



BK00292



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1996

Jaarverslag 1996
Vlaamse Havencommissie
p/a SERV
Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel

Tel.: 02/217.07.45
Fax: 02/217.70.08

Redactie:
Herman Clerinx
Jean-Pierre Merckx
Etienne Poelvoorde
Ingrid Schurmans

Creatie & druk:
Gevaert & Bisnis, Kuurne

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

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

D/1997/4665/17



VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1996

VOORWOORD

Een nieuwe start of toch maar niet?

Toen we in het vorige jaarverslag schreven dat alle zeehavens blijvend onder druk staan van almaardoor sterk wijzigende marktomstandigheden, dan was dat uiteraard met de bedoeling vlugger op de bal te kunnen spelen i.v.m. cruciale vragen zoals “waar”, “wanneer” en “hoe”, “welke” haveninvesteringen doen? Toen we daarenboven 1995 het “Jaar van de doorbraak” noemden, dan spijt het ons te moeten toegeven dat daarvan in 1996 weinig of geen bevestiging te vinden is.

→ De Gewestelijke overheid heeft ons immers niet één adviesvraag gestuurd! Het Dagelijks Bestuur van de Havencommissie vergaderde desondanks praktisch even frequent als de vorige jaren, zodat Werkgroepen zich meer dan eens ernstig moesten bezinnen over verscheidene hete hangijzers. Intern is er dus behoorlijk wat werk verzet, doch naar buitenuit werd er weinig of niets geconcretiseerd.

Van een **principiële ombuiging** in het haveninvesteringsbeleid kan dus nog geen sprake zijn, tenzij op papier (zie onze aanbeveling d.d. 24.01.1996: “De Werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe Uitdagingen, nieuwe Afspraken”).

Inderdaad, het enige advies dat we in 1996 feitelijk hebben kunnen produceren, is de “Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de Financiering van Haveninvesteringen” (d.d. 08.01.1997), die een fundamentele wijziging beoogt tot stand te brengen, zowel in de toekomstige financiering van investeringen in de Vlaamse zeehavens als in de werking van de VHC. Zij is derhalve het lezen meer dan waard, maar wacht tot op heden op verdere uitdieping teneinde ze te kunnen implementeren. Het Havendecreet, dat we drie jaar daarvoor reeds gunstig geadviseerd hebben, wacht evenzeer nog op uitvoering.

Wat is er hier aan de hand? Er worden blijkbaar weinig stappen gezet om, op het niveau van de regering, principiële beslissingen te nemen over dergelijke voorstellen: wij vragen ons bijgevolg af wat de zin is van verdere “verfijningen”, wanneer grondige discussies met administratie, inspectie van financiën en collega’s ministers achterwege blijven. De VHC heeft geen nood aan “puur tijdverdrijf”, daarvoor zijn er meer

dan genoeg maritieme problemen die een snelle en werkbare oplossing verdienen. Mogen we er in dat verband nogmaals op wijzen dat omwille van de enorme socio-economische terugvloei naar de staatskas(sen) ten gevolge van onze havenactiviteiten, de overheid het haveninvesteringsklimaat maximaal zou moeten ondersteunen.

De vraag of de Havencommissie zich niet actiever hoeft op te stellen is dus nog steeds acuut. **De kwestie van de havensamenwerking** is immers ook nog volop aan de orde. Het complementaire en synergetische karakter van onze zeehavens wordt actueel voornamelijk door het bedrijfsleven ingevuld, zij het hoofdzakelijk nog op het vlak van de individuele bedrijfsvoering; samenwerking tussen de private havenbedrijven is ook nog niet vanzelfsprekend. Gevolg: het lijkt er soms op dat er twee snelheden bestaan inzake havenontwikkeling. Ik wil hier de hoop uitspreken dat onze **Vlaamse havenbesturen** "de boot" van de strategische samenwerking niet missen. De VHC zoekt hierbij geen gemakkelijk succes: zij is er niet om de tegenstellingen aan te scherpen, wel om de knelpunten inzake samenwerking weg te werken, en zodoende het intrinsiek complementaire karakter van onze zeehavens optimaal tot uiting te laten komen. Eigenlijk was zulks de bedoeling van bij de oprichting van de VHC: onze intentieverklaring op de installatievergadering (d.d. 5 december 1989) had precies tot doel een havenoverschrijdende benadering aan te prijzen. Geen enkele strategische of administratieve confrontatie mag bijgevolg uit de weg gegaan worden. Een eerlijke participatie van de havens zelf is en blijft in dit opzicht essentieel.

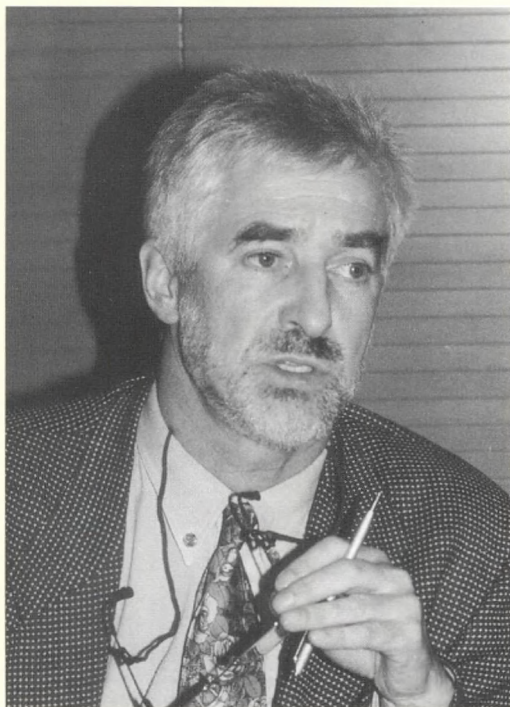
Zomin de VHC een vertegenwoordigende rol speelt voor de havens, noch nationaal noch internationaal, is zij de spreekbuis voor de betrokken havenbesturen. Deze Commissie hoeft hoofdzakelijk een coördinerende rol te spelen op het vlak van onderzoek en studie ter voorbereiding van de havenprojecten en het havenbeleid. Als de VHC ervoor kan zorgen dat alle gewenste relevante informatie zinvol geïntegreerd wordt op basis van onpartijdige en objectiverende analyses, dan is de weg tot een **coherente en intern consistente lange-termijnstrategie** voor de Vlaamse havens niet meer veraf. De overheid moet dit dan ook uitdrukkelijk wensen en effectief daaraan uitvoering geven. Het feit dat onze studieopdracht over de "Sterkten en Zwakten van de Vlaamse Zeehavens in een Globaal Perspectief", hoewel midden 1996

qua voorstel afgerond, eerst begin 1997 in uitvoering kon worden gebracht, is in dit opzicht een vermijdbare handicap.

Door toedoen van de VHC werd al bij al sterke vooruitgang geboekt op het vlak van de advisering, door in stijgende lijn degelijk onderbouwde, objectieve en evenwichtige adviezen voort te brengen. De havenprojectbeoordeling kan echter nog beter in termen van coherentie en strategie, waardoor “beperkte rationaliteit” en “opportunistisch gedrag” tot een minimum gereduceerd worden. Reductie van opportunistisch gedrag en beperkte rationaliteit zou het **Vlaamse havenbeleid** inderdaad een stuk consistentere maken.

Het is niet voldoende de economische merites, de haalbaarheid en de bedrijfseconomische implicaties van de projecten te onderzoeken; het is ook nodig de legitimiteit en administratieve implementeerbaarheid ervan te onderbouwen. Een en ander vergt het engagement van alle betrokken partijen: dit is vorige maal uitvoerig aangetoond, we blijven ervoor pleiten in de hoop dat Vlaanderen - evengoed als heel België - zijn havenpotentieel en dito patrimonium niet zou laten teloorgaan.

Prof. Dr. W. Winkelmans
Voorzitter Vlaamse
Havencommissie



INHOUD

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE.....	10
De Vlaamse Havencommissie	11
Samenstelling	12
Wetgeving	14
DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1996.....	18
Commissie	19
Dagelijks Bestuur.....	20
Werkgroepen	22
Secretariaat	23
HET HAVENGEBEUREN IN VLAANDEREN	28
Beleidsinitiatieven en ontwikkelingen op Vlaams, Federaal, Europees en in- ternationaal vlak	29
Op Vlaams niveau	34
Op Federaal niveau	39
Op Europees niveau	43
Op internationaal niveau	44
Het haveninvesteringsbeleid van de Vlaamse Gemeenschap sinds 1989	49
De Vlaamse havens in feiten: belangrijke gebeurtenissen.....	59
De evolutie van de havenarbeid in de vier Vlaamse havens tussen de periode 1980-1996	70
Dalende overheidsinvesteringen: een bedreiging voor de positie van de ha- vens - Een stand van zaken	70
Inleiding	70
De overheidsinvesteringen in ons land: een bijzonder scherpe terug- val vanaf het midden van de jaren '80 en in de recente jaren nauwe- lijks enige inhaalbeweging.....	79
Investeringen in de publieke sector (met inbegrip van de publieke ondernemingen en overige I.O.N.), aandeel van de investeringen in vervoer (1985 - 1995)	81
Analyse op het niveau van de Vlaamse begroting, met verwijzingen naar de investeringen voor de spoorwegen in Vlaanderen (federale begroting)	83
Het infrastructuurbeleid voor de komende jaren, een internationale positionering (met nadruk op een vergelijking met Nederland)	90
ADVIES	91
De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen en afspraken	91
Nota goedgekeurd op 24 januari 1996	91
Vooraf	92
De werking van de Vlaamse Havencommissie moet een reële toege- voegde waarde hebben voor het Vlaamse havenbeleid	92
De bijdrage van de commissie komt tot stand langs drie kanalen: de adviesopdracht, de overlegfunctie en een algemene studieopdracht ...	92
De adviesopdracht.....	93
De overlegfunctie en de algemene studieopdracht: concrete afspra- ken over "wat" en "hoe"	97
Een permanente dialoog tussen de Havencommissie en het beleid	97
De interne werking van de commissie.....	97

STATISTISCHE GEGEVENS.....	98
De Vlaamse havens in cijfers	99
De prestaties van de Vlaamse havens in 1996.....	99
Statistische gegevens.....	103
 ADVIEZEN VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE.....	 140

Voor dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie anno 1996 werd geopteerd om het opzet van vorig jaar aan te houden.

Zoals vorig jaar bevat het jaarverslag een overzicht van de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie, de verkeerscijfers van de vier Vlaamse havens en het advies dat uitgebracht werd door de Vlaamse Havencommissie in 1996.

Zoals vorig jaar is in dit jaarverslag ook een summier overzicht van het havengebeuren in Vlaanderen opgenomen. De monografie in het jaarverslag draagt de titel: "Dalende overheidsinvesteringen: een bedreiging voor de positie van de havens".

De gegevens over de havenarbeid - een onderdeel van de monografie van het jaarverslag over het werkjaar 1995 - werden geactualiseerd, evenals de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap.

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



1



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 begrotingsjaar¹. Vóór 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd². 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 consensus-adviezen van de SERV en de meeste SERV-commissies, volstaat een gewone meerderheid om de adviezen van de VHC uit te brengen.) Van een eensluidend advies kan de minister slechts gemotiveerd afwijken.

¹ In 1994 werd er geen advies over het rollend driejarenplan uitgebracht door de Vlaamse Havencommissie. Seden 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.

² In 1996 heeft de Vlaamse Havencommissie voor de eerste maal van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. De uit te voeren studie moet een sterkte/zwakte analyse worden van de Vlaamse havens.

Samenstelling

VOORZITTER MET RAADGEVENDE STEM

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

LEDEN (op 27.05.1997)

Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:

ANTWERPEN:

Delwaide Leo (schepen van de haven)
Detiège Leona (burgemeester)

GENT:

Termont Daniël (schepen van de haven)

OOSTENDE:

Goekint Julien (burgemeester van Oostende)

ZEEBRUGGE:

Traen Fernand (voorzitter MBZ-)

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV:

Baete Bob (nationaal secretaris havens BTB)
Fermon Frans (algemeen secretaris ACOD)
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris ABVV)

ACLVB:

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

ACV:

Cortebeeck Luc (nationaal secretaris ACV)
Janssens John (nationaal voorzitter ACV vervoer en diamant)
Jonckheere Fernand (secretaris verbond ACV Oostende)
Naveau Vic (nationaal secretaris LBC-NVK)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

NCMV:

Bortier Johan (directeur studiedienst NCMV - officieel lid tot 01/02/96)
Peeters Kris (voorzitter NCMV - officieel lid vanaf 01/02/96)
Laridon Lies (studiedienst NCMV - officieel lid van 31.08.95 tot 01/02/96)
Langerock Jeroen (studiedienst NCMV - officieel lid vanaf 01/02/96)

VEV:

Clémer Guy (directeur studiedienst VEV - officieel lid tot 29/02/96)
Dubois Marc (directeur-generaal Ferry-Boats nv - officieel lid vanaf 29/02/96)
Francken Marc (gedelegeerd bestuurder Agfa Gevaert nv - officieel lid vanaf 29/02/96)

Officiers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV - officieel lid vanaf 29/02/96)

Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie nv)

Restiau Robert (afgevaardigd bestuurder Vlaamse Havencommissie)

Van Der Mueren August (voorzitter CEPG - officieel lid vanaf 29/02/96)

Verboven Maurice (directeur-generaal Kamer Koophandel en Nijverheid Antwerpen - officieel lid tot 29/02/96)

Vermeulen Marc (secretaris-generaal Kamer van Koophandel en Nijverheid Gent - officieel lid tot 29/02/96)

Vierstraete André (bestuurder Vlaamse Havenvereniging - officieel lid tot 29/02/96)

Vertegenwoordigers van instellingen op het vlak van:

SPOORWEGEN:

Martens Antoine (bestuurder-directeur NMBS)

WEGVERVOER:

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV - Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer)

BINNENSCHIEPVAART:

Parmentier Octaaf (ondervoorzitter ITB)

In 1996 kwam de Vlaamse Havencommissie 1 keer samen: op 24 januari.

DAGELIJKS BESTUUR

Voorzitter met raadgevende stem:

Winkelmans Willy

LEDEN :

Bortier Johan (NCMV - van 31/08/95 tot 01/02/96)

Clémer Guy (VEV - tot 29/02/96)

Cortebeeck Luc (ACV)

Delwaide Leo (Antwerpen)

Goekint Julien (Oostende)

Officiers-Van de Wiele Mieke (VEV - vanaf 29/02/96)

Peeters Kris (NCMV - vanaf 01/02/96)

Termont Daniël (Gent)

Traen Fernand (Zeebrugge)

Verboven Xavier (ABVV)

In 1996 kwam het dagelijks bestuur 3 keer samen: op 20 maart, 17 september en 29 oktober.

WONEN DE VERGADERING BIJ MET SECRETARIAAT RAADGEVENDE STEM

Administrateur-generaal SERV: Muyters Philippe (tot
01/03/97)
Administrateur-generaal SERV: Kerremans Pieter (vanaf
01/03/97)
Secretaris VHC: Poelvoorde Etienne

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



Wetgeving

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

Artikel 7quater. Bij de Raad (= 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 Financien en Begroting, gegeven op 25 oktober 1989;

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

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

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

Na beraadslaging,

Besluit:

HOOFDSTUK 1. - Oprichting en bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK II. - Samenstelling en werking

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 8. Ontslagnemende leden worden vervangen door respectieve vertegenwoordigers benoemd door de Vlaamse Executieve. Ze 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 onderzoekopdrachten, 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

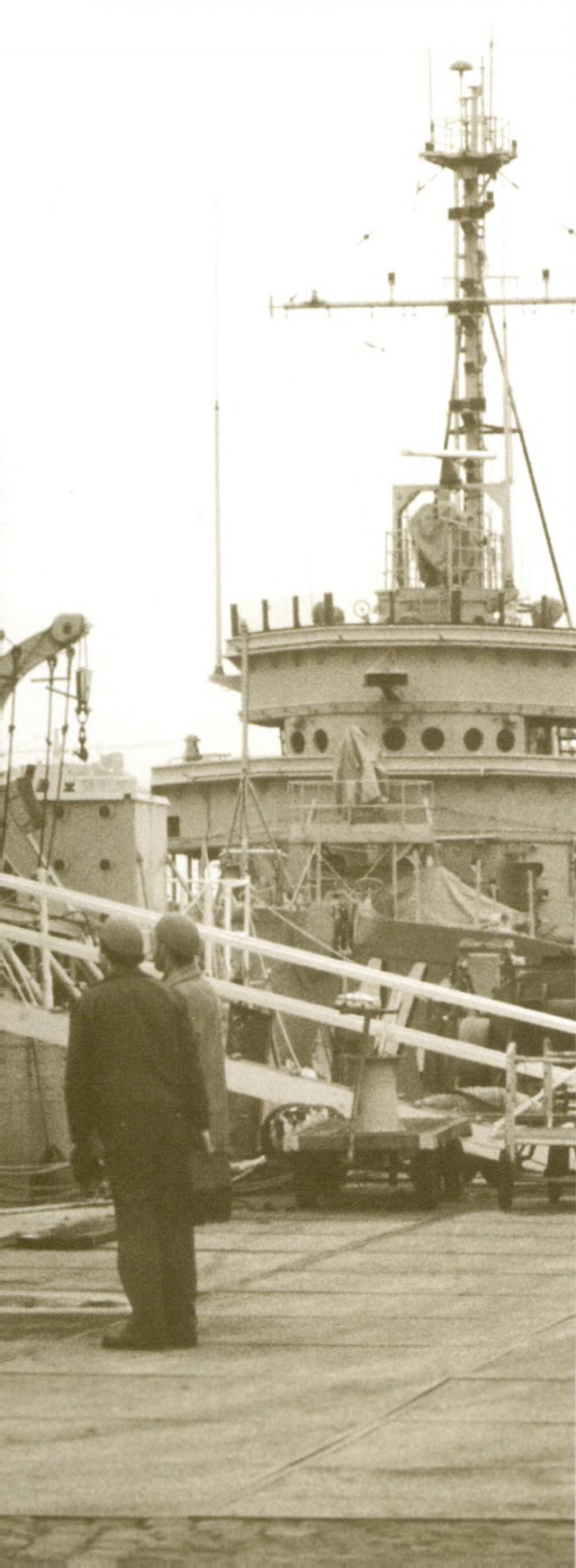
De Vlaamse Havencommissie in 1996

2





Commissie



In 1996 is de Vlaamse Havencommissie slechts eenmaal samengekomen, namelijk op 24 januari. Tijdens deze bijeenkomst heeft de Commissie nieuwe bakens uitgezet voor haar werking. De nota "De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen, nieuwe afspraken" werd tijdens deze bijeenkomst goedgekeurd.

In de loop van 1996 werden belangrijke stappen gezet om de afspraken die op 24 januari werden gedaan, waar te maken. Door allerhande omstandigheden kon de Commissie nog niet erover beraadslagen. De resultaten zullen hun beslag krijgen in de loop van 1997.

Verder heeft de Commissie op 24 januari nog deze zaken besproken:

- het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling";
- de verdere werkzaamheden van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot het overleg tussen de VHC en de Nederlandse Nationale Havenraad.

De Vlaamse Havencommissie heeft in de loop van 1996, met name op 22 november, van de minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijk Ordening slechts één formele adviesvraag ontvangen. De minister verzocht de Commissie zich te beraden over de beleidsnota van de Vlaamse Havenvereniging "Een havennetwerk voor Vlaanderen - Beleidsvisie van de Vlaamse Havenvereniging". De behandeling van deze adviesvraag is gepland voor de loop van 1997.

Dagelijks Bestuur

In 1996 kwam het Dagelijks Bestuur drie maal samen. Het is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen worden de ontwerp-aanbevelingen en/of ontwerp-adviezen die de Vlaamse Havencommissie worden voorgelegd, door het Dagelijks Bestuur voorbereid.

De werkzaamheden van het Dagelijks Bestuur in 1996 stonden in hoofdzaak in het teken van de concrete uitwerking van de aanbeveling "De werking van de Vlaamse Havencommissie: Nieuwe uitdagingen en afspraken", die was uitgebracht op 24 januari. De uitwerking van deze aanbeveling betekende dat een aantal opdrachten gelijktijdig werden aangevat.

1. Tijdens de eerste vergadering, op 20 maart, heeft het Dagelijks Bestuur kennis genomen van het antwoord van de minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening op de aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie. De Voorzitter van de VHC ontving dit antwoord op 12 maart. In het licht van dit antwoord besprak het Dagelijks Bestuur verder een concreet plan van aanpak voor de verschillende opdrachten. De concrete voorstellen hadden zowel betrekking op de inhoud van de op te zetten initiatieven, als op de te volgen procedures en de medewerking van de verschillende partners van de Commissie.

De belangrijkste engagementen die op deze bijeenkomst werden besproken en beslist, kunnen als doorslaggevend beschouwd worden voor de werking van de Vlaamse Havencommissie gedurende de werkingsjaren 1996 en 1997. Sommige engagementen werden gesplitst in diverse opdrachten, die meer dan één jaar tijd kunnen vergen. De twee hoofddoelstellingen zijn:

- (a) het bestuderen van de effectieve bijdrage van de havensector in de Vlaamse economie, met daaraan gekoppeld een grondige analyse van de wijze waarop de gerealiseerde bijdrage van de havensector kan behouden en versterkt worden;
- (b) een onderzoek naar de toekomstige financiering van haveninvesteringen.

Over de concrete uitwerking van beide engagementen werden tijdens de eerste vergadering ook concrete opdrachten voor zowel het secretariaat als de werkgroep vastgelegd. Het Dagelijks Bestuur besliste tevens dat de verschillende opdrachten die uit de beide engagementen voortvloeien, parallel moeten uitgewerkt worden:

- (a) *de bijdrage, sterkte en zwakte van iedere haven afzonderlijk en van het hele Vlaamse havenpotentieel*

De globale opdracht met betrekking tot "de bijdrage, sterkte en zwakte van iedere haven afzonderlijk en van het hele Vlaamse havenpotentieel" zal uit twee grote delen bestaan. Enerzijds werd beslist dat het verkieslijk is dat er een analyse van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de vier Vlaamse havens wordt uitgevoerd met het oog op het beschikbaar stellen van één instrument voor de Vlaamse havens. Er werd door het Dagelijks Bestuur benadrukt dat de gehanteerde werkwijze van de Nationale Bank van België³ - voor haar studies over respectievelijk de havens van Antwerpen en Gent - best uitgebreid zou worden tot de vier Vlaamse havens. Voor de concrete uitwerking van deze opdracht heeft het Dagelijks Bestuur het secretariaat de opdracht gegeven om overleg te plegen met de vertegenwoordigers van de Nationale Bank. Het Dagelijks Bestuur gaf tevens de opdracht om deze vertegenwoordigers uit te nodigen voor een overleg met de Centrale Werkgroep (zie ook volgend hoofdstuk) om een aantal onderdelen van de studie toe te lichten en verder te verfijnen.

Anderzijds werd beslist dat er op zeer korte termijn een extern studiebureau de studie gegund moest worden over "een sterkte/zwakte-analyse van onze havens en ons havenbeleid". De uitvoering van de studie valt volledig onder de bevoegdheid van de Vlaamse administratie van Leefmilieu en Infrastructuur. De Vlaamse Havencommissie wordt volledig belast met de inhoudelijke opvolging van de studie⁴.

Voor de inhoudelijke begeleiding van de studie werd door het Dagelijks Bestuur een stuurgroep samengesteld die bestaat uit (1) deskundigen van de organisaties die

³ De studies van de Nationale Bank van België bevatten een analyse van de directe toegevoegde waarde en de directe werkgelegenheid. Ze meten die directe weerslag zowel voor de havenactiviteiten in de strikte zin, als voor de industriële bedrijven die gevestigd zijn in de havenzone en de onderdelen van de diverse administraties die ten dienste staan van de havensector. Het is de bedoeling om in een latere fase ook de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid te gaan analyseren aan de hand van Input/Output tabellen.

⁴ Op basis van artikel 2 § 5 is het voor de Vlaamse Havencommissie mogelijk om onderzoeken aan de minister voor te stellen. Indien de voorgestelde studie goedgekeurd wordt, kan de studie door de administratie van Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) uitgeschreven en aanbesteed worden. Dit valt volledig onder de bevoegdheid van de administratie LIN maar moet gebeuren in samenspraak met een beperkte groep deskundigen, aangewezen door het Dagelijks Bestuur van de Vlaamse Havencommissie.

zetelen in het Dagelijks Bestuur van de Havencommissie, en (2) twee vertegenwoordigers van de minister. De Voorzitter van de stuurgroep is de Voorzitter van de Havencommissie. De dagelijkse opvolging van de studie werd door het Dagelijks Bestuur toevertrouwd aan een projectgroep. Deze projectgroep is samengesteld uit (1) het secretariaat van de Havencommissie en (2) een vertegenwoordiger van de minister.

(b) *een onderzoek naar de toekomstige financiering van haveninvesteringen*

Op basis van het antwoord van de minister over de aanbeveling van de Havencommissie van 24 januari, besliste het Dagelijks Bestuur om de "Centrale Werkgroep" te belasten met het uitwerken van een advies over de financiering van havenprojecten in de toekomst. De minister had voorgesteld om de "Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept" (uitgebracht op 9 juni 1994) als uitgangspunt te nemen. De Centrale Werkgroep werd in eerste instantie dan ook belast met het actualiseren van de aanbeveling van 9 juni 1994, met daaraan gekoppeld een bespreking van mogelijke voorstellen van alternatieve financieringswijzen. De Centrale Werkgroep werd ook in het kader van deze opdracht gevraagd om een vergelijkende analyse op te stellen over de infrastructuurinspanningen, die uitgevoerd worden ter ondersteuning van het havenbeleid in respectievelijk Nederland en Vlaanderen.

2. Op 17 september kwam het Dagelijks Bestuur samen om de bespreking in de Centrale Werkgroep over "de toekomstige financiering van haveninvesteringen" te evalueren. Het Dagelijks Bestuur heeft zich beraden over een aantal knelpunten die in de Werkgroep waren gerezen. Tijdens deze vergadering deelde het secretariaat mee dat de Nationale Bank van België toegezegd had om de studies over de havens van Antwerpen en Gent te actualiseren, en om de opdracht uit te breiden met een analyse van respectievelijk de havens van Zeebrugge en Oostende. Door de Nationale Bank werd voorgesteld om de studies voor deze beide havens te starten met het boekjaar 1990. De Nationale Bank had ondertussen reeds een officiële aanvraag ontvangen vanwege de haven van Oostende voor het uitvoeren van een dergelijke studie voor de betrokken havenregio. Door de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen werd na de bijeenkomst van het Dagelijks Bestuur een gelijkaardige officiële vraag overge-

maakt aan de Nationale Bank. Intussen is de studie over "Het economisch belang van de haven van Oostende" reeds beschikbaar.

3. Uiteindelijk heeft het Dagelijks Bestuur op 29 oktober 1996 nog een derde bespreking aan dit thema moeten wijden. De diverse besprekingen in zowel het Dagelijks Bestuur als de Centrale Werkgroep resulteerden in de voorlegging op 7 januari 1997 van een ontwerp-aanbeveling aan de Havencommissie. Deze "Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de financiering van haveninvesteringen" werd op 7 januari 1997 goedgekeurd. Ze zal integraal worden opgenomen in het Jaarverslag over 1997.

4. Begin september 1996 ontving de Voorzitter van de Havencommissie een vraag vanwege de administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Bovenschelde, om het dossier "Infrastructuurprojecten op de Leie en de Bovenschelde - Franse grens" met als belangrijkste onderdeel de doortocht te Kortrijk⁵ - ter bespreking voor te leggen aan het Dagelijks Bestuur. Het Dagelijks Bestuur heeft aan dit dossier een bespreking gewijd tijdens haar bijeenkomsten van 17 september en 29 oktober. Over dit dossier kon echter geen consensus bereikt worden tussen de vertegenwoordigers van de vier Vlaamse havens.

5. Het Dagelijks Bestuur heeft tijdens haar eerste bijeenkomst in 1996 kennis genomen van de werkzaamheden die door het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en de (Nederlandse) Nationale Havenraad gezamenlijk worden gerealiseerd over de *inventarisering van de milieuregeling in Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de havensector*. Het Dagelijks Bestuur heeft zich voor de concrete uitwerking van deze opdracht tijdens haar bijeenkomst van 17 september akkoord verklaard met de conceptnota - plan van aanpak - die gezamenlijk opgesteld werd door de secretariaten van de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie.

6. Op 10 juni werd het Dagelijks Bestuur uitgenodigd door de minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening. Tijdens dat overleg heeft de minister een uiteenzetting gehouden over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van een "Nieuw Havendecreet". De minister verklaarde dat het nieuwe Havendecreet de principes zal volgen die door de Havencommissie worden aangehouden. Hij deelde ook mee dat het nieuwe Havendecreet niet meer ter advisering zal worden voorgelegd aan de VHC.

⁵ Dit infrastructuurproject is een binnenvaartproject.



Werkgroepen

Als voorbereiding van de door het Dagelijks Bestuur en de Havencommissie behandelde dossiers vonden in de loop van 1996 twaalf werkgroepvergaderingen plaats.

Op vraag van het Dagelijks Bestuur werd de structuur van de werkgroepen verder vereenvoudigd. Een centrale werkgroep is van nu af aan verantwoordelijk voor de voorbereiding van alle adviezen en aanbevelingen. Naargelang van de dossiers kunnen de vaste leden zich laten vergezellen door deskundigen. De "Centrale Werkgroep" bestaat uit vertegenwoordigers van de organisaties en de havenbesturen, die zijn vertegenwoordigd in het Dagelijks Bestuur. Twee leden van LIN (havenbeleid) volgen de werkzaamheden van de werkgroep. Indien het wenselijk is, kan het Dagelijks Bestuur nog andere deskundigen aan de werkgroep toevoegen. Deze werkgroep heeft in hoofdzaak technisch en ondersteunend werk geleverd bij de voorbereiding van "De aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de financiering van haveninvesteringen".

Naast de voorbereiding van deze aanbeveling heeft de Centrale Werkgroep op 31 mei vertegenwoordigers van de Nationale Bank van België uitgenodigd. Tijdens deze verga-

dering werd tussen de vertegenwoordigers van de Nationale Bank van België en de leden van de Centrale Werkgroep overleg gepleegd over het analyse-instrument, dat de Nationale Bank hanteert bij haar studies over het economische belang van respectievelijk de haven van Antwerpen en de haven van Gent. De Nationale Bank van België publiceert reeds een aantal jaren voor deze twee havens studies over het economische belang van elk van deze havens⁶.

De Vlaamse Havencommissie heeft beslist dat het voor de Vlaamse beslissingsnemers heel interessant zou zijn om voor de verdere uitwerking van het havenbeleid, te kunnen beschikken over een globale studie, om zo de sociaal-economische bijdrage van iedere regio te kunnen meten. Volgens de Vlaamse Havencommissie is de analyse-methode die door de Nationale Bank van België gehanteerd wordt, de meest gedetailleerde. Op vraag van zowel de haven van Zeebrugge als de haven van Oostende besliste de Nationale Bank van België om ook voor deze twee havens een gelijkaardige studie uit te voeren. Hierdoor zal via een eenduidig instrument het sociaal-economisch belang van elk van de Vlaamse havens geanalyseerd kunnen worden.

De uitwerking van de ontwerp-aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de financiering van haveninvesteringen nam in het werkjaar 1996 de grootste tijd van de werkgroep in beslag. In totaal werden aan dit onderwerp tussen de periode van 12 juni 1996 en 11 december 1996 elf vergaderingen besteed door de Centrale Werkgroep.

⁶ Sinds 1991 publiceert de Nationale Bank van België jaarlijks voor de haven van Antwerpen de studie "Het economisch belang van de haven van Antwerpen", en voor de haven van Gent de studie "Het economisch belang van de haven van Gent". Beide studies vatten aan met de analyse in het boekjaar 1985.

Secretariaat

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

"JAARLIJKS RAPPORT OVER DE PERSPECTIEVEN INZAKE DE HAVENONTWIKKELING"

In 1994 en eind 1995 werden de twee eerste versies van het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" gemaakt en gepubliceerd. In de loop van 1996 heeft het secretariaat gewerkt aan een derde versie. Midden 1997 werd het rapport gepubliceerd.

Het nieuwe rapport is qua concept identiek aan de twee vorige rapporten. Het blijft de bedoeling om op basis van een hele reeks beschouwingen over de verschillende grote goederengroepen, uitspraken te doen over de toekomstperspectieven ervan. Het is daarbij niet de bedoeling om enkel de succesvolle "commodities" te beschrijven en de goederengroepen waarvoor de perspectieven minder gunstig zijn, te negeren. Het is integendeel de bedoeling om een zo objectief mogelijk overzicht te geven van de perspectieven van alle grote goederengroepen. Voor elk van deze goederengroepen worden steeds een aantal beschouwingen weergegeven, én er wordt telkens een te verwachten groeipercentage vooropgezet. Deze groeipercentages zijn gebaseerd op de geformuleerde beschouwingen én/of op diverse studies (b.v. Drewry, Ocean Shipping Consultants). In de conclusies wordt een totaalbeeld voor de Vlaamse havens geschetst op basis van alle deelgegevens en de geschatte groeipercentages.

DE STERKTE/ZWAKTE ANALYSE

In de nota van de Vlaamse Havencommissie "De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen, nieuwe afspraken" (januari 1996) werd het voorstel gedaan om een sterkte/zwakte analyse uit te voeren voor de Vlaamse havens. In functie van dat voorstel heeft het secretariaat de nodige stappen gezet om - in samenwerking met de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap - een studie door een studiebureau te laten uitvoeren.

Na de opmaak van een algemene offerte-aanvraag werd in augustus 1996 de procedure in gang gezet voor de selectie van een studiebureau voor de uitvoering van de studie. De offertes van de studiebureaus moesten ten laatste op 19 september 1996 ingediend zijn. Op basis van verschillende criteria, waaronder de inhoud van het projectvoorstel en de reeds eerder uitgevoerde studies en de curricula van de deskundigen die aan de opdracht zouden gaan werken, werd een studiebureau geselecteerd.

Inhoudelijk zal de studie worden opgebouwd rond drie deelrapporten:

Deelrapport 1: Ontwikkelingen in de economische omgeving die kansen of bedreigingen vormen voor de Vlaamse havens;

Deelrapport 2: Sterkten, zwakten, kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens, voortvloeiende uit de ontwikkeling van de regelgeving en besluitvorming van de Europese Unie;

Deelrapport 3: De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens afzonderlijk en van het Vlaamse havenbeleid in zijn geheel;

Deelrapport 4: Conclusies en aanbevelingen.

Op 1 februari 1997 is de studie officieel van start gegaan. De studie zal zes maanden in beslag nemen. De Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap is de officiële opdrachtgever van de studie. De Vlaamse Havencommissie staat grotendeels in voor de inhoudelijke begeleiding van de studie.

OVERLEG TUSSEN DE DIRECTEURS-GENERAAL VAN DE VLAAMSE HAVENS M.B.T. HET ONDERZOEK NAAR "MOGELIJKE CONCURRENTIE-VERSTORENDE ELEMENTEN"

Op 25 april 1996 werd door de directeurs-generaal van de Vlaamse zeehavens overeengekomen om een onderzoek te doen naar mogelijke concurrentieverstorende elementen in de prijsvorming van de havenbesturen. Op basis van een "fact-finding" was het de bedoeling om een duidelijk inzicht te krijgen in de componenten van de prijs, die aan de klant wordt aangerekend voor het vervoer van zijn goederen van herkomst naar bestemming en de rol die daarin door de havenbesturen en overheid wordt gespeeld.

Dit onderzoek werd gestart op verzoek van één van de havenbesturen. Het secretariaat van de Vlaamse Haven-

commissie heeft hiervoor tot nu toe 2 vergaderingen belegd met de directeurs-generaal, met het oog op de bespreking van de werkwijze en de tussenresultaten van het onderzoek. De verdere invulling van het onderzoek en de gegevensverzameling gebeurde door het secretariaat van de Havencommissie op basis van individuele gesprekken met afgevaardigden van de havenbesturen. Het onderzoek is nog niet afgerond.

ANALYSE VAN DE MILIEU - REGLEMENTERING 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.

Een 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.

In 1996 kwamen de secretariaten hiervoor reeds drie maal samen. Er werd in eerste instantie een gezamenlijke conceptnota uitgewerkt. Deze conceptnota schetst zowel de uitgangspunten als de wijze van het uitvoeren van het onderzoek. In een eerste fase zal het onderzoek beperkt worden tot de haven van Antwerpen voor Vlaanderen, en de haven van Rotterdam voor Nederland. De onderdelen die geanalyseerd zullen worden zijn (1) de regelingen waarmee container- en gemengde overslagbedrijven te maken hebben bij de behandeling van containers (zowel voor IMDG⁷ als niet-IMDG goederen), (2) de regelingen waarmee de havenbeheerders te maken hebben ten behoeve van de afgifte en de verwerking van scheepsafvalstoffen, en (3) de regelingen over de baggerproblematiek in de havenzones.

De studie zal uitgevoerd worden aan de hand van vragenlijsten die - op basis van de gemaakte afspraken in de conceptnota - opgesteld werden door de beide secretariaten via overleg met zowel vertegenwoordigers van de havenbeheerders als van het havenbedrijfsleven.

In de loop van 1997 zal deze studie verder uitgewerkt worden.

MULTIMODAAL VERKEERS- EN VERVOERSMODEL VLAANDEREN

In het Jaarverslag over 1995 werd al gemeld dat het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie deelneemt aan vergaderingen van de Stuurgroep van het project "Multimodaal Verkeers- en Vervoersmodel Vlaanderen". Deze studie wordt uitgevoerd door een extern studiebureau, in opdracht van de Mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap. Het doel van de overkoepelende studie ligt in het bestuderen van de mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen (voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer). De studie is reeds uitgevoerd voor de zone in en rond Antwerpen.

Het secretariaat van de Havencommissie is enkel betrokken bij een analyse van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Voor dit onderdeel werden verschillende vergaderingen belegd en werd door het studiebureau een voorlopig eindrapport voorbereid en gepresenteerd. Een definitief eindrapport zal verschijnen in de loop van 1997.

⁷ IMDG-goederen staat voor International Maritime Dangerous Goods.

DEELNAME AAN DE EU-WERKGROEP "MEMBER STATES GROUP ON PORTS AND MARITIME TRANSPORT"

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", zijn subwerkgroep "North Sea"⁸ en het bilateraal overleg dat hiermee verband houdt. Deze Europese Unie-werkgroep werd opgericht en staat onder leiding van het Directoraat-generaal VII (vervoer) van de Europese Commissie, afdeling zeevervoer en havens. In deze werkgroep zetelen alle Europese lidstaten. Noorwegen zetelt 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) en de EIB (Europese Investeringsbank). Aan deze werkgroep nemen officieel twee vertegenwoordigers voor België deel. Dit zijn enerzijds een ambtenaar van het federaal ministerie van Verkeer en anderzijds een ambtenaar van de Vlaamse gemeenschap, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Beleid Havens.

Het secretariaat van de VHC 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 in de Member States Group on Ports and Maritime Transport⁹. Het secretariaat vervult hiernaast ook een *ondersteunende functie* voor de administratie Waterwegen en Zeewezen met betrekking tot de onderwerpen die behan-

deld in de Member States Group on Ports and Maritime Transport. Zo heeft het secretariaat in de loop van 1996 - in samenspraak met de administratie - de uitwerking van de bemerkingen op 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" voor haar rekening genomen¹⁰. De bemerkingen zijn het resultaat van de besprekingen van het overleg die daarover gehouden worden. 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. Deze Member States Group on Ports and Maritime Transport is in 1996 drie maal samengekomen. In juli 1996 werd door het DG VII, afdeling zeevervoer en havens, een eerste versie van 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" ter bespreking voorgelegd aan de werkgroep. Dit ontwerp-eindrapport tracht in grote mate een samenvatting te geven van wat verwerkt is in de rapporten van elke subwerkgroep. De doelstelling van dit rapport is een inzicht te verwerven in de herkomst, bestemming en aard van de verscheepte goederen in de EU-havens, alsook na te gaan wat de potentialiteiten zijn voor short-sea verkeer in de diverse regio's van de Europese Gemeenschap.

Tijdens de drie bijeenkomsten werden uitvoerige besprekingen gewijd aan dit ontwerp-eindrapport. Verschillende lidstaten hebben in de loop van 1996 amendementen ingediend op het rapport. Tot op heden werd er echter nog geen consensus bereikt over het ontwerp-eindrapport. De Europese Commissie wenst in ieder geval de besprekingen in de werkgroep over het rapport af te ronden in 1997.

Tijdens de laatste vergadering van de Member States Group on Ports and Maritime Transport in 1996 werd ook een eerste bespreking gewijd aan de verfijning van de criteria voor het bepalen van haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang. Het betreft de criteria die in "Afdeling 5 - Zeehavens" beschreven worden in de "Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet". Een verdere verfijning van deze criteria is noodzakelijk omdat er enerzijds tot op heden geen havens van gemeenschappelijk belang werden bepaald, en anderzijds omdat het Europees Parlement tegen 1999 de richtsnoeren wenst te herzien.

⁸ De "Member States Group on Ports and Maritime Transport" werd in 1994 onderverdeeld in vier subwerkgroepen, met name in een "Baltische", een "Noordzee", een "Atlantische" en een "Mediterrane" werkgroep. Eind 1995 heeft elk van de subwerkgroepen een rapport ingediend. Het rapport van de Noordzee werkgroep luidt: "Integration of Ports and Maritime Transport in the Transeuropean Network North Sea Region" (voor meer informatie zie het Jaarverslag 1995 van de Vlaamse Havencommissie).

⁹ De vergadering wordt steeds voorgezeten door de vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

¹⁰ Begin 1997 wordt dezelfde procedure gevolgd voor de behandeling van de verfijning van de criteria die in "Afdeling 5 - Zeehavens" beschreven worden in de "Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet".

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

OVERLEG MET DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE NATIONALE BANK VAN BELGIË

Op 16 september 1996 overlegden vertegenwoordigers van de Nationale Bank van België en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie over de voortgang van de studies over het sociaal-economisch belang van de vier Vlaamse havens. Tijdens deze bijeenkomst werd door de vertegenwoordigers bekend gemaakt dat:

- (1) de actualisatie van deze studies voor respectievelijk de havens van Antwerpen en Gent op dezelfde wijze zal gebeuren als in het verleden;

- (2) de studie over de haven van Oostende in de loop van 1996 voor de eerste maal werd aangevat. De studie zal met terugwerkende kracht vertrekken vanaf het kalenderjaar 1990. De eerste publicatie van deze studie over de periode 1990-1995 mag verwacht worden in februari 1997 (Deze studie is inderdaad beschikbaar sinds februari 1997);

- (3) de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge tot op dat ogenblik nog niet werd opgestart omdat de Nationale Bank van België nog geen officiële vraag mocht ontvangen van de MBZ voor het uitvoeren van een dergelijke studie. De vertegenwoordigers verklaarden dat de studie zou aangevat worden zodra een dergelijke officiële vraag in hun bezit zou zijn. In eerste instantie zal, zoals voor de haven van Oostende de periode 1990-1995 geanalyseerd worden.

De vertegenwoordigers van de NBB deelden mee dat het de Vlaamse Havencommissie vrij staat om consolidaties uit te voeren op de afzonderlijke gegevens van iedere haven. Een dergelijke consolidatie zal geenszins uitgevoerd worden door de NBB. De interpretatie van de geconsolideerde gegevens valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Havencommissie.

OVERLEG MET DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE ADMINISTRATIE WATERINFRASTRUCTUUR EN ZEEWEZEN VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

De Voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie komen twee à drie keer per jaar samen voor informeel overleg met vertegenwoordigers van de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap. Op de agenda van deze vergaderingen staan in de regel mededelingen over de stand van zaken van de dossiers die bij de Vlaamse Havencommissie en de Administratie in behandeling zijn. Dit overleg biedt de mogelijkheid om te anticiperen op de werkzaamheden van de Commissie of Administratie.

Tevens zijn deze vergaderingen het ideale forum om bijkomende uitleg te geven over bepaalde werkwijzen, adviezen, aanbevelingen e.d., die door de Commissie of de Administratie werden gebruikt of geformuleerd.

Deze vergaderingen vonden plaats op 5 maart, 28 mei en 30 oktober 1996.





3

Het havengebeuren in Vlaanderen





Beleidsinitiatieven en ontwikkelingen op Vlaams, Federaal, Europees en internationaal vlak

OP VLAAMS NIVEAU

DE VERDIEPING VAN DE WESTERSCHELDE

Op 22 december 1995 ging de Scheldeverdieping officieel van start door de lichting van het eerste wrakstuk. Dit gebeurde in aanwezigheid van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening Eddy Baldewijns.

De werken zullen ongeveer 4 jaar duren en de totale kostprijs wordt op tussen de 8 à 9 miljard BEF geschat. In eerste instantie moeten een 40-tal wrakken opgeruimd worden tussen het loodsstation Oostende en Berendrecht-Zandvliet. Daarna moeten de eigenlijke verdiepingswerken uitgevoerd worden. Het programma voorziet verder nog in de verdediging van een viertal oevervakken in de Nederlandse Westerschelde en het uitvoeren van een aantal herstelwerken in verband met het verlies aan natuurwaarden. Na 2 jaar baggerwerken zal reeds getij-onafhankelijke vaart mogelijk zijn tot 38 voet.

Door de Verdieping van de Westerschelde wordt de maritieme toegankelijkheid van de haven van Antwerpen voor de toekomst gewaarborgd. Door de ondertekening van het Scheldeverdrag¹¹ kan de eerste fase van de Verdieping (48'/43'/38')¹² uitgevoerd worden. Voor het maritieme containerverkeer voor de haven van Antwerpen is deze 38' getij-onafhankelijke vaart het belangrijkste onderdeel van het ver-

¹¹ Het "Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde" is één van de vijf verdragen die op 17 januari 1995 getekend werden door de Vlaamse minister-president Luc van den Brande en zijn Nederlandse collega Wim Kok.

¹² Deze cijfers staan voor de maximale diepgang, uitgedrukt in voet (= 0,30 m). 48' verwijst naar de opvaart van schepen met 48 voet of 14,63 m diepgang in één getij (dus zonder wachttijd) van de boei A1 (gelegen ter hoogte van Oostende) tot in de Antwerpse zeelsluizen. 43' betekent dat uitgaande schepen met een diepgang van 43' of 13,11 m in één getij vanuit de sluis de open zee (boei A1) kunnen bereiken. 38' heeft betrekking op schepen die dankzij hun geringe diepgang van 38' (11,58 m) er een tij-ongebonden vaart op na kunnen houden, zowel bij het binnenlopen als bij het verlaten van de haven.

diepingsprogramma 48/43/38'. Het grootste aantal containerschepen (ongeveer 75 %) dat de Antwerpse haven aan- doet, valt immers nog binnen de 38' categorie. Door de realisatie van het volledige project ontstaat er tevens een belangrijke verruiming van het tij-venster, waardoor de grote bulkcarriers zonder wachttijd in één getij van de zee naar de Antwerpse haven zullen kunnen varen.

Op 16 april 1996 maakte de Nederlandse Raad van State bekend dat een groot aantal bezwaren tegen de noodzakelijke baggerwerken werden ingediend. Het betreft vooral bezwaren van Zeeuwse en Vlaamse milieuorganisaties. Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft voor de verdiepingsbaggerwerken een vergunning verstrekt op basis van de "Wet verontreiniging oppervlaktewater" (een WVO-vergunning). Volgens de milieufederaties moest ook een vergunning op grond van de Wet Milieubeheer (Wm) aangevraagd worden.

Midden juni 1996 vernietigde de Nederlandse Raad van State de toegekende milieuvergunning voor het uitbaggeren en verdiepen van de Westerschelde. Volgens de Raad van State was het wegens de grootschaligheid van het baggerprogramma noodzakelijk een milieu-aanvraag in te dienen, wat echter niet gebeurde.

Indien de hele procedure doorlopen moest worden zou het project twee jaar vertraging kunnen oplopen. Om dit te voorkomen werd een nieuw ad-hocwetsontwerp uitgewerkt door het Nederlandse kabinet van Verkeer en Waterstaat. De Nederlandse Raad van State stemde reeds in met de nieuwe versie. Midden januari 1997 werd het wetsontwerp voorgelegd aan de Nederlandse Kamer. De goedkeuring kan echter nog maanden op zich laten wachten. Op 16 januari 1997 verzekerde Premier Kok Minister-President Van den Brande dat de verdieping van de Westerschelde niet verder vertraagd zal worden. Verwacht wordt dat de verdiepingsbaggerwerkzaamheden zullen kunnen beginnen in het na-jaar van 1997.

Het verzet van de Vlaamse milieugroeperingen werd in de loop van mei 1996 ingetrokken. In navolging hiervan werd er op 17 juli 1996 een Scheldeconvenant ondertekend tussen enerzijds een aantal milieuverenigingen (waaronder de Bond Beter Leefmilieu en de vzw Natuurreservaten) en anderzijds de Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap. Er werd onder andere afgesproken

dat er driemaandijks overleg zou gepleegd worden, met als doel het ontwikkelen van een duurzaam beleid in het Scheldebekken. De gesprekken zullen vooral handelen over de verdieping van de Westerschelde en de uitvoering van het Sigmaplan.

VERDERE UITWERKING VAN EEN VLAAMS MILIEUBELEID: DE WIJZIGING VAN VLAREM I EN II EN DE AANSTELLING VAN EEN MILIEUCOÖRDINATOR

Op 26 juni 1996¹³ vaardigde de Vlaamse regering een Besluit uit dat een aantal veranderingen aanbrengt in VlareM I en II. VlareM I bepaalt in hoofdzaak de procedures die gevolgd moeten worden bij aanvraag van een milieuvergunning en de navolging ervan (afhankelijk van de klasse waartoe de inrichting behoort). VlareM II definieert de milieuvoorschriften per sector.

De belangrijkste wijziging die aangebracht werd aan VlareM I, is de aanpassing van de bestaande indelingenlijst die hierbij nog uitgebreid werd met drie kolommen waarin aangegeven wordt of de inrichting:

- (1) al dan niet over een milieucoördinator moet beschikken;
- (2) of een eenmalig of periodieke milieu-audit verplicht kan worden gesteld;
- (3) al dan niet een milieujaarverslag moet publiceren.

De wijzigingen aangebracht in VlareM II hebben vooral betrekking op de uitvoering van het Decreet op de Bedrijfsinterne Milieuzorg¹⁴. Zo wordt onder andere het emissiejaarverslag conform het Decreet uitgebreid en omgevormd tot een milieujaarverslag. Er worden tevens een aantal afdelingen toegevoegd waarin de milieuvoorwaarden voor de gewijzigde rubriecken worden bepaald.

Door het Decreet Bedrijfsinterne Milieuzorg worden alle inrichtingen van Klasse 1 verplicht om vanaf 4 juli 1996 over een milieucoördinator te beschikken. De Vlaamse regering is in de mogelijkheid om een aantal inrichtingen hiervan vrij te stellen, maar het ligt tevens binnen haar bevoegdheid om een aantal inrichtingen van Klasse 2 te verplichten om ook over een milieucoördinator te beschikken. Het decreet bepaalt de eisen waaraan de milieucoördinator moet voldoen, alsook een overgangsfase tot 1 januari 2000 waarbij de verstrenging fasegewijs optreedt. Alle ondernemingen die MER- en VR-plichtigen¹⁵ zijn moeten een jaarlijkse milieu-audit opstellen.

Deze wijzigingen aangebracht in VlareM I en II zijn belangrijk voor de Vlaamse havensector in zijn totaliteit.

¹³ Publicatie in het Staatsblad op 3 juli 1996.

¹⁴ Het uitvoeringsbesluit Bedrijfsinterne Milieuzorg werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 23 mei 1996.

¹⁵ MER staat voor milieu-effectrapport en VR staat voor veiligheidsrapport.



In de eerste plaats werd een nieuwe rubriek 2.3.7 toegevoegd met de benaming “monostortplaatsen voor baggerspecie afkomstig uit oppervlaktewateren behorende tot het openbaar hydrografisch net”. In aansluiting hierop wordt in Vlare II een afdeling 5.2.5 toegevoegd waarin de milieuvoorwaarden voor deze monostortplaatsen voor baggerspecie worden bepaald. Betrokken partij hierbij is vooral het havenbedrijf zelf.

In tweede instantie worden nu vele bedrijven binnen de havenzone verplicht om over een milieuoördinator te beschikken, een milieu-audit op te stellen en een milieujarverslag te publiceren. Vele ondernemingen binnen de havenzones vallen immers onder Klasse 1 en 2. De grote industriële bedrijven behoren tot Klasse 1 alsook de havenbedrijven zelf. De meeste goederenbehandelaars in de Vlaamse havens vallen binnen rubriek 48: “de zeehavengebieden”. Deze rubriek wordt nog opgesplitst in 2 subrubrieken. Enerzijds heeft men de opslagplaatsen in zeehavengebieden die zowel diverse goederen als gevaarlijke stoffen behandelen. Deze ondernemingen behoren in hoofdzaak tot Klasse 2. Een aantal grote overslagbedrijven zijn echter wel MER-VR-plichtig en vallen als zodanig wel onder de Klasse 1-inrichtingen. Anderzijds zijn er de goederenbehandelaars die geen gevaarlijke goederen opslaan en tevens niet te omvangrijk zijn, waardoor ze behoren tot de Klasse 3-bedrijven.

Vlare I en II is echter niet van toepassing op doorvoer- opslagplaatsen met een opslag op de voorkaaien gedurende een maximale periode van 30 opeenvolgende kalenderdagen.

HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

De Vlaamse regering stelt in haar Regeerakkoord 1995-1999 dat de ruimtelijke planning het kader moet scheppen, waarbinnen de maatschappelijke activiteiten zich optimaal kunnen ontwikkelen. Ook de ruimtelijke aspecten van andere beleidssectoren zoals milieu, economie, monumenten en landschappen, ... moeten geïntegreerd worden in deze ruimtelijke planning. Om dit te kunnen realiseren moet voor Vlaanderen een ruimtelijk referentiekader opgesteld worden. Dat moet bepaald worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Dat RSV moet aangeven hoe de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen er uit zal zien in de 21ste eeuw.

Op 24 juli 1996 keurde de Vlaamse regering het Ruimtelijk Planningsdecreet goed. Dat decreet bepaalt dat de Vlaamse regering, de provincies en de gemeenten elk een structuurplan moeten opstellen. Tussen elk van die plannen bestaat een

hiërarchische verhouding. Dit betekent dat het provinciaal structuurplan moet passen binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van de Vlaamse regering en dat de gemeentelijke plannen rekening moeten houden met de provinciale plannen.

Op dezelfde datum aanvaardde de Vlaamse regering het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat opgesteld werd door een Plangroep¹⁶. Het decreet van de Ruimtelijke Planning bepaalt dat het RSV uit drie delen moet bestaan:

- 1) Het *informatieve deel* beschrijft de bestaande ruimtelijke structuur en zet de mogelijkheden, problemen, trends en prognoses op een rij;
- 2) Het *indicatieve deel* geeft de gewenste ruimtelijke structuur weer, en is richtinggevend voor de overheid: alleen met een gemotiveerde beslissing kan zij van de gewenste ruimtelijke structuur afwijken. Een richtinggevende bepaling is bijvoorbeeld dat de verdere toename van lintbebouwing niet aanvaardbaar is;
- 3) Het *bindende deel* is het kleinste deel maar bevat de bindende bepalingen waarvan de Vlaamse regering in geen geval mag afwijken.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft als uitgangspunt het streven naar "duurzame ruimtelijke ontwikkeling". Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet in deze context eigenlijk het huidige en toekomstige gebruik van de ruimte regelen. Deze regeling moet van die aard zijn dat het voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder de toekomstige generaties de mogelijkheid te ontnemen om ook aan hun behoeften te voldoen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen doet uitspraken over het ruimtegebruik maar legt geen bodembestemmingen vast. Het is geen Gewest- of aanlegplan.

¹⁶ Op 1 december 1996 startte in alle Vlaamse gemeenten het openbaar onderzoek naar het RSV. Dat onderzoek liep tot eind februari 1997. De definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering wordt verwacht tegen eind 1997.

¹⁷ Het principe "gedeconcentreerde bundeling" betekent dat men verdere versnippering van de open ruimte wenst te stoppen door onder meer nieuwe woningen in bestaande woonkernen te bouwen, en nieuwe bedrijven te vestigen op bestaande bedrijventerreinen of op nieuwe bedrijventerreinen die bij de bestaande aansluiten.

¹⁸ De "poorten", waartoe ook de zeehavens behoren, worden hierna behandeld.

¹⁹ Dit betreft vooral de beek- en riviervalleien; aaneengesloten natuur- en boscomplexen; belangrijke landbouwgebieden; herkenbare landschappen enz. Ook de open-ruimtegebieden tussen de aaneengesloten buitengebieden moeten behouden en versterkt worden.

²⁰ Een "buitengebied" wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beschouwd als een gebied waarin open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar ook een buitengebiedbeleid wordt gevoerd.

²¹ Deze terreinen worden afgebakend binnen de als zeehavengebied aangeduide terreinen.

Zoals reeds vermeld wordt in het *informatief gedeelte* de bestaande ruimtelijke structuur en de prognoses beschreven. De visie die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gehanteerd om die duurzame ontwikkeling voor Vlaanderen te kunnen realiseren, wordt uitgewerkt in het *richtinggevend gedeelte*. De idee die als leidraad gehanteerd wordt is een "open en stedelijk" Vlaanderen. Om dit te kunnen realiseren wordt deze visie uitgewerkt via vier *basisdoelstellingen*:

- 1) de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, waarin functies en voorzieningen (waaronder de economische activiteiten) verweven en gebundeld worden. Een zo goed mogelijk beheer en gebruik van de stedelijke structuur krijgt absolute voorrang;
- 2) het behoud en waar mogelijk de versterking van de open ruimte of het buitengebied, waar de woon- en werkfuncties gebundeld worden in de kernen;
- 3) de concentratie van de economische activiteiten in de gemeenten die deel uitmaken van de bestaande economische structuur, zodat de werkgelegenheid niet verder wordt verspreid;
- 4) de optimalisering van de verkeers- en vervoersinfrastructuur, waarbij de ruimtelijke voorwaarden worden geschapen voor de verbetering van het collectieve vervoer.

Om deze vier basisdoelstellingen te kunnen verwezenlijken, vertrekt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van vier *ruimtelijke principes*: de gedeconcentreerde bundeling¹⁷; de poorten¹⁸ als motor voor de ontwikkeling; de infrastructuur als bindteken en het natuurlijk systeem¹⁹ als ruggengraat voor het buitengebied²⁰.

In de *bindende bepalingen* wordt het dwingend kader beschreven, waarvan vertrokken moet worden voor de uitwerking van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Deze bindende bepalingen vormen de spil tussen de in het richtinggevend gedeelte uitgewerkte gewenste ruimtelijke structuur en de realisatie hiervan.

De Vlaamse zeehavens - als volgt vastgelegd in de bindende bepalingen - Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende (samen met de regionale luchthaven) zijn een belangrijk onderdeel van de *poorten* van Vlaanderen. Hiernaast worden ook vier internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken²¹, het HST-station Antwerpen en de internationale luchthaven van Zaventem als poorten voor Vlaanderen bepaald in de bindende bepalingen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beschouwt deze poorten als de hef-

boom voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Vlaanderen is immers voor zijn economische welvaart en welzijn enorm afhankelijk van Europa en de rest van de wereld. Door de huidige en toekomstige positie van deze poorten in het internationale communicatienetwerk vormen zij ook een onderdeel van grote internationale structuren. Dit stelt hun in staat om hoogwaardige internationale investeringen aan te trekken. Dit vereist echter wel dat deze poorten voldoende ontwikkelingsmogelijkheden moeten krijgen. Het is maar door een verdere - ruimtelijk verantwoorde - uitbouw van deze poorten en het bereikbaar houden ervan, dat Vlaanderen zijn economische troeven zal kunnen consolideren. Deze poorten worden in elk van de drie delen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen behandeld. Hierna wordt enkel dieper ingegaan op de poorten "zeehavens".

In het *informatief gedeelte* van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de zeehavens behandeld onder het onderdeel "De concentratiegebieden van economische activiteiten". Hierin wordt een grondige beschrijving gegeven van de vier Vlaamse zeehavens in hun globaliteit en afzonderlijk. Het betreft onder andere de aard van de behandelde goederen, de functie van de haven, de oppervlakte van de haven volgens het gewestplan; de gecreëerde toegevoegde waarde, de tewerkstelling enz. In het hoofdstuk "Ruimte voor havenprojecten" worden de projecten en plannen die de havenbesturen wensen uit te voeren opgesomd. Er wordt hier echter geen enkele uitspraak gedaan over de wenselijkheid of de haalbaarheid van deze projecten. In het gedeelte "De lijninfrastructuur in Vlaanderen" komt naast het personenvervoer ook het goederenvervoer per transportmodus aan bod. De lijninfrastructuur omvat: de weginfrastructuur; de spoorweginfrastructuur; de waterweginfrastructuur alsook de hoogspanningsleidingen en pijpleidingen. De poorten vormen in feite knooppunten van deze lijninfrastructuur.

In het *richtinggevend gedeelte* wordt aangegeven dat er een afbakening moet gebeuren van deze poorten. Deze afbakening moet het mogelijk maken om de groei op te vangen binnen de grenzen van deze concentratiegebieden van economische activiteit. De zeehavengebieden worden afgebakend op basis van een aantal criteria waaronder de bestaande en gewenste zeehavenactiviteiten, de gewestplannen en de ontwikkelingsperspectieven van de stedelijke- en buitengebieden, de economische knooppunten en de lijninfrastructuur. Op basis van deze criteria wordt voor de vier zeehavengebieden in de ruimtelijke uitvoeringsplannen de

volgende afbakening voorgesteld²²:

- 1) Voor de zeehaven van Antwerpen stemt de oppervlakte van het zeehavengebied nagenoeg overeen met de oppervlakte van de haven van Antwerpen, zoals aangegeven in het KB van 02/02/1993 houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen van de Belgische Staat aan het Vlaamse Gewest (ca. 15.000 ha). Uitgesloten worden ca. 70-100 ha in het zuiden van de oude zeehaven. Voor Antwerpen Linkeroever moet worden nagegaan of de totaliteit als zeehavengebied wordt aangeduid dan wel dat een gedeelte als regionaal bedrijventerrein wordt weergegeven. Een gefaseerde ontwikkeling van het havenuitbreidingsgebied is aangewezen;
- 2) Voor de zeehaven van Zeebrugge stemt het zeehavengebied overeen met de oppervlakte voorzien in de vigerende gewestplannen (1.750 ha) en het KB van 02/02/1993) houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen aan het Vlaamse Gewest;
- 3) Voor de zeehaven van Gent wordt van de oppervlakte aan industriegebied voorzien in het gewestplan (ca. 4.000 ha) een gedeelte als zeehavengebied afgebakend en een gedeelte als bedrijventerrein afgebakend (maximaal 650 ha);
- 4) In Oostende wordt de poort op Vlaams niveau gevormd door de zeehaven in samenhang met de regionale luchthaven. Voor de zeehaven van Oostende is van de oppervlakte voorzien in het gewestplan (industrie en KMO's en ambachtelijke bedrijvigheid) op dit moment slechts 200 ha van de 600 ha (voor het grootste deel achter de sluis) bezet. In functie van de verdere optie voor de uitbouw en de reconversie van Oostende zal een afbakeningsplan moeten aangeven welke delen voor zeehavenactiviteiten en welke delen als toekomstige (watergebonden en luchthavengebonden) regionale bedrijventerreinen in aanmerking kunnen komen.

In dit gedeelte wordt ook onder de "Ontwikkelingsperspectieven - garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens" aangegeven dat een aantal havenprojecten reeds goedgekeurd werden door de Vlaamse regering en dat er zich nog een aantal in de onderzoeksfase bevinden. Er wordt tevens beklemtoond dat (1) ook de hinterlandverbindingen moeten geoptimaliseerd worden; (2) de baggerproblematiek een milieuvriendelijke oplossing moet krijgen en (3) de lokalisatie- en inplantingsvoorwaarden van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zeehavens in acht moet genomen worden.

²² Dit is weer te vinden in het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen Deel 2: Gewenste Ruimtelijke Structuur, blz. 136.

In de bindende bepalingen wordt enerzijds een selectie gemaakt van de poorten voor Vlaanderen en wordt bepaald dat het Vlaams Gewest de zeehavengebieden vastlegt in de gewestplannen. Het is immers zo dat de grote toename van mobiliteit in Vlaanderen geleid heeft tot problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit is vooral het geval in gebieden die veel mobiliteit genereren zoals steden en de concentraties van economische gebieden (bijv. zeehavens).

■ OP FEDERAAL NIVEAU

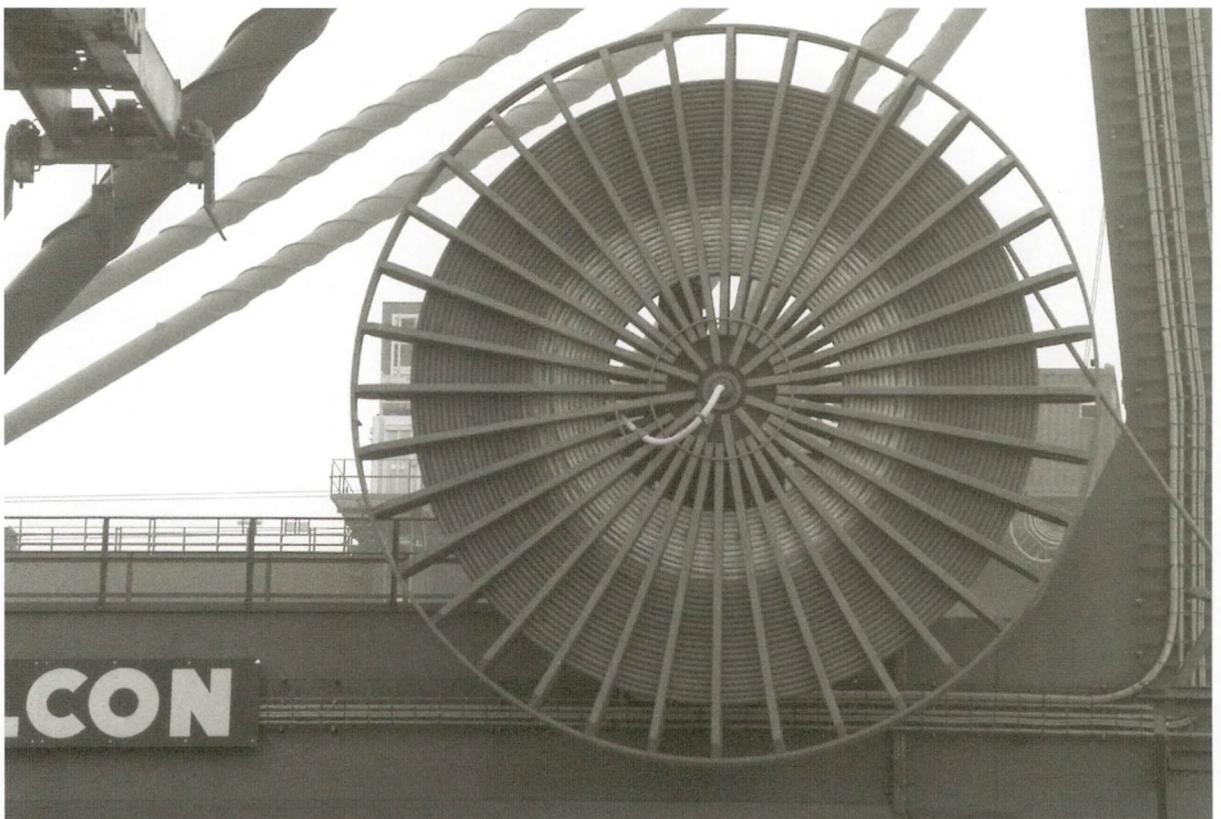
DE LIBERALISERING VAN DE BINNENVAARTMARKT

Binnenvaart en havens zijn sterk aan elkaar gelieerd. Een goed uitgebouwde binnenvaartinfrastructuur biedt een concurrentieel voordeel voor de Vlaamse havens. Vooral vanuit mobiliteitsstandpunt is er sinds een aantal jaren een groeiende belangstelling voor deze transportmodus. Sinds de regionalisering in 1989 zijn de gewesten bevoegd

voor enerzijds het infrastructurele aspect (de waterwegen, hun aanhorigheden en alles wat nodig is voor het beheer en de exploitatie ervan) en anderzijds het sectoraal economisch beleid van de binnenvaart (ondermeer de steun aan de binnenvaart met het oog op de sanering en de modernisering van de binnenschepen). Het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake alle vervoersmiddelen zijn nog steeds een federale bevoegdheid.

Dit betekent concreet dat de organisatie van de markt - tegen vaste prijzen - via de toerbeurtregeling voor het binnenlands vervoer, het vervoer naar Frankrijk dat niet via de Rijn gaat en het afficheren van de transporten naar Nederland geregeld worden door een federale instelling, met name de Dienst voor Regeling der Binnenvaart. Dit systeem garandeerde de binnenschippers een vast basistarief en een zeker aanbod van lading.

In de loop van 1996 is reëel gestart met de liberalisering van deze gereguleerde binnenvaartmarkt in België. Deze liberalisering komt er vooral onder druk van de Europese Unie. Dit toerbeurtsysteem vormt volgens de Europese Commissie een belemmering voor de liberalisering van het goederenvervoer over de binnenwateren. Op voorstel van de



Europese Commissie werden zowel op het niveau van het Europees Parlement als de Raad van Transportministers besprekingen gevoerd over de mogelijke liberalisering van de binnenvaartmarkt. Hoofddoelstelling is de volledige liberalisering van de Europese binnenvaartmarkt tegen het jaar 2000. Op die datum moet dus effectief het toerbeurtsysteem ophouden te bestaan. Het is tevens de wens dat tegen 30 november 1998 de tonnage- en termijncontracten vrijgemaakt worden. In deze context werd door de Europese Commissie op 19 november 1996 een richtlijn goedgekeurd over de marktordening. In deze Europese richtlijn wordt aan de lidstaten voorgeschreven dat ze binnen de twee jaar na publicatie meerdere bevrachtingsvormen moeten aanbieden.

Op Belgisch niveau werden op 20 juni 1996²³ drie Koninklijke Besluiten ondertekend door de federale minister van Verkeer en Infrastructuur Daerden. Deze Koninklijke Besluiten streven drie doelstellingen na: (1) de aanpassing van de procedures tot vaststelling van de vrachtprijzen en bevrachtingsvoorwaarden in afwachting van de volledige liberalisering van de binnenvaartmarkt; (2) een reglementering van de transporten naar Nederland en Frankrijk; (3) de vaststelling van de voorwaarden waaronder de schepen, die ingezet worden voor eigen vervoer, vrijgesteld worden van de DRB-tussenkomst.

Hiernaast anticipeerde de Belgische wetgever op de Europese richtlijn van 19 november 1996 door het uitvaardigen van een Koninklijk Besluit op 28 oktober 1996. Hiertegen werd hevig geprotesteerd door de Belgische binnenschippers. Naar aanleiding daarvan werd het KB ingetrokken. De betrokken minister deelde mee dat over de betrokken materie - conform de Europese richtlijn - overleg zou plaatsvinden met de beroepsverenigingen van de binnenvaartondernemers.

De Vlaamse regering heeft op 2 juli 1996²⁴ haar actieplan voor de binnenscheepvaart voorgesteld. Het actieplan omvat vooral een pakket van economische en sociale maatregelen ten gunste van de binnenvaart. De klemtoon ligt op vernieu-

wing, opleiding, promotie, modernisering van de waterwegen en vrachtverwerving. Er zal in totaal ongeveer 1,5 miljard BEF vrijgemaakt worden op het Vlaamse budget voor de komende drie jaar, beginnende vanaf 1997. Een gedeelte zal komen van het budget voor de Expansiewetgeving (175 miljoen BEF per jaar) en van het budget voor de Openbare Werken (350 miljoen BEF). Belangrijk is ook dat de Vlaamse overheid de binnenschippers zal aanzetten tot het oprichten van coöperatieven, die zullen kunnen rekenen op overheidssteun voor aanloopkosten en werkingsuitgaven.

Op 6 oktober 1996 keurden de Europese Ministers van Transport formeel het binnenvaartpakket goed. Om de overcapaciteit in de sector weg te werken werd door de Raad van Transportministers een beperkt bedrag van 25 miljoen ECU goedgekeurd voor de sloopregeling voor de jaren 1995 en 1996. Oorspronkelijk werd echter 192,5 miljoen ECU gevraagd door de Europese Commissie op aandringen van de binnenvaartlanden België en Nederland, doch Duitsland en Groot-Brittannië waren de grootste tegenstanders voor het verlenen van een grotere EU-steun. Zij zijn ook van mening dat het de laatste maal is dat er EU-gelden aangewend kunnen worden voor de financiering van een sloopregeling. Vlaanderen zal voor de sloopregeling een eenmalig bedrag van 186 miljoen BEF ontvangen. Dit formeel bekrachtigde akkoord sluit echter verdere nationale steun voor het slopen van binnenvaartschepen niet uit. In deze context maakt Vlaanderen 558 miljoen BEF vrij als slooppremie voor de schepen die uit de vaart zullen genomen worden (dit is ongeveer 15% van de totale capaciteit zoals overeengekomen is op Europees niveau).

STAATSHULP VOOR DE KOOPVAARDIJ

De Belgisch-Luxemburgse koopvaardijvloot verkeert reeds een aantal jaren in problemen. Dit is vooral toe te schrijven aan de internationale agressieve concurrentie, die de scheepvaartsector in zijn totaliteit kenmerkt.

In 1985, op haar hoogtepunt, beschikte de koopvaardij nog over 102 schepen, samen goed voor 2,2 miljard brutoton. Op ongeveer tien jaar tijd werd de vloot meer dan gehalveerd. Op 31 december 1995 telde de Belgisch-Luxemburgse vloot nog 49 schepen met een capaciteit van 872.000 brutoton. Van deze schepen voeren er 38 onder Luxemburgse en 11 onder Belgische vlag. De totale Belgische Pool van Zeelieden²⁵ telde op 31 december 1995 nog 1.634 zeelieden en 130 shoregangers²⁶. In de loop van 1996 kreeg de koopvaardijvloot nog zware klappen. ABC Containers ging failliet (6 schepen).

²³ Tegen deze Koninklijke Besluiten werd via een spoedprocedure een klacht neergelegd bij de Raad van State. Eind 1996 werden de aangepaste teksten gepubliceerd.

²⁴ De Europese Commissie uitte na het bekendmaken van de Vlaamse steun bezwaren tegen dit ondersteuningsbeleid. Na grondig onderzoek heeft de Europese Commissie midden maart 1997 meegedeeld dat ze een vorm van tijdelijke Vlaamse steun tot eind 1999 voor de binnenvaart aanvaardt.

²⁵ Het Protocol van 1994 voorziet dat er per schip minstens 5 officieren en 5 scheepsgezellen moeten aangeworven zijn uit de Pool der Zeelieden. De aanwerving van officieren en scheepsgezellen in de Belgische koopvaardij traditioneel via de Pool. De reders kunnen op dit arbeidspotentieel een beroep doen in functie van hun behoeften.

²⁶ Shoregangers zijn gewezen zeezakkende matrozen die enkel de schepen bemannen tijdens het verblijf in de thuishaven.

Cobelfret vlagde 2 schepen uit naar een andere vlag. Concreet betekent dit dat er nog twee Belgisch-Luxemburgse reders overblijven, met name de Ahlers Rederij en de CMB-groep.

Sinds een aantal jaren vormen vooral de loonkosten van de bemanning een struikelblok voor de Belgische reders. Dit werd reeds gedeeltelijk ondervangen in 1991 door een protocolakkoord tussen de reders, de vakbonden en de overheid waardoor er uitgevlagd kon worden naar Luxemburg. Hierdoor konden de Belgische bemanningsleden uitbetaald worden volgens het Luxemburgse loonregime. Op 1 januari 1994 werd het systeem van de sociale zekerheid nog verder aangepast door de basis voor de berekening van de sociale zekerheid van de zeelieden te verminderen naar 1.000 BEF per dag. Dit "Protocol van 1994" kwam er vooral na druk van de reders die, na de val van de Berlijnse Muur, meer en meer geconfronteerd werden met een groter aanbod van goedkopere Oost-Europese matrozen en officieren.

Toch bleef de zogenaamde "crewcost", de loonkosten van de bemanning, een doorslaggevend probleem in de koopvaardijsector. Er is een enorm verschil inzake loonkosten voor enerzijds een Belgisch-Luxemburgse bemanning en anderzijds een Aziatische bemanning. De loonkosten voor een Belgisch-Luxemburgse tanker met twintig bemanningsleden bedragen 35,7 miljoen BEF per jaar; voor eenzelfde tanker met een Indiase bemanning bedraagt dit maar 18,6 miljoen BEF.

Op 1 juli 1996 besliste de Belgische Redersvereniging om een groot aantal CAO's, vooral met betrekking tot de extra-legale sociale zekerheid, eenzijdig op te zeggen. Van ongeveer een 600-tal bemanningsleden werd de arbeidsovereenkomst van de ene dag op de andere opgezegd, waardoor hun opzegtermijn zou aflopen op 1 oktober 1996. Het concurrentienadeel dat het Belgische loonkostenniveau met zich meebrengt, is volgens de Redersvereniging op dat ogenblik niet meer draagbaar. De Belgische Redersvereniging vraagt tegemoetkomingen van de regering. Ze vragen dat de overheid een paritair comité samenroept en onderhandelingen opstart. Ze benadrukken wel dat indien er geen steun komt van de overheid, zij gedwongen zullen worden om uit te vlaggen - wat zeer negatieve gevolgen zal hebben voor de tewerkstelling. Er wordt in deze context ook naar Nederland²⁷ en Frankrijk verwezen waar de overheid de rederijen steunt.

Op 10 juli 1996 reageerden de vakbonden - zowel de CVD (Christelijke Vervoersarbeiders en Diamantbewerkers) als de BTB (Belgische Transportarbeidersbond) - officieel op deze eenzijdige opzegging door de Belgische Redersvereniging. Ze noemen het besluit een "oorlogsverklaring" en dreigen met wereldwijde acties, waarbij ze kunnen rekenen op de steun van de Internationale Transport Federation ITF en de havenarbeidersvakbonden. Ze merken in hun mededeling vooral op dat het niet aanvaardbaar is dat enerzijds de scheepsgezellen gewoonweg ontslagen worden en anderzijds aan de officieren individuele arbeidscontracten zouden aangeboden worden, waarin merkelijke loonsverminderingen en verhoging van de arbeidstijd zouden staan.

Toch was men in staat om midden 1996 een paritair comité samen te roepen. Tijdens dit paritair comité werd door de reders beslist om de opzegtermijn van de bemanningsleden met 1 maand uit te stellen. Dit om de onderhandelingen alle kansen te geven. Eind oktober 1996 wordt er een consensus bereikt tussen de reders en de zeeliedenvakbonden.

Eind november 1996 keurde de ministerraad het voorgestelde plan goed. Zo neemt de overheid vanaf 1 januari 1997 de werkgeversbijdragen in de brugpensioenen voor haar rekening (bedrag bovenop de werklozensteun). Belgische zeelieden die 50 jaar zijn, mogen met pensioen gaan. En de Belgische overheid zal de pensioenschulden uit het recente verleden overnemen. Tenslotte aanvaardde de ministerraad ook de volledige vrijstelling van de sociale lasten voor de werkgeversbijdragen en een gedeeltelijke vrijstelling voor de werknemersbijdragen.

Concreet betekent dit dat de overheid ongeveer 1 miljard BEF vrijmaakt voor deze sector. In ruil werden de sociale partners verplicht om een afvloeiingsplan uit te werken, waarbij nog een gedeeltelijke tewerkstelling wordt gegarandeerd binnen de Pool der Zeelieden. In het uiteindelijke ontwerpakkoord wordt - met ingang van 1 januari 1997 - een tewerkstelling aangehouden van 560 werknemers: een 400-tal officieren en 163 lagere bemanningsleden.

Op 16 december 1996 werd het ontwerpakkoord goedgekeurd door de scheepsgezellen.

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

²⁷ In Nederland moet nog enkel de kapitein over de Nederlandse nationaliteit beschikken.

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.

Op 29 november 1996 werd door de Raad van Bestuur van de NMBS het “investeringsbudget 1997” goedgekeurd. Voor het jaar 1997 worden de totale investeringen begroot op 37.074 miljoen BEF (uitgedrukt in prijzen van 1997). Van deze 37.074 miljoen BEF is 23.782 miljoen BEF bestemd voor de klassieke investeringen en 13.292 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 onder-

houd 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 1997” van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel - in tabelvorm - de investeringen voor 1997 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 1997 zal dus 700 miljoen BEF geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Een verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijkere factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens.

Van de totale 8 miljard ton/kilometer goederenverkeer per spoor wordt 5,6 miljard of 70 % gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 48 %; de haven van Gent 7,3 % en de haven van Zeebrugge 14 %. Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen, vraagt de Antwerpse haven reeds

Investeringen in spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens
(in miljoen BEF - prijzen 1997)

Infrastructuur goederenvervoer	Investeringsplan 1997
Haven van Antwerpen	465
Behoud	42
Haven	227
Antwerpen-Noord	196
Haven van Gent	79
Behoud	19
Uitbreiding	60
Haven van Zeebrugge	156
Behoud	4
Uitbreiding	119
Verbetering van de lijn Zeebrugge-Brugge-Gent	33
Totaal	700

Bron: Investeringsbudget van de NMBS voor 1997 - zoals goedgekeurd d.d. Raad van Bestuur.

een aantal jaren de uitvoering van twee belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en "de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen"²⁸.

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

- 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; de uitbouw met volledig dubbelspoor en elektrificatie wordt geraamd op 5,5 miljard BEF.

Voor dit project is reeds een zekere doorbraak gerealiseerd. Het project is opgenomen in de lijst van de Trans-Europese Netwerkprojecten die gerealiseerd zullen worden in een latere fase. Begin 1997 zal door het Vlaamse Gewest de haalbaarheidsstudie (met een subsidie van 1 miljoen ECU van de EG) over de IJzeren Rijn afgerond worden. In mei 1996 besliste de Vlaamse regering dat Vlaanderen met Nederland en Duitsland onderhandelingen moet aanvatten om de uitvoering van de IJzeren Rijn te realiseren. Eind november 1996 werd bekendgemaakt dat de NMBS en de Deutsche Bahn samen een werkgroep zullen oprichten over de materie van de IJzeren Rijn, en met bijzondere aandacht voor de verkeersstromen die in aanmerking kunnen komen voor de IJzeren Rijn. Ook Nederland kon recent overtuigd worden om mee te werken aan het IJzeren Rijn-project, 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, opgelost.

De uitvoering van het project een *tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven* wordt nu waarschijnlijker. Het is immers vermeld in het "Investeringsplan van de NMBS over de periode 1996-2005" dat op 5 juli 1996 goedgekeurd werd door de ministerraad. In augustus 1995 werd door de NMBS gestart met de uitvoering van de haalbaarheidsstudie van dit project. Er werden oorspronkelijk drie²⁹ mogelijkheden onderzocht.

Op 27 september 1996 besliste de Raad van Bestuur van de NMBS dat het tracé langs het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet opgegeven zou worden, "rekening houdende met zijn slechte score op het vlak van milieu". De Raad van Bestuur oordeelde gelijktijdig dat het tracé langs de grote ring en de autosnelweg E313/E34 en verder via Ranst en Lier, verder in detail moet onderzocht worden. Dit tracé lijkt op basis van de reeds uitgevoerde haalbaarheidsstudies "een haalbare optie inzake milieu-effecten". Over het tracé langs het Albertkanaal werd op dat ogenblik niets bepaald. Toch verklaarde de Raad van Bestuur op dat ogenblik dat "een definitief voorstel pas kan geformuleerd worden na onderzoek van de alternatieve tracés".

Begin 1997 werd door de Schotense Werkgroep Goederenspoor een aantal alternatieven voorgelegd aan de NMBS. Een van de alternatieven loopt door de oude haven, een ander tracé volgt de Zoomse Weg en de bestaande lijn 12. Over de diverse alternatieven werd in midden januari 1997 overleg gepleegd tussen de leden van de Werkgroep Goederenspoor, NMBS-ingenieurs en een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf Antwerpen. De NMBS verklaarde dat de voorstellen onderzocht zouden worden op hun haalbaarheid. In maart 1997 werd bekendgemaakt dat de voorgestelde tracés echter niet te realiseren zullen zijn, en niet meer in aanmerking komen voor een verdere studie.

De eigenlijke realisatie van deze tweede spoortoegang zal aangevat worden vanaf het jaar 2000 en afgewerkt worden na 2005. *Voor het begrotingsjaar 1997 is voor dit project een bedrag ingeschreven van 29 miljoen BEF om de verschillende studies te financieren.*

²⁸ 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.

²⁹ De drie onderzochte mogelijkheden waren:

- een spoor via het traject van het Duwvaartkanaal waarbij de lijn vanuit het noorden van de haven vertrekt;
- een spoor dat het Albertkanaal volgt tot de Schijnpoort vertrekkend vanuit de vertakking Schijn in Ekeren;
- een verbinding via een stuk van de E313 Antwerpen-Hasselt.

Deze drie tracés moeten uiteindelijk aansluiten op de lijnen 15 en 16 in Lier.



■ OP EUROPEES NIVEAU

DE TRANS-EUROPESE NETWERKEN

De ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken³⁰ wordt rechtstreeks bepaald door het Verdrag van Maastricht, Titel XII, Artikel 129 B, C en D. Het doel van deze Trans-Europese netwerken wordt in een mededeling van de Commissie van juni 1992 als volgt gedefinieerd: "De Trans-Europese netwerken moeten voor elke vervoerstak afzonderlijk worden vastgesteld en moeten geleidelijk worden geïntegreerd in een multimodale aanpak waarop de toekomstige

acties van de gemeenschap, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, dienen te zijn gebaseerd." Door de realisatie van deze Trans-Europese Netwerken worden een bevordering van de handel, de opheffing van congestieproblemen en de vermindering van de externe kosten en de efficiënte samenhang in de Europese Gemeenschap nagestreefd. De Trans-Europese Netwerken kunnen dus maar verwezenlijkt worden door de "missing links" en de "blank spots" op te sporen en weg te werken.

Op 2 december 1992 wordt door de Commissie van de Europese Gemeenschap 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

³⁰ 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 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).

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

Jaar	Totale TEN-T budget	Christofferson projecten	Andere TEN-T projecten	Havenprojecten (onderdeel van andere TEN-T)
1995	240	298	58	-
1996	282	212	70	3,4
1997	352	268	84	5,0
1998	430	324	106	nog niet bepaald
1999	496	366	130	nog niet bepaald
Totaal	1.800	1.352	448	8,4

continentale net worden vastgesteld om de doelmatigheid van het systeem als geheel te vergroten.³¹ Beide punten dienen te worden vervat in een voorstel voor richtsnoeren voor havens." Het Witboek benadrukt ook dat bij de ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken de nodige aandacht moet geschonken worden aan de impact dat een infrastructuurproject kan hebben op het milieu. Dit impliceert tevens dat de aandacht voor milieuvriendelijke transportmodi als een belangrijk onderdeel wordt beschouwd bij de ontwikkeling van de Trans-Europese Netwerken. Hierbij wordt concreet gedacht aan de verdere ontwikkeling van zeevaart-, kustvaart en binnenvaart. Ook de integratie van de Midden- en Oost-Europese landen alsook de Noord-Afrikaanse landen in de netwerken wordt als een doelstelling beschouwd.

Binnen de Commissie van de Europese Gemeenschap werd beslist om voor de ontwikkeling van elke transportmodus in de Trans-Europese Netwerken een werkgroep op te richten. De werkgroep voor de havens draagt de naam "Member States Group on Ports and Maritime Transport"³².

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 wordt beslist dat dit de 14 prioritaire TEN-projecten - de "Christofferson projecten" genoemd - zijn, die in ieder geval moeten uitgevoerd worden. De totale kostprijs van deze projecten wordt op dat ogenblik geraamd op 99 miljard ECU. De meeste projecten behoren tot het terrein van de spoorwegen en betreffen 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.

Tot op heden werd het globale budget voor de Trans-Europese Netwerken voor de periode 1995-1999 vastgelegd op 1.800 miljoen ECU. Voor 1995 en 1996 gaat het om de gerealiseerde vastleggingen. Voor 1997 zijn het de goedgekeurde begrotingscijfers. Voor de jaren 1998 en 1999 gaat het nog om ramingen. Van dit globale budget gaat ongeveer 75 % naar de 14 Christofferson projecten. De verdeling van het TEN-T budget wordt in de tabel bovenaan deze bladzijde weergegeven.

In 1995 werd geen enkel haven- of havengebonden project en/of haalbaarheidsstudie goedgekeurd. Naast de 14 priori-

³¹ Hierin wordt eigenlijk bepaald dat de Europese Gemeenschap havens van gemeenschappelijk belang wil aanwijzen.

³² De activiteiten van deze werkgroepen zijn in het Jaarverslag weergegeven bij de "Werkzaamheden van het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie".

taire projecten werd het grootste gedeelte van het TEN-T budget toegewezen aan luchtvaartprojecten en verkeersbegeleidingssystemen. Voor luchthavens was dit mogelijk omdat reeds zeer snel luchthavens van gemeenschappelijk belang bepaald werden.

In 1996 werden voor de eerste maal haalbaarheidsstudies voor haven- of havengebonden projecten goedgekeurd. Het totale budget dat aan de havens werd toegewezen, bedraagt 3,4 miljoen ECU (ongeveer 136 miljoen BF). Voor Vlaanderen werd "De socio-economische studie van de maritieme toegankelijkheid van de havens van Gent en Terneuzen" goedgekeurd. De totale kostprijs van deze haalbaarheidsstudie bedraagt 1 miljoen ECU (zonder BTW). De helft van de kosten (exclusief BTW) zal gedragen worden door de Europese Unie. Ook in het kader van de binnenvaart werd een voor de Vlaamse havens belangrijke haalbaarheidsstudie goedgekeurd. Het betreft de haalbaarheidsstudie over "Gecombineerd vervoer op de binnenwateren Seine - Schelde". De totale kostprijs van deze studie is 3 miljoen ECU (zonder BTW). Ook hiervan zal de helft van de kosten gedragen worden door de Europese Gemeenschap.

In 1996 konden voor havens haalbaarheidsstudies goedgekeurd worden, omdat de criteria ervoor vastgelegd werden in de loop van 1995 en opgenomen zijn in de financiële richtsnoeren. Deze financiële richtsnoeren worden weergegeven in de *"Verordening van de Europese Unie-Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de Trans-Europese Netwerken"* (hierna de financiële richtlijn genoemd). De haalbaarheidsstudies die goedgekeurd worden, kunnen rekenen op een medefinanciering van maximaal 50 % van de totale kosten van de studie (dit omvat ook technische en nautische studies indien het over havenprojecten gaat). De projecten die aanvaard worden krijgen maximaal 10 % van de totale investeringskosten als tussenkomst³³. 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 rendabiliteit

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, ondermeer het effect van het project op het milieu. *De Europese Commissie bepleit in deze verordening ook dat "voor de financiering van de Trans-Europese Netwerken meer particulier kapitaal moet worden aangetrokken en dat het partnerschap tussen de openbare en de particuliere sector moet worden bevorderd"*. In financiële kringen draagt dit de naam van Public-Private-Partnerships (PPP).

Ook voor het budget van 1997 zullen voor havens nog maar enkel en alleen haalbaarheidsstudies goedgekeurd worden. Het was oorspronkelijk voorzien om in 1997 reeds haven- en havengebondenprojecten 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 zijn volgens de Europese Commissie nog niet verfijnd genoeg om nu reeds haven- en havengebonden projecten van gemeenschappelijk belang te kunnen bepalen. Hierbij komt nog dat er geen resultaten bekend zijn van haalbaarheidsstudies van haven- en havengebonden projecten, die mede gefinancierd worden door de Europese Unie. Daarom werd aan de Member States Group on Ports and Maritime Transport de opdracht gegeven om eerst deze criteria verder te verfijnen³⁴. Er moet via de criteria gewerkt worden omdat de meeste lidstaten - met uitzondering van Nederland - zich tot op heden verzet hebben tegen het bepalen van havens van gemeenschappelijk belang.

Belangrijk in deze context is dat in de loop van 1994 reeds gestart werd met het per transportmodus opstellen van kaarten met de Europese netwerkschema's. Hierdoor is het voor de Europese Gemeenschap mogelijk om per transportmodus knooppunten te bepalen, die van gemeenschappelijk belang zijn. Zoals hiervoor reeds vermeld werd de idee van het bepalen van "havens van communautair belang" tot op heden door bijna alle lidstaten verworpen. Het Europees Parlement daarentegen is steeds vragende partij geweest voor het bepalen van havens van gemeenschappelijk belang. De Commissie - op vraag van de Member States Group on Ports and Maritime Transport - en de Raad van ministers van Transport hebben dit in het verleden steeds proberen tegen te houden. Het Europees Parlement heeft echter geëist dat de volgende verklaring van de Commissie opgenomen werd in de "communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet". "De Commissie zal in 1997 na raadpleging van de belanghebbende partijen en de

³³ 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.

³⁴ Het Europees Parlement wenst tevens de richtsnoeren voor een Trans-Europees vervoersnet te herzien tegen 1999.



betrokken lidstaten een verslag voorleggen alsmede, in voorkomend geval, een voorstel voor de havenprojecten waarbij voor een soortgelijke aanpak zal worden gekozen als voor de luchthavens in afdeling 6."

De totstandkoming van deze richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet heeft ongeveer

³⁵ De uitgebreide onderhandelingsprocedure is weer te vinden in het Jaarverslag 1995 van de Vlaamse Havencommissie.

2 jaar in beslag genomen. Sinds april 1994 werden onderhandelingen gevoerd tussen het Europees Parlement en de Raad van ministers - begeleid door de Europese Commissie - over de ontwikkeling van het Trans-Europees vervoersnetwerk gebaseerd op "the initial proposal of the Commission"³⁵. Het meningsverschil tussen enerzijds het Europees Parlement en anderzijds de Raad van Transportministers was zo groot dat begin 1996 werd beslist een "verzoeningsprocedure" op te starten. Dit houdt in dat het Europees Parlement, de Europese Commissie en de Raad van Transportministers ge-

zamenlijk en onder leiding van een Bemiddelingscomité³⁶ naar een consensus moesten zoeken. Na 2 vergaderingen (24 april 1996 en 17 juni 1996) werd een consensustekst bereikt. *Op 23 juli 1996 werd de tekst definitief goedgekeurd door het Europees Parlement. Hij draagt de naam "Beschikking Nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet"*.

Aan de drie belangrijkste bemerkingen van het Europees Parlement werd tegemoet gekomen. In artikel 8 wordt zeer uitvoerig weergegeven hoe de impact van een project op het milieu moet onderzocht worden (onder andere een verplichte MER-studie). In bijlage III van de beschikking staat de lijst met de 14 prioritairere projecten. Belangrijk voor de havens is (zoals hiervoor reeds opgemerkt) de in bijlage bij de richtsnoeren opgenomen verklaring van de Commissie, waarin staat te lezen dat in de loop van 1997 door de Commissie moet overgegaan worden tot "een voorstel voor de havenprojecten waarbij voor een soortgelijke aanpak zal worden gekozen als voor de luchthavens". Dit betekent heel concreet dat er havens van communautair belang zullen bepaald moeten worden.

Onder Afdeling 5 "Zeehavens" van deze algemene richtsnoeren van de TEN, worden de criteria beschreven waaraan een havenproject moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor subsidiëring binnen het TEN-T budget. Het is de bedoeling dat de Member States Group on Ports and Maritime Transport deze criteria verfijnt om op een efficiëntere en doeltreffende wijze havenprojecten te kunnen bepalen van communautair belang.

■ OP INTERNATIONAAL NIVEAU

ONTSTAAN VAN DE GROOTSTE CONTAINERREDERIJ TER WERELD DOOR FUSIE IN DE SECTOR

De markt van de containertrafiek groeit nog steeds. Maar ook de schepen en de concurrentie in deze sector worden steeds groter. Om binnen deze zeer kapitaalsintensieve sector - waarin zeer scherpe prijzen gehanteerd worden - te

kunnen overleven moet de bezetting van de schepen en de terminals op wereldschaal permanent opgedreven worden. Deze ontwikkelingen hebben in de jaren 1993 en 1994 geleid tot het ontstaan van de eerste strategische alliantie (consortia), *Global Alliance*³⁷. Binnen dergelijke consortia worden een aantal activiteiten gezamenlijk uitgevoerd.

Doch in september 1996 werd een nieuwe ontwikkeling binnen de containerrederijen bekend gemaakt. *Op 9 september 1996 werd aangekondigd dat twee containerrederijen uit de mondiale top-tien inzake containeractiviteiten zouden fuseren in een nieuwe onderneming.* Dit zal gebeuren door de fusie van de containeractiviteiten van enerzijds het transportconcern Nedlloyd (lid van het consortium Global Alliance) en anderzijds de Britse rederij P&O (lid van het consortium Grand Alliance). De fusie ging in op 1 januari 1997. Door deze samentelling wordt een groep gevormd die met 4 miljard dollar omzet, 112 schepen en 540.000 TEU meteen tot één van de grootste containerrederijen ter wereld gerekend kan worden. Gezamenlijk lopen de twee rederijen meer havens rechtstreeks aan dan elk van de andere containerrederijen. Beide concerns nemen een belang van 50 % in de nieuwe ondernemingen en delen het voorzitterschap. De nieuwe maatschappij wordt naar Brits recht opgericht. De hoofdzetel, alsook het vlootbeheer, zullen gevestigd zijn in Rotterdam.

Op termijn worden binnen de sector nog meer fusies verwacht. Dergelijke fusies zullen hun gevolgen hebben voor het transportgebeuren in hun totaliteit en voor de havens. Het is immers zo dat de nieuwe maatschappij door de fusie de kosten wenst te drukken door op de vervoerskosten te besparen.



³⁶ Het Bemiddelingscomité bestaat uit 30 leden: 15 leden van het Europees Parlement en een vertegenwoordiger van elke lidstaat.

³⁷ Dit wordt verder behandeld in het Jaarlijks Rapport van de Vlaamse Havencommissie dat midden 1997 is verschenen.

Het haveninvesteringsbeleid van de Vlaamse Gemeenschap sinds 1989

Het is de bedoeling om in dit hoofdstuk - zoals sinds het Jaarverslag van 1994 wordt gedaan - een kort overzicht te geven van de investeringen die de Vlaamse overheid sinds de regionalisering al heeft uitgevoerd in haar havens. Om de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, werden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 1995 waarvoor de A.B.E.X.-index³⁸ gehanteerd werd.

In dit onderdeel wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de lezer reeds kennis genomen heeft van de bemerkingen die gemaakt werden bij het Jaarverslag van 1994 en 1995.

Tabel 1 geeft een overzicht van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-1996. Daarnaast zijn in tabel 1 de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven voor de periode 1989-1996 afzonderlijk weergegeven, en bevat ze de investeringen in maritieme toegankelijkheid.

Bij tabel 1 zijn twee algemene bemerkingen te maken: ten eerste kan men vaststellen dat de Vlaamse Gemeenschap, sinds de regionalisering in 1989, gespreid over zeven kalenderjaren, reeds 55 miljard BEF rechtstreeks geïnvesteerd heeft in haar havens. Ten tweede valt de grootte op van de investeringsbedragen³⁹ voor de maritieme toegankelijkheid (bijna 44 % van het totale bedrag geïnvesteerd in havens).

In 1995 werd definitief aangevat met de "Verdieping van de Westerschelde". In 1995 werd 617,3 miljoen BEF van het budget maritieme toegankelijkheid hiervoor aangewend. Uitgedrukt in prijzen van 1996 is dit 630 miljoen BEF, waarvan 448 miljoen BEF over drachten aan Nederland zijn. In 1996 werd 532 miljoen BEF vastgelegd voor de verdiepingswerken. In totaal werd reeds 1,162 miljard BEF geïnvesteerd in de Verdieping van de Westerschelde.

Tabel 1:
Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in miljoen BEF voor de periode 1989-1996 (in prijzen 1996)

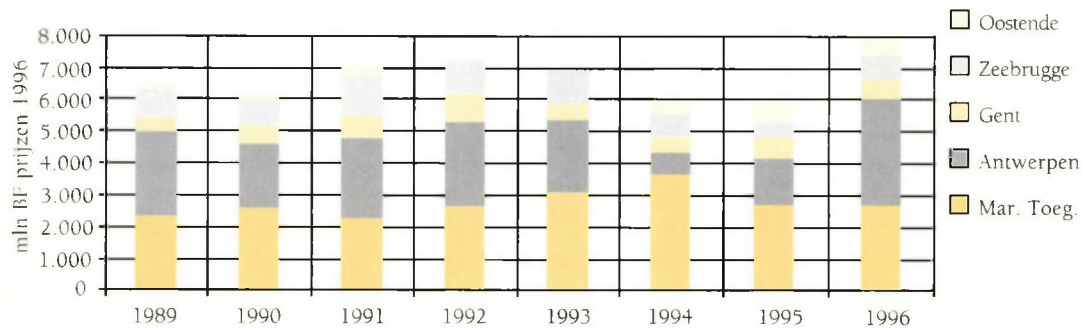
jaar	Mar. Toeg.	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Tot. incl. MT	Tot. excl. MT	MT in % tot.
1989	2.340,95	2.739,58	441,39	878,39	162,14	6.562,45	4.221,50	35,67%
1990	2.611,39	2.045,15	525,34	803,53	197,85	6.183,27	3.571,87	42,23%
1991	2.312,03	2.530,39	694,18	1.238,27	413,38	7.188,26	4.876,23	32,16%
1992	2.634,67	2.726,15	881,47	1.005,99	52,73	7.301,01	4.666,34	36,09%
1993	3.120,31	2.329,63	467,49	996,14	92,37	7.005,94	3.885,63	44,54%
1994	3.666,35	719,74	529,18	740,09	417,73	6.073,09	2.406,74	60,37%
1995	3.760,33	1.452,28	749,65	499,75	386,56	6.848,58	3.088,24	54,91%
1996	3.667,02	2.431,20	749,34	559,51	577,30	7.984,36	4.317,35	45,93%
Totaal	24.113,05	16.974,13	5.038,03	6.721,68	2.300,06	55.146,96	31.033,91	43,73%

³⁸ De A.B.E.X.-index zijn de indexcijfers van de bouwkostprijs.

³⁹ Het cijfer dat vermeld is voor de maritieme toegankelijkheid voor 1995 stemt niet overeen met hetgeen weer te vinden is in het jaarverslag 1995. Dit is toe te schrijven aan twee aanpassingen. Ten eerste werd het bedrag verhoogd met onderhoudskosten die nog werden vastgelegd in 1995. Ten tweede werd er nog een overdracht aan Nederland voor verdiepingswerken in de Westerschelde (op Nederlands grondgebied) in de loop van 1996 vastgelegd ten laste van het jaar 1995.

Deze gegevens worden hierna ook in grafiekvorm weergegeven.

Haveninvesteringen door de Vlaamse
Gemeenschap in mln BF in de periode 1989-1996
(prijzen niveau 1996)



OVERHEIDSINVESTERINGEN IN
DE VLAAMSE HAVENS

In het tweede luik van dit hoofdstuk wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse

Gemeenschap in de vier havens. We hebben ons beperkt tot de grootste projecten. Het is hierdoor dat de totaalbedragen van de afzonderlijke tabellen afwijken van de totaalbedragen die in tabel 1 zijn opgenomen voor iedere haven.

ANTWERPEN

Grote projecten in de haven van Antwerpen gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1996 in miljoen BEF (in prijzen 1996)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Totaal
Rechteroever									
Berendrechtsluis									
(saldo vanaf 1989)	599,65	749,87	680,49	421,41	279,98	12,22	0,00	7,72	2.751,35
Containerkade Zuid	1.370,45	359,15	66,20	41,19	7,18	0,00	0,96	0,00	1.845,13
Containerkade Noord	113,66	2,30	32,08	19,27	806,99	16,09	613,45	970,74	2.574,57
Zandvlietluis	0,00	0,13	198,32	161,47	0,00	0,00	67,47	0,00	427,39
Renovatie Amerikadok tot 3e Havend.	134,28	364,80	786,69	1.248,78	749,21	413,09	252,82	401,12	4.350,78
Vierde havendok	30,89	25,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,73
Royerssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,30	1,21	12,51
Totaal Rechteroever	2.248,93	1.502,08	1.763,78	1.892,12	1.843,37	441,40	946,01	1.380,79	12.018,47
Linkeroever									
Aanleg havendokken	176,35	240,24	181,34	307,59	360,13	104,64	61,63	0,00	1.431,94
Havenring e.a. wegwerken	20,19	37,75	77,79	45,21	10,67	40,13	0,00	0,00	231,75
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	222,24	0,00	17,24	0,00	0,00	0,00	239,48
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	291,81	0,00	2,97	0,00	14,98	309,75
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	2,75	0,00	0,42	441,38	994,36	1.438,92
Containerdok West	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,25	34,87	38,12
Totaal Linkeroever	196,55	277,99	481,38	647,36	388,05	148,17	506,27	1.044,21	3.689,97
Totaal Haven van Antwerpen	2.445,47	1.780,07	2.245,16	2.539,48	2.231,42	589,57	1.452,28	2.425,00	15.708,45

In de haven van Antwerpen is tussen de periode 1989 en 1996 15,7 miljard BEF geïnvesteerd in grote projecten door de Vlaamse Gemeenschap. Van dit totaalbedrag is tot op heden 12 miljard BEF of 77 % geïnvesteerd in havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Ongeveer 36 % van dit bedrag werd besteed aan de "Renovatie Amerikadok tot Derde Havendok". Zelfs van het budget van 1996 werd nog 17 % besteed aan dit project.

Opvallend is dat in 1996 bijna evenveel geïnvesteerd werd in de uitbouw van Linker- als van Rechteroever. Dit is vooral toe te wijzen aan de verdere uitbouw van het Verrebroekdok op Linkeroever en de aanleg van Containerkaai-Noord op Rechteroever. Het project Containerkaai-Noord was in 1996 goed voor 40 % van het totale budget; voor het project Verrebroekdok werd 41 % van het budget aangewend.



GENT

Grote projecten in de haven van Gent gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1996 in miljoen BEF (in prijzen 1996)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,24	0,00	73,66	70,62	17,04	0,09	0,00	55,39	222,04
Uitbouw Petroleumdok	218,59	256,61	121,64	629,58	14,68	76,57	136,06	205,68	1.659,40
Renovatie Zuiddok	63,86	0,00	0,00	14,82	106,22	0,00	0,00	0,00	184,91
Renovatie Noorddok	0,00	118,22	3,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	121,37
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	291,15	0,00	217,07	203,93	11,22	21,89	745,25
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	216,71	0,00	3,54	220,25
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,04	6,04
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,00	0,00	0,00	0,00	5,54	0,00	0,00	0,00	5,54
Kluizendok eerste fase	0,00	0,00	3,54	0,00	5,44	0,02	512,79	450,17	971,96
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	20,26	1,71	38,97	28,59	14,57	20,85	22,55	5,39	152,91
Baggerstortterrein en studies	4,15	122,33	14,92	0,00	0,00	12,08	0,00	0,00	153,49
Studies nieuwe zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	5,34	0,00	0,00	1,24	6,57
Totaal Haven van Gent	312,10	498,88	547,02	743,61	385,89	530,24	682,62	749,34	4.449,71

In de haven van Gent is door de Vlaamse Gemeenschap tussen 1989-1996 bijna 4,5 miljard BEF geïnvesteerd in havenprojecten. Van dit totaalbedrag werd 37 % aangewend voor het project "Petroleumdok" en reeds 22 % voor de eerste fase van het project Kluizendok.

Ook in 1996 werd het belangrijkste deel van het budget - dat bijna 750 miljoen BEF bedroeg - besteed aan deze beide projecten. Ongeveer 60 % werd toegewezen aan de eerste fase van het project Kluizendok. Voor de uitbouw van het Petroleumdok werd nog 37 % vastgelegd.

ZEEBRUGGE

Grote projecten in de haven van Zeebrugge gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1996 in miljoen BEF (in prijzen 1996)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Totaal
Voorhaven									
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	187,55	517,27	190,16	0,00	0,00	142,75	1,50	0,00	1.039,22
Beasac-projecten	0,83	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,61
Restaur. Leopold II-dam	0,00	0,00	127,84	79,41	0,00	21,22	80,17	1,24	309,88
Radarcentrale en W-buithaven	0,00	0,00	22,19	0,00	0,00	0,00	0,00	46,48	68,67
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	26,36	0,00	6,88	26,19	9,24	68,68
Flanders Containerterm.	0,00	0,00	555,64	756,21	587,16	494,82	132,53	0,00	2.526,36
Ro-ro steiger en uitbouw									
Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,90	67,90	101,81
Verlenging OCZ-terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	264,65	264,65
Vaargeul oude zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	19,71	0,00	0,00	0,00	19,71
Totaal Voorhaven	188,37	517,27	896,61	861,99	606,86	665,67	274,31	389,51	4.400,58
Achterhaven									
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,47	59,25	14,38	0,00	0,00	5,55	0,00	25,34	112,00
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,39	0,00	92,27	61,42	0,00	26,52	180,60
Canada-terminal	0,00	0,00	172,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	172,10
Wegwerken (o.a. Baron de Maereleen)	0,00	0,00	0,00	42,99	175,50	38,49	187,28	62,03	506,29
Bastennakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	102,63	0,00	0,00	0,00	102,63
Totaal Achterhaven	7,47	59,25	186,87	42,99	370,40	105,47	187,28	113,90	1.073,62
Totaal Haven van Zeebrugge	195,84	576,51	1.083,47	904,98	977,26	771,13	461,59	503,41	5.474,20

In de haven van Zeebrugge werd door de Vlaamse Gemeenschap tussen 1989-1996 bijna 5,5 miljard BEF besteed aan grote havenprojecten. Bijna de helft (46 %) van dit bedrag werd uitgegeven voor de uitbouw van de Flanders Containerterminal.

In de voorhaven werd in 1996 aangevat met de verlenging van de OCZ-terminal. In de achterhaven werden in 1996 een aantal projecten verder afgewerkt.



Grote projecten in de haven van Oostende gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1996 in miljoen BEF (in prijzen 1996)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Totaal
Beperkte renovatie									
Verbreden havengeul	2,39	0,00	182,64	39,92	0,00	175,62	338,26	302,24	1.041,07
Voorhaven	125,89	80,69	0,00	0,00	29,87	0,00	0,00	0,00	236,45
Werken voor									
Jumbo-ferries	0,00	79,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79,29
Verdiepingswerken	0,00	0,00	132,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	132,17
Totaal beperkte renovatie	128,29	159,98	314,81	39,92	29,87	175,62	338,26	302,24	1.488,98
Eigenlijk renovatieprogramma									
Diepwaterkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,55	193,91	240,46
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	35,96	35,96
Studies	2,46	5,73	3,07	0,00	0,00	2,24	0,00	0,00	13,51
Zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	198,29	1,12	45,18	244,59
Totaal eigenlijke renovatie	2,46	5,73	3,07	0,00	0,00	200,54	47,67	275,05	534,52
Totaal Haven van Oostende	130,75	165,72	317,88	39,92	29,87	376,15	385,92	577,30	2.023,50

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap 2 miljard BEF geïnvesteerd in de haven van Oostende. Ongeveer 74 % van dit totaalbedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie".

In 1996 werd de "Verbreding van de havengeul" en ook de uitbouw van de "Diepwaterkaai" verder gezet. Voor de aanleg van de nieuwe zeesluis werden de onteigeningen afgerond. Tevens werd aangevat met de werken aan het "Hout- en Vlotdok".



De Vlaamse havens in feiten: belangrijke gebeurtenissen

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 1996 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, vielen vooral de investeringen in de auto-assemblage en de staalnijverheid op.

ANTWERPEN

Opel Belgium - de Antwerpse vestiging van de Amerikaanse autobouwer General Motors - startte in juni 1996 met de bouw van een eigen persafdeling en matrijzenfabriek voor koetswerkonderdelen. Deze nieuwe productiefaciliteiten moeten tegen augustus 1997 operationeel zijn. Hierdoor zal Opel Belgium in staat zijn om een gedeelte van zijn onderdelen te persen. Tot op heden moet het bedrijf zijn onderdelen aanschaffen bij andere ondernemingen van de groep. Door deze investeringen wordt deze Antwerpse assemblage-eenheid een volwaardige automobielfabriek. De kostprijs van deze investering bedraagt in totaal 18 miljard BEF. Midden 1996 kondigde Opel Belgium nog een investering van 6 miljard BEF aan. Een groot gedeelte van dit bedrag is bestemd voor de uitbreiding van de automatische componentenproductie en de modernisering van de carrosserie- en lasinstallaties.

Het Duitse chemie- en metaalconcern Degussa AG kondigde aan dat ze in 1996 verder uitbreidingsinvesteringen zouden uitvoeren in de Antwerpse vestiging, om de productie van de organosilanen te kunnen verdubbelen van 6.000 ton naar 12.000 ton. Dit silaan wordt bijvoorbeeld toegevoegd aan rubber voor ondermeer de productie van meer milieuvriendelijke banden. De bouw van een bijkomende productie-

eenheid werd reeds vorig jaar aangevat en de investeringen van 1996 vertegenwoordigen de volgende fase van een vijfjaren investeringsplan voor de silaanchemie van de groep. Het investeringsbedrag in dit project bedraagt voor 1996 ongeveer 2 miljard BEF.

Op 27 september 1996 nam het Amerikaanse BF Goodrich zijn nieuwe carbopol-bedrijf - gevestigd op het Bayer-terrein te Kallo - officieel in dienst. Carbopol is een synthetisch verdikkingsmiddel dat wordt gebruikt in bijvoorbeeld verzorgingsproducten, farmaceutica, textielbedrukking enz. Het transport (met inbegrip van de behandeling van de producten zoals stockbeheer, kwaliteitscontrole en de logistiek en fysieke organisatie van het transport) over Europa zal voor deze Antwerpse vestiging verzorgd worden door "Werf en Vlasnatie".

Het Duitse Bayer wist nog een ander Amerikaans chemiebedrijf aan te trekken naar zijn terreinen te Kallo, met name Rohm and Haas met hoofdzetel te Philadelphia te Pennsylvania. Op 22 november 1996 werd bij Bayer het "huisvestingscontract" ondertekend. Rohm and Haas, wereldleider in acryl-monomeren, wenst in de Antwerpse vestiging na de eeuwwisseling starten met de productie van acrylzuur en acrylester. Deze producten worden gebruikt in coatings, detergents, verdikkers, latex, wegwerpluizen enz. Rohm and Haas plant een jaarlijkse productie van ongeveer 100.000 ton.

De Belgische petroleumproducent Petrofina deelde in de loop van maart 1996 mee dat de onderneming een aromateninstallatie zal bouwen in de raffinaderij in Antwerpen. De nieuwe installatie vergt een investering van ongeveer 4 miljard BEF. Door deze investering wenst de Petrofina-groep haar petrochemische activiteiten te kunnen uitbreiden.

Midden oktober 1996 werd bekend dat de Amerikaanse chemiegroep Phillips Petroleum een nieuwe productie-eenheid gaat bouwen op de concessie van Katoen Natie aan het Vrasenedok. In deze PPS-fabriek (polyphenyleensulfide) zullen vooral hoogwaardige kunststoffen voor de auto- en elektronica-industrie geproduceerd worden. De jaarlijkse capaciteit van deze nieuwe productie-eenheid zal ongeveer 4 miljoen kilo bedragen. Deze onderneming zou reeds operationeel moeten zijn tegen 1 april 1997. De hierdoor gecreëerde tewerkstelling wordt geschat op 30 arbeidsplaatsen. Ook het Fins-Noorse Borealis⁴⁰ voerde aanzienlijke investeringen uit in het jaar 1996. Er werd in totaal 650 miljoen BEF geïnvesteerd in de productie-afdeling gevestigd in Zwijndrecht op de linkeroever van het havengebied. Een belangrijk onderdeel van de investeringen is bestemd voor een nieuwe fabriek voor het mengen van kunststoffen.

⁴⁰ Borealis werd opgericht op 1 maart 1994 na de fusie van de petrochemische en polyolefinen-activiteiten van de Finse staatsgroep Neste en de Noorse staatsgroep Statoil. In zijn sector is het de grootste van Europa en de nummer vijf op wereldschaal.

Het Duitse BASF investeerde in de loop van 1996 ongeveer 10,5 miljard BEF in de Antwerpse vestiging. Er werd ongeveer 10 miljard BEF geïnvesteerd in de steamcracker om een rendementsverbetering met 10 % te verkrijgen. Ongeveer 500 miljoen BEF werd besteed voor de opstart van een nieuwe productie-eenheid "ethanolamines". Dit product wordt als additief gebruikt voor onder andere waspoeders en smeermiddelen.

GENT

In januari 1996 besliste de beheerraad van de Zweedse Volvo-groep om de komende jaren ongeveer 10 miljard BEF te investeren in de Gentse vestigingen (zowel in de personenwagen- als de truckfabriek) Volvo Cars Europe Industry. Begin maart 1996 maakte dezelfde beheerraad bekend dat ze het distributiecentrum voor vrachtwagen- en busonderdelen Volvo Truck Parts - gelegen te Oostakker - zal moderniseren. Met deze investering is een bedrag van 800 miljoen BEF gemoeid. Eind maart 1996 werd beslist dat dit distributiecentrum verder zal uitgebreid worden, om in te staan voor de wereldwijde distributie van onderdelen voor buitenboordmotoren en voor machines in de bouwsector. Begin 1996 werkten in het distributiecentrum 580 werknemers. Door

uitbreiding van de activiteit zullen er nog 160 arbeidsplaatsen bijkomen.

Begin 1996 werd ook bekendgemaakt dat de staalproducent Sidmar (dochter van het Luxemburgse Arbed) en het Nederlandse Koninklijke Hoogovens via een joint venture in de koudwalserij van Sidmar in de Gentse havenzone, een dompelverzinkingslijn zullen bouwen. Met deze investering is een bedrag van 3 miljard BEF investeringen gemoeid. Er zullen ook 50 bijkomende voltijdse arbeidsplaatsen gecreëerd worden. De bouw van deze verzinkingslijn zal afgerond zijn eind 1997. De productie zal kunnen aanvangen begin 1998. Door de in gebruikname van deze verzinkingslijn zullen de beide ondernemingen zich nog beter kunnen positioneren op de groeiende markt van de beklede producten, die een hogere toegevoegde waarde hebben dan gewone staalplaat.

Eind oktober 1996 werd door de Nederlandse familiale groep MBI Beton aangekondigd dat ze een nieuwe fabriek zullen bouwen in de haven van Gent. Daar is in de beginfase een investeringsbedrag van 600 miljoen BEF mee gemoeid, dat op termijn kan oplopen tot 1 miljard BEF. Het nieuwe bedrijf dat gebouwd zal worden op de vroegere scheepswerf van Langerbrugge (aan de Moervaart en het Kanaal Gent-



Terneuzen) zal betonklinkers en betongevelstenen produceren. Deze nieuwe vestiging neemt de productie van MBI Geraardsbergen over dat op die locatie geen uitbreidingsmogelijkheden meer heeft. Op jaarbasis zal de aanvoer van grondstoffen een bijkomende maritieme en binnenvaartstroom vertegenwoordigen van ongeveer 300.000 ton.

ZEEBRUGGE

In oktober 1996 werd in Zeebrugge gestart met de bouwwerken voor de aanleg van de Interconnector, een onderzeese gaspijpleiding tussen Groot-Brittannië (het Britse Bacton) en het Europese vasteland (Zeebrugge). De Interconnector is een project dat opgezet wordt 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 wordt op 450 miljoen GBP geschat (aan 55 BEF voor 1 GBP is dit 24 miljard BEF). Hierdoor wordt het voor de Britten mogelijk om ongeveer 20 miljard kubieke meter Noordzee-gas per jaar van Engeland naar het Europese vasteland te pompen. Een belangrijk deel van deze werken moeten afgerond zijn tegen 15 juni 1997, met name voor de zomervakantie van dit jaar.

Begin 1997 wordt gestart met het Versterkt Transit- en Transportnetwerk (VTN) waardoor de Interconnector verbonden wordt met Frankrijk, Duitsland en Rusland. Dit VTN-project is een uitvloeisel van de participatie van Distrigas in de Interconnector. Dit VTN-project vergt een investering van 12 miljard BEF. De werken van de beide infrastructuurprojecten zullen in totaal ongeveer 2 jaar in beslag nemen.

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

Eind oktober 1995 werd bekendgemaakt dat het oudste bedrijf in het Zeebrugse havengebied gesloten zou worden op 8 juni 1996. De cokesfabriek Carcoke - een dochter van Cockertill Sambre - beschikt vanaf dat ogenblik niet meer over een geldige exploitatievergunning. De bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen besliste om de exploitatievergunning in te trekken. Ze steunde daarbij op ver-

nietigende rapporten van het Bestuur Milieu Inspectie van de Vlaamse administratie. Om te voldoen aan de nieuwe milieuregels had de moedermaatschappij 700 miljoen BEF moeten investeren, wat ze echter weigerde. Door sluiting van deze onderneming verliest de haven van Zeebrugge een verkeersstroom van ongeveer 350.000 cokesimport per jaar. 170 werknemers worden op dat ogenblik werkloos.

DE HAVENGEBONDEN SECTOR

Ook de havenbedrijven voerden een aantal aanzienlijke investeringen uit in 1996. Deze investeringen hebben meestal betrekking op capaciteitsuitbreiding voor overslag en/of opslag en/of distributie en/of diversificatie van de activiteiten.

ANTWERPEN

Midden februari 1996 deelde het Havenbedrijf Antwerpen mee dat er twee concessies - voor een totale oppervlakte van 30,85 ha - werden toegekend aan het Albertdok, gelegen in de renovatiezone van het gedempte eerste havendok en het schuildok voor lichters in de Antwerpse haven. De concessies werden toegekend aan de Zuidnatie en Werf en Vlasnatie⁴¹ voor het installeren van een terminal voor conventioneel stukgoed.

Op 1 april 1996 heeft Noord Natie de terminal van Westerlund aan het Churchilldok overgenomen. Westerlund, gespecialiseerd in woudproducten, gaat zijn activiteiten volledig concentreren op de Linkeroever aan het Vrasenedok. Noord Natie zal deze nieuwe concessie integreren in haar aanpalende concessie, waarop een suikerterminal uitgebouwd is. Het geheel zal omgevormd worden tot een polyvalente terminal, met een bruikbare kaailengte van 559 meter.

In juli 1996 nam het transportbedrijf Van Laer, gespecialiseerd in het vervoer van zeecontainers, een tweede vestiging in gebruik in de Antwerpse haven.

Katoen Natie heeft in de loop van 1996 haar activiteiten op het gebied van industriële subcontracting nog weten uit te breiden. In juli 1996 nam Katoen Natie officieel (reeds operationeel vanaf maart 1996) een goederencontrolecentrum in gebruik voor de Franse producent en distributeur van sportartikelen Decathlon. Deze concessie, gelegen aan het Vrasenedok, wordt uitgebaat door een nieuw dochterbedrijf van Katoen Natie met name BVBA Logisport. Logisport verzorgt voor Decathlon de logistiek en goederencontrole van de overzee ingevoerde producten, die ongeveer 25 procent van de totale import van het bedrijf vertegenwoordigen. Katoen Natie investeerde 400 miljoen BEF in dit nieuwe controlecentrum. Op termijn is deze activiteit goed voor een extra tewerkstelling van ongeveer 300 personeelsleden.

⁴¹ Zuidnatie en Werf & Vlasnatie behoren beiden tot de Zuidnatie-groep. Zuidnatie is vooral gespecialiseerd in de commerciële goederenstromen. Werf & Vlasnatie behandelt voornamelijk industriële trafieken.

In juni 1996 werd in de Antwerpse haven het nieuwe Veterinaire Keurcentrum officieel in gebruik genomen. Het initiatief voor de uitbouw van dit complex lag volledig bij het Antwerpse Havenbedrijf zelf. Het centrum voldoet volledig aan de strenge nieuwe Europese Gemeenschap-normen betreffende deze materie.

GENT

In de haven van Gent investeerde de Gentse groep Sea-Invest in 1996 50 miljoen BEF in een stofvrije installatie voor de behandeling van kaoline. Deze installatie is gevestigd aan de zuidelijke kant van het Noorddok. Deze investering gebeurde in functie van een totaal nieuwe goederenstroom, die goed is voor ongeveer 200.000 à 300.000 ton bijkomende trafiek per jaar voor de haven van Gent.

In de loop van 1996 breidde de Gentse terminaloperator Locachim zijn tankpark verder uit en diversifieerde tegelijkertijd ook de behandelde goederenstromen. In de loop van 1996 werd de capaciteit uitgebreid van 180.000m³ tot 300.000m³. In een eerste fase werden hiervoor dertien

tanks bijgebouwd op de noordelijke oever van het Zuiddok. Het is de bedoeling om bij voorkeur nieuwe verkeersstromen te kunnen aantrekken, in plaats van bestaande verkeersstromen uit te breiden. Het bedrijf is gespecialiseerd in de opslag van niet-licht ontvlambare en niet-gevaarlijke bulkproducten in vloeibare of vaste vorm.

De belangrijkste investering van de havengebonden sector voor de Gentse haven situeerde zich in de fruitsaptrafiek. Op 1 juli 1996 werden de twee koelloods en aan de Port Arthurkaai door het Havenbedrijf verkocht aan N.V. Looza, een dochter van het Amerikaanse fruitsappenconcern Tropicana Dole Beverages International (TDBI) van de Amerikaanse-Canadese Seagramgroep, de wereldleider in deze sector. Tegelijkertijd werd ook een concessieovereenkomst met betrekking tot de bedrijfsterreinen ondertekend. TDBI zal in de Gentse haven een volledig Europees distributiecentrum voor fruitsappen uitbouwen. In een eerste fase zal de onderneming 70 miljoen BEF investeren voor de modernisering van de koelloods en. In een volgende fase zal er nog een loods van 7.000 m² bijgebouwd worden. Voor de



behandeling en de opslag van de goederen sloot TDBI een contract af met de Gentse goederenbehandelaar Stukwerkers Havenbedrijf, dat tevens bijkomende installaties plant te bouwen. De bijkomende goederenstroom wordt voor het eerste jaar geschat op ongeveer 200.000 ton. Hierdoor wordt de haven van Gent, met een overslag van een half miljoen ton fruitsap, de grootste fruitsaphaven van Europa. Vanaf 1 november 1996 beschikt de haven van Gent ook over een multimodale terminal. Deze multimodale terminal is gelegen aan de Farmanstraat, op de achterkaai van het Midden- en Noorddok. De terreinen, 29.000 m², werden in concessie gegeven aan de NMBS. De concessie werd voorlopig verleend voor een periode van negen jaar, maar als de resultaten gunstig zijn wordt de looptijd verlengd tot 26 jaar. De dagelijkse exploitatie van de terminal is in handen van de N.V. Interferry, een dochter van de NMBS en de vertegenwoordiger in België van Intercontainer. Omwille van de goede bereikbaarheid van de spoorterminal voor het wegvervoer en de goede ligging in de Gentse Zeehaven beschikt deze multimodale terminal over vele opportuniteiten onder

meer door de mogelijke combinatie met het vervoer te water. Door de bouw van deze terminal moeten de wagons voor de haven van Gent niet langer meer via het station van Merelbeke rijden. Dit betekent concreet dat alle goederen voor de haven van Gent nu gemiddeld drie uur vroeger ter bestemming aankomen.

ZEEBRUGGE

Eind maart 1996 werd in de voorhaven van Zeebrugge een nieuwe ingang voor de vrachtterminal van North Sea Ferries ingehuldigd. De uitgevoerde werken - voor een totaalbedrag van 100 miljoen BEF - omvatten een herinrichting van de terminal, een heraanleg van de parkings en een aanpassing van de toegangen tot de terminal, zowel voor het passagiers- als voor het vrachtverkeer.

Eind april 1996 werden de werken aangevat voor de bouw van een steiger achterin het Wielingendok. De werken werden afgerond in september 1996. In aansluiting hierop heeft het Brugse havenbestuur 10 ha in dit Wielingendok in concessie gegeven aan de Antwerpse goederenbehandelaar Hessenatie, voor rekening van het Zeebrugse filiaal CTO. Hessenatie zal in de voorhaven 200 miljoen BEF investeren in de uitbouw van een ro/ro terminal voor de behandeling van autoverkeer. Deze terminal omvat sporen voor bloktreinen, een installatie voor het laden van de wagens op vrachtwagens en parkeerterreinen voor 6.500 auto's. Deze terminal zal operationeel moeten zijn tegen 1 maart 1997. Sea-Ro Terminal beschikt reeds langer over een concessie van 12 ha aan dit Wielingendok. Sea-Ro Terminal gaat aan deze nieuwe terminal ook autocarriers behandelen (onder andere Fred Olsen).

WIJZIGINGEN IN DE VERKEERSSTROMEN VOOR DE VLAAMSE HAVENS

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

ANTWERPEN

Zeer belangrijk voor de haven van Antwerpen in 1996 was de verwerving van een wekelijkse aanloop van het consortium Grand Alliance. De leden van dit consortium Hapag-Lloyd, NYK, Neptune Orient Lines (NOL) en P&O Containers zullen behandeld worden aan de Noord Natie terminal in het Delwaidedok. Dit betekent dat de rederijen met hun containerschepen tussen de 3.800 en 4.400 TEU door de sluizen varen. Deze nieuwe lijndienst heeft Antwerpen als eerste laadhaven. Vervolgens gaat het naar



Hamburg, Le Havre en Malta. In Azië worden Singapore, Japan, Zuid-Korea, Taiwan en Hong-Kong aangelopen alvorens over Singapore en Saoedi-Arabië terug te keren naar Europa. Voor de totale dienst wordt voor de haven van Antwerpen op een jaarlijkse overslag van 100.000 containers gerekend.

Ook de rederij Cosco (Chinese staatsrederij) besliste eind 1996 om een alliantie te vormen met de rederijen Yangming en K-Line, om samen op de Noordatlantische oceaan een gezamenlijke dienst te verzorgen. De haven van Antwerpen ligt op het vaarschema van dit consortium. De Antwerpse haven wordt wekelijks aangelopen. Deze nieuwe dienst heeft Antwerpen de eerste maal aangelopen op 16 februari 1997. Het vaarschema verloopt als volgt: Antwerpen, Felixstowe, Bremerhaven en Rotterdam. Daarna wordt koers gezet naar New York om te lossen, Norfolk, Charleston en terug naar New York om te laden. Binnen deze alliantie blijft iedere rederij afzonderlijk instaan voor zijn eigen marketing. In deze vaardienst worden in totaal vier schepen ingezet van 2.400 TEU. Twee schepen worden ingebracht door Cosco en de twee andere partners leggen elk één schip in.

Op 28 juni 1996 legde het eerste schip van Seaway Service aan, aan de Europaterminal van Hessenatie in de haven van Antwerpen. Seaway Service is een joint-venture tussen enerzijds de Taiwanese rederij Evergreen en anderzijds de Italiaanse rederij Lloyd Triestino. In de Seaway Service heeft Lloyd Triestino een aandeel van 25 procent en Evergreen een aandeel van 75 procent. Antwerpen is de laatste laadhaven en kan in de beginfase rekenen op een veertiendaagse omloop van deze nieuwe regelmatige containerdienst tussen Noord-Europa, het Middellandse zeegebied en Zuidoost-Azië. Momenteel worden in Noordwest-Europa met schepen van 1.810 TEU vier havens rechtstreeks aangelopen met namen Felixstowe, Göteborg, Bremerhaven en Antwerpen (de laatste laadhaven op het vaarschema voor Noordwest-Europa). De nieuwe Italiaanse containerhaven Gioia Tauro wordt aangevaren als hub in het Middellandse zeegebied, waarna de schepen koers zetten naar Singapore en Hongkong. Voor de rederij Evergreen is deze dienst complementair aan haar "round the world" vaarroutes van de oost- en westdienst.

In het domein van de ro/ro verkeersstromen kon Antwerpen in de loop van 1996 de dubbele aanloop van Atlantic Container Line bekomen. Vanaf 31 januari 1996 legt één van de vijf conro-schepen iedere woensdag aan om te lossen aan de Scheldeterminal, om er de week daaropvolgend op donderdag terug te laden. Dit is het gevolg van het schrap-

pen van de aanlopen van Le Havre en Rotterdam in het vaarschema. Het vaarschema ziet er als volgt uit: Liverpool, Antwerpen, Göteborg en Bremerhaven, Antwerpen, Liverpool.

De Antwerpse haven slaagde erin om meerdere staal en ijzer trafieken aan te trekken. De Antwerpse haven werd opgenomen in het vaarschema van de Noorse rederij Jebsen Management AS uit Bergen op haar Euro-Africa Service. Het betreft een regelmatige dienst tussen Noord-Europa en Zuid-Afrika. Deze rederij wenst op termijn van Antwerpen het belangrijkste Europese laadcentrum te maken voor ijzer en staal en voor project cargo.

De haven van Antwerpen wist in 1996 ook haar positie op het gebied van de binnenvaart containerdiensten te verstevigen. Sinds 1 september 1996 wordt door de Stuttgart Container Terminal-dienst drie tot vier maal per week containers van/naar gefeederd voor Stuttgart. Deze SCT-dienst betekent dat nu ook het Land Baden-Württemberg bereikbaar wordt voor het transport van containers via de binnenvaart. Midden november 1996 werd er een binnenvaart containerdienst opgestart tussen Antwerpen en de Noord-Franse binnenhaven Valenciennes door het Franse bedrijf Escofi en de binnenvaartrederij Combined Container Services (CCS). In een eerste fase zal het gaan om drie afvaarten per veertien dagen door schepen van 50 TEU.

GENT

Zoals reeds hiervoor beschreven, wist de haven van Gent haar positie als eerste Europese fruitsaphaven nog te versterken in de loop van het jaar 1996. Tropicana bundelt in de Gentse haven al haar trafieken die voorheen via de havens van Zeebrugge, Vlissingen en Rotterdam verliepen. De haven van Gent wordt hierbij uitgebouwd als het Europees distributiecentrum van de groep TDBI. De trafiek zal ongeveer 200.000 ton per jaar bedragen. Dat betekent een aanloop van ongeveer 25 à 30 schepen per jaar. Het eerste schip meerde op 20 juli 1996 de eerste maal aan in de Gentse haven.

ZEEBRUGGE

Sinds 16 april 1996 legt een schip van de Taiwanese containerrederij Evergreen wekelijks aan in de voorhaven van Zeebrugge. Deze rederij heeft de haven van Zeebrugge opgenomen in het kader van haar west-bound-service van de round-the-world-service. De containers worden behandeld aan de Flanders Container Terminal. Vermits de aanleg van de geplande Hessenatie-terminal⁴² in Zeebrugge maar ten vroegste kan aangevat worden in 1998 en zeker niet voor de eeuwwisseling operationeel kan zijn, sloot Hessenatie een overeenkomst van onderaanneming af met Flanders Container Terminal. In Zeebrugge worden schepen behandeld, die komen vanuit het Verre Oosten en vervolgens aan-

⁴² De voorgeschiedenis rond dit dossier is te lezen in het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie 1995.

leggen in de haven van Le Havre en vervolgens negen dagen later New York aandoen. Nog voor het verlopen van de proefperiode van 6 maanden besliste Evergreen om Zeebrugge definitief op te nemen in haar vaarschema. De beslissing is ingegeven door de technische en operationeel gunstige resultaten in Zeebrugge en de gunstige ligging ten opzichte van de Noord-Franse markt. Bij de verlenging van het contract werd tevens meegedeeld dat Evergreen ook de verkeersstroom voor Italië zal behandelen in Zeebrugge. Deze verkeersstroom is goed voor 35.000 containers per jaar.

Het is in het licht hiervan dat Hessenatie en de NMBS op 31 december 1996 een containeralliantie gevormd hebben. Het is de bedoeling dat de beide ondernemingen vanaf januari 1997 in de haven van Zeebrugge hun krachten bundelen bij de uitbouw van los- en laadkaden voor de grootste containerschepen via een Economisch Samenwerkingsverband (ESV) waarin elke onderneming voor de helft participeert. Dit samenwerkingsverband draagt de naam "Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge" (OCHZ). Voor de concrete realisatie van deze alliantie heeft Hessenatie 340 miljoen BEF betaald voor de overname van de activa van Ocean Containerterminal Zeebrugge (OCZ) van de NMBS-dochter Ferry-Boats. De raad van bestuur van OCHZ heeft in haar zittingen op 7 en 26 februari 1997 een totaal budget goedgekeurd van 668 miljoen BEF. Het betreft onder andere de aankoop van een derde super-post-panamax kraan op de oostkaai en van 8 straddle-carriers. De verlenging van de kaaimuur van 600 meter tot 1000 meter zal gefinancierd worden door het Vlaamse Gewest en de MBZ. Deze werken zullen afgerond zijn in de loop van 1998. Door de overname van de exploitatie van de OCZ-terminal beschikt Hessenatie reeds vanaf begin 1997 over een eigen containerterminal in de haven van Zeebrugge. Deze containerterminal zal op termijn een capaciteit hebben van 400.000 containers. Omdat deze OCHZ-terminal reeds voor de helft benut is, blijft Hessenatie voorstander van de bouw van een containerkaai in het Albert II-dok. Hierover werd tussen Hessenatie en de NMBS overeengekomen om ook voor de uitbouw van deze terminal de kosten te delen.

Ondertussen wist de haven van Zeebrugge haar positie binnen het autoverkeer nog te verstevigen in de loop van 1996. Zo koos de Noorse groep Nosac (Norwegian Specialized Auto Carriers) ervoor om al haar aanlopen in Rotterdam te schrappen en ze allemaal te concentreren in Zeebrugge. Het betreft hier de groeiende autoverscheppingen naar het Midden- en Verre Oosten. Hierdoor versterkt de haven van Zeebrugge haar positie als aanloophaven voor deepsea-ro/ro nog. Eind 1996 kon Sea-Ro Terminals nog een belangrijk contract binnenhalen voor de verschepping van Franse wagens naar Australië en Nieuw-Zeeland. De behandeling hiervan zal gebeuren op de Canada-terminal in de achterhaven.

Het zeevervoer wordt verzorgd door de Noorse rederij Wilhelmsen Lines.

BESLISSINGEN VAN DE LOKALE OVERHEDEN - OPRICHTING VAN GEMEENTELIJKE AUTONOME HAVENBEDRIJVEN

Op 16 maart 1995 werd het wetsvoorstel "Erdman" definitief goedgekeurd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. De wijziging van titel VI, hoofdstuk V van de nieuwe Gemeentewet (wetsvoorstel "Erdman") werd op 28 maart 1995 definitief een wet. Op basis van deze wet hebben twee gemeentelijke havenbedrijven hun statuten aangepast. Het betreft het Havenbedrijf Antwerpen en het Havenbedrijf Oostende.

Hierdoor worden twee autonome naamloze vennootschappen opgericht met een eigen raad van bestuur en een directiecomité, maar met slechts één aandeelhouder die respectievelijk de stad Antwerpen en de stad Oostende zijn. De leden van de raad van bestuur moeten allemaal benoemd worden door de gemeenteraad. Deze raad kan maximaal uit 18 leden bestaan, waarvan de meerderheid gemeenteraadsleden moeten zijn. Elke politieke groepering krijgt minstens twee verkozen gemeenteraadsleden in de raad van bestuur. Er kunnen in de raad ook deskundigen zetelen. Het Dagelijks Bestuur wordt waargenomen door een directiecomité dat vijf leden telt.



De Antwerpse gemeenteraad ging op 24 juni 1996 unaniem akkoord met de oprichting van een Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen. Het autonoom gemeentebedrijf Haven Oostende werd opgericht bij de beslissing van de gemeenteraad van de stad Oostende op 31 augustus 1996. Beide nieuwe bedrijven werden operationeel op 1 januari 1997. De officiële benaming van de nieuwe vennootschappen luidt als volgt: "Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen" en "Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende".

Deze nieuwe beheersvorm moet vooral de haven van Antwerpen enerzijds een grotere zelfstandigheid bij de havenexploitatie verschaffen, en anderzijds een flexibeler personeelsbeleid toelaten. Hierdoor zal het havenbedrijf slagvaardiger kunnen optreden in de concurrentiestrijd tussen de havens van de Le Havre - Hamburg range. Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen zal voorlopig geen dividenden uitkeren aan de stad, maar het nieuwe bedrijf zal wel de volledige pensioenlasten voor zijn rekening nemen. Voor de betaling van deze pensioenen zal een fonds worden opgericht. Dit laatste wordt een zware financiële kost voor het nieuwe havenbedrijf.

Inzake het personeelsstatuut stelden zich een aantal problemen in Antwerpen. De personeelsleden van het oude havenbedrijf konden of vrijwillig overstappen naar het nieuwe statuut, of hun oude statuut van stadsambtenaar behouden. Ze moesten echter begin december elk afzonderlijk de keuze maken. De nieuwe aanwervingen zullen in ieder geval gebeuren op basis van een nieuw opgesteld personeelsstatuut.

De vakbonden wensten echter dat het personeel collectief met het gemeentelijk statuut werd overgenomen. Op 9 december 1996 breekt er een staking los van de openbare diensten voor het behoud van het gemeentelijk personeelsstatuut. Op 13 december 1996 werd de staking beëindigd, en werden onderhandelingen aangevat tussen de vakbonden en de directie van het havenbedrijf over het personeelsstatuut van de personeelsleden die kiezen voor het nieuwe statuut. Op 1 januari 1997 ging het nieuwe Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf effectief van start in Antwerpen.

Het autonoom gemeentebedrijf Haven Oostende zal enkel de Handelshaven⁴³ omvatten met uitsluiting van de Mercator-

jachthaven en de vissershaven. De Handelshaven beslaat dus de drie verlaten dokken in de achterhaven en de Diepwaterkaai in de voorhaven. Dit gedeelte van de haven staat in voor ongeveer 2,5 miljoen ton goederenvervoer (de helft van de totale haven).

Net als in Antwerpen krijgen de 110 personeelsleden de kans om naar het nieuwe bedrijf over te stappen. Ook dit bedrijf werd operationeel op 1 januari 1997.

ANDERE BESLISSINGEN VAN DE LOKALE OVERHEDEN

De MBZ verwacht in het ro/ro verkeer nog een belangrijke groei. In de voorhaven beschikt ze voor deze verkeersstroom nog enkel over uitbreidingsmogelijkheden in het Wielingendok. Bijna alle beschikbare terreinoppervlakte is reeds in concessie gegeven. Vandaar dat de MBZ momenteel een renovatieplan voor de achterhaven aan het uitwerken is. Deze renovatie zou gepaard gaan met de aanleg van een getijdendok. De terreinen van de Zeebrugse cokesfabriek zouden gesaneerd kunnen worden, en samen met de aanpalende militaire domein omgebouwd kunnen worden tot een nieuwe ro/ro terminal met directe toegang tot de zee. De plannen bevinden zich momenteel nog in de voorbereidende fase.

De haven van Gent is in havenkringen vooral bekend als een "nichehaven". De haven wenst zich hier in de toekomst hier nog meer wereldwijd in te profileren. Die niches slaan op hout, fruit en auto's. De verdere integratie van dergelijke niches is een belangrijke beleids optie van de haven van Gent. De haven van Gent wenst zich in de toekomst nog verder te profileren als een vestigingsplaats waar groepen die een belangrijke maritieme trafiek genereren, aan dit gebeuren een bijkomende toegevoegde waarde en productiviteit kunnen geven. Hiertoe werd door het Havenbedrijf Gent het DISCOM-concept uitgewerkt. DISCOM staat voor DIStributie en COMmercialisering. Het Havenbedrijf Gent heeft een patent genomen op deze benaming.

OPSTART EN INHULDIGING VAN GROTE INFRASTRUCTUUR- PROJECTEN

In de loop van het jaar 1996 werden geen grote infrastructuurprojecten voor de Vlaamse havens goedgekeurd door de Vlaamse regering. Op drie dagen tijd werd wel de aanzet gegeven voor de aanleg van twee dokken in respectievelijk de haven van Gent en de haven van Antwerpen. Op 4 oktober

⁴³ Het beheer van de haven van Oostende wordt eigenlijk waargenomen door verschillende instanties. Deze zijn: de federale regering (RMT, de Belgische Zeemacht en NSYC), het Vlaamse Gewest en de stad Oostende (de Mercator-jachthaven, de vissershaven en de Handelshaven). Op ongeveer 80% van de voorhaven heeft de RMT momenteel nog steeds een concessie op basis van het KB van 7 januari 1980. Dit KB blijft voorlopig van kracht aangezien de RMT als rechtspersoon blijft voortbestaan tot eind 1998. Momenteel worden over deze problematiek overleg gepleegd tussen de Stad Oostende, de federale overheid en het Vlaams Gewest.

1996 werd gestart met de bouw van het Kluizendok, en op 7 oktober 1996 werden de graafwerken voor het Verrebroekdok opgestart.

Met twee jaar vertraging werd door de Vlaamse minister van Openbare Werken, Eddy Baldewijns, op 4 oktober 1996 de eerste paal geheild voor de aanleg van het Kluizendok in de Gentse haven. Op 6 juli 1994 zette de Vlaamse regering het licht op groen voor de aanleg van de eerste fase van het Kluizendok. De definitieve aanbesteding sleepte echter aan tot begin september 1995⁴⁴. In de eerste fase zal de kaaimuur aan een verbreed pand aan de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen (aan de Westzijde) aangelegd worden. Pas in een later stadium zal het insteeddok worden aanbesteed. De kaaimuur zal een lengte hebben van 1.200 meter en een diepgang van 18 meter. Hierdoor komen 74 ha watergebonden industrieterreinen beschikbaar. De uitvoeringstermijn van deze eerste fase wordt geraamd op 2,5 jaar. De totale kostprijs van deze fase bedraagt 853 miljoen BEF. De stad Gent treedt op als bouwheer en zal 40 % van de kosten dragen (het Vlaamse Gewest de overige 60 %). De bagger- en ophogingswerken die hier niet inbegrepen zijn bedragen 982,5 miljoen BEF bedragen en worden voor 100 % gedragen door het Vlaamse Gewest.

Ook de opstart van de graafwerken voor het Verrebroekdok liepen twee jaar vertraging op. Op 7 oktober 1996 werd pas gestart met de bouw van het Verrebroekdok. De Vlaamse regering keurde het project reeds goed in juni 1994. De werken konden echter maar aangevat worden in oktober 1996 omdat de gunningsprocedure uitgeschreven door de stad Antwerpen, extra lang uitliep wegens een klacht bij de Raad van State⁴⁵.

De totale aanlegkosten voor het Verrebroekdok worden op 5,417 miljard BEF geraamd. De stad Antwerpen treedt op als



bouwheer en zal 40 % van de kosten dragen (het Vlaamse Gewest de overige 60 %) met uitsluiting van de bagger- en ophogingswerken die voor 100 % ten laste vallen van het Vlaamse Gewest. De bouw van het volledige Verrebroekdok zal ongeveer vijf jaar in beslag nemen. Het Verrebroekdok krijgt een volledige wateroppervlakte van 87 ha en de oppervlakte van eromheen gelegen terreinen bedraagt 320 ha. De totale kaailengte van het dok zal 4.950 meter bedragen en de diepgang 18 meter. Er wordt in drie fases gewerkt. Eerst wordt de 1.525 meter van de oostkade gebouwd. Vervolgens wordt de 1.960 meter van de westelijke kaaimuur aangelegd en tenslotte de kop van het dok en de definitieve afwerking van de beide kaaimuren.

Naast het aanvangen van grote infrastructuurwerken in de haven van Gent werd ongeveer een maand vroeger, met name op 3 september 1996, het Mercatordok officieel ingehuldigd. Dit Mercatordok is eigenlijk de nieuwe naam voor het grondig gerenoveerde Petroleumdok. Het Petroleumdok, dat dateert van de tweede helft van de jaren '60, werd in de jaren '80 onbruikbaar voor de scheepvaart na het vertrek van het Amerikaanse olieconcern Texaco. Dit Petroleumdok had immers geen kaaimuren vermits olietankers aanleggen aan steigers.

De renovatiewerken aan het Petroleumdok werden aangevat in 1990. Het dok werd uitgebaggerd tot een diepte van 13,5 meter en werden de bestaande schuine taluds vervangen door nieuwe kaaimuren. Het nieuwe dok heeft een lengte van 700 meter en een breedte van 250 meter en creëert 50 ha watergebonden terreinen bij voor de haven van Gent. Deze terreinen werden reeds in concessie gegeven aan particuliere goederenbehandelaars. In totaal hebben de renovatiewerken 1,65 miljard BEF gekost. Verwacht wordt dat in het Mercatordok een jaarlijkse goederenoverslag van 2,5 miljoen ton zal gerealiseerd worden.

⁴⁴ Het uitstel met twee jaar van de bouwwerken is toe te schrijven aan twee factoren. Ten eerste wou de minister van Begroting niet afstappen van de bezwaren die geuit werden door de Inspectie van Financiën. Om aan de bezwaren tegemoet te komen werd door de Stad Gent midden juni 1995 beslist om de kaai langs het kanaal los te koppelen van het insteeddok, dat in een later stadium zal worden aanbesteed. Dit eerste onderdeel zal 2 à 3 jaar duren. Ten tweede moesten in begin mei 1996 de werken opgeschort worden toen bleek dat de bouw aanvraag onvolledig was. Er was wel een MER uitgevoerd maar het daarmee gepaard gaande openbaar onderzoek was niet uitgevoerd.

⁴⁵ Op 10 november 1994 werd de gunning door het Antwerpse stadsbestuur toegewezen aan de T.V. Roegiers, CEI Construct en Strabag. Door een concurrerende aannemingsmaatschappij werd klacht ingediend bij de Raad van State. Op 7 maart 1995 schorste de Raad van State in kort geding de beslissing van het Antwerpse stadsbestuur. Het Havenbedrijf kreeg van het stadsbestuur de toelating om, voor het "ten gronde vonnis" van de Raad van State, een nieuwe aanbesteding uit te schrijven. Op basis van het gemotiveerd en uitgebreid aanbestedingsverslag werd op 9 november 1995 door het College van Antwerpen beslist om de bouw van het Verrebroek terug te gunnen aan de TV Roegiers, CEI Construct en Strabag.



DEFINITIEVE BESLISSINGEN OVER DE RMT

In 1996 werden voor de haven van Oostende zeer ingrijpende beslissingen genomen. In de loop van dat jaar werd immers beslist dat de enige staatsrederij die België nog bezit, met name de Regie voor Maritiem Transport (RMT), zal ontbonden worden. Honderdvijftig jaar lang heeft de onderneming, als RMT en onder haar vorige naam Oostende-Dover Lijn, een regelmatige veerdienstverbinding onderhouden tussen Oostende en de Zuidoostkust van Groot-Brittannië.

De haven van Oostende wordt reeds verscheidene jaren overschaduwd door de problematiek van de RMT. De RMT gelegen binnen het Vlaamse Gewest valt nog steeds onder de federale bevoegdheid binnen het departement van de minister van Verkeer en Infrastructuur. Bij de RMT werkten eind 1995 nog ongeveer 1.700 personeelsleden (met inbegrip van 450 personeelsleden van het cateringbedrijf Wagon-Lits). De vloot bestond uit drie carferries uit de jaren '70, twee jet-foils uit het begin van de jaren '80 en de Prins Filip die dateert van 1992. Het gecumuleerde verlies bedroeg eind 1995 ongeveer 12 miljard BEF. De RMT vervoerde in 1996 nog 1,6 miljoen passagiers.

Op 3 april 1996 werd door het kernkabinet het licht op groen gezet voor de minister van Verkeer en Infrastructuur en de crisismanager om met mogelijke kandidaat-overnemers te onderhandelen tot het einde. Op dat ogenblik was al beslist dat de RMT ontmanteld moest worden. De federale overheid was bereid om de door de overheid gewaarborgde schulden integraal over te nemen zodat een mogelijke kandidaat-overnemer zonder enige schuldenlast een nieuwe exploitatie zou kunnen opstarten. Deze mogelijke kandidaat-overnemer zal wel een gedeelte van het RMT-personeel moeten overnemen alsook het modernste deel van de RMT-vloot.

Op de Ministerraad van 20 september 1996 werd het definitieve herstructureringsplan voor de RMT goedgekeurd. Tot 1 maart 1997 vormen Sally Lines en de RMT nog een samenwerkingsverband. Daarna worden de activiteiten stopgezet. De staatsrederij RMT zal volledig opgedoekt worden. De maatschappij zal echter nog tot eind 1998 blijven bestaan om de rekeningen definitief te kunnen afsluiten. Vanaf 15 maart 1997 zullen de passagiersdiensten tussen Oostende en Ramsgate geëxploiteerd worden door een nieuwe private onderneming opgericht door de Scandinavisch-Australische groep Sally-Holyman. Holyman UK zal tweederde van het kapitaal inbrengen en Sally Lines de overige eenderde. De nieuwe rederij zal tussen Oostende en Ramsgate varen met twee snelle catamarans en één gemengde vracht-passagiersferry. De overzet van Oostende naar Ramsgate zal 90 minuten bedragen. De nieuwe rederij raamt dat ze in haar eerste werkjaar ongeveer 1,5 miljoen passagiers zal overzetten.

Eind september 1996 werden tussen het ministerie van Verkeer en infrastructuur en de nieuwe rederij twee belangrijke principiële overeenkomsten gesloten. Ten eerste werd er een overeenkomst bereikt over de overname van zoveel mogelijk RMT-vrachtcontracten en -klanten tussen Oostende en Ramsgate. Ten tweede garandeert de nieuwe rederij een personeelsbestand van 500 werknemers. Eind februari 1997 deelde de minister van Verkeer en Vervoer mee dat er voor alle RMT-personeelsleden een oplossing gevonden was. Iets meer dan 470 RMT-personeelsleden gaan met brugpensioenen. 164 personeelsleden kunnen overstappen naar Holyman-Sally (die vijf jaar werkzekerheid garandeert). Het Loodswezen van het Vlaams Gewest neemt 187 personeelsleden over, bijna 100 mensen kunnen overstappen naar de zeevaartpolitie en de rijkswacht. De rest zal tewerkgesteld worden bij de civiele bescherming, het gevangeniswezen, de havendiensten, de vreemdelingenpolitie en andere overheidsdiensten.

De evolutie van de havenarbeid in de vier Vlaamse havens tussen de periode 1980-1996

In het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1995 was een monografie opgenomen over "De werkgelegenheid in de Vlaamse havenregio's". Een belangrijk onderdeel was gewijd aan de bespreking van de "Havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling". In dit jaarverslag worden de cijfers en grafieken die opgenomen waren over het onderdeel "Havenarbeid", geactualiseerd met de gegevens voor het jaar 1996.

Een historisch overzicht, het algemeen toepassingsgebied en een omschrijving van de gehanteerde terminologie zijn terug te vinden in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1995.

We wensen de lezer er attent op te maken dat ondanks het feit dat het statuut van havenarbeider wettelijk zeer duidelijk omschreven is en ongeveer dezelfde werkzaamheden omvat in de vier Vlaamse havens, er onderling toch nog een aantal belangrijke verschillen bestaan. Havenarbeid is geen globaal homogeen gegeven.

Zoals in het jaarverslag van 1995 werd de evolutie binnen elke haven afzonderlijk geanalyseerd voor de periode 1980-1996⁴⁶. Per haven zijn de belangrijkste gegevens gegroepeerd in één grote tabel. Uit de gegevens van deze tabel werden per haven twee grafieken opgebouwd die bepaalde evoluties overzichtelijker weergeven. Deze twee grafieken zijn:

- de evolutie van het contingent en het aantal arbeidstaken uitgedrukt in functie van het basisjaar 1980;
- de evolutie van het aantal arbeidstaken en de overgeslagen tonnen (exclusief vloeibare bulk⁴⁷) in functie van het basisjaar 1980.

⁴⁶ Voor de haven van Oostende zijn de cijfers weergegeven tot 1995, zoals in het vorige jaarverslag.

⁴⁷ In de Vlaamse haven moet geen beroep gedaan worden op erkende havenarbeiders voor de aan- en afvoer en behandeling van vloeibare bulk (zie voor meer informatie het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1995).

⁴⁸ Voor de haven van Oostende is het onmogelijk om deze gegevens te berekenen uit de beschikbare cijfergegevens.

⁴⁹ In het topjaar 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

Hierna worden in het kort een aantal elementen van de tabellen nader toegelicht:

1. De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken omdat enerzijds niet alle gegevens voorhanden zijn voor elke haven, en anderzijds niet steeds dezelfde beroepscategorieën geregistreerd worden door de respectievelijke werkgeversorganisaties. Voor de haven van Antwerpen is de informatie het meest volledig.

2. Voor de haven van Antwerpen wordt door CEPA sinds 1992 een rubriek "arbeidsongeschikte havenarbeiders" afzonderlijk vermeld in de statistieken. Aangezien het in 1995 bijna 8 % van het totale contingent beslaat, werd beslist om ze bij de berekening van "gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar" uit te sluiten.

3. In de tabellen worden enkel de arbeidstaken van de erkende havenarbeiders weergegeven. De gelegenheidshavenarbeiders en de door hen uitgevoerde taken worden hierna nergens opgenomen.

Om de beschreven evoluties te verduidelijken vindt U tevens in bijlage per haven⁴⁸ een tabel die de procentuele verdeling per goederencategorie en per jaar weergeeft. **Het is immers mogelijk om haven per haven tot op een zekere hoogte een koppeling te maken van arbeidstaken aan grote verkeersstromen. Maar deze analyse moet met de nodige omzichtigheid gebeuren en haven per haven. Vergelijkingen van de gegevens van de verschillende havens stellen vanuit methodologisch standpunt veel problemen, omwille van de eigenheid van iedere haven alsook de door haar behandelde verkeersstroom.**

DE HAVENARBEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN DE PERIODE 1980 - 1996

De haven van Antwerpen heeft tot op heden nog altijd het grootste aantal havenarbeiders van de Vlaamse havens. Eind 1996 telde het Algemeen Contingent nog 6.052 eenheden⁴⁹ (zie tabel 1).

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor zowel het totaal aantal havenarbeiders als het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken zet zich in 1996 verder. Enkel het contingent magazijnarbeiders kent een toename in 1996. De daling van 1995 naar 1996 is voor alle arbeidscategorieën - met uitzondering van het contingent magazijnarbeiders - sterker dan de gemiddelde daling gedurende de periode

1980-1995. Zo daalde tussen 1995 en 1996 het algemeen contingent met bijna 5%, het aantal vaklui met bijna 4% en de fruitsorteersters met 20% (9 eenheden). Het aantal vaklui heeft in 1996 het laagste peil bereikt sinds 1980.

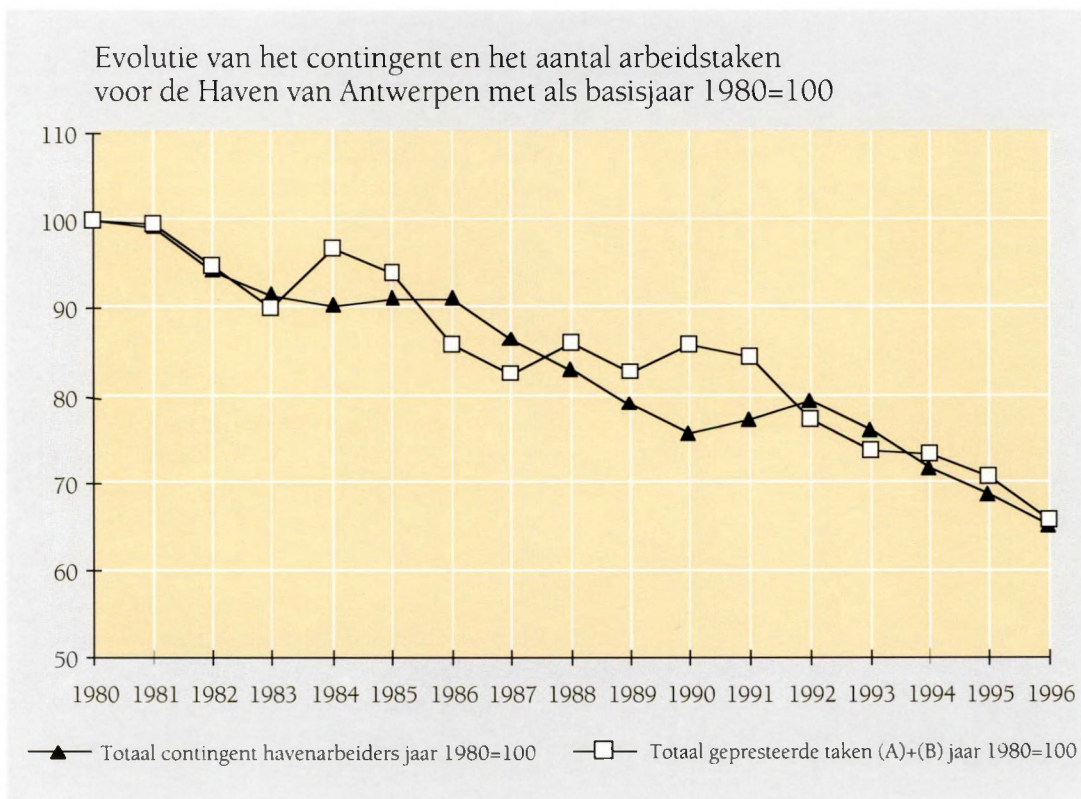
Het totaal aantal gepresteerde taken door alle havenarbeiders nam met 4% af tussen 1995 en 1996. Belangrijk hierbij is dat ook de behandelde goederenstroom ongeveer 4% minder bedroeg in 1996 dan in 1995.

Hierbij moet opgemerkt worden dat het aantal havenarbeiders niet zo sterk is gedaald over dezelfde periode (met 26 %). Daalde het contingent magazijnarbeiders sterk tussen de periode 1981-1989, dan zien we een toename na de invoering in 1991 van het statuut "magazijnarbeider B". De verklaring hiervoor is dat de werkzaamheden van deze magazijnarbeiders beperkt bleef tot de behandelingen van de niet-watergebonden goederen, zodat voor de maritiem-gebonden trafieken een uitbreiding van de "echte" magazijnarbeiders noodzakelijk bleek.

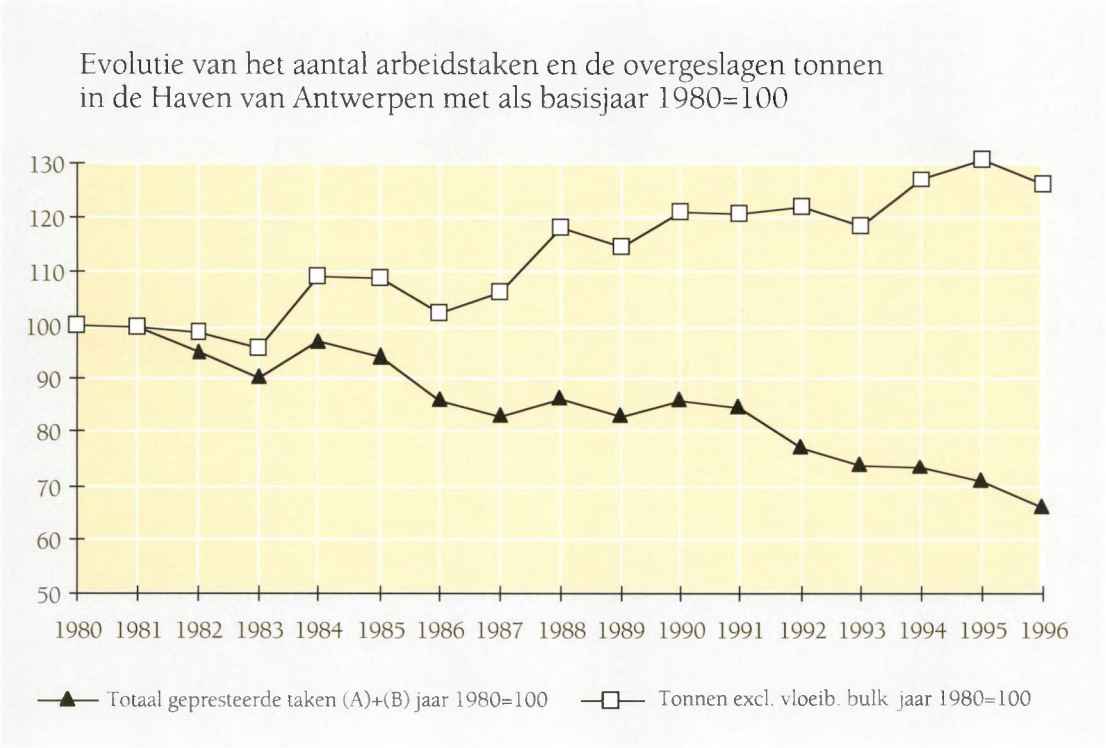
Belangrijk is het gegeven dat het procentuele aandeel van de arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteersters samen gestegen is van 20 % naar 29 % van de totaal uitgevoerde aantal arbeidstaken gedurende de periode 1980-1996. Dit is bijna één derde van alle uitgevoerde taken. Over de periode 1980-1995 was dit 27%. Het procentueel aandeel van de arbeidstaken uitgevoerd door havenarbeiders die niet tot het algemeen contingent behoren, blijft dus jaarlijks toenemen.

Gedurende de periode 1980-1996 daalde het algemeen contingent met 3.218 eenheden (35 %) en het aantal arbeidstaken lag in 1996 552.849 eenheden per jaar lager (34 %) dan in 1980. Gedurende dezelfde periode steeg het maritiem goederenverkeer exclusief vloeibare bulk met gemiddeld 1,8 % per jaar, of in totaal met 26 % over de periode 1980-1996. Deze evolutie is goed merkbaar in de bijgevoegde grafieken 1 en 2.

Grafiek 1



Grafiek 2



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Antwerpen (1980-1996; gegevens einde jaar)

Jaar	Contingent havenarb. (A)+(B) incl. arb. ong. op 31/12	Tot.contingent havenarbeiders jaar 1980=100	Aantal (2) arbeidsongesch. havenarbeiders	Totaal gepres- teerde RSZ- taken (A)+(B)	Tot. gepreste- erde taken (A)+(B) jaar 1980=100	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar (3)	Contingent magazijn- arbeiders	Vaklui	Fruit sorteer- sters	Totaal aantal arbeiders met erkenning- kaart (1)	Alle gepres- teerde RSZ-taken	Alle gepreste- erde RSZ-taken jaar 1980=100	Tonnen excl. vloeib. bulk (x1000)	Tonnen excl. vloeib. bulk jaar 1980=100
1980	9.270	100	0	1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
1981	9.196	99	0	1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
1982	8.748	94	0	1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
1983	8.469	91	0	1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
1984	8.367	90	0	1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
1985	8.449	91	0	1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
1986	8.457	91	0	1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
1987	8.013	86	0	1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
1988	7.701	83	0	1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
1989	7.337	79	0	1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
1990	7.009	76	0	1.384.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
1991	7.170	77	0	1.362.931	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
1992	7.354	79	587	1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
1993	7.029	76	533	1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
1994	6.643	72	487	1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
1995	6.367	69	481	1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
1996	6.052	65	442	1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126

Bron: C.E.P.A.; het S.E.A. en het 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 zijn hier alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.

(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgetaald bij berekening voor de gemiddelde prestaties per havenarbeider.

DE HAVENARBEID IN DE HAVEN VAN GENT IN DE PERIODE 1980-1996

Ook in de haven van Gent is de dalende tendens verder waar te nemen in 1996. De afname is echter minder sterk dan in de haven van Antwerpen. Het totaal contingent havenarbeiders daalde tussen 1995 en 1996 met 12 eenheden of 2,12 %. Het totaal aantal gepresteerde taken daalde met 4 % (3.041,5 eenheden). Dit betekent dus dat ook het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar gedaald is in de loop van 1996. Ook de behandelde goederenstroom nam af in 1996.

Over de periode 1980-1996 daalde het algemeen contingent met 30 %⁵⁰ of 234 eenheden. Opmerkelijk is dat het contingent zich tussen de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (+ 2,1 % per jaar), om daarna drastisch te dalen (- 5 % per jaar). De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitgewerkte uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50

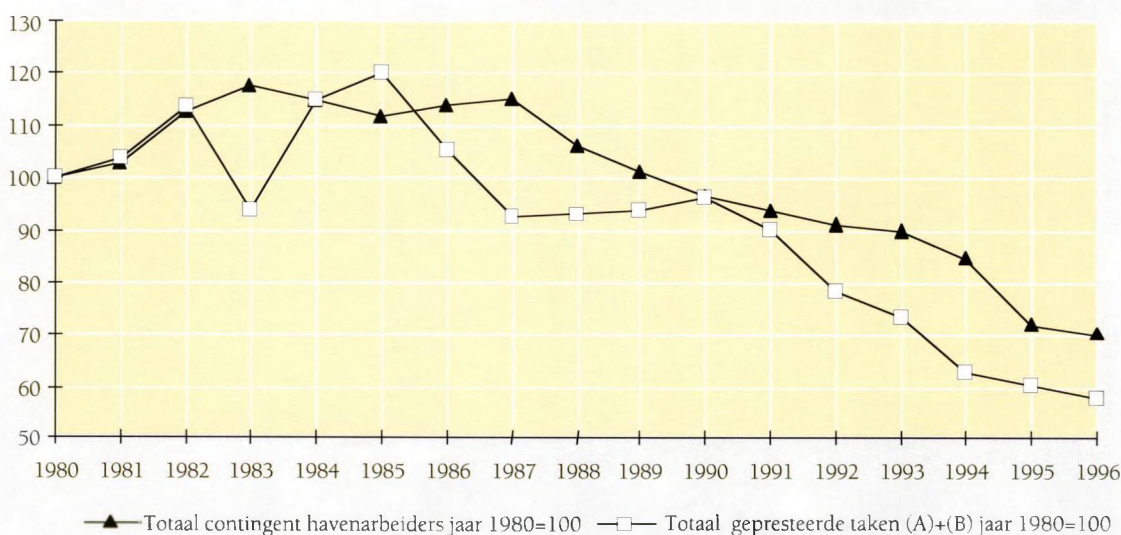
jaar bij invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent.

De toename van het contingent gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven van Gent, die gereflecteerd wordt in het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf 1992 is er echter een drastische afname van het aantal arbeidstaken (een daling met bijna 34 % tussen 1991 en 1995). Sinds 1995 treedt er een stabilisatie op. Al deze evoluties zijn duidelijk waar te nemen in de grafieken 3 en 4.

De samenstelling van de behandelde goederencategorieën is in de loop der jaren in de haven van Gent veel minder gewijzigd dan in de haven van Antwerpen. In de haven van Gent bestaat in 1994 ongeveer 3/4-de van het goederenpakket uit droge bulk, en dit was in 1980 en de daartussen liggende periodes ook zo. Het laden en lossen en de verdere behandeling van droge bulk is zeer sterk geautomatiseerd in alle Vlaamse havens.

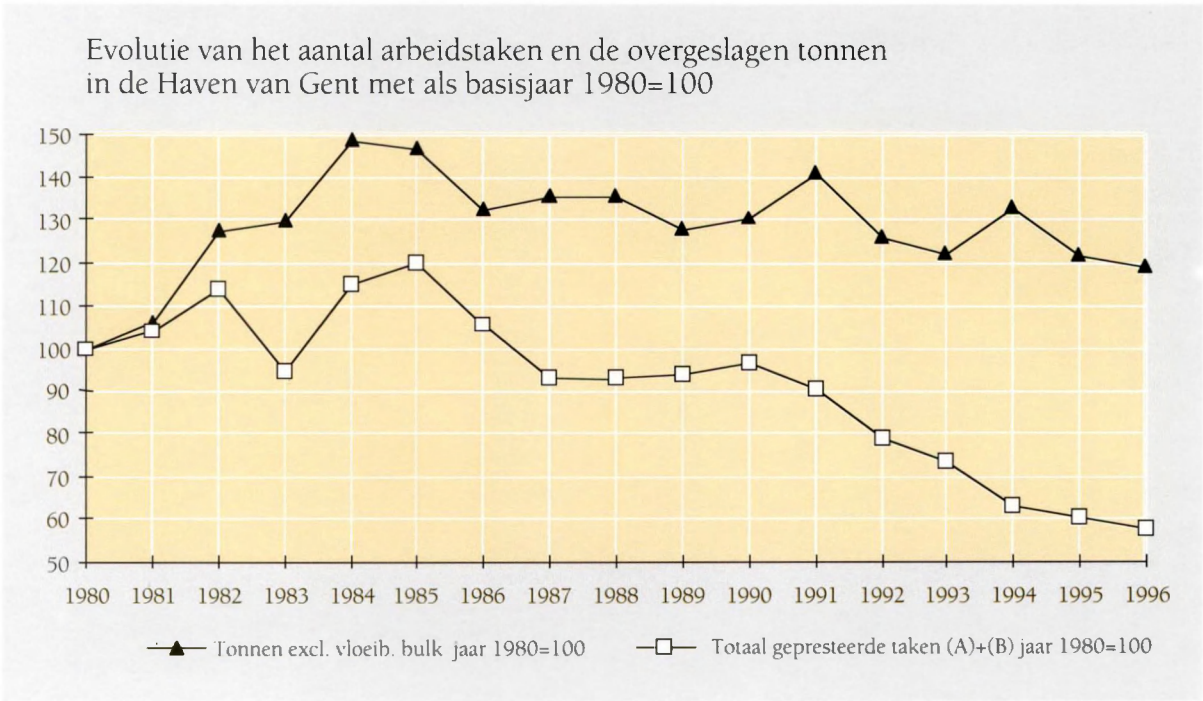
Grafiek 3

Evolutie van het contingent en het aantal arbeidstaken voor de Haven van Gent met als basisjaar 1980=100



⁵⁰ Bij vergelijking van de gegevens mag niet vergeten worden dat voor de haven van Antwerpen de stand op het einde van het jaar weergegeven is. Voor de andere havens is dit op 1 januari van elk jaar.

Grafiek 4



Tabel 2: Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Gent (1980-1996; gegevens begin van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders (A)+(K) op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1980 =100	Totaal gepresteerde taken (A)+(K)	Tot. gepresteerde taken (A)+(K) jaar 1980=100	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen havenarbeiders (2)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Tonnen excl. aantal vloeib. bulk (x1000)	Tonnen excl. vloeib. bulk jaar 1980 =100
1980	787	100	131.095,0	100	166,6	0	0	787	16.511	100
1981	809	103	135.914,0	104	168,0	0	0	809	17.466	106
1982	887	113	149.096,0	114	168,1	0	0	887	21.014	127
1983	925	118	123.264,5	94	133,3	0	0	925	21.435	130
1984	905	115	150.460,0	115	166,3	0	0	905	24.554	149
1985	881	112	157.295,5	120	178,5	0	0	881	24.198	147
1986	896	114	137.957,0	105	154,0	190	0	1.086	21.834	132
1987	908	115	121.601,5	93	133,9	187	0	1.095	22.339	135
1988	835	106	121.772,5	93	145,8	178	0	1.013	22.361	135
1989	796	101	122.903,5	94	154,4	171	0	967	21.044	127
1990	761	97	126.292,5	96	166,0	119	0	880	21.501	130
1991	738	94	118.356,5	90	160,4	117	38	893	23.295	141
1992	715	91	102.737,0	78	143,7	125	51	891	20.781	126
1993	706	90	96.145,0	73	136,2	119	52	877	20.116	122
1994	665	84	82.234,0	63	123,7	111	50	826	21.876	132
1995	565	72	78.734,0	60	139,4	99	38	702	20.050	121
1996	553	70	75.692,5	58	136,9	91	47	691	19.626	119

Bron: Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, "C.E.P.G." en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie

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

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

DE HAVENARBEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN DE PERIODE 1980-1996

1996 is voor de haven van Zeebrugge het eerste jaar dat er een daling waar te nemen is in het contingent havenarbeiders.

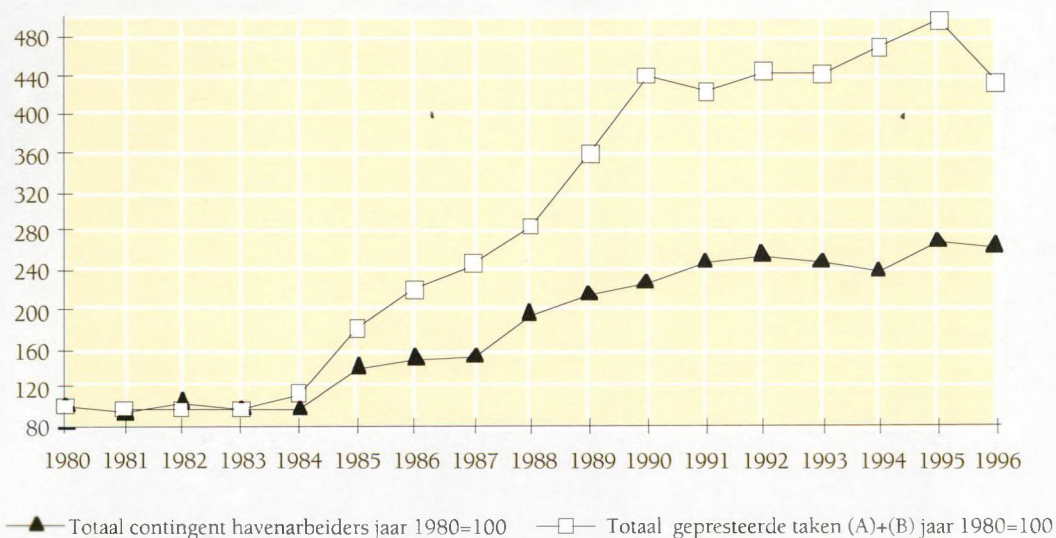
Het Algemeen Contingent verdrievoudigde bijna tussen de periode 1980-1995. Het kende een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,9 %⁵¹. Het totaal aantal steeg aldus van 346 eenheden tot 935 eenheden in 1995. Het totaal gepresteerde arbeidstaken vervijfvoudigde zelfs bijna in de periode 1980-1995. Hier bedroeg de groei gemiddelde 11,2 % per jaar. Tegenover deze vervijfvoudiging van het aantal arbeidstaken stond maar een verdrievoudiging (gemiddelde jaarlijkse groei van 7,4 %) van de behandelde goederentrafiëk (exclusief de vloeibare bulk) tussen de jaren 1980-1995.

In 1996 daalde het algemeen contingent met 14 eenheden of 1,5 %. Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken kende tussen 1995 en 1996 zelfs een afname met 12,5 % (22.343 taken). Ook de behandelde goederenstroom verminderde gedurende dezelfde periode met bijna 7 %.



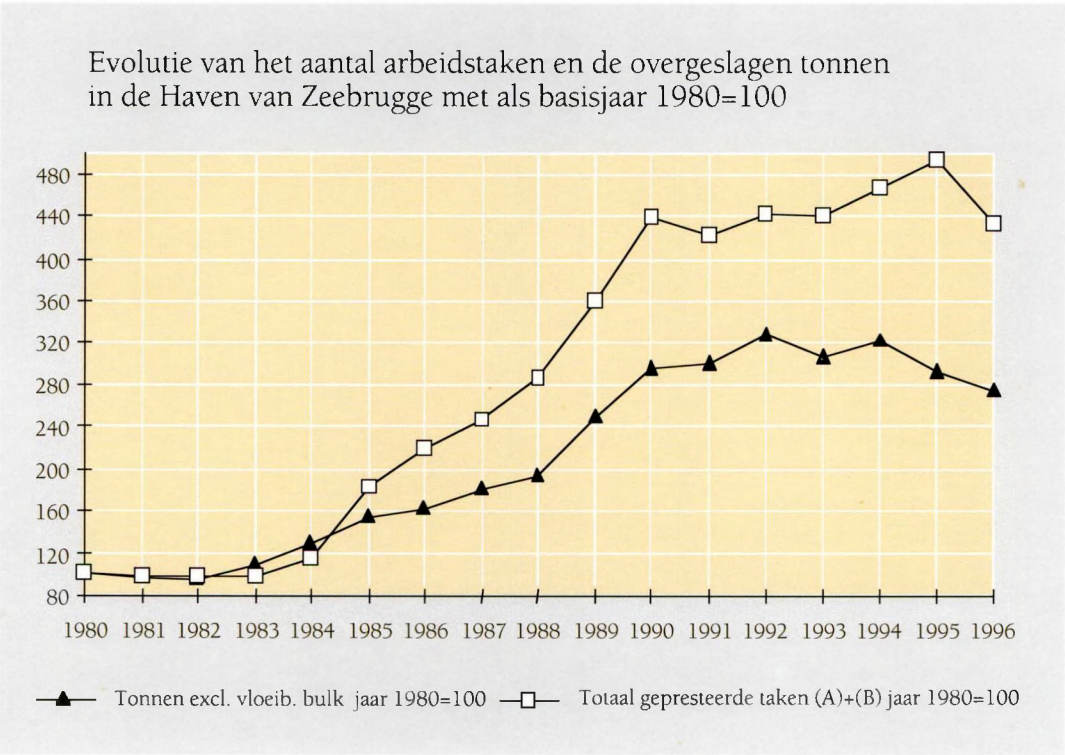
Grafiek 5

Evolutie van het contingent en het aantal arbeidstaken voor de Haven van Zeebrugge met als basisjaar 1980=100



⁵¹ En dit ondanks het feit dat het Algemeen Contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.

Grafiek 6



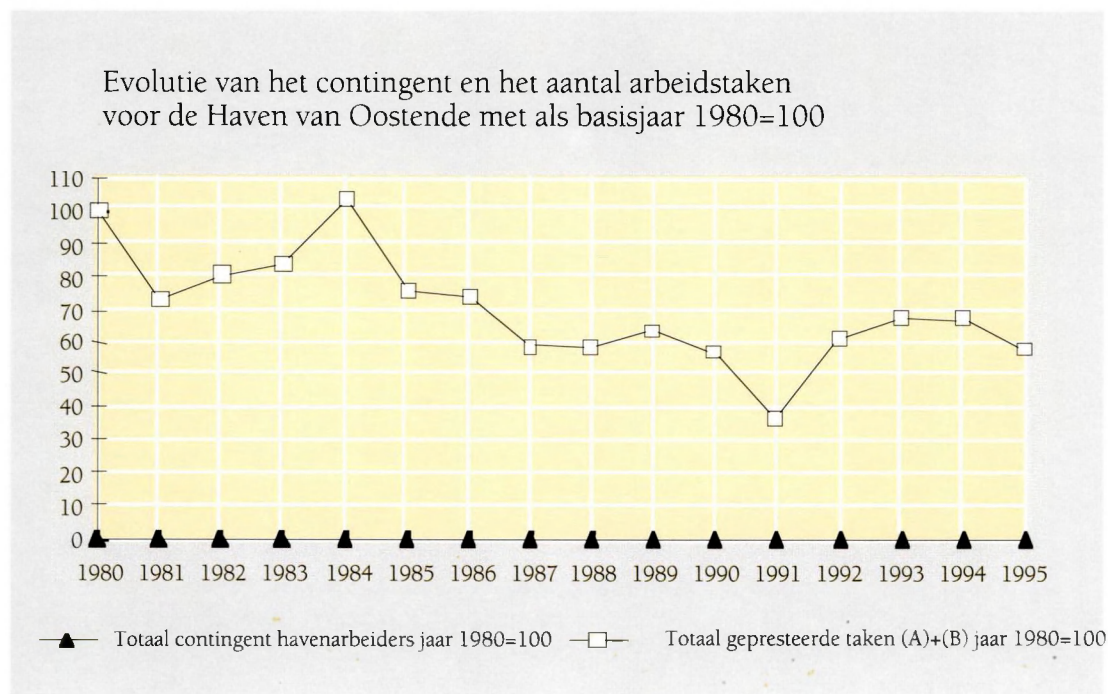
Tabel 3:
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Zeebrugge (1980-1996; gegevens begin van het jaar)

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

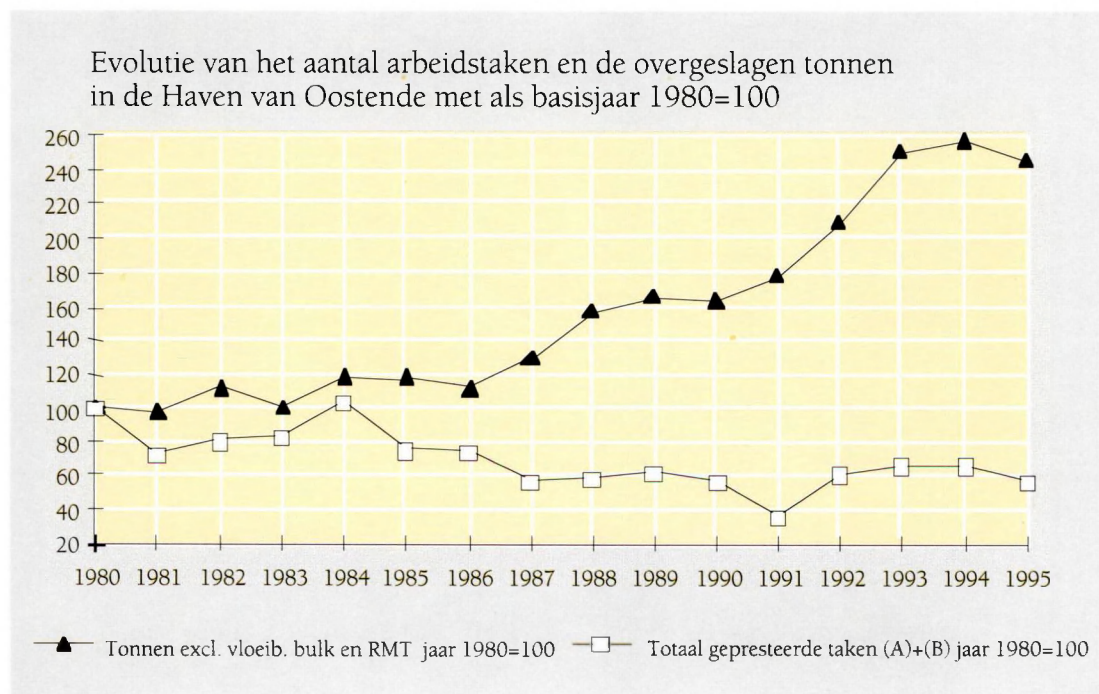
Bron: CEWEZ en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie.

DE HAVENARBEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN DE PERIODE 1980-1995

Grafiek 7



Grafiek 8



Tabel 4:
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-1995)

Jaar	Totaal havenarbeiders op 01/01	Totaal havenarbeiders jaar	Totaal gepresteerde taken (A)+(B)	Tot. taken (A)+(B) jaar	Gemiddeld taken per per jaar	Tonnen excl. en vloeib. bulk trafiek RMT	Tonnen excl. vloeib. bulk en RMT jaar
1980		0	9.034,5	100		1.240.653	100
1981		0	6.601,0	73		1.208.658	97
1982		0	7.252,0	80		1.380.910	111
1983		0	7.569,5	84		1.232.915	99
1984		0	9.342,0	103		1.468.725	118
1985		0	6.863,5	76		1.468.496	118
1986		0	6.681,5	74		1.387.379	112
1987		0	5.244,0	58		1.602.003	129
1988		0	5.268,0	58		1.944.944	157
1989		0	5.695,5	63		2.057.201	166
1990		0	5.135,0	57		2.023.821	163
1991		0	3.294,5	36		2.198.079	177
1992		0	5.539,5	61		2.583.714	208
1993		0	6.048,0	67		3.103.420	250
1994		0	6.046,5	67		3.176.542	256
1995		0	5.186,5	57		3.034.880	245

Bron: Sociaal secretariaat en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie.

Annex: Trafiekstructuur, uitgedrukt in procenten, voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge

Haven van Antwerpen					
	droge bulk	vloeibare bulk	containers	roll-on-roll-off	overige stukgoederen
	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)
1980	42,1%	23,2%	7,5%	2,0%	25,3%
1981	39,4%	21,6%	8,9%	2,1%	28,0%
1982	37,8%	26,2%	8,6%	2,1%	25,3%
1983	34,6%	25,1%	10,9%	2,6%	26,8%
1984	33,5%	24,0%	11,9%	2,0%	28,6%
1985	35,6%	20,8%	12,7%	2,2%	28,8%
1986	31,2%	28,7%	12,3%	2,1%	25,6%
1987	29,7%	26,9%	14,8%	2,7%	25,9%
1988	32,4%	23,4%	15,1%	3,1%	26,0%
1989	31,5%	24,3%	15,8%	3,6%	24,8%
1990	32,0%	25,4%	16,2%	3,3%	23,2%
1991	30,0%	25,2%	18,7%	2,9%	23,2%
1992	30,3%	26,0%	19,0%	3,2%	21,6%
1993	27,1%	26,9%	20,0%	2,9%	23,1%
1994	27,5%	27,1%	22,2%	3,0%	20,2%
1995	29,5%	23,7%	23,9%	4,5%	18,5%
1996	25,6%	25,4%	27,7%	4,5%	16,9%

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie en Havenbestuur Antwerpen

Haven van Gent

	droge bulk	vloeibare bulk	containers	roll-on-roll-off	overige stukgoederen
	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)
1980	76,2%	10,4%	0,3%	2,1%	11,1%
1981	77,8%	9,6%	0,6%	1,9%	10,1%
1982	79,6%	8,2%	0,1%	1,7%	10,4%
1983	77,3%	10,6%	0,2%	2,1%	9,8%
1984	77,5%	7,7%	0,2%	2,0%	12,6%
1985	77,9%	9,3%	0,3%	2,1%	10,5%
1986	77,6%	9,6%	0,2%	2,3%	10,2%
1987	78,2%	7,9%	0,3%	2,5%	11,2%
1988	76,7%	7,4%	0,3%	3,2%	12,5%
1989	76,5%	8,7%	0,4%	3,9%	10,6%
1990	73,0%	12,0%	0,4%	3,7%	10,8%
1991	78,5%	8,5%	0,5%	3,5%	9,0%
1992	77,7%	8,9%	0,6%	4,2%	8,6%
1993	76,2%	8,7%	0,6%	4,2%	10,3%
1994	78,1%	8,2%	0,6%	4,0%	9,0%
1995	78,7%	7,1%	0,5%	5,4%	8,4%
1996	78,3%	6,6%	0,4%	5,5%	9,2%

Bron: jaarverslag Vlaamse Havencommissie en Havenbestuur Gent

Haven van Zeebrugge

	droge bulk	vloeibare bulk	containers	roll-on-roll-off	overige stukgoederen
	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)	(1.000 ton)
1980	15,4%	38,8%	14,0%	30,5%	1,2%
1981	14,3%	35,4%	17,4%	31,4%	1,5%
1982	21,2%	13,0%	19,2%	44,2%	2,4%
1983	20,6%	8,5%	20,5%	47,9%	2,5%
1984	18,6%	5,9%	18,0%	54,8%	2,8%
1985	22,3%	5,8%	16,2%	54,4%	1,3%
1986	17,5%	6,4%	15,0%	58,8%	2,3%
1987	19,3%	11,3%	13,3%	54,0%	2,1%
1988	20,0%	16,8%	14,5%	46,4%	2,3%
1989	23,6%	16,2%	13,8%	44,1%	2,3%
1990	29,0%	15,1%	13,0%	40,5%	2,4%
1991	31,8%	15,4%	12,3%	37,3%	3,3%
1992	27,9%	14,8%	19,3%	34,7%	3,4%
1993	21,9%	15,6%	19,5%	39,1%	4,0%
1994	16,9%	15,0%	22,5%	41,4%	4,2%
1995	13,8%	16,9%	20,8%	43,7%	4,8%
1996	12,1%	16,9%	22,0%	44,9%	4,2%

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie en Havenbestuur Zeebrugge

Dalende overheidsinvesteringen: een bedreiging voor de positie van de havens – Een stand van zaken⁵²

INLEIDING

De Vlaamse havens hebben in de afgelopen 15 jaar substantieel hun marktaandeel kunnen verbeteren: van 18,9 % in 1980 tot 24 % in 1995. Er is sprake van een bijna ononderbroken jaarlijkse versterking van het marktaandeel: met uitzondering in 1985, 1989 en 1995 zelf. Het jaarlijks rapport van de Vlaamse Havencommissie over “de marktperspectieven van de havens” zal meer uitsluitsel geven of de draagwijdte van de “knik” in 1995 een aanwijzing is van een dalend marktaandeel voor de toekomst of minstens een stabilisatie van het bereikte marktaandeel. Eén zaak staat vast: de in het verleden opgebouwde sterke marktpositie is op zich geen reden om te gewagen van een duurzame sterke marktpositie. Duurzaamheid zal bepaald worden door diverse factoren. Toonaangevende factoren zijn beslist de investeringsinspanningen, die in de Vlaamse economie gebeuren ten behoeve van de transportsector en de havensector in het bijzonder. Uiteraard spelen de overheidsinvesteringen in infrastructuur daarbij een doorslaggevende rol⁵³. Men kan - gegeven de positie en de aspiraties van Vlaanderen als “distributieregio” - effectief gewagen van “concurreren met infrastructuur”.

Vrij algemeen wordt aanvaard dat de inspanningen van de overheid voor de verdere uitbouw van infrastructuur in ons land ondermaats zijn. Men blijft reeds geruime tijd onder het gemiddelde van de ons omringende landen (waar overigens ook de afgelopen jaren een vermindering van het gewicht van de overheidsinvesteringen is vastgesteld). Maar vooral wordt gesteld dat zonder ombuiging van het beleid Vlaanderen in serieuze mate achterop zal blijven bij de belangrijkste concurrenten.

Voor de positie van de havens is dat van uitzonderlijk belang. En daarbij zijn niet enkel de investeringen in de strikte haveninfrastructuur van belang, maar ook het geheel van de

inspanningen voor de “inland-infrastructuur” in het algemeen. Zonder degelijk uitgebouwde en goed onderhouden transportinfrastructuren (met voldoende capaciteit om de congestie zo veel mogelijk tegen te gaan) kunnen de havens hun rol “in de controle van de goederenstromen” niet spelen. Een stand van zaken dringt zich op. Daarom proberen we een beetje klaarheid te brengen in het niet altijd eenduidige cijfermateriaal, dat beschikbaar is voor het meten en vergelijken van de inspanningen voor overheidsinvesteringen in het algemeen en voor infrastructuur in het bijzonder. Gewoonlijk wordt bij verwijzing naar overheidsinvesteringen gebruik gemaakt van gegevens over de overheidsinvesteringen die worden afgeleid uit de nationale rekeningen. Die hebben meer in het bijzonder het voordeel van internationale vergelijkbaarheid. Maar daarmee zijn niet noodzakelijk alle inspanningen van de overheid voor investeringen - meer in het bijzonder voor infrastructuur - gevat. We vullen die daarom aan met gegevens over de investeringen van wat gebruikelijk de publieke sector wordt genoemd. Daarin zijn meer in het bijzonder ook de autonome openbare bedrijven opgenomen. En tenslotte spitsen we onze aandacht op de inspanningen in Vlaanderen, vooral dan in vergelijking met de Nederlandse inspanningen voor infrastructuur.

DE OVERHEIDSINVESTERINGEN IN ONS LAND: EEN BIJZONDER SCHERPE TERUGVAL VANAF HET MIDDEN VAN DE JAREN '80 EN IN DE RECENTE JAREN NAUWELIJKS ENIGE INHAALBEWEGING

De meest in het oog springende en ook meest geciteerde parameter is *het aandeel van de overheidsinvesteringen in het Bruto Binnenlands product (BBP) van een land*. De voordelen van deze parameter om het belang van de overheidsinspanningen te meten zijn evident, niet in het minst omwille van de mogelijkheid tot internationale vergelijking. Niettemin zijn deze gegevens (meer in het bijzonder de “bruto-investeringen in vaste activa van de overheid”) niet volledig gelijk te stellen met de inspanningen die de overheid doet in de bruto kapitaalvorming van een land. De eigenlijke overheidsinvesteringen⁵⁴, zoals aangeduid in het

⁵² In januari 1997 heeft de VHC een aanbeveling goedgekeurd over de financiering van haveninvesteringen. In deze aanbeveling heeft de commissie sterk aangedrongen op een verhoogde inspanning voor investeringen in infrastructuur. Dat is mede gebaseerd op deze analyse van de overheidsinvesteringen.

⁵³ Zie daarvoor o.m. het VHC-rapport waar aangegeven wordt op welke wijze in het verleden uitgevoerde projecten aanleiding hebben gegeven tot een “sprong” in de trendmatige evolutie van de goederenstromen.

⁵⁴ Aankopen van terreinen zijn daarbij ook niet in rekening gebracht. Het is goed erop te wijzen dat onder de eigenlijke overheidsinvesteringen ook de investeringen van het vrij onderwijs mee in rekening worden gebracht. In de nationale rekeningen wordt het vrij onderwijs volledig tot de overheidssector gerekend. Uiteraard worden die investeringen ook voor het grootste deel gefinancierd door de budgettaire sector.



“Europees Systeem voor Economische Rekeningen (E.S.E.R.) zijn beperkt tot de investeringen van de “overheid strictu sensu” (de overheidsadministratie). Daarbij zijn in de nationale rekeningen sommige belangrijke inspanningen van de overheid voor de uitbouw van infrastructuur als dusdanig niet opgenomen. Dat geldt bijvoorbeeld meer in het bijzonder voor de investeringsinspanningen van de federale overheid in de spoorwegen. De substantiële investeringsinspanningen van de overheid voor de infrastructuur (en zelfs het rollend materieel) van de spoorwegen worden beschouwd als “kapitaalparticipaties”. Het gaat derhalve over financiële overdrachten en ze worden dan ook niet opgenomen, noch bij de overheidsinvesteringen zelf, noch bij de kapitaaloverdrachten.

Uiteraard worden ze wel opgenomen bij de investeringen van de spoorwegen zelf. Maar ook daarbij zijn de gegevens niet altijd eenduidig te interpreteren als investeringen, omdat ook de verkoop van kapitaalgoederen in rekening wordt gebracht (in min, bv. de “sale en lease - back” operaties). Bovendien wordt deze publieke onderneming niet bij de overheidsinvesteringen geteld, maar bij de “vennootschappen en quasi-vennootschappen”. Hetzelfde geldt overigens ook voor de investeringen in de havens. Tenzij er sprake is van een zuivere gemeentelijke - niet van de ge-

meentefinanciën afgescheiden - entiteit worden de investeringen van de havenautoriteiten niet onder de overheidsinvesteringen gerekend. Ook de gemeentelijke regies zijn opgenomen onder de “vennootschappen en quasi-vennootschappen”. Daartegenover staat wel dat de investeringsbijdragen van de overheid daarvoor in rekening worden gebracht in de nationale rekeningen, maar dan niet onder “overheidsinvesteringen”, maar onder overdrachten (“investeringsbijdragen”). Dat is ook het geval voor de investeringen, die de overheid financiert voor infrastructuur in het buitenland. Ze worden niet gerekend bij de overheidsinvesteringen, maar horen thuis onder de overdrachten naar het buitenland. Voor de havens gaat dat uiteraard over investeringen op het kanaal Gent - Terneuzen en de Westerschelde.

Dat alles relateert natuurlijk in belangrijke mate de uitspraken over de hoogte van de overheidsinvesteringen. Er moet bv. minstens ook rekening gehouden worden met een gedeelte van de investeringsbijdragen die de overheid doet t.a.v. de rest de economie. En bij een volledige analyse van overheidsinvesteringen moet ook uitgekeken worden naar investeringsinspanningen binnen de sector “vennootschappen”. Niettemin blijven de gebruikelijke parameters hun waarde behouden, zeker voor een internationale vergelijking.

DE EVOLUTIE VAN DE OVERHEIDSINVESTERINGEN (EN INVESTERINGSBIJDRAGEN) VAN DE OVERHEID IN DE PERIODE 1970 - 1995

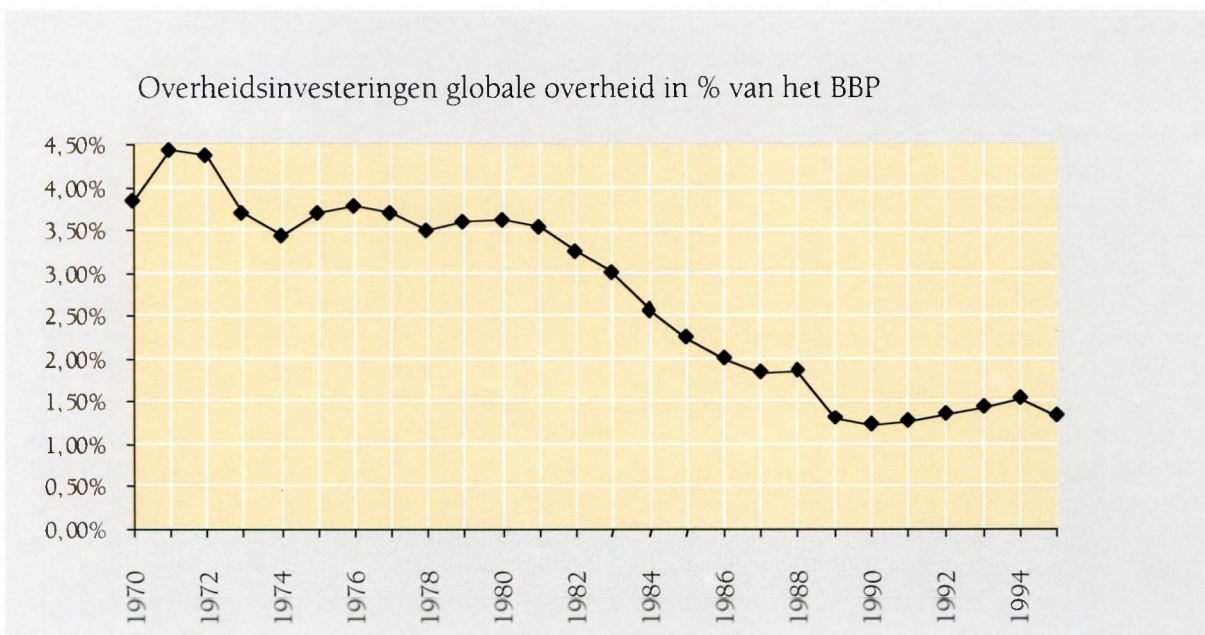
Het huidige lage peil van de overheidsinvesteringen in ons land is een belangrijke indicatie voor de toekomstige groei van onze economie⁵⁵. Het ware echter verkeerd enkel rekening te houden met de inspanningen in de meest recente jaren. Vroeger tot stand gebrachte kapitaalvoorraad is uiteraard ook belangrijk. Een aantal belangrijke haveninvesteringen zijn daar een goed voorbeeld van (zie bv. de ruime "time lag" tussen substantiële investeringsprogramma's in de voorhaven van Zeebrugge en op de Antwerpse linkeroever en de groei van de goederenstromen in die havenzones). Er zijn overigens ook in het verleden belangrijke investeringen gedaan die omwille van een onvolledige afwerking geen effecten konden opleveren (meer in het bijzonder binnen de sector van de waterwegen) en waarbij aanvullende investeringen een relatief belangrijke weerslag kunnen hebben (voorzover de marktomstandigheden dat nog toelaten). Om al die redenen is een historische analyse op zijn plaats.

Globale evolutie

In grafiek I is de evolutie van de overheidsinvesteringen voor de globale overheid⁵⁶ in de periode 1970 - 1995 samengevat (in % van het BBP). Tot 1981 blijft het aandeel van de overheidsinvesteringen boven de 3,5 % van het BBP, met in sommige jaren pieken (begin van de jaren '70) tot bijna 4,5 %. Vanaf 1982 begint de afkalving van de overheidsinvesteringen, die duidelijk samenvalt met een meer doorgedreven (maar daarom nog niet succesvolle) sanering van de overheidsfinanciën in de jaren '80. Eind van de jaren '80 zakt het niveau aan overheidsinvesteringen onder de 1,5 %. Er is in de eerste helft van de jaren '90 enige verbetering, maar die wordt blijkbaar in 1995 niet doorgezet.

Het verloop van de curve voor de overheidsinvesteringen geeft aanleiding om de verklaring voor het sterk afnemende belang van overheidsinvesteringen duidelijk te zoeken bij de sanering van de overheidsfinanciën. Overheidsinvesteringen worden beschouwd als de sectoren in het overheidsbudget waar met de geringste maatschappelijke weerstand het meest besparingen kunnen worden doorgevoerd. Hoewel andere verklaringen daarom niet volledig mogen terzijde geschoven worden. Het hoge niveau aan overheidsin-

Grafiek I



bron: nationale rekeningen INR

⁵⁵ Hoewel ook daarover theoretische analyses niet steeds tot eensluidende uitspraken leiden.

⁵⁶ Globale overheid bevat dus alle sectoren die tot de publieke administratie worden gerekend, maar exclusief de publieke ondernemingen. Men maakt meestal het onderscheid tussen centrale overheid, sociale zekerheid en lokale overheden. Voor België behoren de gemeenschappen en gewesten tot de centrale overheid (zie verder).



vesteringen in de jaren '70 hangt uiteraard ook samen met de grootschalige uitbouw van infrastructuur (vooral wegen maar ook belangrijke havenprojecten) die na afwerking nu eenmaal niet opnieuw kunnen herhaald worden. Daartegenover staat dat er ook nog belangrijke investeringsprojecten op stapel stonden, die ofwel niet of zeer sterk vertraagd werden uitgevoerd (bv. de uitvoering van de projecten in het kader van het waterbeheersingsplan). De toenemende druk vanuit ecologische hoek heeft beslist ook een remmende invloed uitgeoefend op de uitvoering van investeringsprojecten, naast de grotere nadruk op sociaal-economische rendabiliteit. En tenslotte - hoewel wellicht eerder marginaal - zijn operaties van privatisering ook gedeeltelijk verantwoordelijk voor de vastgestelde evolutie. Daarbij kan meer in het bijzonder gedacht worden aan de bouw van de Liefkenshoek-tunnel, maar dan omwille van het feit dat deze projecten bij een budgettaire financiering wellicht niet zouden uitgevoerd zijn (ofwel ten koste van andere). Ook andere factoren hebben een rol gespeeld. De resultaten voor de jaren 1993-1995 zijn bv. substantieel beïnvloed door "financieringsoperaties" voor het onderwijs van de gemeenschappen⁵⁷. Voorts mag worden rekening gehouden met een zekere complementariteit tussen overheidsinvesteringen en privé-investeringen. Overigens is het verloop van de overheidsinvesteringen in de jaren 70 - begin jaren '80 vrij gelijklopend met dat van de privé-investeringen (waar de

afname tegenover 1970 zelfs iets meer uitgesproken is). Eind jaren '80 en begin jaren '90 is het verloop van de overheidsinvesteringen echter compleet verschillend van de investeringsinspanningen van de ondernemingen. Zoals reeds aangegeven zijn met de parameter "overheidsinvesteringen" in de strikte betekenis niet de volledige inspanningen van de overheid weerspiegeld. De zwakke prestaties van de overheid in de kapitaalvorming vanaf het einde van de jaren '80 houden bv. geen rekening met de toch wel belangrijke bijkomende investeringsuitgaven van de federale overheid voor de spoorwegen. De bruto-kapitaalvorming in de spoorwegen (met inbegrip van de investeringen in de regionale vervoermaatschappijen) geeft enige aanduiding van deze inspanningen (hoewel niet volledig toe te schrijven aan de overheid): tussen 1989 en 1995 een toename in werkelijke prijzen van ruim 40 mld (van 4,7 mld naar 45 mld), of in % van het BBP bijna 0,5 %. Het lage bedrag in 1989 is dan echter weer enigszins misleidend omdat ook de verkoop van kapitaalgoederen mee in rekening is gebracht.

De overheidsinspanningen in de kapitaalvorming kunnen ook benaderd worden via de evolutie van de investeringsbijdragen die de overheid heeft geleverd aan de andere sectoren van de economie⁵⁸. In 1970 bedroegen die investeringsbijdragen 0,36 % van het BBP. In 1981 bereikten ze een piek van 1,51 % om vervolgens af te nemen tot 0,57 % in 1990. In 1995 bedroegen ze 0,83 %. De globale trend van overheidsinspanningen voor de kapitaalvorming (eigenlijke overheidsinvesteringen en investeringsbijdragen) is, zoals die van de strikte overheidsinvesteringen, dalend. Het gewicht van de investeringsbijdragen tegenover de eigenlijke overheidsinvesteringen verandert evenwel substantieel: investeringsbijdragen (aan andere sectoren) bedragen in 1970 9,3 %, in 1981 42,4 % en in 1995 62,7 % van de eigenlijke overheidsinvesteringen.

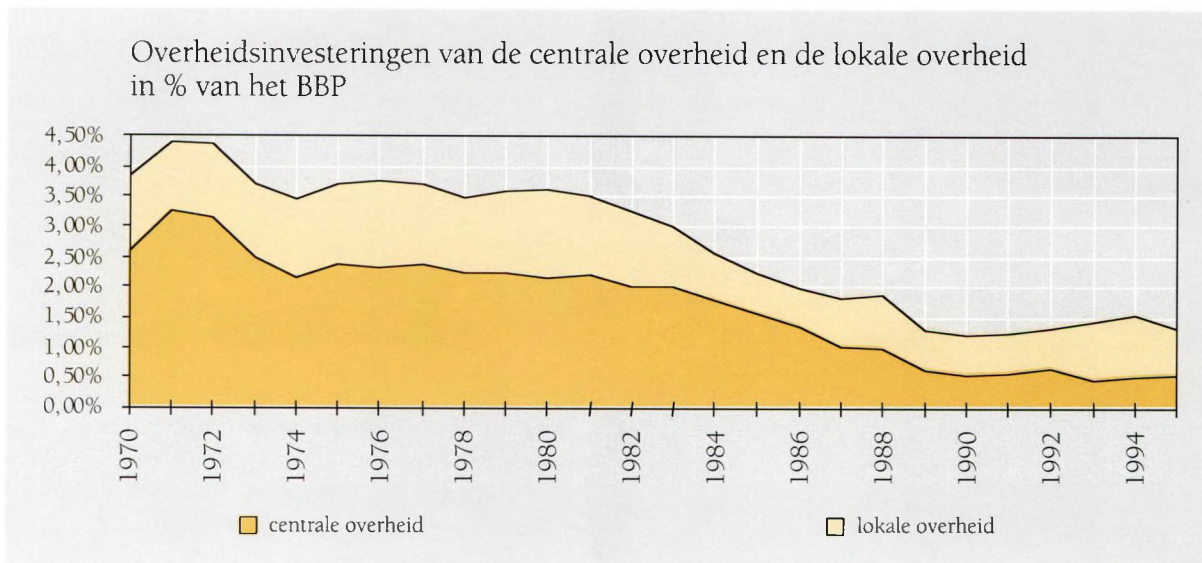
⁵⁷ In het Franstalig onderwijs werden de gebouwen van het gemeenschapsonderwijs "verkocht" aan regionale maatschappijen. Daardoor verschijnt een negatief bedrag onder de eigenlijke overheidsinvesteringen. Bovendien zijn vanaf 1993 de investeringen voor het gemeenschapsonderwijs (ook Vlaamse Gemeenschap) opgenomen onder de vennootschappen (regionale maatschappijen voor onderwijsgebouwen).

⁵⁸ Daarin zijn ook de investeringsbijdragen begrepen in het kader van de economische expansie.

De evolutie op het niveau van de deelsectoren: centrale overheid versus lokale overheden

In grafiek II zijn de eigenlijke overheidsinvesteringen uitgesplitst naar enerzijds de centrale overheid en anderzijds de lokale overheden.

Grafiek 2



bron: nationale rekeningen INR

De belangrijkste vaststellingen bij deze evolutie zijn de volgende:

- Tot begin van de jaren '80 neemt het aandeel van de subsector "lokale overheden" in het totaal van de overheidsinvesteringen toe: van iets meer dan 30 % in 1970 tot 40 % in 1982.
- De eerste helft van de jaren '80 wordt gekenmerkt door een verminderd belang van de overheidsinvesteringen van de lokale overheden (in 1986 een aandeel terug op het niveau van 1970).
- In de tweede helft van de jaren '80 neemt het belang van de subsector "lokale overheden" substantieel toe (tot 67 % in 1994, in 1995 nog 59 %).

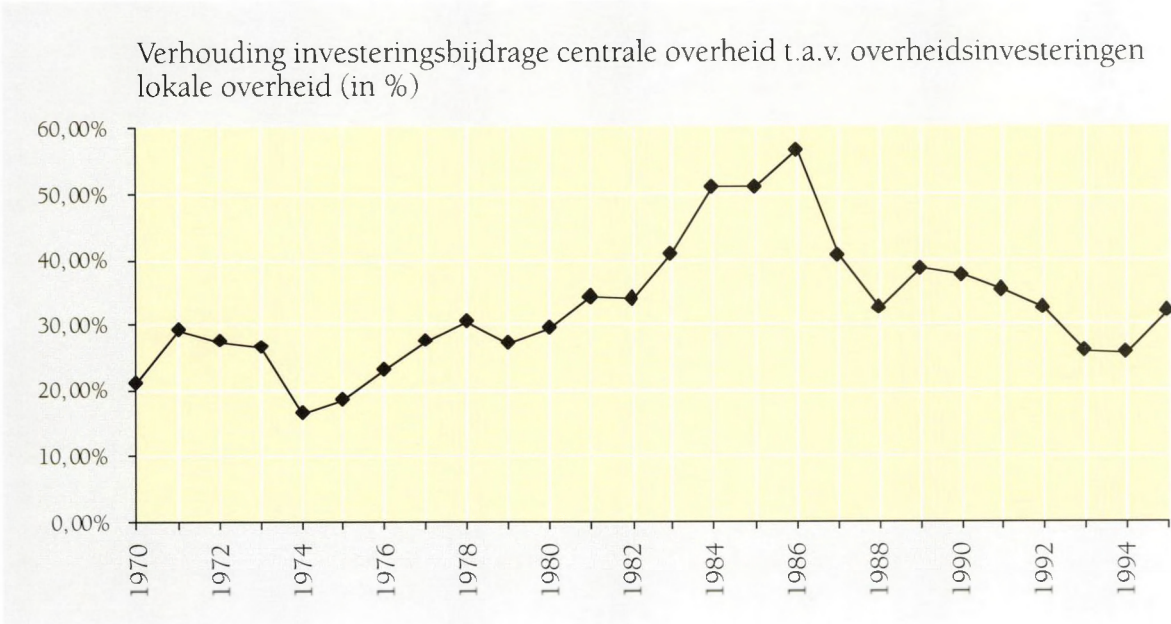
In 1995 bedraagt het niveau aan overheidsinvesteringen van de subsector "centrale overheid" nog amper 0,54 % van het BBP tegenover 2,6 % in 1970 en 2 % in 1981. Eind jaren '80 bedroeg dit aandeel nog 0,61 %. De overheidsinvesteringen van de lokale overheden komen in 1994 uit op iets meer dan

1 %, in 1995 nog 0,77 %. De piek in 1994 heeft alles te maken met de gemeenteraadsverkiezing.

Bij het beoordelen van deze verhoudingen moet uiteraard rekening worden gehouden met de hierboven gemaakte bemerkingen. Bovendien mag niet uit het oog verloren worden dat een belangrijk deel van de investeringen toegeschreven aan de lokale overheden, gefinancierd worden met investeringsbijdragen van de centrale overheid. De verhouding tussen de investeringen van de lokale overheden en de investeringsbijdragen⁵⁹ van de centrale overheid aan de lokale overheden is samengevat in grafiek III. Opmerkelijk is de vaststelling dat een afnemend belang van de overheidsinvesteringen op lokaal niveau samenvalt met een stijgend aandeel van de investeringsbijdragen van de centrale overheid (bv. periode 1981 - 1986). Het omgekeerde is ook het geval: stijgend belang valt samen met een afnemend aandeel van de investeringsbijdragen (periode 1986 - 1994). 1995 bevestigt opnieuw die algemene vaststelling: dalend niveau aan overheidsinvesteringen en stijgend aandeel van de investeringsbijdragen. De lokale overheden slagen er blijkbaar vrij goed om van de centrale overheid een vrij stabiel niveau aan investeringsbijdragen te bekomen. Stijgende of dalende overheidsinvesteringen van de lokale overheden hebben dus vooral te maken met hun eigen inspanningen.

⁵⁹ In deze investeringsbijdragen zijn ook de overdrachten naar de sociale zekerheid begrepen, maar het niveau ervan is verwaarloosbaar.

Grafiek 3



bron: nationale rekeningen INR

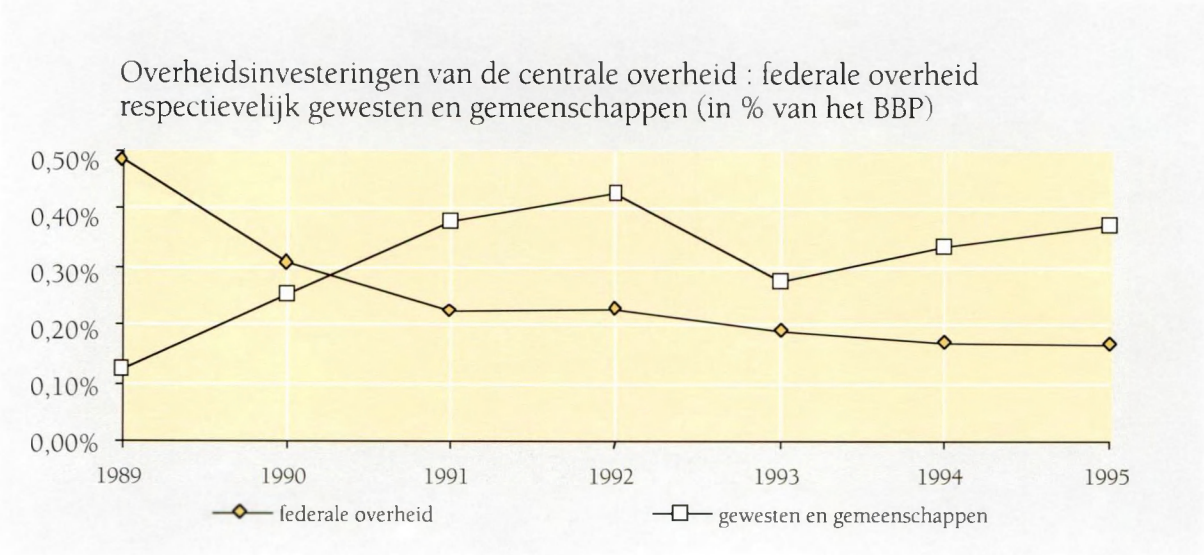
Het belang van de gewesten en gemeenschappen in de overheidsinvesteringen van de centrale overheid

Een uitsplitsing van de subsector “centrale overheid” in enerzijds federale overheid en “gewesten en gemeenschappen” is beschikbaar vanaf 1989. Het niveau van de overheidsinvesteringen voor respectievelijk “federale overheid” en “gewesten en gemeenschappen” is samengevat in grafiek 4. Daaruit blijkt de belangrijke omslag van de staatshervorming van 1988. In 1995 belopen de investeringen van de federale overheid nog slechts 0,17 % van het BBP⁶⁰. Het aandeel van de gewesten en de gemeenschappen is opgelopen tot 0,38 %. De stijging tussen 1989 en 1992 is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de aanloopfase van de staatshervorming. De vermindering in 1993 is dan weer opvallend, maar voor het grootste deel toe te schrijven aan de “statistische” verschuiving van de investeringen voor het gemeenschapsonderwijs. In elk geval krijgt de evolutie van de investeringsinspanningen van gewesten en gemeenschappen, een groot gewicht omdat sedert de staatshervorming van 1988 de bevoegdheden voor het gros van de overheidsinvesteringen bij hen ligt. Dat is overigens ook het geval voor de investeringsbijdragen van de overheid aan de lokale overheden en aan de rest van de economie.

⁶⁰ Nog eens rekening houdend met het feit dat voor de federale overheid de substantiële inspanningen in de spoorwegen niet begrepen zijn in de cijfers.



Grafiek 4



bron: nationale rekeningen INR

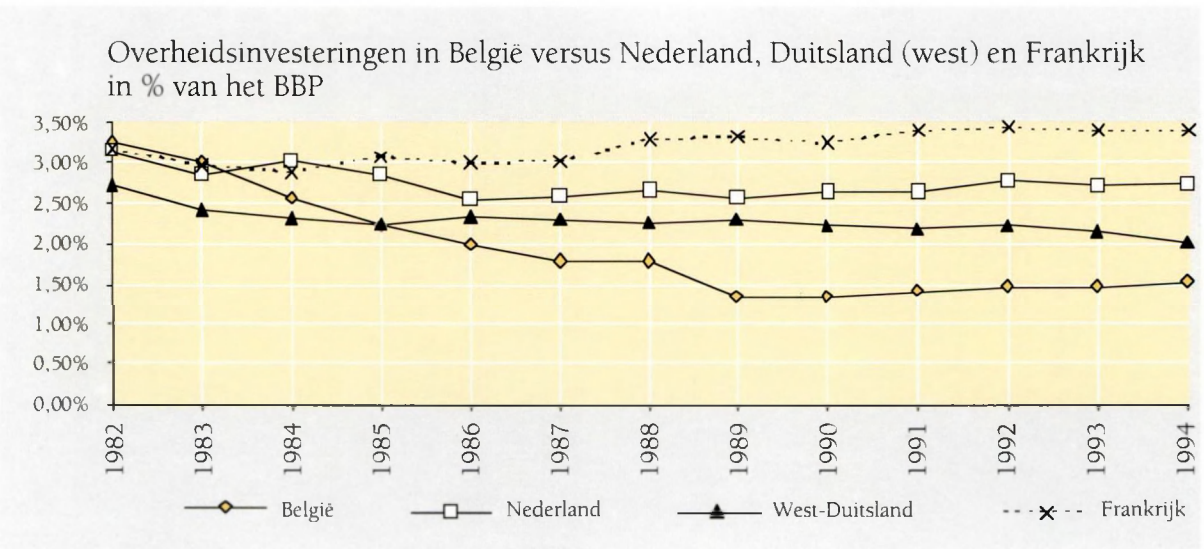
VERGELIJKING MET DE ONS OM-RINGENDE LANDEN (1982 - 1994)

In grafiek 5 a wordt het niveau van overheidsinvesteringen voor de periode 1982 - 1994 in België vergeleken met Nederland, Duitsland en Frankrijk. Voor Duitsland zijn de gegevens beperkt tot de vroegere Bondsrepubliek. Ook in het buitenland liggen de niveaus van overheidsinvesteringen in de jaren '80 onder die van de jaren '70. De daling is echter minder scherp geweest en in de loop van de jaren '80 en eerste helft van de jaren '90 houdt ze ook beter stand.

De kloof tussen België en de andere omringende landen is duidelijk het grootst met Frankrijk en Nederland. Tot en met 1983 ligt het investeringsniveau in België boven het gemiddelde van de drie overige landen; sedertdien blijft het er systematisch en substantieel onder. Tegenover een gemiddelde van 2,73 % in Nederland, Frankrijk en Duitsland over de periode 1984 - 1994 staat voor België een gemiddelde van 1,72 %.

Het beeld verandert niet als ook rekening wordt gehouden met de kapitaaloverdrachten van de overheid naar andere sectoren van de economie en naar het buitenland⁶¹.

Grafiek 5a



bron: OECD National accounts II 1982-1994

⁶¹ Voor West - Duitsland speelt in de recente jaren natuurlijk de particulariteit van de hereniging mee, met een belangrijke overdracht naar het vroegere Oost - Duitsland.



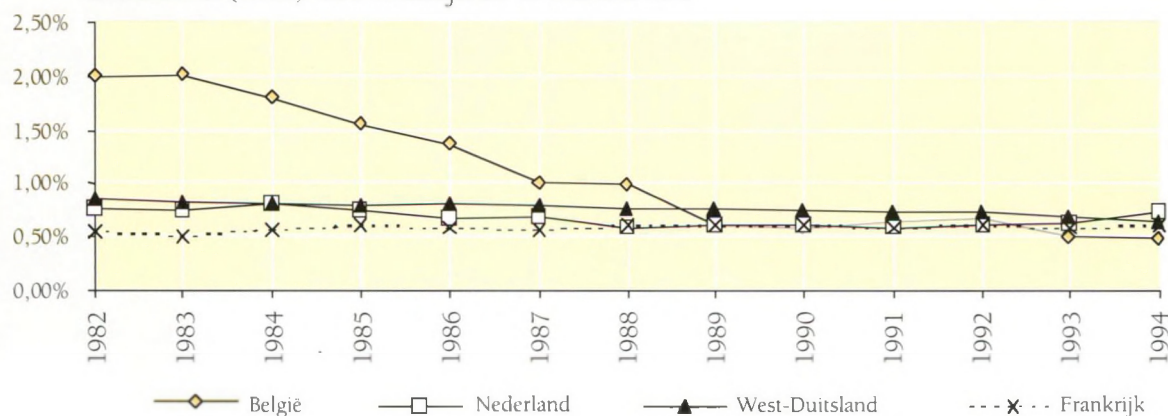
De uitsplitsing van de overheidsinvesteringen naar de subsectoren van de overheid (grafieken 5b en c) levert wel enkele opmerkelijke vaststellingen op. Het niveau overheidsinvesteringen van de centrale overheid is traditioneel vrij hoog in België. Dat blijkt bv. duidelijk uit de gegevens voor het begin van de jaren '80 (die overigens een doortrekking zijn van de gegevens in de jaren '70). Het is precies op dat niveau van de overheid dat de scherpste daling zich heeft voorgedaan. Na die substantiële vermindering komen de overheidsinvesteringen uit op het niveau

van de overige landen.

De overheidsinvesteringen van de lokale overheden blijven echter over de gehele lijn onder het niveau in de drie overige landen (cf. grafiek 5c). Daartegenover staat wel dat in de overige landen de lokale overheden hun investeringen kunnen financieren met een groter aandeel overdrachten van de centrale overheid (voor Frankrijk geen gegevens beschikbaar). Dat geldt zeker voor Duitsland (waarin voor de centrale overheid ook rekening wordt gehouden met de Länder); voor Nederland is het beeld minder eenduidig.

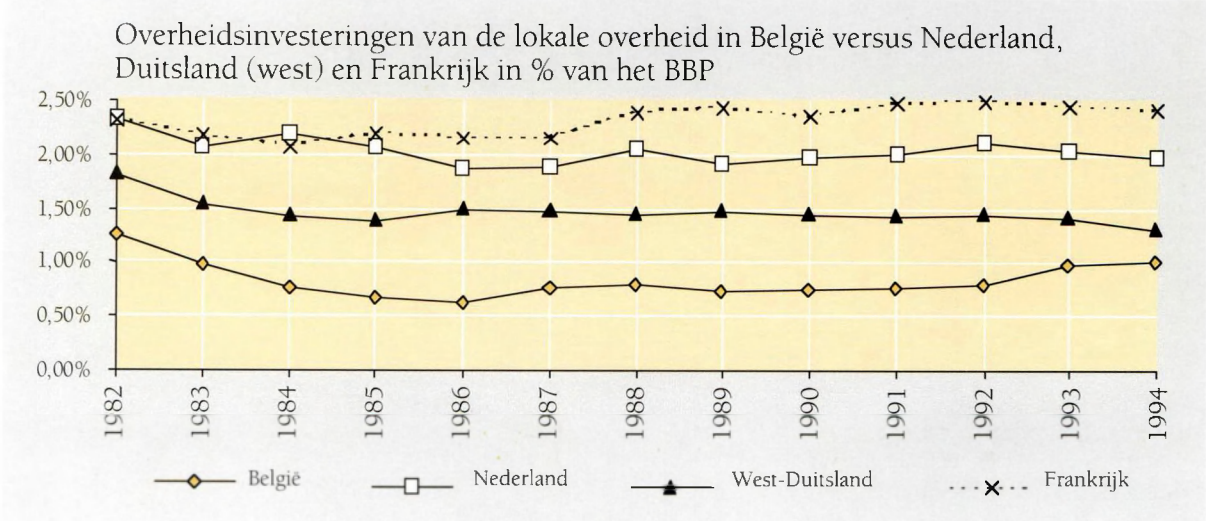
Grafiek 5b

Overheidsinvesteringen van de centrale overheid in België versus Nederland, Duitsland (west) en Frankrijk in % van het BBP



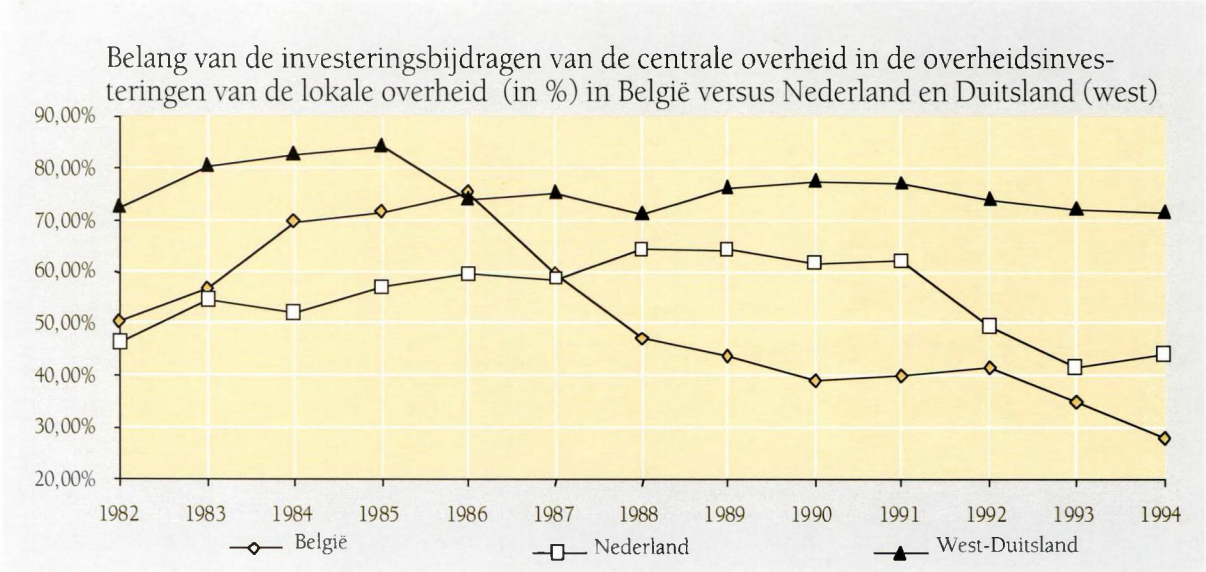
bron: OECD National accounts II 1982 - 1994

Grafiek 5c



bron: OECD National accounts II 1982 - 1994

Grafiek 5d



bron: OECD National accounts II 1982 - 1994

INVESTERINGEN IN DE PUBLIEKE SECTOR (MET INBEGRIIP VAN DE PUBLIEKE ONDERNEMINGEN EN OVERIGE I.O.N), AANDEEL VAN DE INVESTERINGEN IN VERVOER (1985-1995)

In tabel 1 wordt meer in detail een overzicht gegeven van de investeringen van de zogenaamde “publieke sector” voor de periode 1985-1995, zoals ze kunnen afgeleid worden uit de nationale rekeningen. Het gaat hier om een uitgesproken ruimer begrip dan de strikte overheidsinvesteringen, besproken onder punt 2.

Die publieke investeringen (waarin ook de publieke ondernemingen begrepen zijn, met inbegrip van de openbare kredietinstellingen) liggen uitgesproken hoger dan de eigenlijke overheidsinvesteringen (in % van het BBP):

	1985	1990	1995
eigenlijke overheidsinvesteringen (a)	2,23 %	1,20 %	1,32 %
publieke investeringen (b)	3,74 %	2,48 %	3,20 %
(a)/(a + b) * 100	55,9 %	48,5 %	42,9 %

Daaruit blijkt ook dat het aandeel van de eigenlijke overheidsinvesteringen over een periode van 10 jaar, stelselmatig is afgenomen ten voordele van de investeringen van de openbare kredietinstellingen en de overige publieke ondernemingen. Het aandeel van de “publieke ondernemingen” in de bruto-kapitaalvorming van de vennootschappen situeert zich in 1995 overigens op iets meer dan 17 %. Dat is het aandeel van 1985, met dien verstande dat in 1995 de investeringen van de regionale maatschappijen voor schoolgebouwen voor een stuk meespelen (6 % van het totaal investeringspakket van de publieke ondernemingen). In 1990 bedroeg het aandeel van de publieke ondernemingen in de bruto-kapitaalvorming van de vennootschappen slechts 9,3 %⁶². De havens vormen eveneens een onderdeel van de investeringen van de publieke ondernemingen.

Tabel 1 geeft verder een overzicht van de investeringen in de transportsector (niet enkel infrastructuur), met uitzondering van het luchtvervoer en de maritieme sector (RMT). Daarbij



is ook een onderscheid gemaakt tussen de investeringsinspanningen op het centrale niveau en op het lokale niveau (telkens met inbegrip van de publieke ondernemingen).

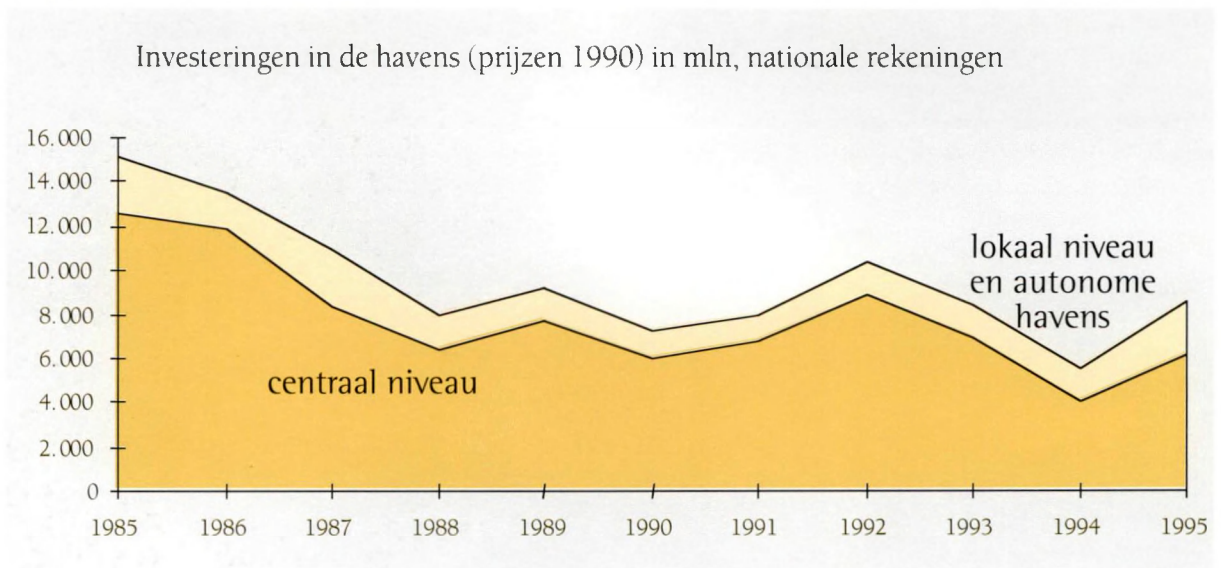
Het niveau aan investeringen in de vervoersector ligt in reële termen in 1995 17 % hoger dan in 1985, maar dat is nog altijd bijna 3 % minder dan het niveau van 1974. Daarmee komt de hier gemeten vervoersector uit op ongeveer 1,3 % van het BBP. In de afgelopen 10 jaar is er echter sprake van een stelselmatige afname, die pas vanaf 1993 weer substantieel wordt omgebogen. In 1989 werd het dieptepunt bereikt: in reële termen ongeveer 60 % van het niveau van 1985 en 50 % van het niveau van 1974. Zowel het dieptepunt in 1989 als het opmerkelijke herstel in de meest recente jaren is volledig toe te schrijven aan de spoorwegen. Daarbij zijn de cijfers echter ook voor een belangrijk stuk beïnvloed door de financiële operaties die de NMBS heeft doorgevoerd.

De vervoersector (exclusief luchtvervoer en maritiem vervoer) bedraagt in 1995 ongeveer 40 % van de totale publieke investeringen. Het aandeel van de investeringen ten behoeve van de havens ligt op iets minder dan 4 %. Daarmee stemt een bijna stelselmatige daling van het belang van de haveninvesteringen overeen over de periode 1985 - 1995: van 7,4 % in 1985 tot 2,5 % in 1994, met een herstel in 1995 tot 3,9 %.

⁶² Rekening houdend met de verregaande privatisering van de kredietinstellingen en van sommige openbare instellingen (waarvan bv. Belgacom zwaar doorweegt in het pakket) kan men zich natuurlijk enige vragen stellen bij de notie “publieke investeringen” (tenminste indien ze voor 100 % worden aangerekend). De notie “publieke investeringen” vergt dan ook wellicht enige nuancering. Bij het aanhouden van de huidige definitie kan men zich bv. afvragen waarom bv. investeringen van Aquafin niet in rekening worden gebracht.

In grafiek 6 worden de investeringen voor de havens (zoals opgenomen in de nationale rekeningen) aangegeven voor de periode 1985 - 1995. De bedragen zijn in prijzen 1990.

Grafiek 6



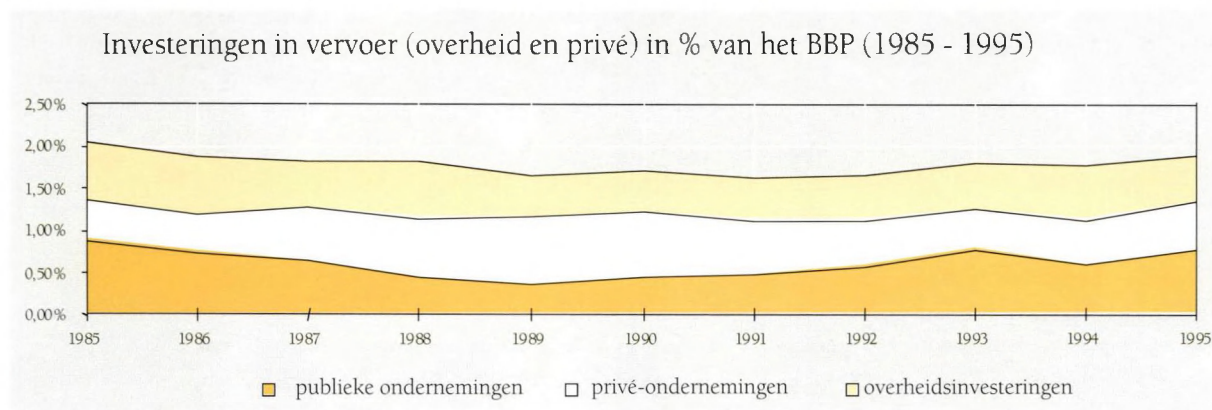
In de grafiek wordt het onderscheid gemaakt tussen de investeringen ten laste van de centrale overheid en die ten laste van het lokale niveau (havenautoriteiten). Globaal blijken de inspanningen voor de havens tot en met 1990 een dalende trend te vertonen. In 1991 - 1992 wordt er een inhaalbeweging genoteerd, die echter in 1993 - 1994 wordt afgebroken. 1995 zou opnieuw een licht herstel aangeven. Het belang van de investeringen op lokaal niveau schommelt over het geheel van de periode. Gemiddeld bedraagt dat aandeel voor de periode 1985 - 1995 iets meer dan 18 %. De meest recente jaren wordt een substantieel groter aandeel genoteerd (bijna 28 %).

We sluiten deze analyse af met enkele verwijzingen naar de globale investeringen van de Belgische economie in de transportsector, dus met inbegrip van de bruto-kapitaalvorming door de privé-ondernemingen. De investeringen van de ondernemingen zijn bekomen door samenvoeging van de bruto-investeringen van respectievelijk de "diensten van het vervoer te land en diensten van de binnenvaart", de "diensten van de zee- en luchtvaart" en de "diensten van aan het vervoer aanverwante activiteiten".

⁶³ De resultaten worden verkregen door samenvoeging van de drie groepen. Door combinatie van deze cijfers met andere vergelijkbare gegevens uit de nationale rekeningen kunnen de investeringen van de publieke ondernemingen worden afgezonderd. De rest heeft dan betrekking op investeringen van de privé-ondernemingen. De cijfers in de nationale rekeningen zijn afkomstig van de BTW-aangiften.

Daarin zijn ook de investeringen gevat van de publieke ondernemingen die dergelijke diensten leveren. Meer in het bijzonder ook de havens⁶³. Voor de overheidsinvesteringen is rekening gehouden met de investeringen van de overheidsadministraties, uitsluitend voor de wegen en de waterwegen. De investeringen van de lokale besturen in het gemeentelijke wegennet zijn ook begrepen in deze bedragen. Grafiek 7 vat de investeringsinspanningen van respectievelijk de publieke ondernemingen, de privé-ondernemingen en de overheid samen in % van het BBP. Globaal vertrekt de bruto-kapitaalvorming in de vervoersector van een niveau van iets meer dan 2 % in 1985. Tot en met 1989 neemt dat aandeel substantieel af: tot 1,65 %. De daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de verminderde inspanningen van vooral de publieke ondernemingen en in mindere mate van de overheid. De investeringen in de privé-ondernemingen nemen toe (van 0,47 % tot 0,78 % in 1989 - 1990). Vanaf 1990 is er een langzaam herstel van het investeringsniveau tot ongeveer 1,9 % in 1995: in eerste instantie door de investeringen van de publieke ondernemingen en vervolgens door een schuchtere aangroei van de overheidsinvesteringen. Tenminste tot 1994, in 1995 dalen de overheidsinvesteringen in de vervoersector opnieuw. De investeringen van de privé-ondernemingen vertonen evenwel een dalende trend. Een trend die in 1994 en 1995 door een herstel opnieuw wordt omgebogen.

Grafiek 7



ANALYSE OP HET NIVEAU VAN DE VLAAMSE BEGROTING, MET VERWIJZINGEN NAAR DE INVESTERINGEN VOOR DE SPOORWEGEN IN VLAANDEREN (FEDERALE BEGROTING)

De gegevens die hieronder worden besproken, zijn van een andere orde dan de hierboven samengevatte gegevens op basis van de nationale rekeningen. In de nationale rekeningen gaat het over effectief geplaatste bestellingen. Die zijn nog het best vergelijkbaar met wat in de begrotingen is opgenomen onder ordonnancerings. Voor een evaluatie van het beleid wordt meestal verwezen naar vastleggingen, omdat daarmee het best het niveau aan nieuwe initiatieven wordt aangegeven.

Dit is dan ook de invalshoek die hier wordt aangehouden (m.u.v. de gegevens over de federale middelen voor de spoorwegen, cf. infra).

DE VLAAMSE BEGROTING

De bespreking wordt toegespijst op twee gegevens:

- het belang van de investeringen in infrastructuur in het

⁶⁴ Dit investeringsprogramma is samengesteld door samenvoeging van alle basisallocaties die in de administratieve begroting opgenomen zijn als "horizontaal programma investeringen". De SERV brengt daar wel enige correcties op aan om meer in het bijzonder de D.A.B.'s (zoals het VIF en het MINA-FONDS) in rekening te brengen. Het investeringsprogramma is uiteraard ruimer dan economische infrastructuur en bevat o.m. ook investeringssubsidies in de welzijns- en gezondheidssector, onderwijs, cultuur, huisvesting ... De samenstelling is niet vergelijkbaar met wat de Vlaamse regering meer in het bijzonder bij de toelichting voor de begroting 1997 vat onder investeringen ten belope van 85 mld. Daarin zijn ook de kredieten voor economische expansie opgenomen, de leningsmachtigingen voor het woningfonds en de 4 mld extra van de beursgang van de Gimv.

geheel van de Vlaamse begroting en het Vlaams investeringsprogramma in het bijzonder (tabel II);

- een overzicht van de effectief vastgelegde bedragen in de havensector (zie elders in dit jaarverslag).

De cijfers in tabel II (goedgekeurde vastleggingskredieten) zijn overgenomen uit het SERV-begrotingsbestand (samengesteld op basis van de begrotingsdocumenten zelf). Voor 1997 is gebruik gemaakt van de goedgekeurde begroting. Daarbij worden de investeringen voor "vervoer en verkeer" vergeleken met het totaal van het Vlaamse investeringsprogramma⁶⁴. De drie belangrijkste onderdelen van het investeringsprogramma voor vervoer en verkeer zijn de havens, de wegen en de waterwegen. In principe zijn gewone onderhoudskredieten niet opgenomen.

Voor de havens is er wel een uitzondering. Tot en met 1995 zijn een deel van de onderhoudskredieten voor de maritieme toegangswegen opgenomen onder het investeringsprogramma (73.04), vanaf de begroting 1996 is dat (overigens om reeds lang bepleite redenen) niet meer het geval.

Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de cijfers voor 1996 en 1997 in tabel 2 evenwel aangepast met een deel van de gewone onderhoudskredieten.

Na een vrij belangrijke stijging van het investeringsprogramma in de eerste jaren van de jaren '90 is er een uitgesproken terugval: in lopende prijzen ligt het totale Vlaamse investeringsprogramma in 1996 op 91 % van het niveau in 1992. Het 1997 benadert in nominale prijzen opnieuw het niveau van 1992, maar dat is dan wel door de inzet van eenmalige middelen, nl. de aanwending van de opbrengsten van de gedeeltelijke privatisering van de Gimv.

Het aandeel van het investeringsprogramma in het geheel van de beleidskredieten op de Vlaamse begroting is afgenomen. Deze vermindering is echter geen zaak van de economische infrastructuur. Ondanks enige terugval in 1997 tegenover 1996 is voor het geheel van de onderzochte periode het aandeel van "vervoer en verkeer" in het investeringspro-

gramma toegenomen. De evolutie is in hoofdzaak bepaald door de inschrijving in 1992 - 1993 van een eenmalig urgentieprogramma voor huisvesting en vanaf 1996 de afbouw van een aantal programma's in de sector van de bejaardenzorg (waarvoor overigens via een BEVAK-formule een alternatieve financiering is opgezet, met een uitgesproken lagere budgettaire impact). De begroting 1997 is wat het investeringsprogramma betreft een keerpunt: terug een substantiële stijging met ruim 5,4 mld. Daarvan gaat iets meer dan 1,1 mld naar vervoersinfrastructuur. Het gaat echter niet om een structurele stijging, vermits daarin eenmalige inspanningen voor bijna 2 mld in rekening zijn gebracht. Het belang van de sector "vervoer en verkeer" (in hoofdzaak

infrastructuur) neemt dan ook toe (naast overigens de investeringen in de milieusector): van een goeie 35 % in het totale investeringsprogramma in 1990 tot bijna 41 % in 1997. Het aandeel van de havens zelf (met inbegrip van de maritieme toegangswegen) schommelt; meest opvallend is wel de toename in 1996. De trend is wel stijgend.

De meest expansieve subsector is de wegensector (met uitzondering van 1997), waarvan echter een bijzonder groot aandeel van de investeringsinspanningen gericht is op het structurele onderhoud en veiligheid. De inspanningen voor de waterwegen blijven structureel op een peil van ongeveer 3,8 % van het totale investeringsprogramma.

Elders in dit jaarverslag worden gegevens opgenomen over de



effectieve vastleggingen. Daarbij wordt het onderscheid gemaakt tussen uitgaven voor de maritieme toegangswegen enerzijds en uitgaven voor “haveninterne” projecten. Gemiddeld bedragen deze “haveninterne” projecten (voor de periode 1989 - 1995) ongeveer 58 % van het globale havenbudget. De effectieve vastleggingen voor de havensector vertonen in de eerste jaren een duidelijk stijgende trend (in 1992 in reële prijzen 11 % meer dan in 1989 voor de totale investeringen en 10,5 % meer voor de haveninterne projecten). Die trend wordt echter duidelijk omgebogen vanaf 1993. In 1995 ligt in volume het investeringsbedrag respectievelijk 11 % en 27 % lager dan in 1989. De beperkte inhaalbeweging die uit de goedgekeurde kredieten voor 1995 kon worden afgeleid heeft zich blijkbaar in de effectieve uitvoering niet doorgezet.

DE INVESTERINGEN VAN DE SPOORWEGEN

De investeringsinspanningen van de spoorwegen worden geregeld door de tienjarenplannen. De periode 1991 - 1995 is het voorwerp geweest van het tienjarenplan 1991 - 2000. Recent is een nieuw tienjarenplan goedgekeurd voor de periode 1996 - 2005.

In de periode 1991 - 1995 werden in het kader van het investeringsplan bijna 135 mld investeringen uitgevoerd, waarvan 50 mld betrekking hebben op de HST en de overige 85 mld op het klassieke spoorwegnet. Daarvan was ongeveer 52 mld bestemd voor infrastructuur, waarmee 97 % van het in 1991 geplande bedrag is besteed. De aanwending over de verschillende onderdelen is echter zeer ongelijk. Veel meer dan oorspronkelijk gepland, is besteed aan onderhoud en modernisering. Meer in het bijzonder bleven de geplande investeringen voor de infrastructuur van het goederenvervoer duidelijk onder de vooropgezette grens: nl. een verwezenlijking van slechts 64 %. Daarbij moet wel aangehaald worden dat de post “uitrusting en modernisering van het industrieel net” (waaronder vooral de havenuitrustingen thuishoren) wel de voorziene bedragen heeft gehaald (investeringen van 5,8 mld over de periode 1991 - 1995).

Van het globaal bedrag voor infrastructuurinvesteringen (met inbegrip van de investeringen voor de HST-binnenverkeer) heeft 47,2 % betrekking op Vlaanderen. Daarmee komt de verhouding Vlaanderen/Wallonië uit op 59,8/40,2 %.

⁶⁵ Tot op zekere hoogte maar ook ten dele omdat in de investeringen van de overheid soms belangrijke investeringen zitten die slechts een marginaal effect hebben gehad op het aanbod. De binnenvaartsector is daar wellicht het meest typische voorbeeld van: belangrijke investeringen op onderdelen van het net die echter niet geleid hebben tot een substantiële verbetering van de gehele vaarweg.

⁶⁶ Een dergelijke analyse werd gemaakt door het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat: “Internationale vergelijking infrastructuur” (1996).

HET INFRASTRUCTUURBELEID VOOR DE KOMENDE JAREN, EEN INTERNATIONALE POSITIONERING (MET NADRUK OP EEN VERGELIJKING MET NEDERLAND)

In de vorige punten is uitvoerig ingegaan op cijfermateriaal beschikbaar voor enige indicatie over de inspanningen van de overheid voor de kapitaalvorming, en meer in het bijzonder binnen het domein van transport en infrastructuur. Daaruit moet voldoende blijken dat uitspraken over “de” overheidsinvesteringen met de nodige omzichtigheid moeten benaderd worden, zeker als men zijn toevlucht neemt tot één algemene macro-economische parameter.

Maar zelfs als deze “cijferdiscussie” bevredigend zou kunnen opgelost worden, dan nog blijft het bijzonder moeilijk om op een genuanceerde manier de stap te zetten naar een internationale positionering van het infrastructuurbeleid in een land. Een uitspraak daarover kan niet enkel gebaseerd zijn op de eenvoudige analyse van de overheidsuitgaven voor infrastructuur, laat staan het huidige niveau aan overheidsuitgaven.

Diverse andere indicatoren spelen een toonaangevende rol. In de eerste plaats is er het huidige aanbod aan infrastructuur en het gebruik dat van deze infrastructuur wordt gemaakt. Het huidige aanbod weerspiegelt de inspanningen, die in het verleden werden geleverd om de infrastructuur aan te passen en uit te bouwen⁶⁵. Combinatie van gebruik en aanbod geeft een aanduiding van de capaciteitsbenutting, die uiteindelijk een betere indicatie geeft van de kwaliteit van de infrastructuur dan de eenvoudige vergelijking van de investeringsuitgaven. Voor de toekomst zal het bv. zinvoller worden de inspanningen van de overheid voor beheersing van de vraag te evalueren, in plaats van louter de investeringsbedragen voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Daarmee is aangegeven dat de totaliteit van het beleid moet in rekening gebracht worden: niet enkel de strikte investeringsinspanningen maar ook aspecten die meer op het vlak van organisatie (marktordening, responsabilisering van publieke ondernemingen, ...) liggen. De kwaliteit van het overheidsbeleid in zijn geheel is een belangrijke factor (bv. de draagwijdte van de gepresenteerde plannen, de voortgang die gemaakt wordt bij de uitvoering van de beleidsdoelstellingen, ...).

Een complete vergelijking moet met deze factoren rekening houden⁶⁶. De gegevens over de uitgaven voor infrastructuur hieronder kunnen dan ook slechts beschouwd worden als een eerste beperkte aanzet. We beperken ons hier tot een vergelijking met Nederland.

DE INSPANNINGEN VAN DE NEDERLANDSE OVERHEID (RIJK) VOOR INFRASTRUCTUUR-INVESTERINGEN

In tabel 3 zijn een aantal gegevens samengevat over de rijks-uitgaven voor infrastructuur. De cijfers zijn overgenomen uit de Meerjarenplannen voor Infrastructuur en Transport (MIT) vanaf 1992. Het meest recente MIT dekt de periode 1997 - 2001.

Het MIT wordt gefinancierd vanuit twee bronnen: enerzijds de begroting van Verkeer en Waterstaat en anderzijds het Infrastructuurfonds. De middelen van het Infrastructuurfonds waren tot en met 1995 afkomstig van heffingen (o.m. de motorrijtuigenbelasting en accijnzen). Vanaf 1 januari 1996 zijn die middelen vervangen door een bijdrage vanuit de algemene middelen, ingeschreven op de begroting van Verkeer en Waterstaat⁶⁷. De wijziging van de middelenvoorziening is echter budgettair neutraal gebleven. De middelen van het Infrastructuurfonds zullen in de periode van het huidige MIT (1997 - 2001) jaarlijks zodanig groeien dat er overeenstemming is met de geschatte groei van de heffingen. Daarnaast krijgt het Infrastructuurfonds ook middelen vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES), ingesteld in 1993 voor extra inspanningen ter versterking van de economische structuur. Daarin zullen meer in het bijzonder ook de aardgasbaten worden samengebracht die speciaal bestemd zijn voor de Betuwelijn en de HSL-zuid. De inbreng van deze aardgasbaten zal overigens gebaseerd zijn op de kasuitgaven voor beide projecten.

Het MIT bevat niet alleen investeringsuitgaven maar ook uitgaven voor bijdragen in de exploitatie, meer in het bijzonder voor het collectief vervoer en voor de exploitatie van de veren. Het beleid van de Nederlandse overheid is erop gericht de bijdragen in exploitatiekosten van het collectief vervoer stelselmatig te verminderen, hoewel t.a.v. het stedelijk vervoer en het streekvervoer de oorspronkelijke doelstellingen na een motie van de Tweede Kamer reeds werden bijgesteld. Verder bevat het MIT ook de subsidies aan lokale en regionale besturen voor meer in het bijzonder de wegen. Het MIT 1997 - 2001 plant voor ongeveer 53 mld gulden aan uitgaven, waarvan een goeie 32 mld (of 62 %) betrekking heeft op de spoorwegen (bijna een derde is voor exploitatiebijdragen). De impact van de HST en de Betuweroute is hierbij belangrijk. Iets meer dan 25 % (10,3 mld gulden) heeft betrekking op het hoofdwegenet (waarvan 10 % uitgaven voor de aanleg van de vaste oeververbinding over de Westerschelde).

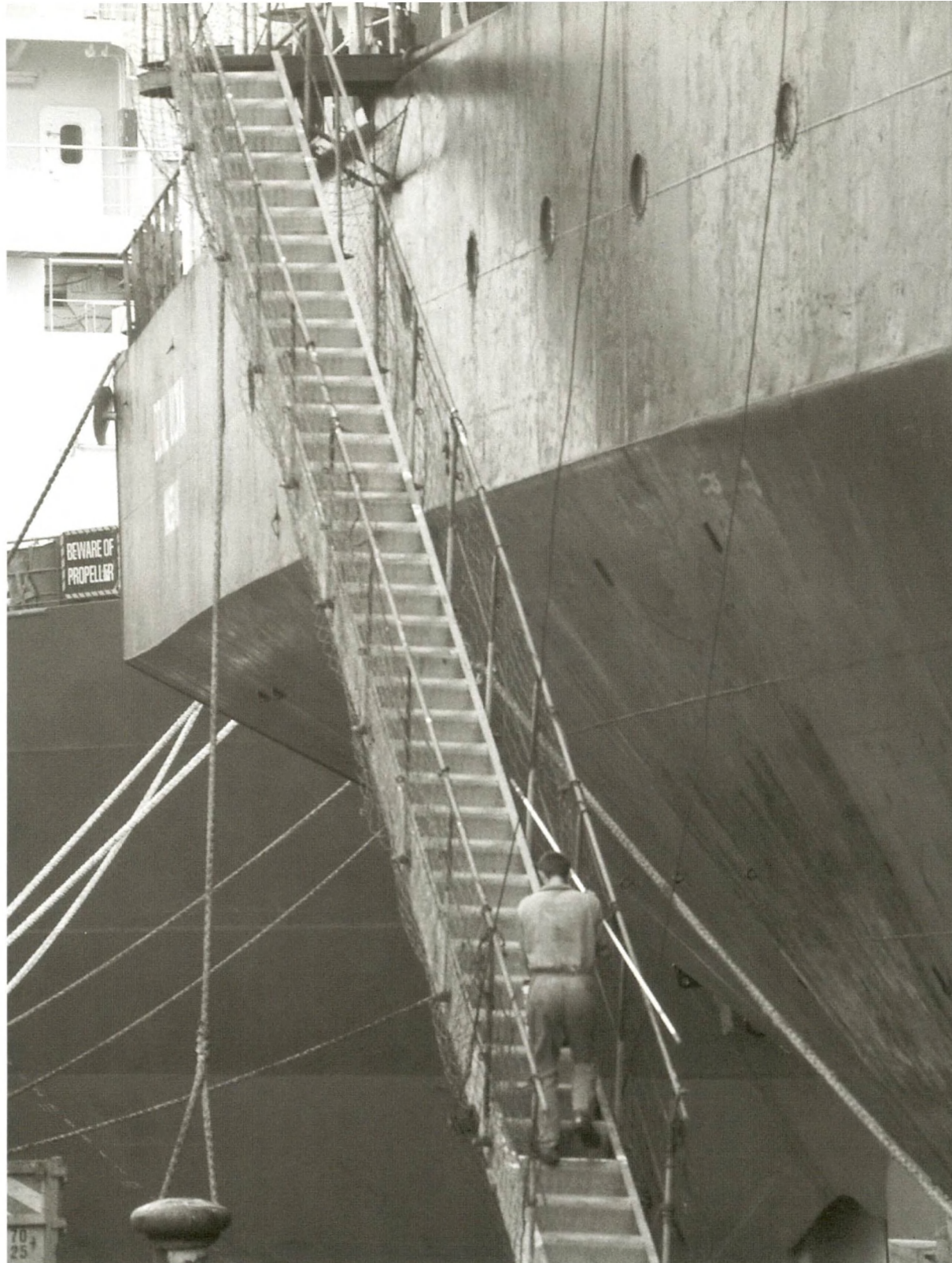
De uitgaven strikt voor het zeehavenbeleid zijn in het MIT bijzonder beperkt: enkel de uitgaven voor de regeling van haveninterne projecten zijn als dusdanig opgenomen. Het gaat over een totaal bedrag van 140 mln gulden voor het geheel van de planperiode. Uiteraard zijn er in het geheel van het MIT uitgaven die direct van belang zijn voor de havensector (zoals uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid) of onrechtstreeks een zeer grote impact hebben op de concurrentiepositie van de havens (wegontsluitingen voor bv. de Maasvlakte, de aanleg van de Betuwelijn, investeringen in het Rail Service center voor Maasvlakte en Waalhaven, ...). De uitgaven voor deze posten zijn opgenomen onder de respectievelijke rubrieken maritieme toegankelijkheid onder "hoofdvaarwegenet" (met o.m. de uitgaven voor de verdieping van de Westerschelde), wegaansluitingen onder de rubriek "hoofdwegenet" en investeringen in spoorwegaansluitingen (vergelijkbaar met de investeringen in het NMBS-plan voor "het industrieel net en de havens") onder "Railwegen". Bij de presentatie van de begroting 1997 heeft de Nederlandse overheid twee belangrijke documenten neergelegd: enerzijds "Samen werken aan bereikbaarheid" en "Transport in balans". Beide nota's vatten de beleidsintenties samen van de Nederlands overheid voor de komende jaren op het vlak van mobiliteitsbeleid en transportinfrastructuur. Twee belangrijke zaken zijn aan te stippen:

- Bovenop de voorzieningen in het huidige MIT (1997 - 2001) worden bijkomende inspanningen gepland voor een versnelde uitvoering van de doelstellingen van het structuurschema Vervoer en Verkeer en voor extra maatregelen. Het gaat over een bijkomende impuls voor de jaren 1998 - 2000 van 2 mld gulden, waarvan 300 mln expliciet bestemd is voor het goederenvervoer (100 mln voor flankerend beleid en 200 mln voor investeringen in spoorwegen en waterwegen).
- Eén van de belangrijkste beleidsaccenten betreft de achterlandverbindingen voor de mainports en de andere economische centra, waarvoor een aantal doelstellingen uit het SVV II zullen versneld worden.

VERGELIJKING MET VLAANDEREN

In tabel 2 zijn een aantal gegevens over de investeringen voor infrastructuur samengevat voor de Vlaamse Gemeenschap. Naast de reeds besproken investeringen die rechtstreeks op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap zijn ingeschreven, wordt ook rekening gehouden met de investeringen in infrastructuur die voorkomen op het NMBS-plan en betrekking hebben op de Vlaamse regio. Samen met de eigenlijke investeringen van de Vlaamse begroting kan op die manier enige indicatie gegeven worden van het belang van de overheidsinvesteringen in Vlaanderen voor transportinfrastructuur.

⁶⁷ Vergelijkbaar met de middelenvoorziening op het VIF op de Vlaamse begroting



tuur. Gemiddeld over de periode 1991 - 1995 wordt in Vlaanderen door de overheid (inclusief de spoorwegen) 0,65 % van het BRP besteed aan investeringen voor transportinfrastructuur.

Om deze cijfers te kunnen vergelijken met de Nederlandse inspanningen, elimineren we uit de gegevens van de opeenvolgende MIT's de exploitatiebijdragen en de subsidies voor wegeninvesteringen door de ondergeschikte besturen. In Vlaanderen komen deze laatste voor in de uitgaven op het investeringsfonds. Gemiddeld over de periode 1992 - 1997 gaat het over 0,89 % van het BBP van Nederland. De vergelijkbare inspanningen van de Nederlandse overheid liggen (uitgedrukt

in % van het BBP) bijna 37 % hoger dan in Vlaanderen. Indien de inspanningen van Vlaanderen tegen 2001 op hetzelfde peil van Nederland zouden afgestemd worden (dus 0,89 van het BRP) dan is t.o.v. de begroting 1996 een jaarlijkse reële extra impuls nodig van ongeveer 2,5 mld (bij een gemiddelde reële groei van het BRP van 2 %). Daarmee is dan nog niet geanticipeerd op de extra impulsen die de Nederlandse overheid voor 1998 - 2000 heeft aangekondigd. Het is evenwel onmiskenbaar dat het gewicht van de directe bijdragen in haveninterne investeringen in de Nederlandse rijksuitgaven niet vergelijkbaar is met het heel wat groter gewicht daarvan in Vlaanderen.

TABEL 1: investeringen in de vervoersector (exclusief luchtvervoer en maritiem verkeer) in het kader van de publieke investeringen (E.S.E.R.) - in mln prijzen 1990

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
op centraal niveau	66.365	67.029	49.374	41.963	31918	38.614	43912	51814	67.526	60.958	69.990
wegen	18.163	18.202	12.308	16.686	16.306	15.318	16.656	16.908	15.493	15.606	17.091
waterwegen	10.775	11.578	9.239	9.322	3.149	4.284	4.300	2.564	3.553	6.545	5.368
havens	12.629	11.888	8.402	6.444	7.741	5.946	6.824	8.867	6.939	3.994	6.226
stedelijk en streekvervoer	7.244	7.602	7.095	7.189	3.648	3.390	4.152	6.129	8.105	5.726	6.369
op lokaal niveau	9.127	10.097	13.271	16.720	13.139	12.867	14.614	17.944	20.929	24.938	18.514
wegen	6.595	8.427	10.717	15.185	11.804	11.631	13.519	16.414	19.399	23.319	16.146
havens	2.532	1.670	2.554	1.535	1.395	1.236	1.095	1.530	1.530	1.619	2.368
totaal	75.492	77.126	62.645	58.683	45.117	51.481	58.526	69.758	88.455	85.896	88.504
investeringen publieke sector	205.966	195.481	188.432	181.718	155.261	160.532	174.771	189.552	235.973	223.556	220.027
vervoer in % publieke sector	36,65 %	39,45 %	33,25 %	32,29 %	29,06 %	32,07 %	33,49 %	36,80 %	37,49 %	38,42 %	40,22 %
havens in % publieke sector	7,36 %	6,94 %	5,81 %	4,39 %	5,88 %	4,47 %	4,53 %	5,49 %	3,59 %	2,51 %	3,91 %
vervoer index (1985=100)	100,0	102,2	83,0	77,7	59,8	68,2	77,5	92,4	117,2	113,8	117,2
vervoer index (1997=100)	82,9	84,7	68,8	64,4	49,5	56,5	64,3	76,6	97,1	94,3	97,2
vervoer in % t BBP	1,37 %	1,37 %	1,09 %	0,97 %	0,72 %	0,80 %	0,89 %	1,04 %	1,34 %	1,27 %	1,29 %
publieke sector in % BBP	3,74 %	3,47 %	3,28 %	3,01 %	2,49 %	2,48 %	2,66 %	2,83 %	3,58 %	3,31 %	3,20 %
haven aandeel lokaal	16,70 %	12,32 %	23,31 %	19,24 %	15,27 %	17,21 %	13,83 %	14,72 %	18,07 %	28,84 %	27,55 %

TABEL 2: het aandeel van de sector vervoer en verkeer in het investeringsprogramma - op het niveau van de goedgekeurde vastleggingskredieten (in mln, lopende prijzen) 1990 - 1997

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
investeringsprogramma	46.556,9	55.832,2	64.132,8	63.102,0	61.455,9	60.379,8	58.697,2	64.097,9
vervoer en verkeer (1) (a)	16.509,6	19.867,9	21.572,6	23.729,9	25.656,2	24.062,0	24.973,8	26.105,1
havens (1) (2)	5.820,5	7.000,6	7.175,2	6.571,4	6.506,3	7.573,2	9.054,6	9.174,6
wegen (1)	6.280,3	7.042,5	7.369,4	9.739,3	10.425,8	9.589,1	9.410,1	9.452,5
waterwagen (1)	1.831,1	1.751,9	2.320,5	2.461,3	20565,8	2.213,8	2.145,8	2.846,3
aandeel investeringsprogramma in beleidskredieten	11,48 %	12,72 %	13,49 %	12,89 %	12,33 %	11,79 %	11,14 %	11,66 %
aandeel in het investeringsprogramma								
vervoer en verkeer	35,46 %	35,59 %	33,64 %	37,61 %	41,75 %	39,85 %	42,55 %	40,73 %
havens	12,50 %	12,54 %	11,19 %	10,41 %	10,59 %	12,54 %	15,43 %	14,31 %
wegen	13,49 %	12,61 %	11,49 %	15,43 %	16,96 %	15,88 %	16,03 %	14,75 %
waterwagen	3,93 %	3,14 %	3,62 %	3,90 %	4,18 %	3,67 %	3,66 %	4,44 %
spoorwegen (3) (b)		4.077,0	4.985,0	7.459,0	4.432,0	5.039,0	5.750,0	
BRP Vlaanderen (4)	3.783.040,0	3.954.644,6	4.156.807,9	4.266.993,4	4.499.383,6	4.650.495,4		
(a) + (b) in % BRP		0,61 %	0,64 %	0,73 %	0,67 %	0,63 %		
gemiddeld 1991-1995	0,65 %							

(1) In het investeringsprogramma is ook de volledige opbrengst van de gedeeltelijke privatisering in 1997 voor 4 mild opgenomen. Daarvan gaat volgens de huidige voorstellen 49 % naar "vervoer en verkeer". De binnenvaart zou 15 % krijgen, gemeenschappelijk vervoer 9 % en "wegen en havens" te samen 25 % (bij hypothese in de tabel gelijkmatig verdeeld over havens en wegen).

(2) Tot en met 1995 bevatten de officiële investeringen ook de onderhoudsbaggerwerken voor de maritieme toegankelijkheid. Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de cijfers voor 1996 en 1997 verhoogd met een raming van deze kredieten.

(3) Infrastructuurinvesteringen toewijsbaar aan Vlaanderen, 1991 - 1995 uitvoering investeringsprogramma 1991 - 2000, 1996 schijf 1996 van het investeringsprogramma 1996 - 2005.

(4) tot en met 1993 "economische groei van de gewesten, provincies en arrondissementen" van het INR, 1994 - 1995 toepassing van het aandeel 1993 op de nationale cijfers 1994 - 1995 van het INR.

TABEL 3: rijksuitgaven voor infrastructuur en transport in Nederland, op basis van de jaarlijkse Meerjarenprogramma's Infrastructuur en Transport (MIT)
(in mln gulden)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
totale rijksuitgaven (a)	7.855,2	7.305,3	8.113,0	9.260,0	9.535,0	9.899,0	10.866,0	10.895,0	10.988,0	10.328,0
exploitatie-toelagen collectief vervoer (b)	3.695,9	3.793,1	3.685,4	2.047,0	2.095,0	2.137,0	2.149,0	2.125,0	1.953,0	1.946,0
bijdragen landwegen en oeververbindingen (c)					60,0	60,0	60,0	51,0	51,0	51,0
investeringsbijdragen stedelijk wegverkeer (d)	123,5	122,5	113,9	206,0	236,0	119,0	156,0	82,0	70,0	33,0
(e) = (a) - (b) - (c) - (d)	4.035,8	3.389,7	4.313,7	7.007,0	7.144,0	7.583,0	8.501,0	8.637,0	8.914,0	8.298,0
BBP (1)	566.100,0	581.460,0	612.980,0	635.010,0	660.250,0	693.200,0				
(a) in % van het BBP	1,39 %	1,26 %	1,32 %	1,46 %	1,44 %	1,43 %				
(e) in % van het BBP	0,71 %	0,58 %	0,70 %	1,10 %	1,08 %	1,09 %				
(a) in % van het BBP gemiddeld 92-97	1,39 %									
(e) in % van het BBP gemiddeld 92-97	0,89 %									
geplande gemiddelde groei 1997-2001										
(a)	1,07 %									
(e)	2,28 %									
(1) overgenomen uit de Miljoenennota 1997										



4

Advies





De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen en afspraken

Vooraf

Nota goedgekeurd op 24 januari 1996

Zowel binnen de Vlaamse Havencommissie als bij het beleid werden de afgelopen maanden vragen gesteld bij het functioneren van de commissie. Dergelijke vragen kunnen niet onbeantwoord blijven. Daarom heeft het Dagelijks Bestuur van de commissie na een eerste bespreking en na een reeks verkennende gesprekken tussen de voorzitter en de leden van het Dagelijks Bestuur het debat over de toekomstige werking van de Vlaamse Havencommissie aangetrokken. In het licht van deze besprekingen heeft de voorzitter de minister toegezegd daarover voorstellen van de voltallige commissie voor te leggen tegen het einde van 1995.

Deze voorstellen zijn hieronder samengevat. Ze weerspiegelen de visie die de Vlaamse Havencommissie heeft op haar eigen werking voor de komende jaren en de prioriteiten die de leden van de commissie daarbij wensen te leggen. Met deze voorstellen wil de commissie haar bijdrage tot het Vlaamse havenbeleid en het beleid van de Vlaamse regering in het algemeen optimaliseren. Deze voorstellen en de prioriteiten daarbinnen zijn uiteraard beïnvloed door de ervaringen van 5 jaar werking. Die ervaringen zijn noch eenduidig positief, noch eenduidig negatief. Daarom is er zowel sprake van continuïteit als van een duidelijk andere aanpak. En meer in het bijzonder laten de lessen uit het verleden toe correcter in te schatten wat de reële mogelijkheden en de onvermijdelijke beperkingen zijn van de commissie als instrument in het havenbeleid.

Het succes van deze bijgestuurde werking blijft afhankelijk van het engagement van alle betrokken partijen. De goedkeuring van deze voorstellen door de voltallige commissie is daartoe een eerste belangrijke stap. De commissie hoopt dat ook de minister deze voorstellen kan onderschrijven om ze in een volgende fase om te zetten in een concreet werkprogramma van de commissie.



DE WERKING VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE MOET EEN REËLE TOEGEVOEGDE WAARDE HEBBEN VOOR HET VLAAMSE HAVENBELEID

De Vlaamse Havencommissie is geen doel op zichzelf. Ze is slechts een instrument om mede het Vlaamse havenbeleid te ondersteunen en te versterken. Vanaf het ogenblik dat de commissie - ofwel door een opeenstapeling van interne confrontaties zonder enig perspectief op een werkbare consensus, ofwel door de afwezigheid van nieuwe bruikbare inzichten - niets meer toevoegt aan de besluitvorming heeft haar bestaan geen zin meer.

Daarom zal de commissie dan ook - binnen de structuur van de SERV zoals bij decreet bepaald - ten volle haar opdrachten waarmaken. Deze opdrachten werden bij besluit van de Vlaamse regering in 1989 zeer ruim bepaald. Op sommige onderdelen heeft de commissie intens gewerkt, met weliswaar een uiteenlopende bijdrage tot de besluitvorming. Op andere domeinen werd nog geen vooruitgang geboekt. Deze opdrachten blijven geldig. Het is echter onverantwoord te verwachten dat voor al deze opdrachten - die uiteindelijk het gehele havenbeleid bestrijken - de Havencommissie alle definitieve antwoorden kan geven. De lat kan niet zodanig hoog gelegd worden dat de Havencommissie maatschappelijke en politieke keuzen maakt die tot de bevoegdheid van de regering behoren. Niemand zou dat ook aanvaarden. Het mag dus ook niet als een criterium beschouwd worden om de doelmatigheid van de Havencommissie te beoordelen. De commissie verbindt er zich wel toe dat de minister en de Vlaamse regering in het algemeen na de besprekingen in de commissie objectief en zo ruim mogelijk geïnformeerd wordt over relevante gegevens, standpunten en mogelijkheden voor een consensus over de betrokken vraagstukken. Alle geledingen van de commissie zullen aan deze opdracht meewerken.

DE BIJDRAGE VAN DE COMMISSIE KOMT TOT STAND LANGS DRIE KANALEN: DE ADVIESOPDRACHT, DE OVERLEGFUNCTIE EN EEN ALGEMENE STUDIEOPDRACHT

Tot nu toe heeft de adviesopdracht van de commissie de volle aandacht gekregen. De overlegfunctie en de algemene studieopdracht zijn duidelijk minder aan bod gekomen. De leden van de commissie menen dat - zonder afbreuk te doen

aan de plicht om de adviesvragen van de minister degelijk te beantwoorden - een grotere bijdrage kan geleverd worden als meer aandacht wordt besteed aan overleg en studie. De commissie verbindt er zich toe om voor de drie opdrachten **volgende minimale kwaliteitsdoelstellingen** te garanderen:

- borg staan voor geïntegreerde en maximaal objectiverende analyses, zodanig dat over beleidskwesties die bij de opdrachten van de commissie aan bod komen, de beleidsinstanties goed geïnformeerd worden;
- maximaal streven naar een consensus onder alle geledingen van de commissie omdat de meerwaarde van de activiteiten van de Havencommissie precies ligt in het gemeenschappelijk standpunt dat ingenomen wordt (en niet in een eenvoudige verzameling van zeer uiteenlopende standpunten).

Beide doelstellingen zijn echter gelijkwaardig en zullen dan ook in de uiteindelijke documenten steeds duidelijk tot hun recht komen. De doelstelling van maximale informatie en objectivering mag niet ondergeschikt gemaakt worden aan het streven naar een consensus die niet verder gaat dan vage principes en uitspraken. In geval van een consensus (wat zich uitdrukt in een unaniem advies of unanieme aanbeveling) zullen de leden van de commissie zich daar ook aan houden.

DE ADVIESOPDRACHT

Deze opdracht gaat uit van de minister, van de regering en eventueel van het Vlaamse Parlement. Voor een beperkt aantal aangelegenheden is in het besluit over de Havencommissie uitdrukkelijk de adviesopdracht bepaald: investeringsprojecten van meer dan 300 mln en een jaarlijks rollend driejarenprogramma. De commissie wenst verder haar rol als adviesorgaan te vervullen.

De efficiëntie van deze adviesopdracht moet echter verhoogd worden. Daarom stelt de commissie voor dat:

- a) bij de investeringsprojecten meer dan tot nu toe geval is de hiërarchie in de plannen die worden voorgelegd uitgesproken versterken. De regel dat lange en middellange termijnplannen de optelling zijn van afzonderlijk geadviseerde en besliste projecten moet zo snel mogelijk worden omgebogen. In die zin verdient het de voorkeur dat de minister bij prioriteit aan de commissie een strategische visie op het Vlaamse havenbeleid voorlegt, waaruit achtereenvolgens een lange termijn investeringsplan en een rol-



lend driejarenprogramma worden afgeleid. De afzonderlijke investeringsprojecten zouden dan in uitvoering van dit programma in een laatste fase ter advies worden voorgelegd. In de strategische visie is het meer in het bijzonder ook van belang dat uitspraken worden gedaan over de toekomstige taakverdeling "gewest - havenbestuur" en de financieringsregeling van het investeringsbeleid.

Deze ombuiging moet in de loop van 1996 worden gerealiseerd om te vermijden dat uitsluitend om procedurele redenen de besluitvorming over afzonderlijke investeringsprojecten zou afgebroken worden. Binnen deze korte termijn zal dat wellicht nog niet optimaal kunnen gebeuren. Er moet echter wel een aanzet gegeven worden. De commissie stelt zich ter beschikking om een technische bijdrage te leveren in de voorbereiding van de strategische visie. Dat gebeurt reeds door de opmaak van een jaarlijks rapport over de toekomstperspectieven van onze havens. Voorstellen die hieronder worden geformuleerd zijn in dat opzicht ook een belangrijke bijdrage. Dat kan ook door technische ondersteuning vanuit het secretariaat van de commissie;

- (b) de afzonderlijke investeringsprojecten - meer in het bijzonder voor de bouw van terminals (of zogenaamde commerciële projecten) - vinden bij uitstek hun oorsprong in de strategieën van havenbesturen en particuliere havenbedrijven. Het behoort de opdracht van de indieners met studies en marktanalyses het belang en de prioriteit ervan te verdedigen. Het is begrijpelijk dat in dergelijke studies zogenaamde "havenoverschrijdende" elementen (zoals relatie tussen het project en projecten in andere havens, afstemming van deelprognoses op globale prognoses, mogelijkheden tot complementariteit) niet direct aan bod komen. Het is aan te bevelen dat de administratie ofwel aan deze studies de verplichting oplegt dergelijke elementen steeds te verwerken, ofwel zelf voorafgaand aan de adviesvraag de sociaal-economische evaluatie aan te vullen met deze elementen. Indien gewenst kan de commissie bij de begeleiding van dit onderzoek ingeschakeld worden.

DE OVERLEGFUNCTIE EN DE ALGEMENE STUDIE-OPDRACHT: CONCRETE AFSPRAKEN OVER "WAT" EN "HOE"

Beide opdrachten vullen elkaar aan. Het overleg binnen de commissie moet gesteund worden op analyses en studiewerk. En studies die zonder overleg en aanbevelingen blijven hebben geen zin.

Het succes van deze opdrachten is afhankelijk van twee voorwaarden:

- Degelijkheid.** Daarvoor wil de commissie zich inspannen door enerzijds de inzet van de deskundigheid die bij alle geleidingen van de Havencommissie aanwezig is, en anderzijds door het verder versterken van een deskundigheid op het secretariaat. Voor sommige problemen zal echter ook onvermijdelijk beroep moeten gedaan worden op externe deskundigheid. De commissie hoopt dat de minister financiële middelen zal beschikbaar stellen om doelgerichte studieopdrachten uit te voeren. Dat gebeurt best in uitvoering van art. 2 § 5 van het besluit over de oprichting van de commissie.
- Legitimiteit.** Het overleg en de te voeren studies moeten onderwerpen betreffen waarvan het belang door iedereen (de havenbesturen, de sociale partners en de minister) erkend worden. De hand met de realiteit van het havengebeuren is van uitzonderlijk belang.

De commissie verbindt er zich toe in uitvoering van deze overlegfunctie en de algemene studieopdracht in de loop van 1996 drie cruciale "pijnpunten" voor het toekomstig havenbeleid op niveau van het Vlaamse Gewest aan te vatten en minstens gedeeltelijk af te werken. Daarnaast zullen vanaf 1996 drie permanente opdrachten worden opgenomen.

Drie cruciale “pijnpunten”:

de bijdrage, de sterkte en de zwakte van iedere haven afzonderlijk en van het gehele Vlaamse havenpotentieel

de toekomstige financiering van haveninvesteringen

de bereikbaarheid van onze havens

Drie permanente opdrachten:

een opvolging van het Europees beleid relevant voor onze havens om er actief te kunnen op inspelen

evalueren van in het verleden uitgevoerde havenprojecten

de opmaak en voortdurende verbetering van een jaarlijks rapport over de marktperspectieven

Over de permanente opdrachten zal ofwel gerapporteerd worden in afzonderlijke rapporten, ofwel in het jaarverslag van de commissie. Voor de overige thema's wordt hierna kort aangegeven welke aanpak de commissie daarbij voorstelt.

DE BIJDRAGE, DE STERKTE EN DE ZWAKTE VAN IEDERE HAVEN AFZONDERLIJK EN VAN HET GEHELE VLAAMSE HAVENPOTENTIEEL

De commissie stelt vast dat de Vlaamse regering in toenemende mate een groot belang hecht aan de havens omwille van hun strategische rol in de sociaal-economische ontwikkeling van Vlaanderen. De Vlaamse regering wil “de havens als speerpunt van onze economische ontwikkeling” verder promoten. Dit uitzonderlijke havenpotentieel bevat ondermeer de tweede grootste haven van Europa met een bijzonder polyvalent karakter, en terzelfdertijd andere havens die zich op specifieke marktsegmenten geprofileerd hebben. Dit zou de basis kunnen vormen voor de uitbouw van een “mainport-functie” in Vlaanderen. Er wordt echter door het beleid sterk aangedrongen op “een grotere onderlinge complementariteit”. De commissie wil in deze beleidskeuze een bijdrage leveren. Op basis van intense besprekingen binnen de commissie zelf is het echter aangewezen op voorhand duidelijk te stellen dat “de idee van één zeehavenschap” noch een goed, noch een haalbaar voorstel is. Dat hoeft echter geen hinderpaal te zijn voor de doelstellingen die de regering vooropzet.

De commissie zal voor deze problematiek volgende zaken aanbrengen:

- a) Een voor iedere havenregio vergelijkbare analyse van de sociaal-economische bijdrage: toegevoegde waarde, werkgelegenheid en rentabiliteit van de ondernemingen. Er is daarover al heel wat onderzoek gebeurd. Het secretariaat kan daarover op korte termijn een stand van zaken opmaken en aangeven wat nog aan verder onderzoek nodig is. Het belangrijkste is echter niet nog maar eens te bewijzen dat de havens een grote bijdrage leveren in de economie en wiens bijdrage de grootste is. Maar wel: onderzoeken welke havenontwikkeling het meeste bijdrage oplevert.
- b) Een sterkte/zwakte-analyse van onze havens om enerzijds “de verhoudingen binnen het Vlaamse havenpotentieel” juist in te schatten en anderzijds de meerwaarde te onderzoeken van een gezamenlijke inzet van het gehele Vlaamse havenpotentieel. Een dergelijke sterkte/zwakte-analyse moet alle elementen bevatten. Een juiste inschatting van de differentiatie tussen de havens die de Vlaamse Havencommissie nu reeds erkent zal hier meer precies moeten uit blijken. Een goeie, maar pragmatische analyse van trends in het maritieme gebeuren en de “plus- en minpunten” die de havens daartegenover kunnen stellen. Maar bv. ook de financiële draagkracht in het licht van een toenemende beperking door Europa van de subsidie-regelingen (draagkracht die uiteraard beïnvloed wordt door veel factoren, niet in het minst door de werkingsvoorwaarden). Het concurrentievermogen van een havenregio is natuurlijk sterk bepaald door infrastructuurinvesteringen, maar evenveel zo niet meer door de dynamiek en de strategie van de ondernemingen in de

havenregio. Deze analyse moet leiden tot een aantal essentiële aanbevelingen, zowel t.a.v. de havenbesturen, de ondernemingen als de Vlaamse regering.

- c) Een debat binnen de commissie over concrete initiatieven (op het terrein, niet in vage theorieën) die complementariteit kunnen ondersteunen.

Complementariteit zal altijd tot stand komen tussen autonoom opererende havenbesturen, die voor sommige marktsegmenten in meerdere of mindere mate elkaars concurrenten zijn en zich ook zo gedragen. En dan zijn het nog niet zozeer de havenbesturen die de grootste rol spelen in de feitelijke concurrentie, maar wel de ondernemingen.





Voor de onderdelen (a) en (b) zal beslist onderzoek nodig zijn. Voor (a) kan dat grotendeels aanvullend zijn t.o.v. wat al bestaat. Daarvoor kan samenwerking opgezet worden met de betrokken instellingen: het departement Leefmilieu en Infrastructuur en de Nationale Bank. Het voorstel onder (b) vergt duidelijk extern onderzoek volgens de bepalingen van art. 2 § 5 van het besluit. Aan de minister wordt gevraagd daarvoor middelen vrij te maken. Bij aanvaarding van het voorstel zal de commissie een meer gedetailleerd onderzoeksvoorstel uitwerken. Het debat onder (c) is bij uitstek het voorwerp van een overleg binnen de commissie zelf.

DE TOEKOMSTIGE FINANCIERING VAN HAVENINVESTERINGEN

In eerste instantie vraagt de commissie of de minister er expliciet voor kiest (en binnen welke termijn) om de financiering van havenprojecten al of niet te hervormen. Daarmee wordt tevens een standpunt bepaald t.a.v. een aanbeveling die de commissie bij meerderheid heeft goedgekeurd in juni 1994.

Bij een bevestigend antwoord (ongeacht de richting waarin deze hervorming zal uitgaan) zal de commissie volgende thema's onderzoeken en bespreken met het oog op aanbevelingen:

- a) een analyse van de impact van diverse mogelijke wijzigingen aan de financiering van haveninvesteringen op de concurrentiepositie en de financiële situatie van de havenbesturen. Er wordt terzake meermaals verwezen naar mogelijke negatieve gevolgen en die moeten dan ook ernstig worden onderzocht;
- b) voorstellen voor interessante alternatieve financieringsformules om de grote behoeften aan haveninvesteringen voor de toekomst te kunnen opvangen, rekening houdend met de onvermijdelijke budgettaire beperkingen;
- (c) een debat over mogelijke overgangsmaatregelen: de financiering van investeringen moet wellicht bekeken worden in een ruimer pakket van maatregelen die zullen nodig zijn om de autonome havenbesturen op termijn leefbaar te houden.

Voor de analyse onder (a) moet een extern onderzoek uitgevoerd worden. Voor (b) kan in eerste instantie verder gebouwd worden op de werkzaamheden, die door een stuurgroep rond alternatieve financiering werden geleverd in opdracht van de vorige minister van Openbare werken. Het onderdeel (c) kan in eerste instantie het voorwerp uitmaken van overleg binnen de commissie, wellicht op voorstellen van de havenbesturen zelf.

DE BEREIKBAARHEID VAN ONZE HAVENS

De commissie acht deze problematiek van toenemend belang en wil - in uitvoering van haar algemene opdracht (art. 2 § 1 van het besluit) - daar dan ook in de toekomst meer aandacht aan besteden. Rekening houdend met de initiatieven die de minister zelf heeft genomen om de mobiliteitscel opdracht te geven versneld het "goederenvervoersmodel voor Vlaanderen" af te werken, zal de commissie in eerste instantie haar werkzaamheden daarop afstemmen.

In dat verband zal de commissie via een werkgroep een bijdrage leveren op het vlak van havenprognoses voor de verschillende havens en aan te wenden in het model. Naast deze vooral technische bijdrage wenst de commissie echter ook zo snel mogelijk gebruik te maken van de resultaten van het model om binnen de commissie een debat te kunnen voeren over de achterlandverbindingen van onze havens en daarover aanbevelingen te kunnen doen.

EEN PERMANENTE DIALOOG TUSSEN DE HAVENCOMMISSIE EN HET BELEID

De doelmatigheid van het werk van de commissie kan worden verhoogd indien de doorstroming naar het beleid verbeterd wordt. Daartoe zal de commissie verder - zoals tot nu toe het geval was - de administratie betrekken bij de werkzaamheden van de werkgroepen. In die functie kunnen de vertegenwoordigers van de administratie niet enkel een zeer deskundige inbreng doen, maar tevens de werkgroep in kennis stellen van de beleidsvisie van de minister.

Verder hoopt de commissie dat de minister - afgezien van de mogelijkheid die hij volgens het besluit heeft om zelf de bijeenkomsten van de commissie bij te wonen - een vertegenwoordiger zal aanduiden die de voltallige commissievergadering bijwoont. De commissie is bereid na afwerking van adviezen en aanbevelingen steeds een toelichting te geven t.a.v. de minister met het oog op een dialoog over het te voeren beleid.

DE INTERNE WERKING VAN DE COMMISSIE

Om de hierboven samengevatte doelstellingen te verwezenlijken zal de commissie de nodige bijsturing doen aan haar interne werking. Daarbij wordt vooral gedacht aan een valorisatie van de voltallige commissie, o.m. door in een veel vroeger stadium van de werkzaamheden een ruime gedachtewisseling te houden. Ook voor de werking van het Dagelijks Bestuur en de werkgroepen zullen concrete stappen gezet worden. Tenslotte zal de commissie ook de nodige initiatieven nemen om het Vlaamse Parlement grondig te informeren over de adviezen, aanbevelingen en studies. Er zal ook aandacht besteed worden aan een efficiënte informatie t.a.v. de media.

Tenslotte zal de commissie ook onderzoeken in welke mate indirect betrokken partijen bij sommige besprekingen kunnen gehoord worden.



Statistische gegevens

5





De Vlaamse havens in cijfers



In dit statistische hoofdstuk worden de belangrijkste trafiekcijfers voor de Vlaamse havens op een rij gezet. Voor de vijfde opeenvolgende keer worden deze gegevens op dezelfde wijze verzameld en voorgesteld. De cijfergegevens worden weergegeven in tijdreeksen van 1980 tot en met 1996, hetgeen toelaat een vergelijking te maken met eerder genoteerde trafiekcijfers. Tevens worden de cijfers van de vier Vlaamse havens – Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende – naast elkaar gezet, hetgeen een vergelijking tussen de havens mogelijk maakt.

DE PRESTATIES VAN DE VLAAMSE HAVENS IN 1996

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range is voor het tweede opeenvolgende jaar afgenomen in 1996. Het marktaandeel bedroeg in 1994 nog 25,0 %, zakte in 1995 naar 24,0 % en is daarna verder afgenomen tot 23,5 % in 1996. In totaal werden in de 10 geselecteerde havens van de Le Havre-Hamburg range bijna 683 miljoen ton goederen verscheept in 1996. Dit trafiekcijfer ligt iets lager dan in 1995.

De oorzaak voor het verlies aan marktaandeel van de Vlaamse havens ligt voor een deel bij een afname van de trafieken in deze havens (verder in dit hoofdstuk wordt nagegaan om welke goederengroepen het precies gaat), en bij een meer dan gemiddelde toename van de trafieken van de havens van Amsterdam en Le Havre. De haven van Amsterdam heeft het grootste deel van de toename gerealiseerd in de massagoedsector (bijna 3 miljoen ton bijkomende droge massagoederen en 1,2 miljoen ton extra vloeibare massagoederen) terwijl de meeste andere havens vooral voor de droge massagoederen een afname lieten noteren. Ook Le Havre heeft zijn marktaandeelgroei te danken aan een toename in zowel de droge als de vloeibare massagoederen. In feite gaat het voor Le Havre om een inhaalbeweging aangezien het marktaandeel in 1995 was afgenomen en het cijfer voor 1996 niet hoger ligt dan de meeste waarnemingen voor Le Havre in de jaren tachtig en begin negentig.

DE HAVEN VAN ANTWERPEN

In de haven van Antwerpen werd in 1996 een totale overslag gerealiseerd van 106,5 miljoen ton. Dit resultaat ligt iets lager dan in 1995. Een belangrijk deel van het trafiekverlies is toe te schrijven aan de vermindering van de aanvoer van erts en kolen. De aanvoer van erts lag in 1996 ruim 3,5 miljoen ton lager dan in 1995 en de aanvoer van steenkool verminderde met meer dan 1 miljoen ton. Deze daling compenseert de meer dan normale toename die in 1995 werd opgetekend. De aanvoer van ruwe aardolie ging erop vooruit met 1,1 miljoen ton. Bij de andere droge en vloeibare massagoederen werden minder opvallende wijzigingen geconstateerd. In totaal gingen de massagoederen erop achteruit tegenover 1995 met ruim 3 miljoen ton.

De overslag van stukgoederen in de haven van Antwerpen nam in 1996 toe met 1,5 miljoen ton tegenover 1995. De containertrafiek namen toe van 25,8 naar 29,5 miljoen ton. Dit is een stijging van 14,2 % (gebaseerd op het gewicht in ton). In TEU⁶⁸ uitgedrukt is de containeroverslag toegenomen van 2,3 naar 2,7 miljoen TEU, een stijging van 13,9 %. Deze toename ging voor een stuk ten koste van de lossingen en ladingen van conventionele stukgoederen. Deze verschijningsvorm moest tegenover 1995 ruim 2 miljoen ton prijsgeven. Het grootste trafiekverlies werd geboekt bij de afvoer van suiker (van 1,4 naar 0,8 miljoen ton) en ook de trafiek van ijzer en staal lag 0,3 miljoen ton lager in

1996. De overslag van houtcellulose en papierpulp lag 227 duizend ton lager dan in 1995 en de trafiek van hout verminderde met 211 duizend ton. De meststoffen en chemicaliën die als stukgoed worden behandeld, moesten ook ruim 100 duizend ton prijsgeven en de overslag van non-ferro metalen lag 239 duizend ton lager. De roll-on-roll-off overslag verminderde licht in 1996 tot 4,8 miljoen ton.

In 1996 zijn er 15.417 zeeschepen in de haven van Antwerpen aangekomen, 194 méér dan in 1995. De bruto register tonnage van al deze schepen nam toe tot 178 miljoen BRT/BT. Dit brengt de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen op 11.526 BRT.

De in de haven van Antwerpen aangekomen goederen waren in 1994 voor iets meer dan de helft afkomstig uit Europa. Een kwart van de aangevoerde goederen had Noord- of Zuid-Amerika als herkomst en goederen uit Afrika maken ca. 16 % uit van de aanvoer. 40 % van de vanuit Antwerpen vervoerde goederen gaat naar een Europese bestemming, 19 % gaat naar Azië. Noord-Amerika en Afrika zijn elk goed voor 11 à 12 % van de bestemmingen. De herkomst/bestemmingscijfers voor de haven van Antwerpen zijn gebaseerd op NIS-gegevens⁶⁹. Voor 1994 geeft het NIS geen doorvoerstatistiek meer weer, zodat de procentuele verdelingen naar herkomst en bestemming voor de haven van Antwerpen, zoals weergegeven in dit jaarverslag, een vertekend beeld kunnen geven.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	miljoen ton 1996	evolutie 1995-1996	aandeel 1996
Totaal maritiem verkeer:	106,6	-1,4 %	100,0 %
Droge massagoederen:	27,3	-14,4 %	25,6 %
Vloeibare massagoederen:	27,0	+5,9 %	25,4 %
Containers:	29,5	+14,2 %	27,7 %
Roll-on-roll-off:	4,8	-1,5 %	4,5 %
Conventionele stukgoederen:	18,0	-10,3 %	16,9 %

⁶⁸ Twenty foot Equivalent Unit.

⁶⁹ Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS), "Statistiek over de internationale trafiek in de havens", 1994. Voorlopig heeft het Nationaal Instituut voor de Statistiek nog geen gegevens over herkomsten en bestemmingen gepubliceerd voor het jaar 1995. Daarom is de indeling van de trafieken naar herkomst en bestemming nog gebaseerd op NIS-cijfers van 1994.

DE HAVEN VAN GENT

De maritieme trafieken in de haven van Gent bedroegen in 1996 ruim 21 miljoen ton, een daling van 2,7 % tegenover 1995.

De droge massagoederen zijn voor Gent - in hoeveelheden uitgedrukt - ruimschoots het belangrijkste met in totaal 16,5 miljoen ton in 1996. In deze groep werden verschillende bewegingen geconstateerd. De overslag van ijzererts nam toe met 246 duizend ton, de trafieken van vaste minerale brandstoffen en van ruwe mineralen en bouwmaterialen bleven min of meer gelijk en de meststoftrafiek nam af met 191 duizend ton. De vloeibare massagoedertafieken - die overigens slechts een beperkte rol innemen in de trafiekstructuur van de haven van Gent - namen af met 9,9 %.

Het roll-on-roll-off verkeer nam in de haven van Gent licht af tot 1,2 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge". De trafiek van conventionele stukgoederen nam toe in 1996 met ruim 7 % tot 1,9 miljoen ton. De overslag van de producten van de staalindustrie nam toe met 200 duizend ton.

De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 1996 toegenomen van 8.033 tot 8.336 BRT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.037 zeeschepen aan in 1996.

Van de in Gent geloste goederen hebben er 27 % Europa als herkomst; 27 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 28 % uit Zuid-Amerika. De overige goederen komen vooral uit Azië (8 % van de herkomsten) en Afrika (8 %). De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 82 %) in Europa gelegen.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	miljoen ton 1996	evolutie 1995-1996	aandeel 1996
Totaal maritiem verkeer:	21,0	-2,7 %	100 %
Droge massagoederen:	16,5	-3,1 %	78,3 %
Vloeibare massagoederen:	1,4	-9,8 %	6,6 %
Containers:	0,01	-22,8 %	0,4 %
Roll-on-roll-off:	1,2	-0,8 %	5,5 %
Conventionele stukgoederen:	1,9	7,3 %	9,2 %

DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

In 1996 werden in de haven van Zeebrugge 28,5 miljoen ton goederen geladen en gelost. Van de goederen die in de haven werden gelost, was iets meer dan de helft afkomstig uit Europa (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid goederen aangevoerd vanuit Afrika (22 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben hoofdzakelijk (81 %) Europa als bestemming.

De hoeveelheid overgeslagen droge massagoederen is fors afgenomen in 1996, nl. van 4,2 naar 3,4 miljoen ton. De aanvoer van steenkool en andere vaste brandstoffen verminderde van 1,9 naar 1,3 miljoen ton. De ijzerertstrafiek nam af van 289 naar 115 duizend ton. De trafiek van granen verminderde en ook de overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen lag lager in 1996. Ook voor de vloeibare massagoederen moest een verlies opgetekend worden. Deze

trafiek verminderde van 5,2 naar 4,8 miljoen ton tussen 1995 en 1996. De vermindering is toe te schrijven aan de vermindering van de aanvoer van energiegassen (via de LNG-terminal in de voorhaven).

Ook in de stukgoedsector moeten verliescijfers worden genoteerd in de haven van Zeebrugge. Voor de containertrafiek is de afname (in tonnen uitgedrukt) slechts beperkt, nl. 1,4 %. In totaal werden 553.175 TEU's in de haven geladen en gelost, hetgeen neerkomt op ongeveer 6,3 miljoen ton. In TEU's uitgedrukt gaat het niet om een daling doch een stijging van 4,7 %. Gemiddeld gezien nam het gewicht per container dus af.

De voor Zeebrugge zeer belangrijke trafiek van roll-on-roll-off goederen is in 1996 gedaald met 4,4 %. In totaal werden 12,8 miljoen goederen in deze vorm verscheept, in hoofdzaak naar diverse bestemmingen in Groot-Brittannië en (in mindere mate) Scandinavië.

Voor de conventionele stukgoederen werd in de haven van Zeebrugge een afname van 19 % genoteerd. Zeebrugge behandelde in 1996 ca. 1,2 miljoen ton conventionele stukgoederen. De aanvoer van fruit, die een belangrijk deel uitmaakt van de conventionele stukgoederen, nam af van 928 tot 774 duizend ton.

In 1996 werden er via de haven van Zeebrugge 631.742 passagiers vervoerd van en naar Groot-Brittannië. Dit is

aanzienlijk minder dan in 1995, toen het aantal vervoerde passagiers nog meer dan één miljoen bedroeg. Deze daling is toe te schrijven aan de stopzetting van de uitbating van de verbinding Zeebrugge-Felixstowe door P&O Ferries.

In 1996 kwamen er in de haven van Zeebrugge 9.571 zeeschepen aan, met een totale bruto register tonnage van 68.105 BRT. De gemiddelde scheepsgrootte evolueerde van 7.074 BRT in 1995 naar 7.116 BRT in 1996.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:

	miljoen ton 1996	evolutie 1995-1996	aandeel 1996
Totaal maritiem verkeer:	28,5	-6,8 %	100,0 %
Droge massagoederen:	3,4	-18,1 %	12,1 %
Vloeibare massagoederen:	4,8	-6,9 %	16,9 %
Containers:	6,3	-1,5 %	21,9 %
Roll-on-roll-off:	12,8	-4,4 %	44,9 %
Conventionele stukgoederen:	1,2	-19,2 %	4,2 %

DE HAVEN VAN OOSTENDE

In de haven van Oostende werd in 1996 in totaal 4,5 miljoen ton maritiem verkeer behandeld, hetgeen een daling inhoudt van 2,8 %.

In de Handelshaven werd 2,8 miljoen ton geladen of gelost in 1996 (een daling van 6,6 %). Het gaat daarbij voor het grootste deel over roll-on-roll-off goederen die vanuit of naar Ramsgate worden vervoerd. Een ander belangrijk segment voor de Handelshaven is de aanvoer van zand en grind, die op zee worden gewonnen. In de Staatshaven (het deel van de

haven van Oostende dat wordt beheerd door de Regie voor Maritiem Transport) nam het vervoersvolume van de RMT⁷⁰ toe met 4,3 % tot een totaal voor 1996 van bijna 1,7 miljoen ton⁷¹. In Oostende werden in totaal 1,6 miljoen passagiers van of naar Ramsgate verscheept (-8,0 % tegenover 1995).

Vier vijfde van de in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 20 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Zo goed als alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken hebben een Europese bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	miljoen ton 1996	evolutie 1995-1996	aandeel 1996
Totaal maritiem verkeer:	4,5	-2,7 %	100,0 %
Roll-on-roll-off:	3,2	-4,5 %	71,0 %
Overige goederen:	1,3	+1,9 %	29,0 %

⁷⁰ In maart 1997 werden de maritieme activiteiten van de Regie voor Maritiem Transport stopgezet.

⁷¹ De Regie voor Maritiem Transport verstrekt geen gegevens in ton. Aan de hand van gegevens in aantal vrachtoertuigen en aantal toeristische voertuigen werd de door de RMT vervoerde tonnage geschat door voor een toeristisch voertuig 1 ton te rekenen, en voor een vrachtwagen 17 ton in rekening te brengen.

STATISTISCHE GEGEVENS

TOTAAL MARITIEM VERKEER

In de tabellen 01-01 en 01-02 worden de lossingen en de ladingen weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. In tabel 01-03 worden deze lossingen en ladingen gesommeerd. Voor Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen. Deze RMT-trafiek is echter niet beschikbaar in ton zodat de gegevens die in aantal toeristische (personen-) voertuigen en aantal vrachtwagens beschikbaar zijn, moesten omgerekend worden naar ton. Voor deze omrekening werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Aangezien voor de RMT-cijfers de uitsplitsing niet mogelijk was in lossing en lading voor de periode 1980-1985, werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992. Dergelijke omrekening maakt het roll-on-roll-off verkeer in de Staatshaven van Oostende (RMT) vergelijkbaar met soortgelijk verkeer in Zeebrugge.

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, 1980-1996

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	
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

Bron : havenbesturen.

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

Tabel 01-02 : Ladingen, in 1000 ton, 1980-1996

	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

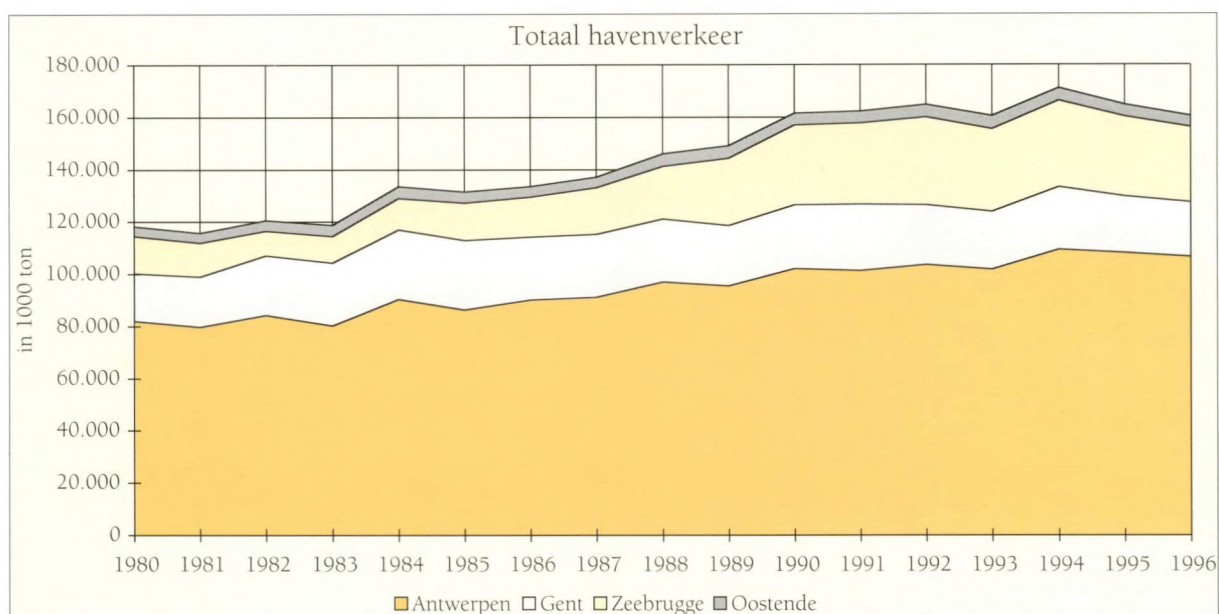
Bron : havenbesturen.

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

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1996

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02



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. Voor de haven van Oostende is de RMT-traffic, wegens de niet-beschikbaarheid van de gegevens, niet inbegrepen. De bunkers zijn niet inbegrepen en het gaat om zowel nationale als internationale traffic.

De havens van Gent, Zeebrugge en Oostende gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der Vervoers-

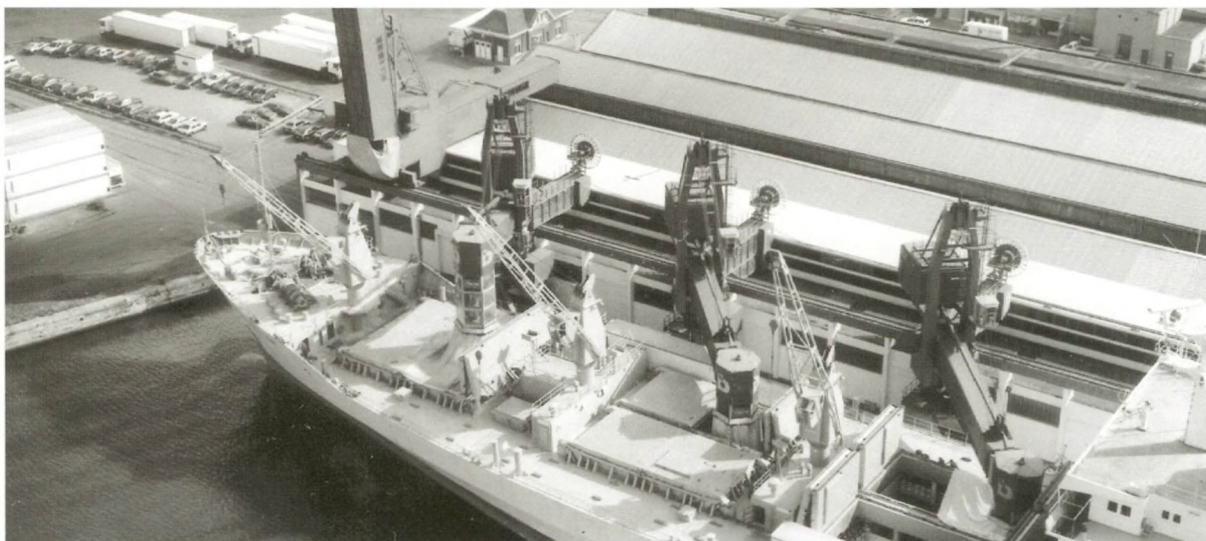
Statistieken). Maar omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt, zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling, is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. Genoemde tabellen zijn eerder aangewezen om een goed beeld geven van het goederenpakket dat in de havens wordt behandeld.

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

Tabel 02-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1996

Haven van Antwerpen			
goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	21.619	30.587	52.206
IJzer en staal	2.382	7.502	9.884
non-ferro-metalen	154	125	279
meststoffen / chemicaliën	50	402	452
hout	734	133	867
houtcellulose, papierpulp	3.209	575	3.784
fruit	1.542	35	1.577
graangewassen	5	194	199
rollend materieel	387	638	1.025
bloem	3	795	798
suiker	16	791	807
overig stukgoed	13.137	19.397	32.534
Massagoedbehandeling	38.275	16.045	54.320
ruwe aardolie	6.293	0	6.293
aardoliederivaten	9.307	7.130	16.437
chemicaliën	2.254	1.949	4.203
ertsen	8.299	1.249	9.548
kolen	7.510	224	7.734
granen	1.085	982	2.067
meststoffen	1.428	3.131	4.559
zand en grint	919	610	1.529
overig massagoed	1.180	770	1.950
TOTAAL :	59.894	46.632	106.526

Bron : Havenbedrijf Antwerpen



Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1996

goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Gent		
	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	1.638	321	1.959
01 - Granen	1.499	298	1.797
05 - Hout en kurk	138	23	161
06 - Suikerbieten	0	0	0
04-09 Andere landbouwproducten	1	0	1
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	3.066	381	3.447
11 - Suiker	83	8	91
12 - Dranken	310	19	329
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	0	9	9
14 - Vlees, vis en zuivelproducten	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	113	41	154
17 - Veevoeder	1.155	241	1.396
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1.405	63	1.468
2 - Vaste minerale brandstoffen	3.417	147	3.564
21 - Steenkool	3.026	144	3.170
22 - Bruinkool	4	0	4
23 - Cokes	387	3	390
3 - Aardolie & -producten	1.718	199	1.917
32 - Vloeibare brandstoffen	26	0	26
34 - Andere aardoliederivaten	1.692	199	1.891
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	4.763	530	5.293
41 - IJzererts	4.400	0	4.400
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	327	2	329
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	36	528	564
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	216	1.246	1.462
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	113	4	117
52 - halffabrikaten van staal	1	87	88
53 - staven en vormstaal, draad, e.d.	41	0	41
54 - Plaat- en bandstaal	53	1.152	1.205
55 - Pijpen, andere gieterijproducten	5	0	5
56 - Non-ferrometalen en halffabrikaten	3	3	6
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	919	58	977
61 - zand, grind, klei en slakken	200	17	217
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	7	0	7
63 - andere ruwe mineralen	584	14	598
64 - cement, kalk	123	17	140
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	5	10	15

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1996

goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Gent		
	lossing	lading	totaal
7 - Meststoffen	697	68	765
71 - natuurlijke meststoffen	173	35	208
72 - kunstmeststoffen	524	33	557
8 - Chemische produkten	379	273	652
81 - chemische basisprodukten	47	16	63
82 - Aluminiumverbindingen	4	0	4
83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie	29	28	57
84 - cellulose en oud papier	168	2	170
89 - andere chemische produkten	131	227	358
9 - Overige goederen	700	272	972
91 - vervoermaterieel	423	191	614
92 - landbouwtractoren en -machines	5	3	8
93 - electr. & andere machines, motoren, ..	15	6	21
95 - glas, glaswerk, keramische produkten	1	10	11
96 - leder, textiel en kleding	2	3	5
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	236	16	252
99 - bijzondere transacties	18	43	61
TOTAAL :	17.513	3.495	21.008

Bron : Havenbedrijf van de Stad Gent

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1996

goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Zeebrugge		
	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwprodukten	964	62	1.026
01 - Granen (m.i.v. rijst)	115	1	116
02 - Aardappelen	56	23	79
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	768	6	774
04 - Textiel	0	1	1
05 - Hout en kurk	25	32	57
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	179	206	386
11 - Suiker	89	92	181
12 - Dranken	52	9	61
13 - voedings- en genotsmiddelen	1	1	2
14 - Vlees, vis, melk en -produkten, eieren, ...	5	2	7
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	4	37	41
17 - Veevoeder	27	26	54
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1	0	1
19 - andere voedingsprodukten	1	39	39

(vervolg)

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1996

Haven van Zeebrugge			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
21 - Steenkool	1.288	0	1.288
22 - Bruinkool en turf	21	0	21
23 - Cokes	0	24	24
3 - Aardolie & -produkten	3.394	3	3.397
32 - Vloeibare brandstoffen	522	0	522
33 - Energiegassen	2.872	2	2.875
34 - Andere petroleumprodukten	0	0	0
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	115	0	115
41 - IJzererts	112	0	112
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	3	0	3
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	16	17
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	5	5
56 - non-ferro metalen	0	0	0
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	0	12	12
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.608	39	1.647
61 - zand, grind, klei en slakken	1.602	2	1.604
64 - cement, kalk	0	36	36
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	7	0	7
7 - Meststoffen	9	1	10
71 - natuurlijke meststoffen	1	0	1
72 - kunstmeststoffen	8	1	8
8 - Chemische produkten	127	22	149
81 - chemische basisprodukten	123	10	133
89 - andere chemische produkten	5	11	16
9 - Overige goederen	9.479	10.942	20.420
91 - vervoermateriaal	8.794	10.259	19.054
92 - landbouwtractoren en -machines	0	0	0
93 - elektrische machines, apparaten	1	11	12
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	3	24	27
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	673	648	1.321
99 - speciale transacties	7	0	7
TOTAAL :	17.186	11.314	28.499

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Handelshaven Oostende*, in 1000 ton, 1996

Handelshaven van Oostende			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwprodukten	15	0	15
00 - Vee	0	0	0
05 - Hout en kurk	15	0	15
16 - Rijst	0	0	0
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	3	3	7
13 - Sigaretten	0	3	3
17 - Veevoeder	3	0	3
2 - Vaste minerale brandstoffen	24	0	24
21 - Steenkool	22	0	22
22 - Bruinkool en turf	2	0	2
23 - Cokes	0	0	0
3 - Aardolie & -produkten	157	0	157
32 - Vloeibare brandstoffen	157	0	157
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	23	0	23
41 - IJzererts	21	0	21
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	2	0	2
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0
51 - Staal	0	0	0
56 - Aluminium	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	914	0	914
61 - zand, grind, klei en slakken	889	0	889
63 - marmer, magnesiumoxide, kassei	7	0	7
64 - cement, kalk	19	0	19
69 - Bakstenen	0	0	0
7 - Meststoffen	0	76	76
72 - Kunstmeststoffen	0	76	76
8 - Chemische produkten	77	4	80
81 - chemische basisprodukten	52	0	52
82 - aluminiumhydroxide	25	4	29
9 - Overige goederen	648	838	1.486
91 - nieuwe auto's	0	1	1
Voertuigen (roll-on-roll-off)	647	838	1.485
TOTAAL :	1.861	922	2.783

Bron : Havenbedrijf Oostende. * zonder RMT-traffic

CONTAINERVERKEER

Het containerverkeer wordt in de tabellen 03-01 tot en met 03-06 weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) - ledige containers inbegrepen

- en in aantal eenheden - eveneens ledige containers inbegrepen. Door de gegevens ook in TEU op te nemen worden deze tussen de verschillende havens beter vergelijkbaar. De verhouding tussen de hoeveelheid 20 voet- en de 40 voet-containers kan immers in belangrijke mate verschillen, zowel van lijn tot lijn, van haven tot haven als in de tijd.

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-1996

	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

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



Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-1996

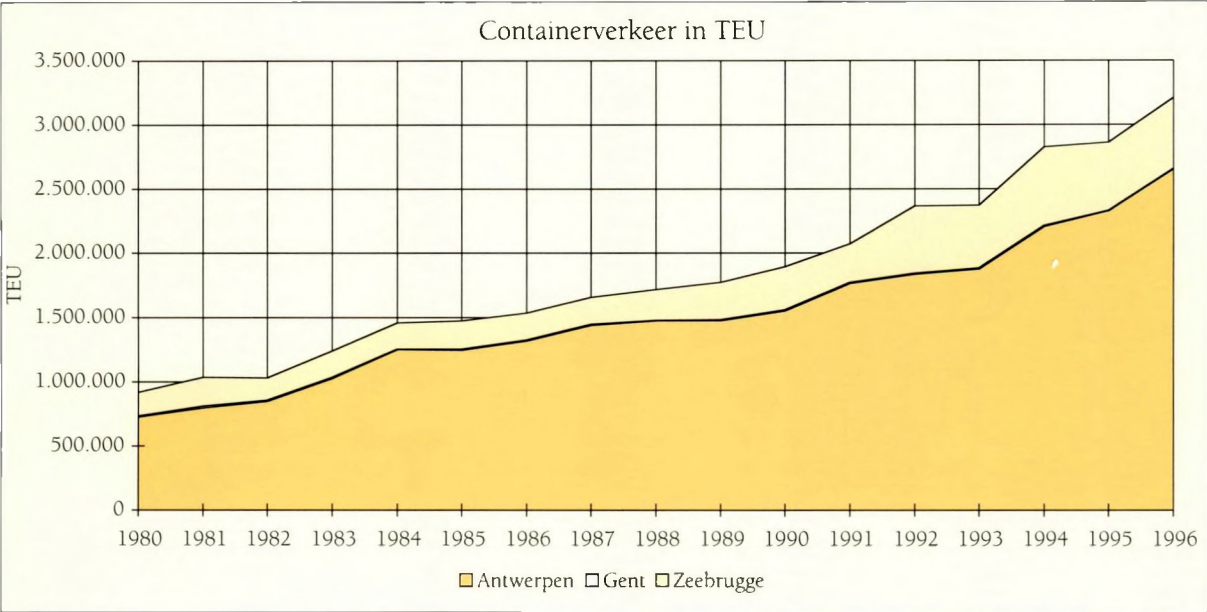
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	355.572	5.371	89.333	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	786.240
1987	715.650	4.948	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	281.228	1.642.140

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

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1996

	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	553.175	3.211.476

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



Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-1996

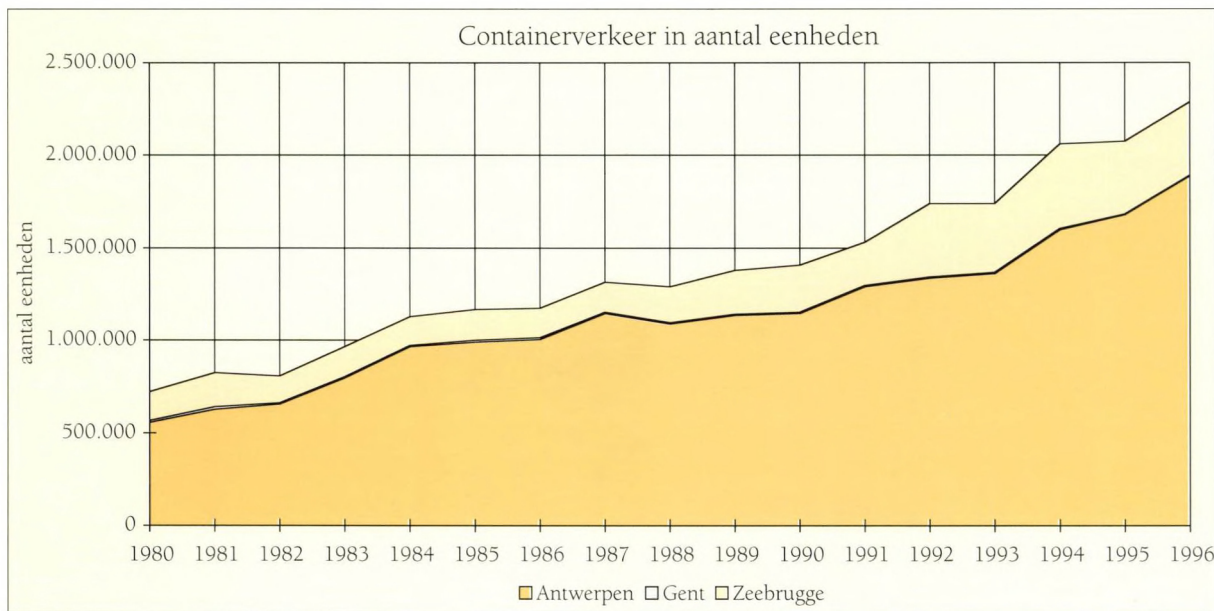
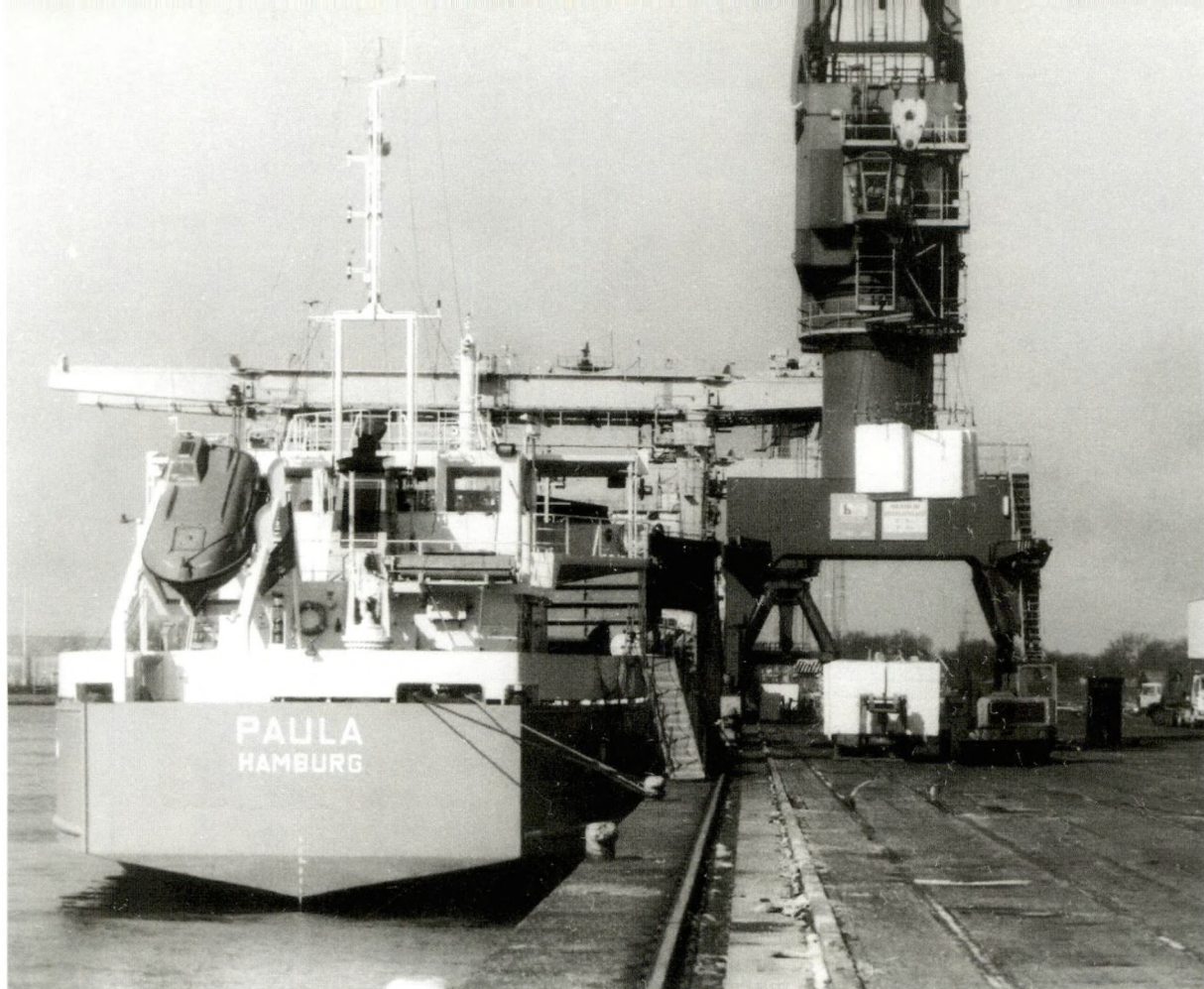
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	277.679	5.258	76.969	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	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	200.469	1.175.462

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-1996

	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	398.642	2.289.135

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



MARITIEM VERKEER INGEDEELD NAAR DE VERSCHIJNINGSVORM VAN DE GOEDEREN

De tabellen 04-01 tot en met 04-15 geven een zicht op de vorm waarin de goederen in de Vlaamse havens worden verscheept; de zgn. verschijningsvormen "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen" worden onderscheiden. De

gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar. Voor de haven van Oostende was de uitsplitsing niet volledig mogelijk. De belangrijkste verschijningsvorm, roll-on-roll-off, wordt voor Oostende echter afzonderlijk weergegeven in aantal voertuigen en in tonnen. Voor de berekening van de tonnen werd ervan uitgegaan dat het gemiddelde gewicht van een vrachtwagen (exclusief trekker) 17 ton bedraagt voor het RMT-verkeer. Dit gemiddelde komt overeen met soortgelijk ro/ro verkeer te Zeebrugge.

Tabel 04-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1996

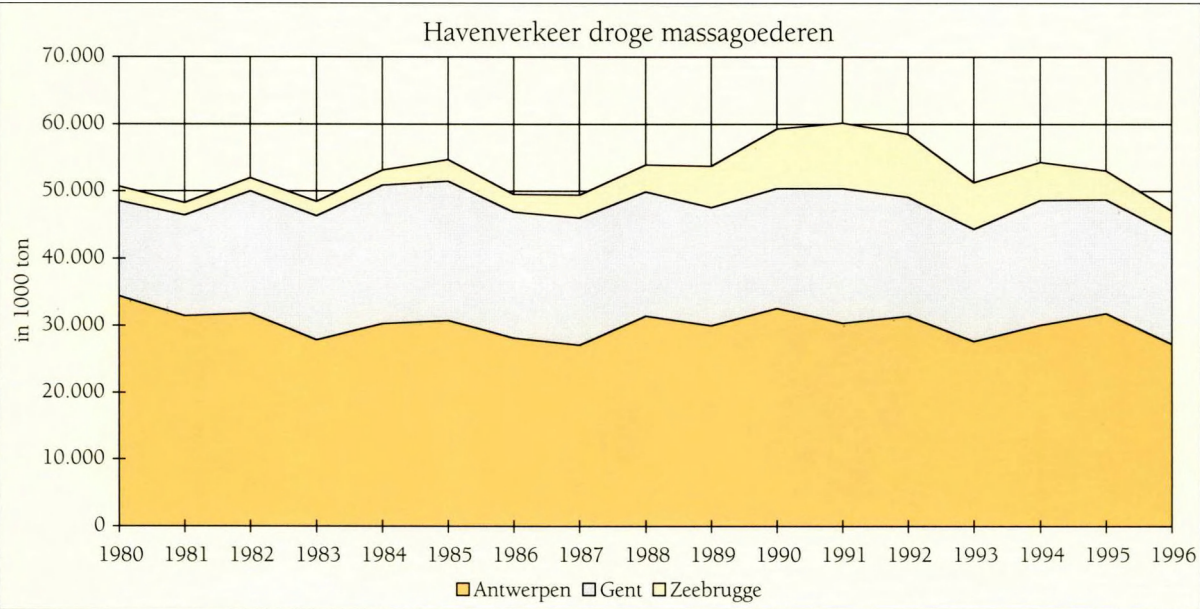
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1996

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	34.502	14.035	2.188	50.724
1981	31.412	15.041	1.841	48.294
1982	31.843	18.214	1.980	52.037
1983	27.828	18.497	2.125	48.450
1984	30.275	20.611	2.231	53.116
1985	30.727	20.781	3.165	54.673
1986	28.167	18.746	2.645	49.559
1987	27.094	18.967	3.403	49.464
1988	31.440	18.518	4.010	53.968
1989	30.025	17.620	6.088	53.733
1990	32.620	17.843	8.807	59.270
1991	30.402	19.988	9.820	60.209
1992	31.416	17.722	9.338	58.477
1993	27.642	16.784	6.871	51.297
1994	30.108	18.619	5.568	54.295
1995	31.838	16.981	4.207	53.026
1996	27.260	16.456	3.445	47.161

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02



Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1996

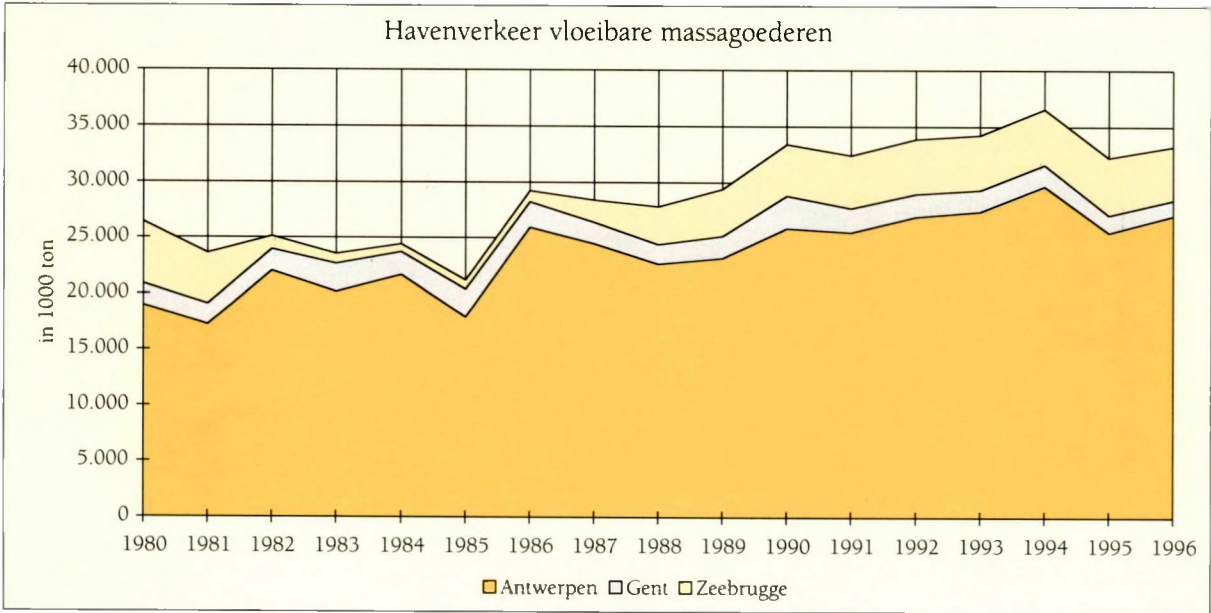
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1996

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	18.974	1.913	5.512	26.399
1981	17.206	1.852	4.549	23.606
1982	22.060	1.880	1.216	25.156
1983	20.152	2.545	871	23.568
1984	21.710	2.038	709	24.456
1985	17.917	2.475	816	21.208
1986	25.925	2.325	967	29.217
1987	24.480	1.916	1.995	28.391
1988	22.657	1.797	3.365	27.819
1989	23.215	2.003	4.170	29.388
1990	25.867	2.938	4.578	33.383
1991	25.548	2.160	4.739	32.447
1992	26.916	2.037	4.939	33.893
1993	27.406	1.918	4.903	34.227
1994	29.656	1.957	4.918	36.531
1995	25.561	1.533	5.166	32.260
1996	27.060	1.382	4.811	33.253

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



Tabel 04-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-1996

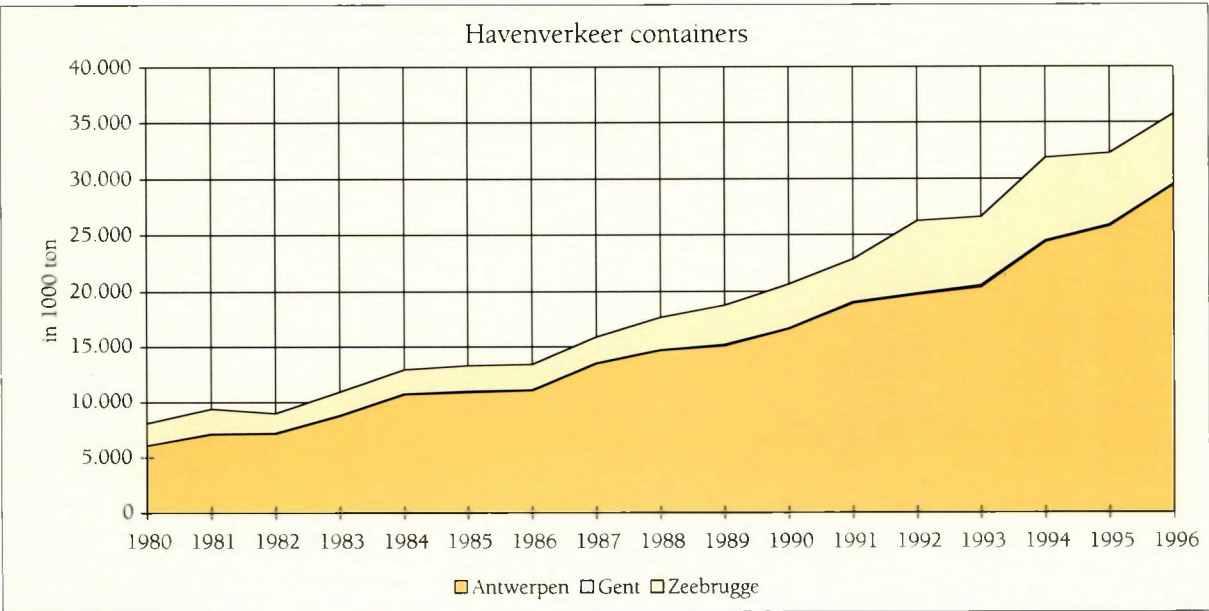
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-1996

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

Bron : Tabellen 04-07 en 04-08.



Tabel 04-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1996

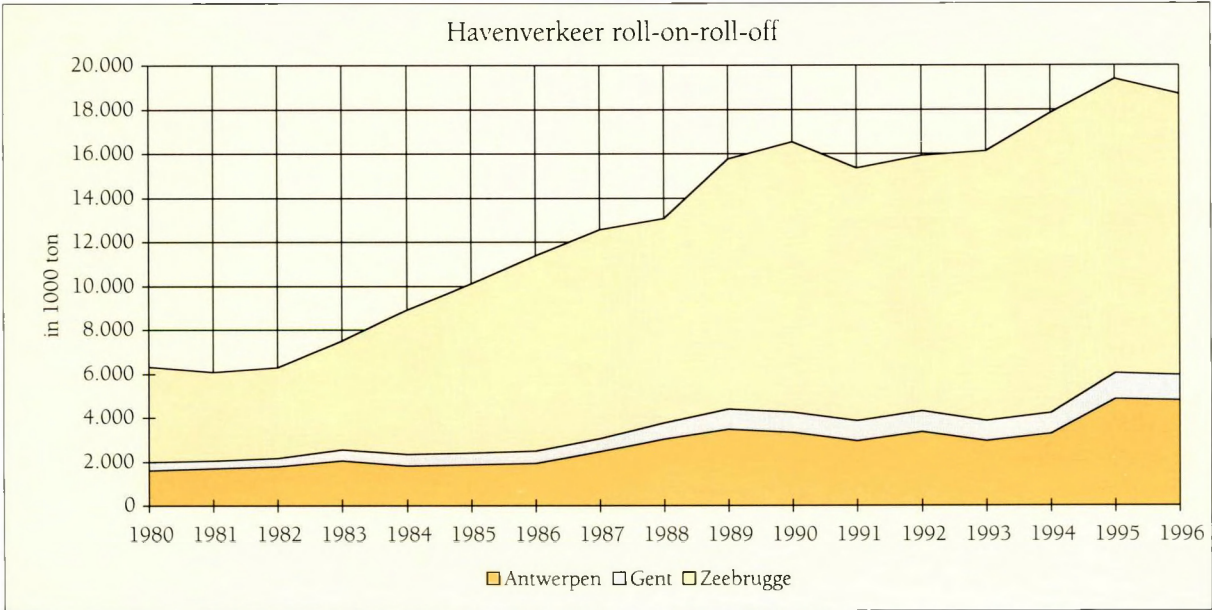
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1996

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	1.599	381	4.331	6.311
1981	1.682	376	4.029	6.086
1982	1.763	397	4.135	6.295
1983	2.053	499	4.939	7.492
1984	1.816	530	6.573	8.919
1985	1.860	549	7.709	10.118
1986	1.928	553	8.900	11.381
1987	2.445	595	9.509	12.549
1988	3.008	764	9.307	13.079
1989	3.473	901	11.386	15.760
1990	3.320	912	12.291	16.523
1991	2.944	902	11.498	15.344
1992	3.346	960	11.595	15.901
1993	2.930	916	12.284	16.130
1994	3.261	958	13.623	17.842
1995	4.837	1.164	13.374	19.375
1996	4.765	1.155	12.790	18.710

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11.



Tabel 04-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1996

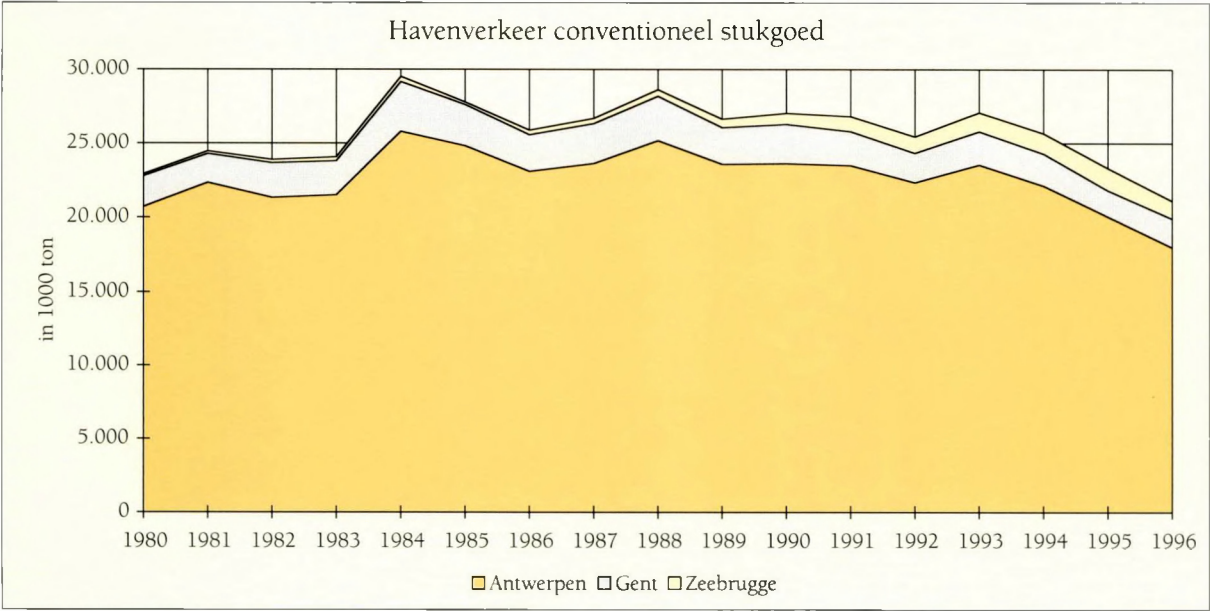
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1996

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	20.734	2.043	169	22.946
1981	22.339	1.951	194	24.484
1982	21.320	2.372	226	23.918
1983	21.497	2.334	258	24.089
1984	25.820	3.358	333	29.511
1985	24.821	2.799	184	27.805
1986	23.093	2.475	342	25.910
1987	23.616	2.708	369	26.693
1988	25.170	3.009	452	28.631
1989	23.614	2.435	588	26.637
1990	23.649	2.643	726	27.018
1991	23.519	2.279	1.007	26.804
1992	22.350	1.973	1.128	25.450
1993	23.546	2.275	1.247	27.068
1994	22.133	2.153	1.380	25.666
1995	20.042	1.804	1.472	23.318
1996	17.981	1.936	1.190	21.107

Bron : Tabellen 04-13 en 04-14.



Tabel 04-16 : ontscheepte ro/ro-vrachttrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1996 (geen personenwagens inbegrepen)

	ontscheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	57.697	997.802
1981	64.413	1.112.743
1982	72.268	1.267.463
1983	82.896	1.359.506
1984	93.385	1.558.497
1985	93.513	1.562.833
1986	77.954	1.322.125
1987	77.971	1.335.206
1988	94.147	1.615.757
1989	91.024	1.530.100
1990	81.150	1.416.277
1991	78.838	1.427.313
1992	88.401	1.546.324
1993	83.379	1.584.047
1994	79.804	1.471.784
1995	77.795	1.417.734
1996	77.248	1.415.134

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

Tabel 04-17 : ingescheepte ro/ro-vrachttrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1996 (geen personenwagens inbegrepen)

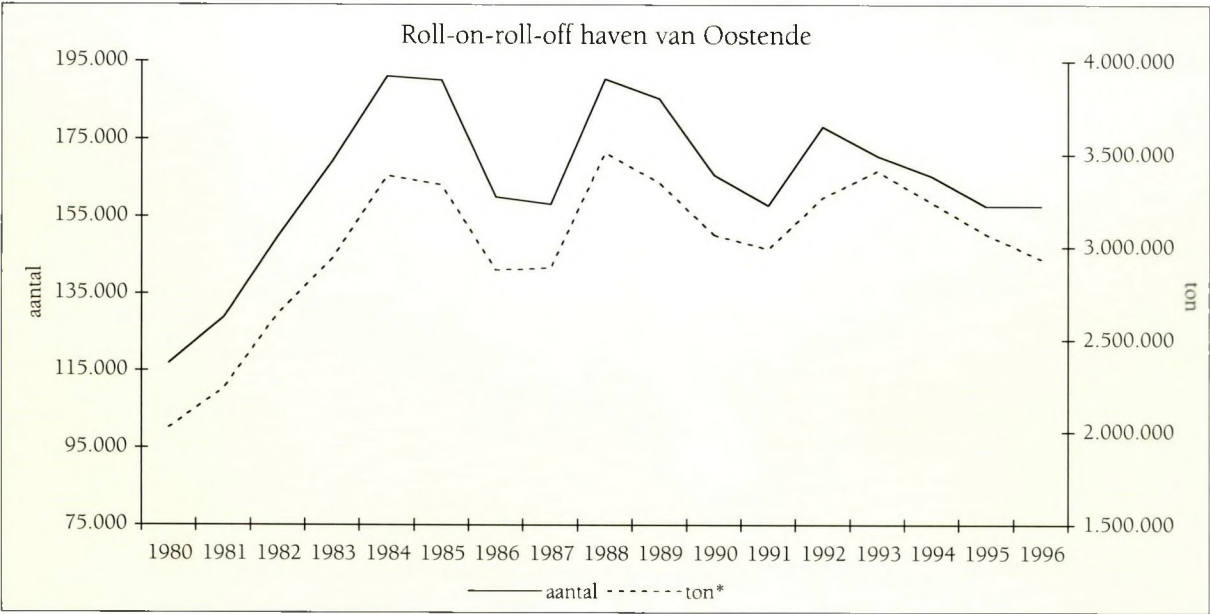
	ingescheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	59.170	1.029.605
1981	64.417	1.123.831
1982	77.518	1.375.130
1983	86.137	1.578.724
1984	97.803	1.827.738
1985	96.689	1.770.215
1986	82.090	1.555.881
1987	80.235	1.551.776
1988	96.307	1.894.119
1989	94.439	1.818.334
1990	84.552	1.651.251
1991	78.884	1.563.985
1992	89.788	1.722.600
1993	87.199	1.826.496
1994	85.496	1.769.614
1995	79.820	1.654.777
1996	80.332	1.523.876

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

Tabel 04-18 : ingescheepte + ontscheepte Ro/ro-vrachttrafiek Oostende, in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1996 (geen personenwagens inbegrepen)

	totaal vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	116.867	2.027.407
1981	128.830	2.236.574
1982	149.786	2.642.593
1983	169.033	2.938.230
1984	191.188	3.386.235
1985	190.202	3.333.048
1986	160.044	2.878.006
1987	158.206	2.886.982
1988	190.454	3.509.876
1989	185.463	3.348.434
1990	165.702	3.067.528
1991	157.722	2.991.298
1992	178.189	3.268.924
1993	170.578	3.410.543
1994	165.300	3.241.398
1995	157.615	3.072.511
1996	157.580	2.939.010

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



HERKOMST EN BESTEMMING VAN DE GOEDEREN

In de tabellen 05-01 en 05-02 wordt de procentuele verdeling gegeven van de verschillende herkomsten en bestemmingen van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens

van de havens zelf (met uitzondering van Antwerpen, waarvoor de procentuele verdeling gebaseerd is op NIS-cijfers⁷²). 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	51%	27%	54%	80%
N-Amerika	15%	27%	5%	0%
Z-Amerika	10%	28%	4%	0%
Oceanië	3%	2%	5%	0%
Azië	6%	8%	1%	0%
Afrika	16%	8%	22%	0%
Andere	0%	1%	9%	20%

Bron: Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1996. Antwerpen: NIS, 1994
Gent: cijfers voor 1995

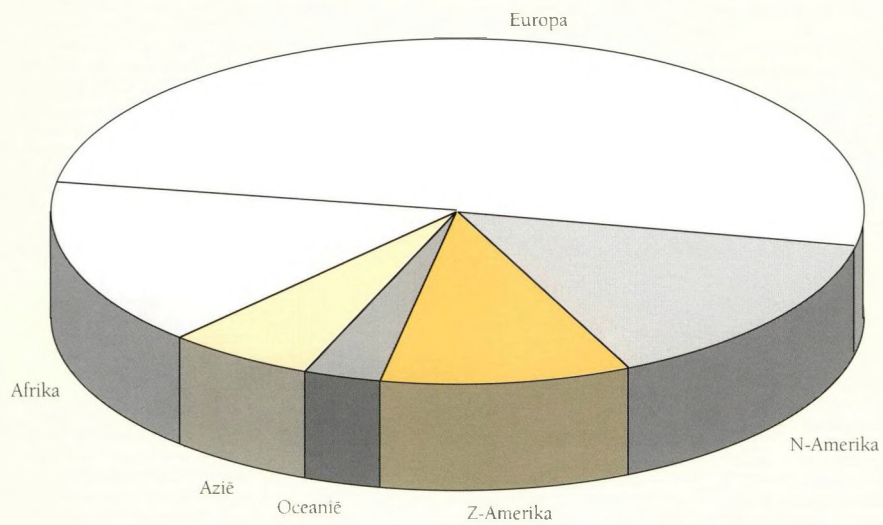
Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %

Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	40%	82%	81%	100%
N-Amerika	12%	5%	8%	0%
Z-Amerika	4%	1%	1%	0%
Oceanië	1%	0%	0%	0%
Azië	19%	5%	2%	0%
Afrika	11%	6%	2%	0%
Andere	12%	0%	6%	0%

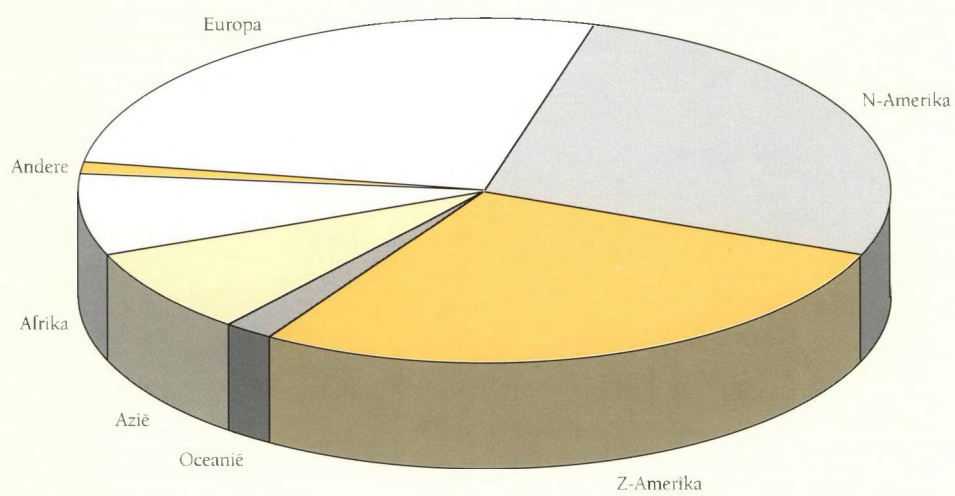
Bron: Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1996. Antwerpen: NIS, 1994
Gent: cijfers voor 1995

⁷² Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS), “Statistiek over de internationale trafiek in de havens”, 1994.

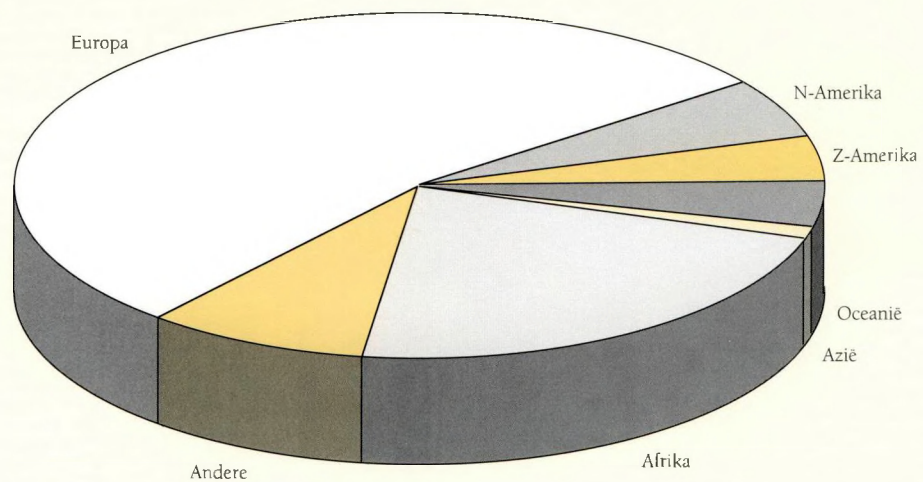
Havenverkeer naar herkomst Antwerpen, 1994



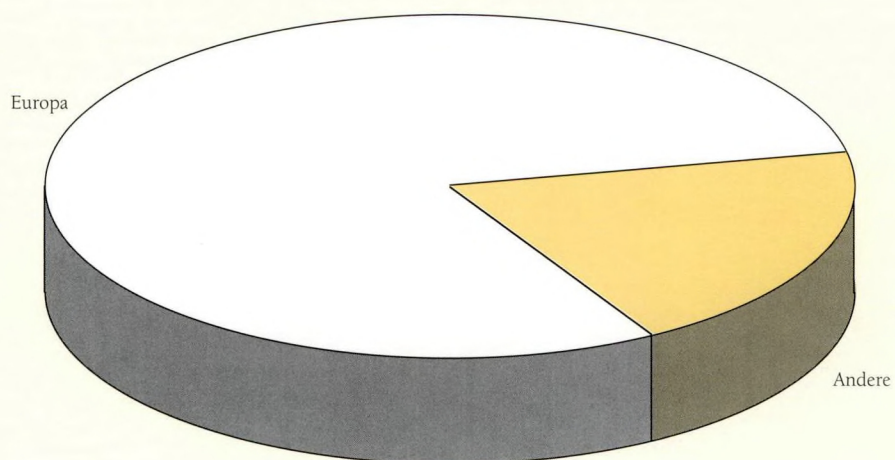
Havenverkeer naar herkomst Gent, 1995



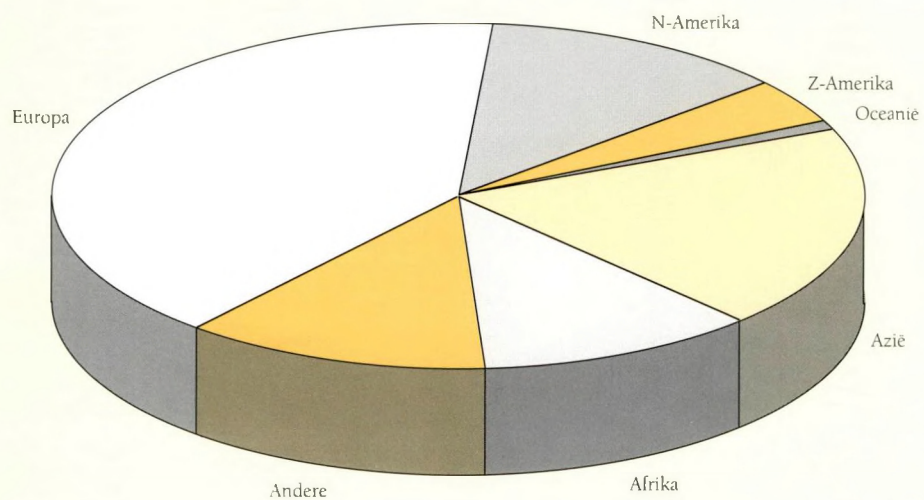
Havenverkeer naar herkomst Zeebrugge, 1996



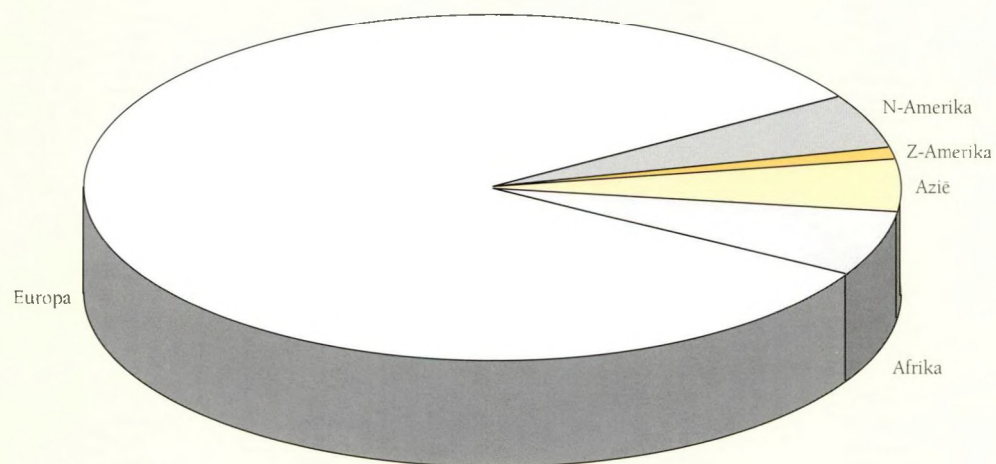
Havenverkeer naar herkomst Oostende, 1996



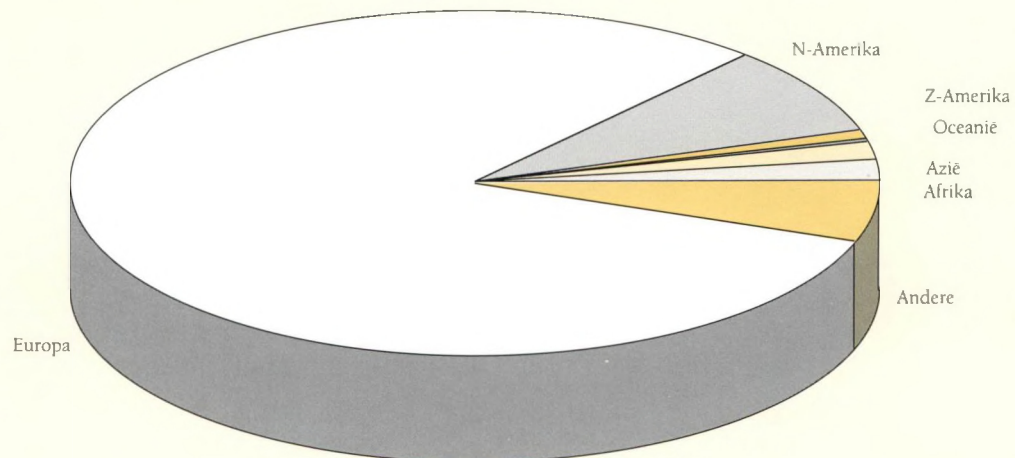
Havenverkeer naar bestemming Antwerpen, 1994



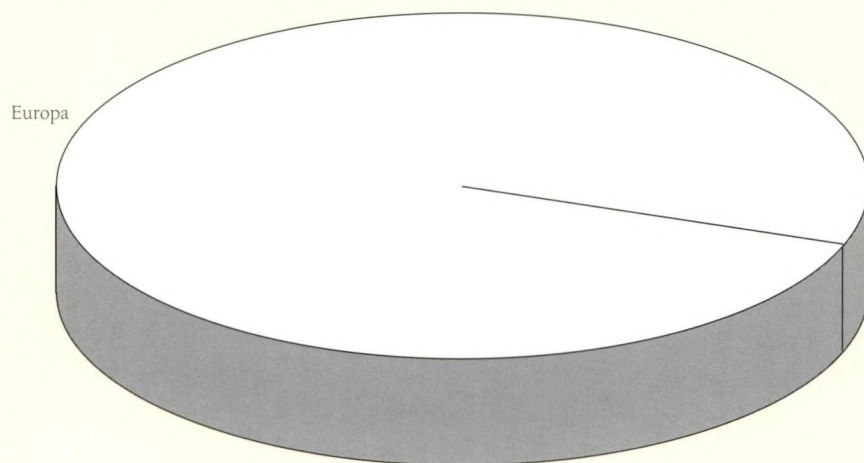
Havenverkeer naar bestemming Gent, 1995



Havenverkeer naar bestemming Zeebrugge, 1996



Havenverkeer naar bestemming Oostende, 1996



PASSAGIERS

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

Tabel 06-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-1996

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1996

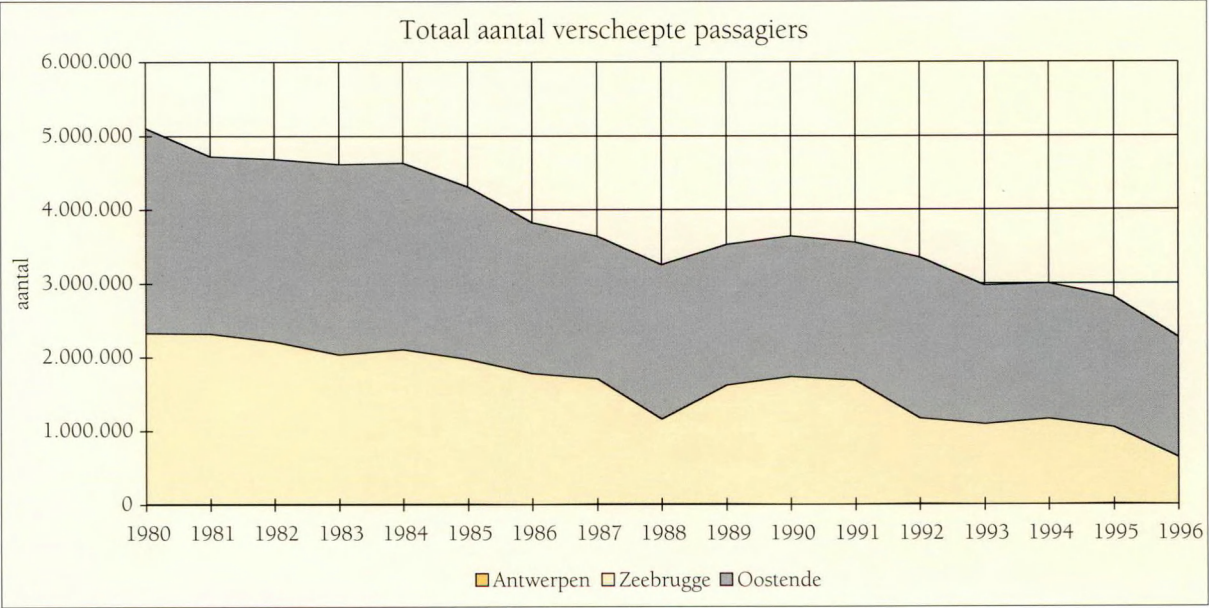
	haven			Totaal
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	
1980	2.675	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1996

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

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02



SCHEEPSBEWEGINGEN IN DE
VLAAMSE HAVENS

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

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

Tabel 07-01 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1996

	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-1996

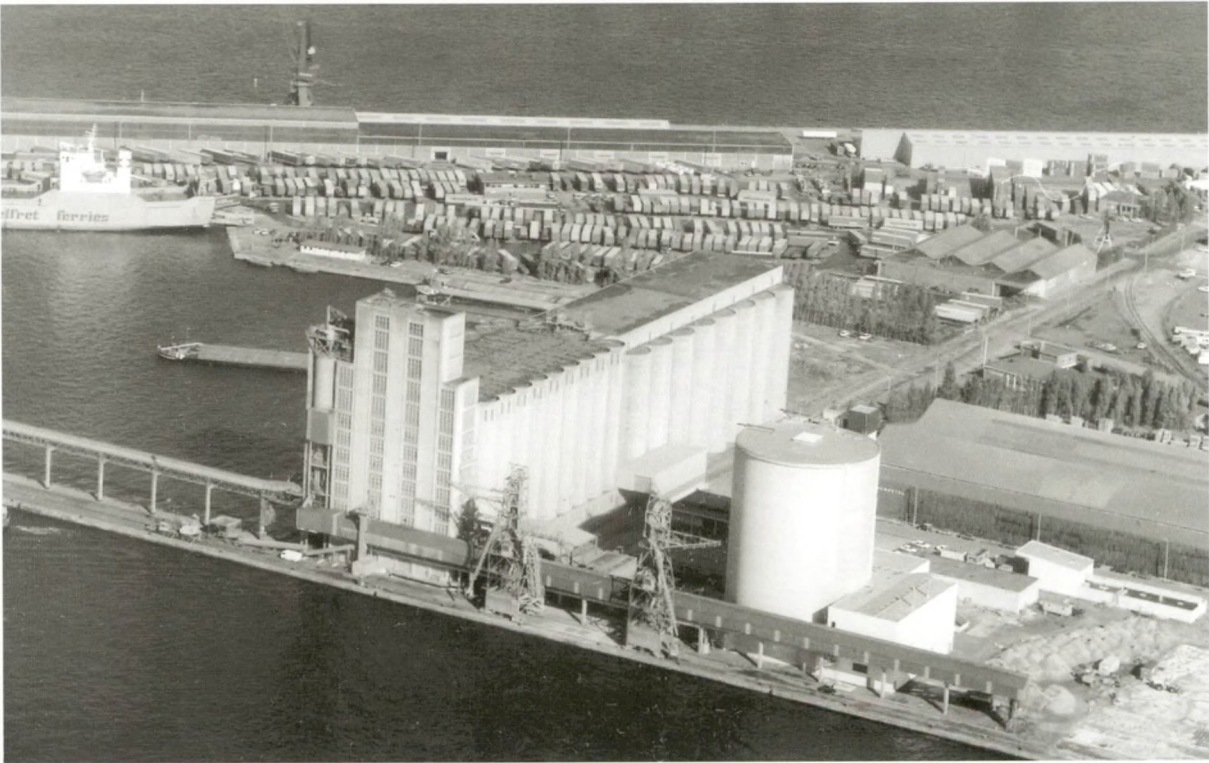
	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1996

	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

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.



TRAFIEKEN IN DE HAVENS VAN 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 zgn. "Le Havre-Hamburg range". Deze range omvat de belangrijkste havens 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, 1980-1996, in 1.000 ton

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-02 : Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range (vervolg), 1980-1996, in 1.000 ton

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

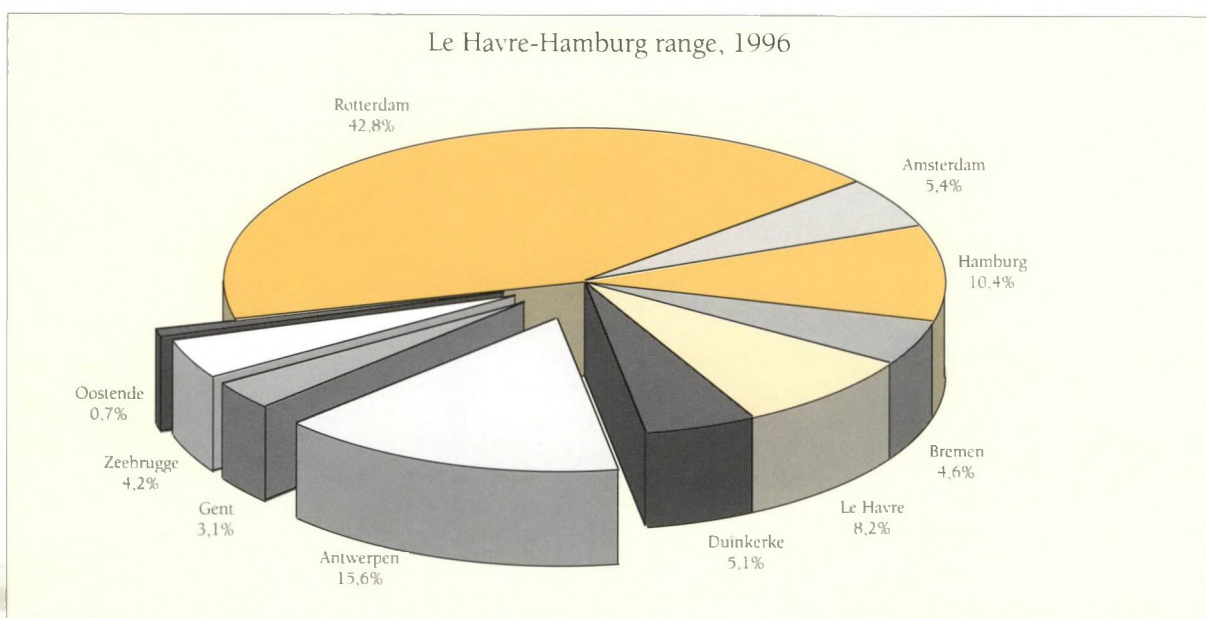
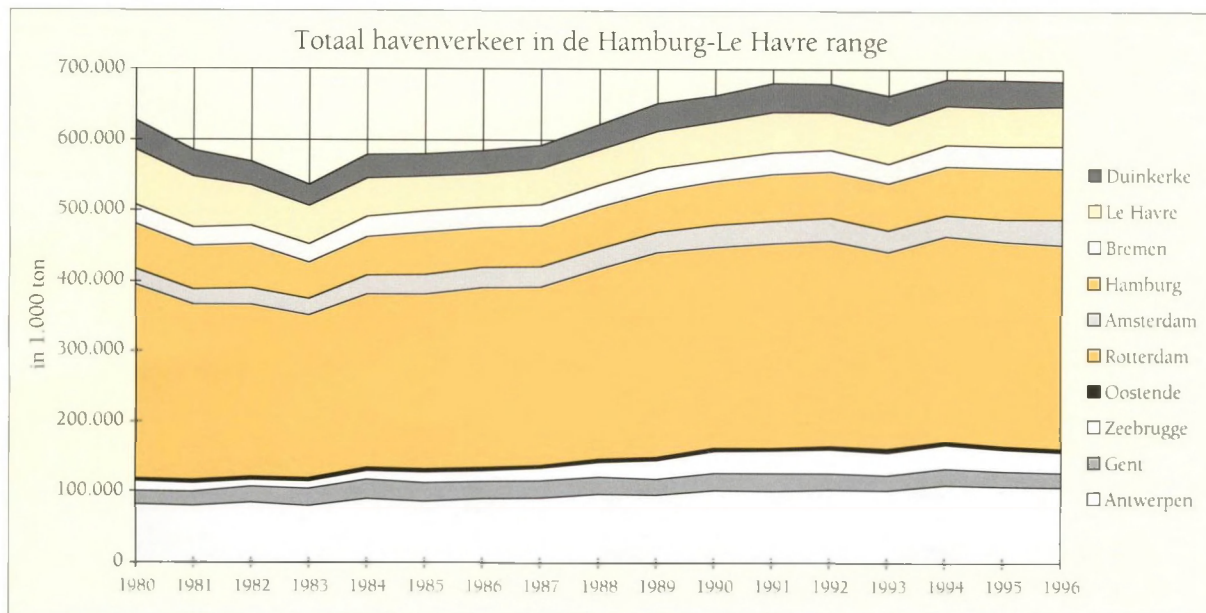
Bron : Havenbesturen.



Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-1996

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

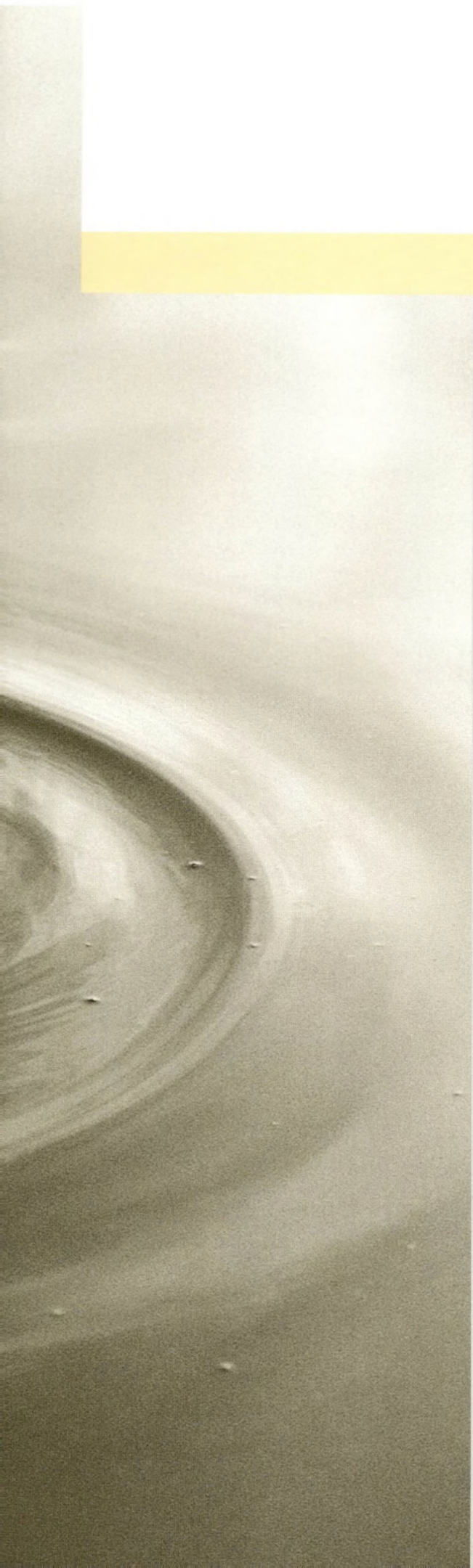
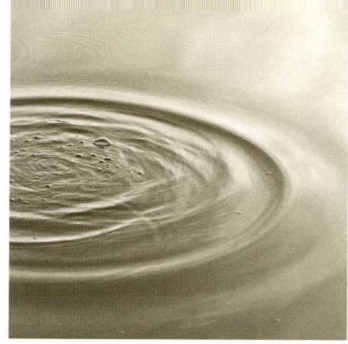
Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.



Adviezen van de Vlaamse Havencommissie

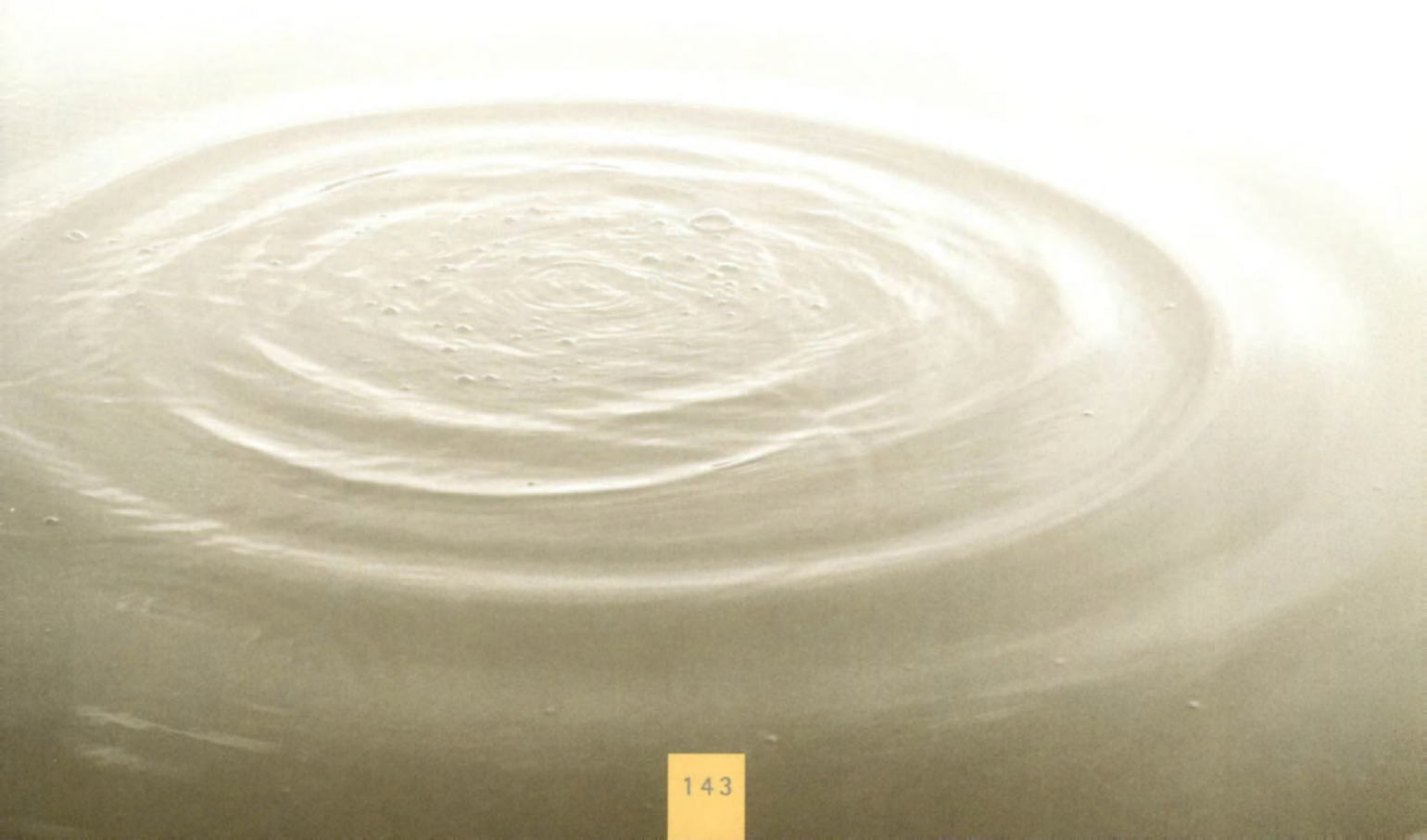
6





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

23. Antwoord aan minister Kelchtermans over de adviesvraag "havendecreet - wetsvoorstel Erdman" (15.02.1995)
24. 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)
25. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge (05.07.1995)
26. 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)
27. De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen en afspraken (24.01.1996)



AUTEURVERMELDING VAN DE FOTO'S :

blz. 7 : Dann
blz. 10 : Henderyckx
blz. 13 : HCl
blz. 18 : HCl
blz. 22 : HCl
blz. 26 : haven Gent
blz. 28 : HCl
blz. 31 : HCl
blz. 34 : HCl
blz. 39 : HCl
blz. 42 : HCl
blz. 43 : haven Gent
blz. 46 : HCl
blz. 47 : haven Zeebrugge
blz. 48 : HCl
blz. 50 : haven Gent
blz. 52 : HCl
blz. 55 : HCl
blz. 57 : haven Antwerpen
blz. 58 : HCl
blz. 61 : HCl
blz. 65 : HCl
blz. 71 : HCl
blz. 73 : HCl
blz. 75 : HCl
blz. 77 : HCl
blz. 79 : HCl
blz. 82 : HCl
blz. 85 : HCl
blz. 90 : HCl
blz. 93 : Henderyckx
blz. 95 : HCl
blz. 96 : HCl
blz. 98 : haven Zeebrugge
blz. 103 : HCl
blz. 105 : Henderyckx
blz. 106 : Guido Coolens n.v.
blz. 111 : Gevaert Photodisc
blz. 115 : HCl
blz. 132 : Guido Coolens n.v.
blz. 136 : Guido Coolens n.v.
blz. 138 : Guido Coolens n.v.

