 - Rijst	0	0	0
01 - Andere voedingsprod., veevoeders	0	0	0
13 - Sigaretten	0	0	0
17 - Veevoeder			0
02 - Vaste minerale brandstoffen	12	0	12
21 - Steenkool	12	0	12
22 - Bruinkool en turf	0	0	0
23 - Cokes	0	0	0
03 - Aardolie & -producten	4	0	4
32 - Vloeibare brandstoffen	4	0	4
04 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	33	0	33
41 - IJzererts	31	0	31
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	2	0	2
05 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0
51 - Staal	0	0	0
56 - Aluminium	0	0	0
06 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.151	0	1.151
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.115	0	1.115
62 - Zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	3	0	3
63 - Marmer, magnesiumoxide, kassei	4	0	4
64 - Cement, kalk	28	0	28
69 - Bakstenen	0	0	0
07 - Meststoffen	0	101	101
72 - Kunstmeststoffen	0	101	101
08 - Chemische producten	36	0	36
81 - Chemische basisproducten	36	0	36
82 - Aluminiumhydroxide	0	0	0
09 - Overige goederen	1.245	1.334	2.579
95 - Glas, glaswerk, keramische producten	2	2	4
99 - Overige	0	1	1
Voertuigen (roll-on-roll-off)	1.243	1.330	2.573
TOTAAL :	2.502	1.435	3.938

Bron : AG Haven Oostende

2.3 Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen,

Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	368.675	4.579	91.677	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	2.025.489

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

Tabel 03-01 : Ladingen containers, in TEU, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	355.572	5.371	89.333	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	2.027.400

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

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	724.247	9.950	181.010	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	4.052.889

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

Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	277.013	4.567	78.989	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010	1.400.947

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	277.679	5.258	76.969	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	1.309.701
1998	1.143.260	3.286	264.337	1.410.883

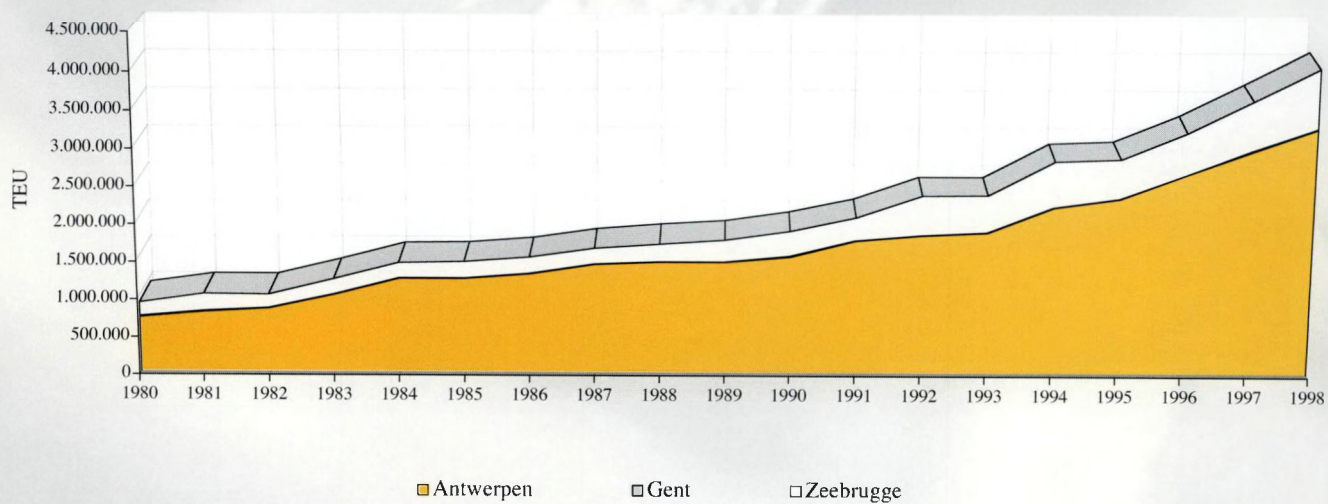
Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	554.692	9.825	155.958	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	2.565.143
1998	2.274.051	7.432	530.347	2.811.830

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

Containerverkeer in TEU



2.4 Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de

goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.

Tabel 04-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626

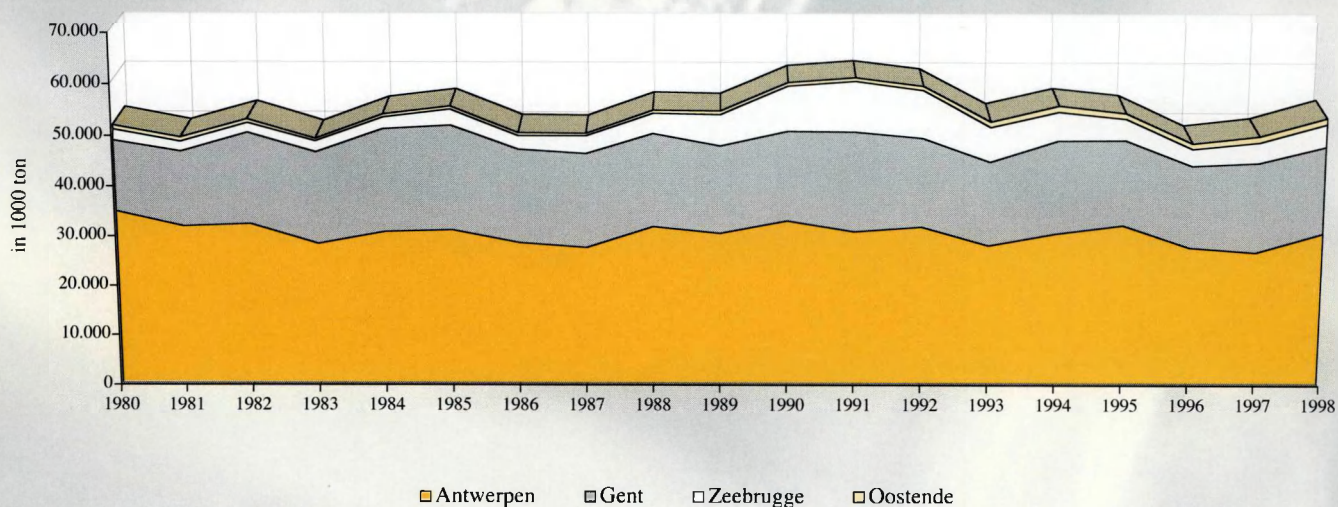
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279

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

Havenverkeer droge massagoederen



Tabel 04-04 : Lossingen in vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474

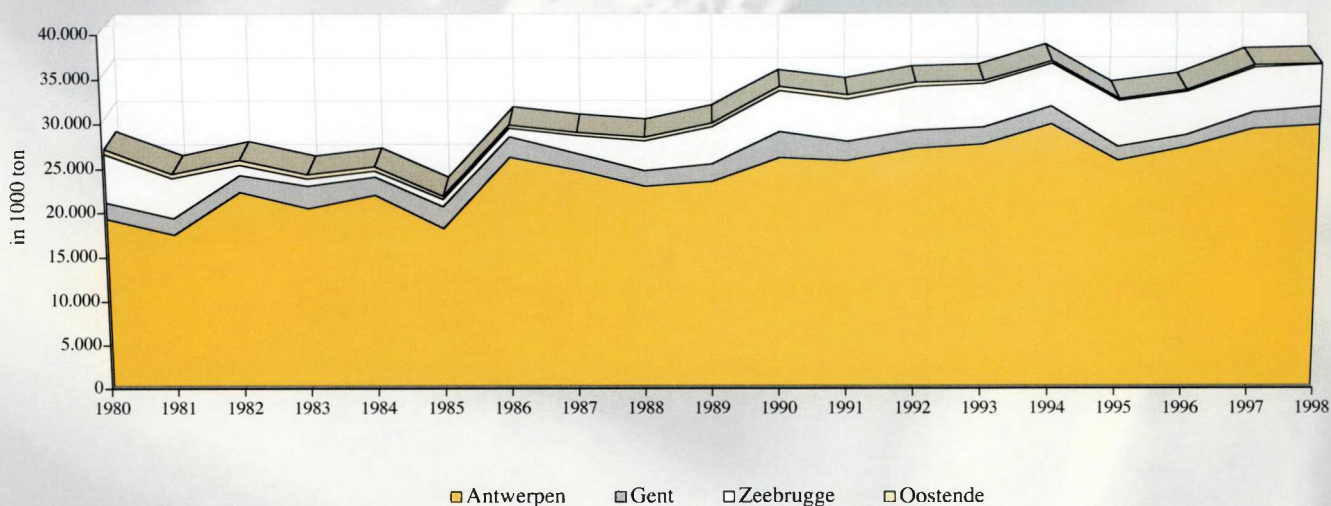
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422

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

Havenverkeer vloeibare massagoederen



Tabel 04-07 : Lossingen containers, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen containers, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134

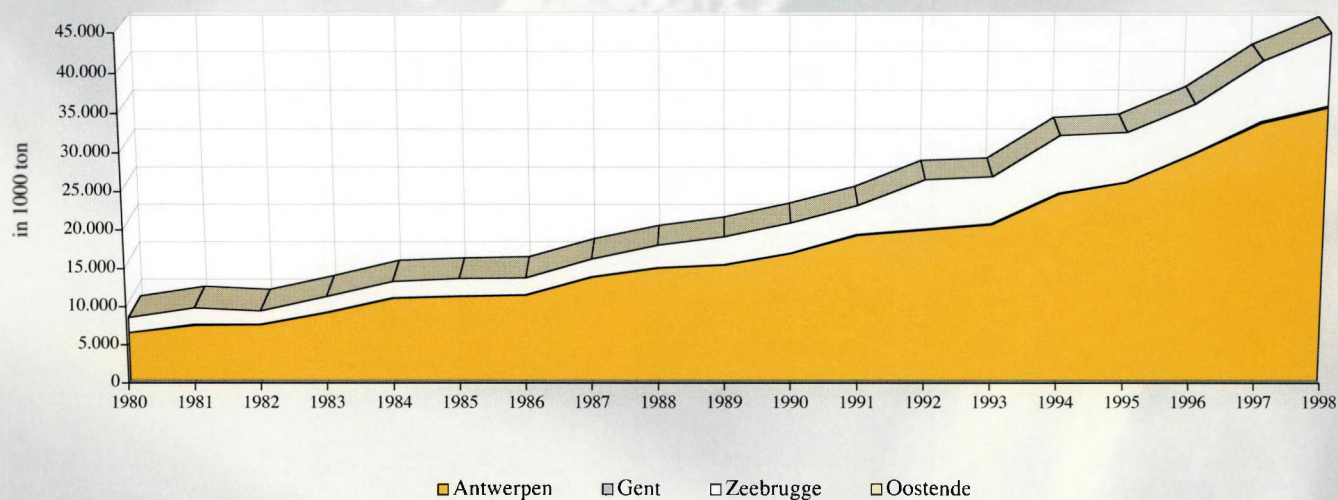
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 : Lossing + lading containers, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726

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

Havenverkeer containers



Tabel 04-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1999

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1999

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121

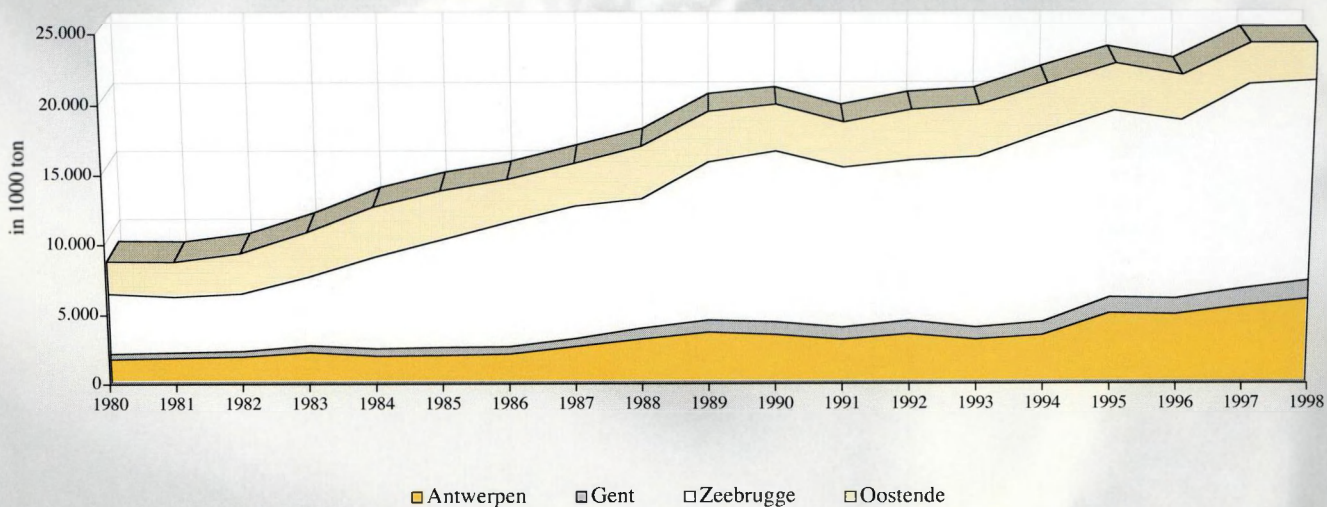
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088

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

Havenverkeer roll-on-roll-off



Tabel 04-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332

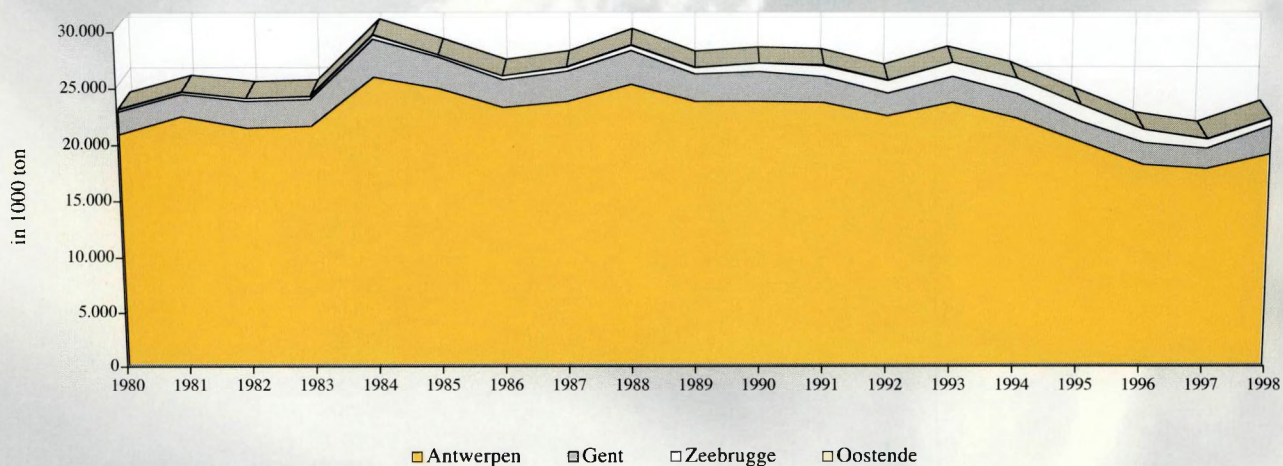
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126

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

Havenverkeer conventionele stukgoederen



2.5 Herkomst en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de herkomst en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Zeebrugge en Oostende) of op gegevens van het

Nationaal Instituut voor de Statistiek (Gent en Antwerpen). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende herkomsten/bestemmingen in, alsook de herkomst/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01 : Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	40%	23%	57%	58%
N-Amerika	19%	16%	4%	0%
Z-Amerika	13%	38%	3%	0%
Oceanië	3%	5%	5%	0%
Azië	9%	8%	2%	0%
Afrika	16%	10%	21%	0%
Andere	0%	0%	9%	42%

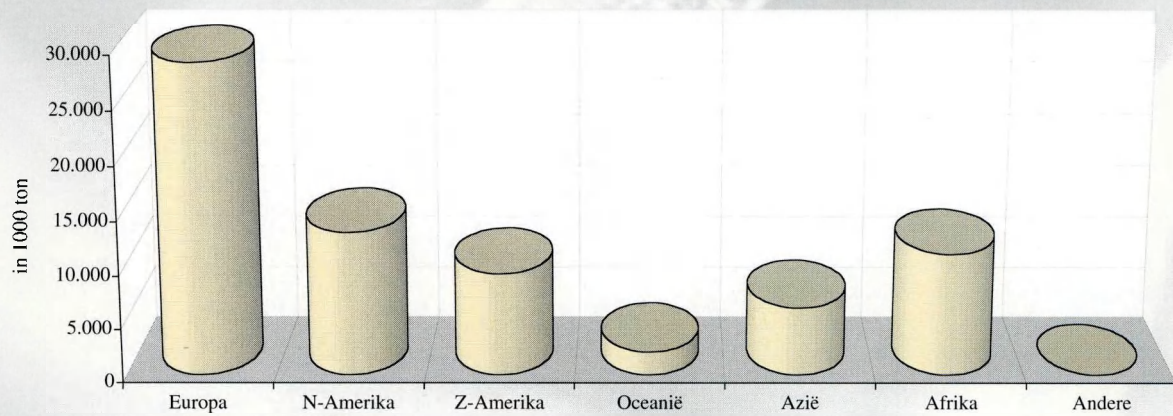
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1998. Antwerpen: NIS, jan-sept. 1998

Tabel 05-01 : Trafiek naar bestemming, in %

Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	36%	77%	83%	100%
N-Amerika	17%	12%	7%	0%
Z-Amerika	9%	1%	2%	0%
Oceanië	0%	0%	0%	0%
Azië	22%	3%	4%	0%
Afrika	16%	7%	1%	0%
Andere	0%	0%	3%	0%

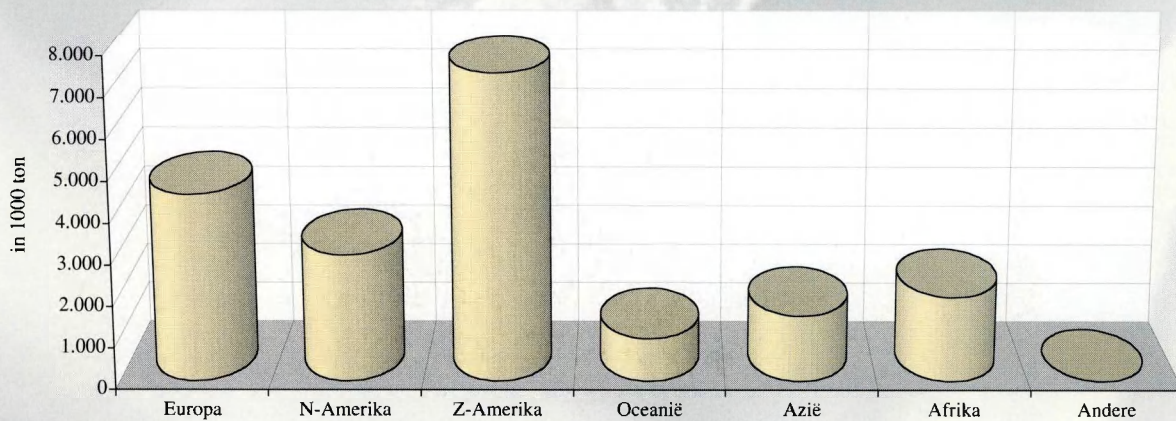
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1998. Antwerpen: NIS, jan-sept. 1998

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



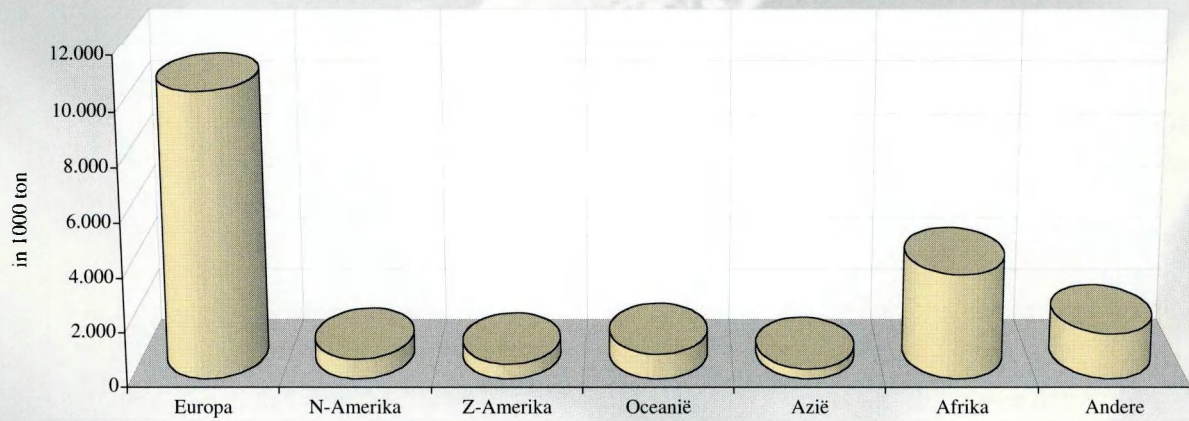
gegevens 1998 (9 mnd)

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent



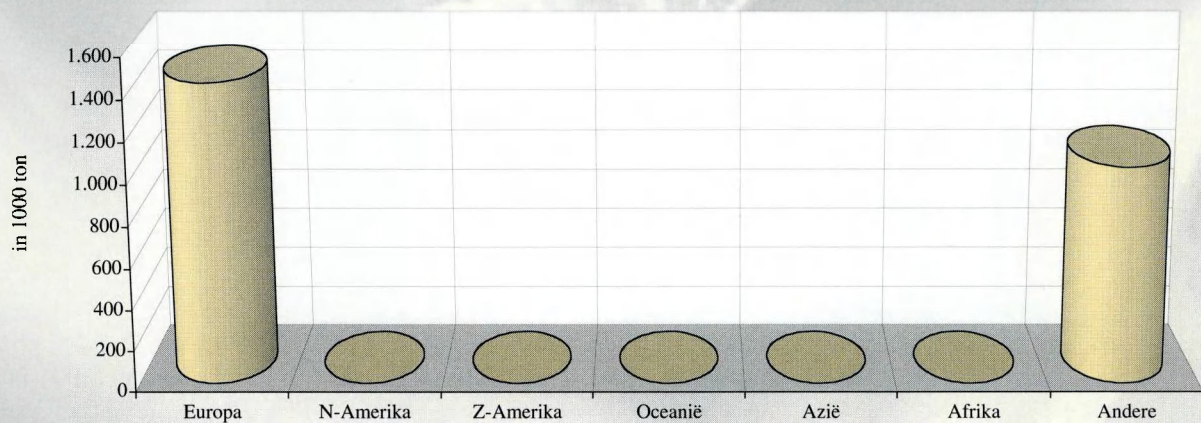
gegevens 1998 (9 mnd)

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



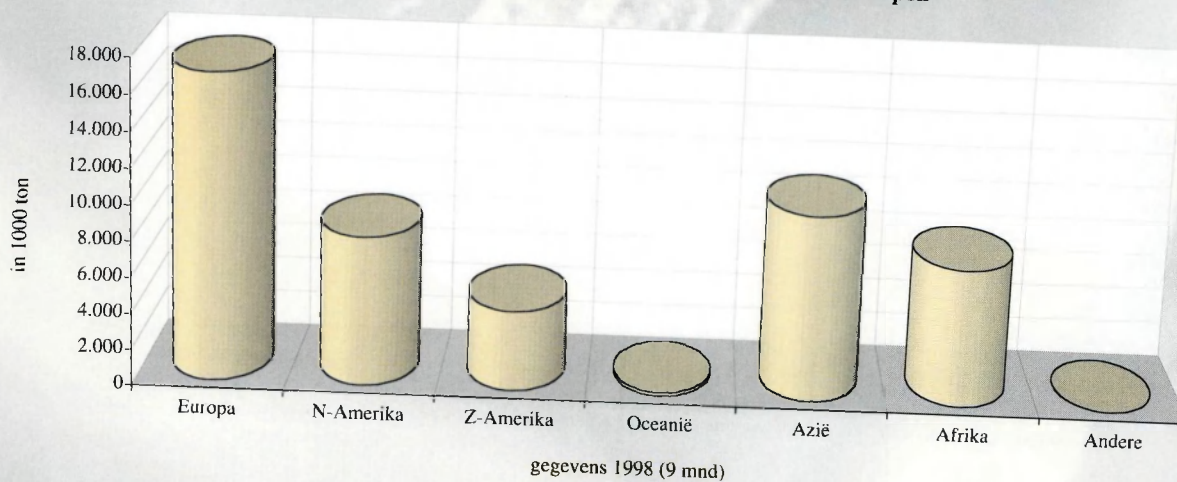
gegevens 1998

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende

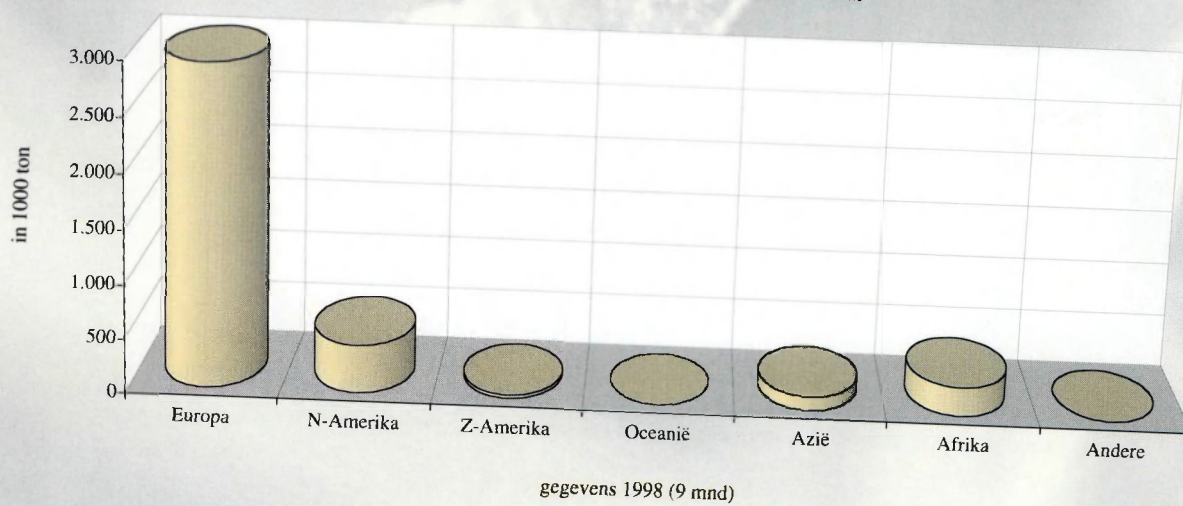


gegevens 1998

Herkomst van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



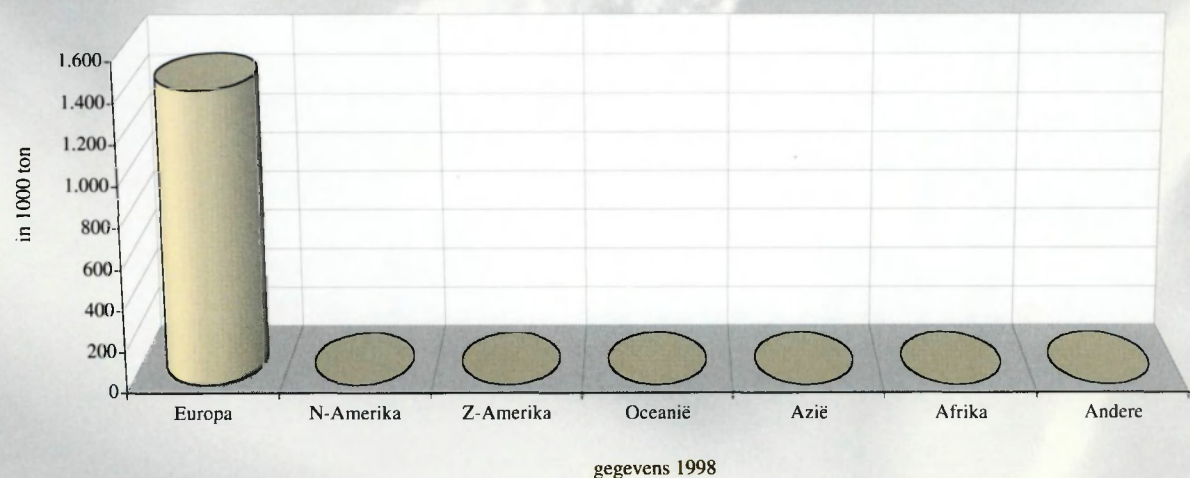
Herkomst van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



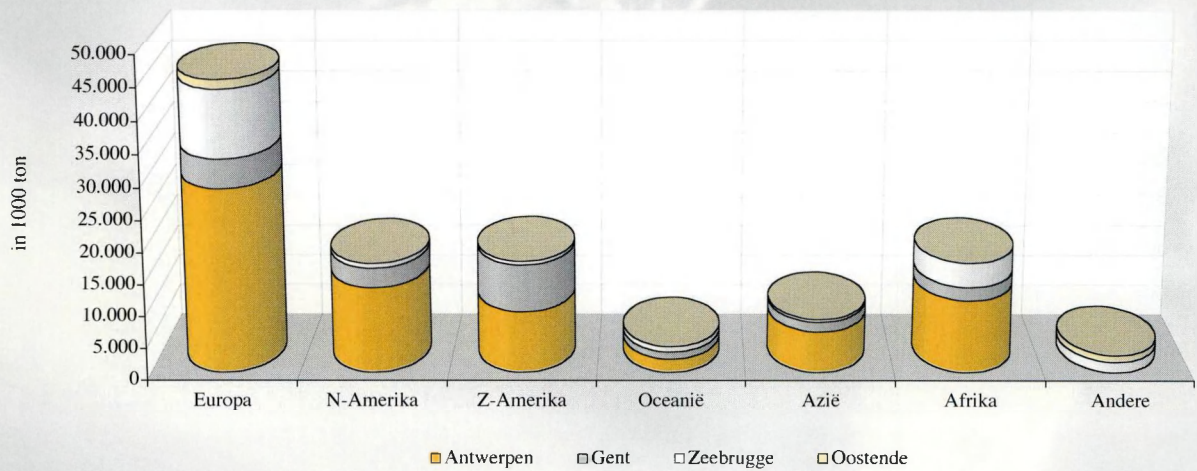
Herkomst van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



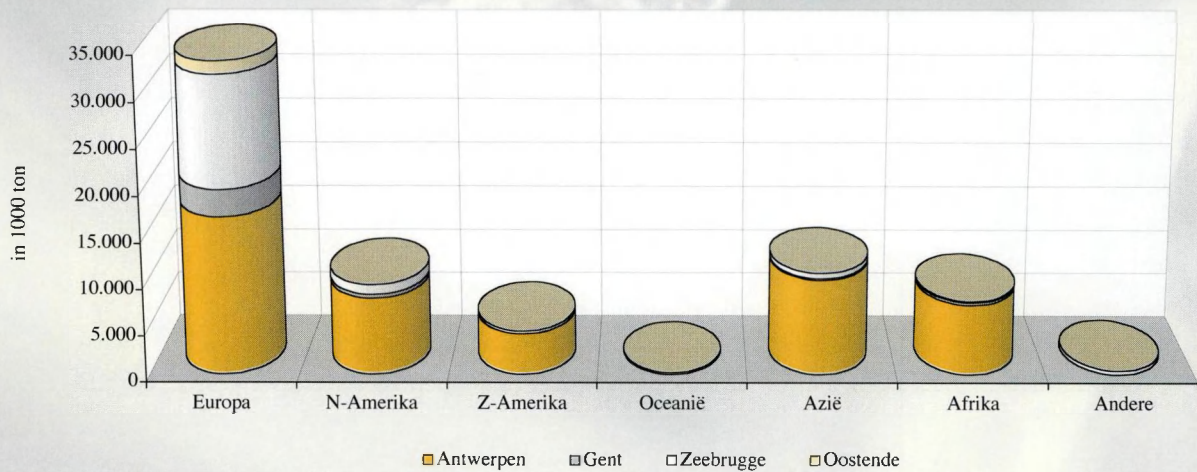
Herkomst van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Herkomst van de goederen die aankomen in de Vlaamse havens



Herkomst van de goederen die vertrekken vanuit de Vlaamse havens



2.6 Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. In dit jaarverslag worden voor het eerst ook passagiersstatis-

tieken voor de haven van Gent opgenomen. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de respectievelijke waterschoutskantoren.

Tabel 06-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-1998

	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.333	258	320.567	574.957	900.115

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Ministerie van verkeer en Infrastructuur, Bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart, Waterschoutskantoor Antwerpen / Waterschoutskantoor Gent

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1998

	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	222	902.816	1.013.347	1.917.735
1987	1.008	189	860.604	938.061	1.799.862
1988	1.918	188	574.735	1.020.073	1.596.914
1989	684	151	825.472	899.991	1.726.298
1990	821	188	891.286	896.404	1.788.699
1991	937	208	865.614	890.003	1.756.762
1992	1.477	158	572.410	1.076.422	1.650.467
1993	364	168	528.968	951.963	1.481.463
1994	215	231	565.032	930.426	1.495.904
1995	554	1.263	507.895	882.306	1.392.018
1996	420	1.037	299.866	812.240	1.113.563
1997	431	158	321.800	690.590	1.012.979
1998	308	126	310.348	574.582	885.364

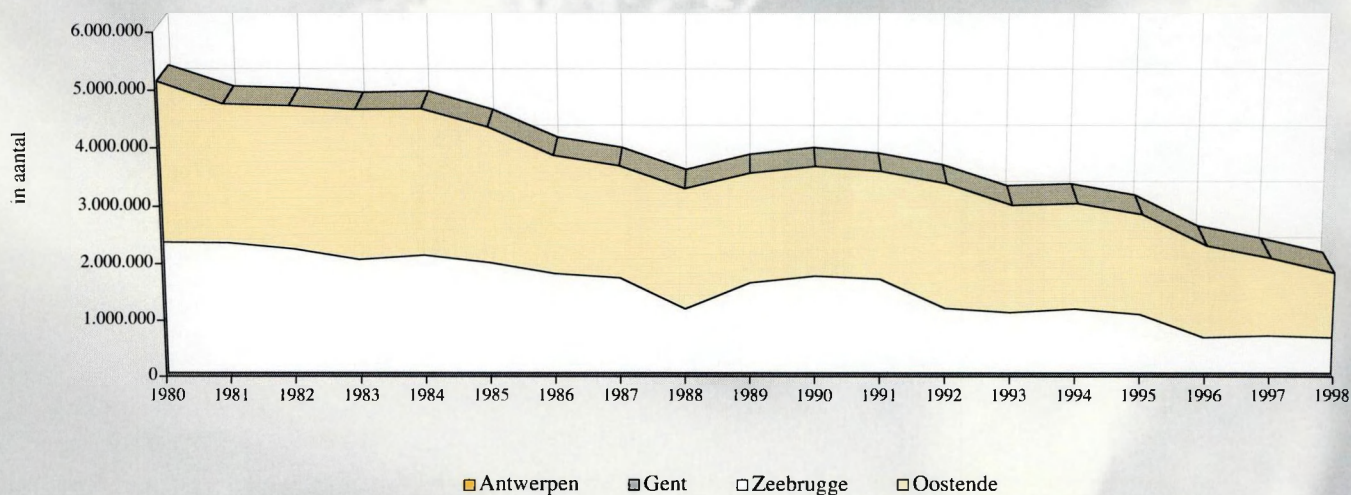
Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Ministerie van verkeer en Infrastructuur, Bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart, Waterschoutskantoor Antwerpen / Waterschoutskantoor Gent

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	485	1.772.416	2.047.697	3.825.008
1987	5.559	419	1.700.623	1.937.631	3.644.232
1988	6.523	397	1.146.956	2.096.492	3.250.368
1989	5.512	340	1.608.271	1.909.106	3.523.229
1990	3.829	311	1.730.730	1.904.375	3.639.245
1991	3.912	349	1.674.965	1.869.204	3.548.430
1992	5.487	342	1.157.775	2.181.874	3.345.478
1993	4.166	339	1.083.505	1.880.296	2.968.306
1994	2.423	417	1.151.673	1.844.494	2.999.007
1995	5.535	2.961	1.040.063	1.762.952	2.811.511
1996	4.250	2.147	631.742	1.622.766	2.260.905
1997	5.313	365	663.978	1.374.389	2.044.045
1998	4.641	384	630.915	1.149.539	1.785.479

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



2.7 Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft

de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053

Bron: Havenbesturen.

* Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997.

Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-1998

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	68.105	23.353	294.467
1997*	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849
1998	198.874	28.648	75.607	16.862	319.992

* Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997.

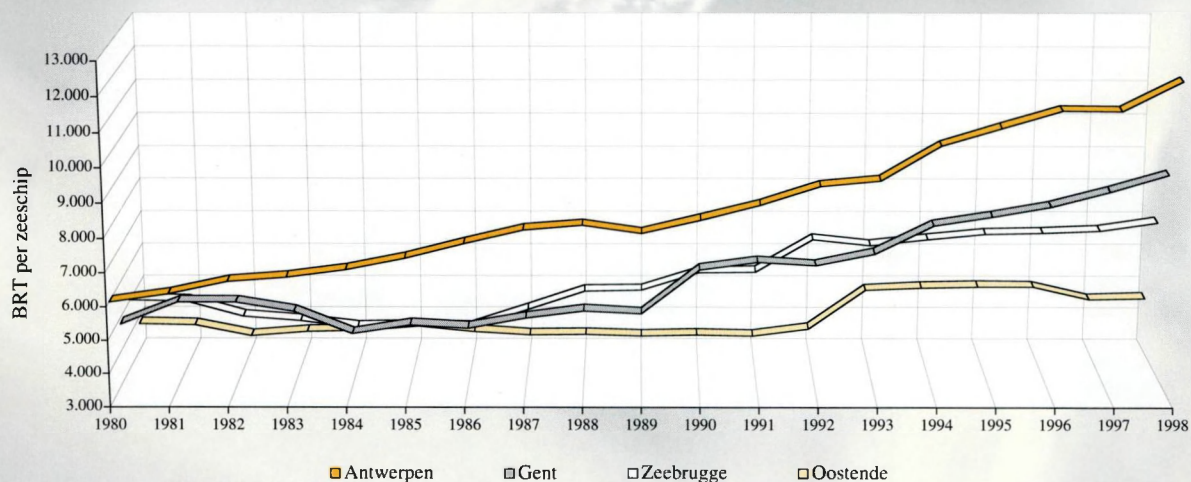
Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1998

	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582
1998	12.336	9.253	7.421	4.624

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

Gemiddelde scheepsgrootte



2.8 Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale maritieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de "Le Havre-Hamburg range". Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens

van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

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

Tabel 08-01 : Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range, 1980-1998, in 1000 ton

	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	310.308

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-01 : Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range (vervolg), 1980-1998, in 1000 ton

	Haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	LeHavre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.376	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.407	39.220

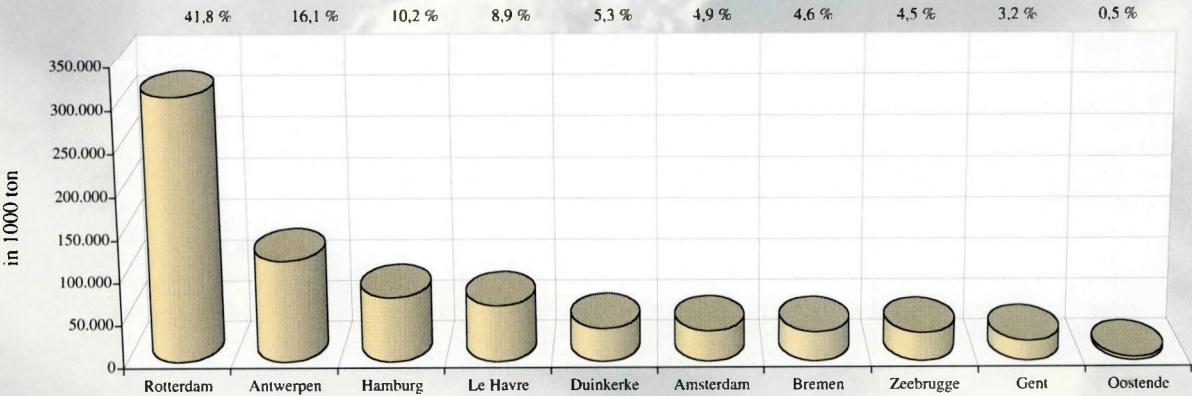
Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-1998

	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamshavens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,7%
1998	16,1%	3,2%	4,5%	0,5%	24,3%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.

Havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range



gegevens 1998

Adviezen, aanbevelingen en studies

■ Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens (08/02/1999)	600 BEF = 14,87 EUR
■ Milieuregelgeving container- en stukgoedsector in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Vergelijkend onderzoek uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie en de Nationale Havenraad (13/08/1998)	*
■ Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (18/04/1998)	*
■ Voorstel aan de minister voor een commentaar van de Vlaamse Gemeenschap op het Groenboek "On Sea Ports and Maritime Infrastructure" (Com (97), 678 final) (26/02/1998)	*
■ Nota aan de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de adviesvraag "Haven van Zeebrugge -aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert II-dok" (01/08/1998)	*
■ De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid (21/11/1997)	*
■ Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie op basis van de studie "Sterkte/zwakte-analyse van de Vlaamse havens" (28/10/1997)	*
■ Advies over het project "Verdieping Zeebrugge 55 voet" (26/06/1997)	*
■ Advies over de aanleg van een getijdok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (containersok/kade-west) (27/05/1997)	*
■ Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling (21/05/1997)	590 BEF = 14,63 EUR
■ Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de financiering van haveninvesteringen (08/01/1997)	*
■ De werking van de Vlaamse Havencommissie : nieuwe uitdagingen en afspraken (24/01/1996)	*
■ Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling (december 1995) (Vlaamse Havencommissie)	440 BEF = 10,91EUR

* Indien geen prijsvermelding na de publicatie, is deze gratis of integraal opgenomen in het respectievelijke jaarverslag.

- Nota ten behoeve van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Betreft : bijkomende vraag van de minister over het advies van de commissie over het gewijzigde Wielingendokproject (28/09/1995) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge (05/07/1995)
- Advies over de "Domaniale concessieovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de N.V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het nieuwe havengebied te Zeebrugge" (24/05/1995) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge (25/01/1995) *
- Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling (09/06/1994) 150 BEF = 3,72 EUR
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie. De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst : een nieuw concept (09/06/1994) *
- Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23/12/1993) *
- Meerjarenprogramma voor de havens 1994-1996 : de noodzaak van een globale afweging. Een tussentijds advies (23/12/1993) *
- Advies over het ontwerp van decreet over het havenbeheer (10/11/1993) 70 BEF = 1,74 EUR
- Advies aan de minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over het voorstel van ontwerpdecreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen (25/06/1993) *
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. internationaal overleg over havenbeleid (17/02/1993) *
- Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23/12/1992) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de renovatie van de Oostendse havens - Variantennota (13/11/1992) *
- Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens (uitgave Vlaamse Havencommissie) (november 1992) 500 BEF = 12,39 EUR
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een tweede Scheldeterminaal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis (07/10/1992) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over het Driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur (07/10/1992) *

- Advies van de Vlaamse Havencommissie over het renovatieproject Oostende (26/06/1992) *
- Tussentijds advies van de Vlaamse Havencommissie over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 (26/06/1992) *
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de tussenkomsten van het Vlaams Gewest voor investeringen in de havens (25.03.1992) *
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens (25/03/1992) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over een Driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur (03/07/1991) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen (29/05/1991) *
- Advies over de beheersproblematiek van Oostende (06/03/1991) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie m.b.t. richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten (19/12/1990) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over "Toegang tot het grootdok - Haven van Gent" (31/10/1990) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over "Renovatiewerken Amerikadok tot derde havendok in Antwerpen" (31/10/1990) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over een driejarenprogramma 1991-1993 voor haveninfrastructuur (28/06/1990) *
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een containerkade te Zeebrugge (09/05/1990) *

Auteursvermelding van de foto's

Cover Photodisc - Photodisc - Barco - Barco - Barco - Photodisc

blz. 7 Dann

blz. 10 Photodisc

blz. 13 Photodisc

blz. 18 John Foxx

blz. 26 Photodisc

blz. 40 MBZ

blz. 42 Dia SERV

blz. 43 Foto Henderyckx - 8870 Izegem

blz. 44 MBZ

blz. 45 Foto Henderyckx - 8870 Izegem

blz. 56 Photodisc

blz. 59 Photodisc

blz. 60 MBZ

blz. 62 MBZ

blz. 67 MBZ

blz. 72 MBZ

blz. 81 Photodisc

blz. 104 Photodisc

