SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1995

01.3.

BK00290

SERV
VLAAMSE HAVENCOMMISSIE
SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

Brussel, 16 juli 1996
46/JPM/hw/07/16/02/bl.

Aan de Heer E. BLOMME
Directeur-Ingenieur
Administratie Waterwegen en Zeewezen
Afdeling Zeewezen Kust
Sir Winston Churchillkaai 2

8400 OOSTENDE

bij mij te dossiers
18/7/96
gezien
31/7

Geachte Heer,

Betreft : Jaarverslag Vlaamse Havencommissie 1995.

Bijgevoegd vindt U het nieuwe "Jaarverslag Vlaamse Havencommissie 1995".

Met de meeste hoogachting,
Namens de Voorzitter,

E. Poelvoorde,
Secretaris Vlaamse Havencommissie.

Jozef II-straat 12-16
1040 Brussel
Tel.: 02/217 07 45
Fax: 02/217 70 08

Nieuw postnummer - 1000 BRUSSEL

SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

JAARVERSLAG 1995

COLOFON

Jaarverslag 1995
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
Ingrid Schurmans

Creatie & druk:
Gevaert & Bisnis, Kuurne

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

D/1996/4665/18

VOORWOORD

OP ZOEK NAAR EEN NIEUWE VLAAMSE HAVENONTWIKKELINGSSTRATEGIE

Vanzelfsprekend staan alle zeehavens, dus ook de Vlaamse, onder druk van de zich constant wijzigende marktomstandigheden. Gezien het lange termijn karakter van het merendeel der haveninvesteringen is de nood aan een strategische visie (d.w.z. "waar", "wanneer" en "hoe" moeten "welke" haveninvesteringen plaats vinden ?) zeer reëel geworden.

*In 1995 schreven we dat 1994 voor de VHC het "Jaar van de hernieuwing" moest worden; het mandaat van de Commissie werd weliswaar hernieuwd, het investeringsbeleid bleef evenwel op dezelfde leest gestoeld. In 1996 durven we vooropstellen dat 1995 het "**Jaar van de doorbraak**" is geworden.*

Gezien tussen de lokale beleidsvisies en het gewestelijk havenbeleid een aantal conflicterende verschillen bestaan, is een principiële ombuiging van het haven- investeringsbeleid nog steeds aan de orde. In dat verband blijft de "houding" van de havenbesturen uiteraard bepalend: we blijven immers geconfronteerd met het probleem van havenplanning en -uitbouw op middellange en lange termijn in het kader van eerder beperkte kredieten.

Precies op dit terrein kan de vraag gesteld worden of onze rol als Havencommissie niet actiever zou moeten zijn.
In 1995 werd het lot van de VHC trouwens herhaaldelijk in vraag gesteld zowel in diverse dagbladen als bij monde van verscheidene beleidsverantwoordelijken. Er werden niet alleen bedenkingen bij het huidig functioneren van de VHC geformuleerd, maar velen begonnen zich af te vragen wat de toegevoegde waarde van de Commissie is.
Het omstreden concept "Vlaams Havenschap" werd allicht in deze context geboren.

Wat staat er eigenlijk op het spel? De VHC? Mijns inziens minst van al; zij is namelijk geen doel op zich. De VHC is eigenlijk een bijzonder "goedkoop" orgaan ter ondersteuning van ons havenbeleid.
Wat wel degelijk ter discussie staat is het huidige havenbeleid.

Alle partijen in Vlaanderen willen dat de internationale positie van de Vlaamse zeehavens gehandhaafd blijft of zich zo mogelijk nog versterkt. Welnu, in een open economie zoals de Belgische, in een wereld waar beslissen en controleren alom belangrijker wordt dan het louter bezit, en in een regio waar alleenlijk know-how, technologie en produktieve werkkracht troef zijn, zou het wel degelijk getuigen van een misplaatste zelfmoordneiging, wanneer we onze oed functionerende havens - onze "poorten" op de wereldeconomie - niet blijvend zouden ondersteunen en uitbouwen.
Zij waarborgen immers meer dan ooit een zekere controle over diverse goederen- en gegevensstromen.

In het recente beleidsplan van Minister Baldewijns staat dan ook onomwonden dat het beleid van de Vlaamse regering moet gericht zijn op de ***versterking van de internationale positie van de Vlaamse zeehavens*** *door het ontwikkelen van een beleidsstrategie, die een "aangepast investeringsbeleid met nadruk op complementariteit" mogelijk maakt. M.a.w. niet elke "po(o)rt", zeehaven, moet alles en hetzelfde kunnen of willen doen !*

Er stellen zich echter heel wat knelpunten inzake ***havensamenwerking****. Zo staat het potentieel complementair karakter van onze zeehavens nog steeds hevig ter discussie.*
Er heerst ter zake als het ware bijna een taboe.

In dit verband is het belangrijk te beseffen, dat eender welke diversificatie-strategie niet van bovenaf mag of kan gedicteerd worden, zo niet is ze gedoemd te mislukken. Zij moet van onderaan groeien in het besef dat de wereldmarkten groot genoeg zijn opdat we elkaar niet voor de voeten lopen of elkaar hoeven dood te concurreren.
En inderdaad, indien men maar zou willen, kunnen er meerdere effectieve win/win situaties gecreëerd worden. "Port needs port" zei niets voor niets mevr. Mann Borghese in haar slotrede tijdens het XVIII. Wereldcongres van "Pacem in Maribus" anno 1990 te Rotterdam. Dit congres handelde over "Ports as Nodal Points in an emerging Global Transport System". Gaandeweg werd het duidelijk dat de meest cruciale kwestie erin bestond een antwoord te vinden voor het einde van de 20-ste eeuw op de vraag ***"hoeveel" samenwerking behoeven we in de concurrentie tussen havens en "hoeveel" concurrentie moet er bestaan in het kader van samenwerking tussen havens opdat het geheel meer wordt dan de som van de delen****! Niemand had er immers moeite mee te aanvaarden dat: "For the longer term, the aim of such co-operation should be the development of an efficient, equitable and sustainable global transport system". Dit is precies wat we in BNL-verband niet uit het oog mogen verliezen, willen we ingevolge de globalisering van de (wereld)economie niet gemarginaliseerd worden binnen dit en twintig jaar. "A fair port competition within an effective co-operation model" is dus de boodschap die ik de VHC wil zien uitdragen..*

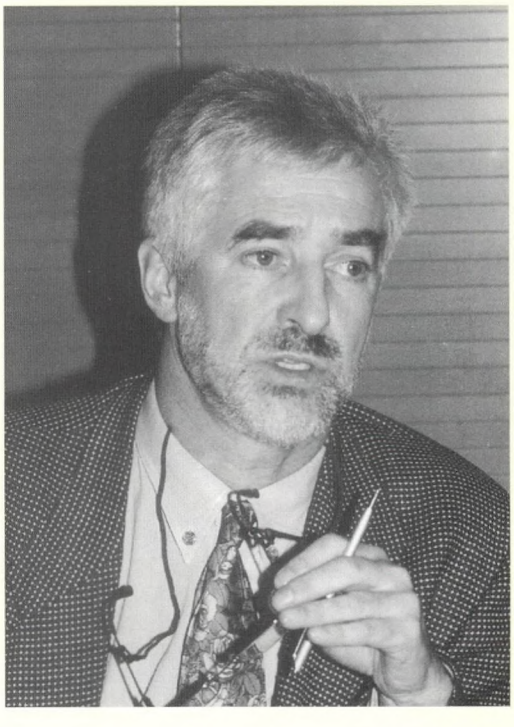
De ontwikkeling van eender welke ***havendiversificatiestrategie*** *wordt bevorderd, wanneer noodgedwongen (d.i. regelmatig) gestructureerde strategische confrontaties plaatsgrijpen, waardoor de betrokken havens geconfronteerd worden enerzijds met hun eigen*

"ambities" en anderzijds met de "mogelijkheden en vaardigheden" van henzelf en deze van concurrerende al dan niet coöperende havens. De VHC is gezien haar samenstelling en opstelling het geëigende
platform of medium om dergelijke confrontatie (overleg) te laten plaatsgrijpen.
Maar willen wij dit echt? Wat is m.a.w. de missie van de Havencommissie?
En wat is de missie van een zeehaven überhaupt?
Als we daarover van mening verschillen, is het wellicht beter één stap achteruit te zetten, teneinde ons terug te bezinnen over onze oorspronkelijke opdracht, zoals ze werd vastgelegd in het Besluit van 5 december 1989?
Na heel wat langdurige gedachtenwisselingen op het niveau van Dagelijks Bestuur en Plenaire Commissie is het thans de intentie geworden van de VHC om naast haar obligatoire adviesfuncties ervoor te zorgen - sterker nog er borg voor te staan - dat alle gewenste ***relevante, zinvol geïntegreerde en objectiverende analyses*** *uitgevoerd worden, conform haar "mission statement" inzake de Vlaamse havens in een globale wereldcontext.*
In dit perspectief zal de VHC b.v. jaarlijks een internationaal bruikbaar promotiedocument publiceren, waarin de opgedane expertise en ervaringen die binnen de Commissie bestaan, maximaal worden aangewend. Een goede informatiedoorstroming naar alle democratische vertegenwoordigers wordt voortaan eveneens primordiaal geacht. De media moeten dus regelmatig en goed ingelicht worden.

Na 5 jaar havencommissie is een "andere" (lees: havenoverschrijdende) aanpak wel hoognodig. De ervaringen van de laatste jaren zullen ons toelaten zowel continuïteit als heroriëntering te verzoenen. Hiervoor is echter een zeker ***engagement*** *van alle betrokken partijen nodig. Ons nieuw werkprogramma zal enkel kunnen gerealiseerd en geïmplementeerd worden onder* ***wederzijds engagement*** *van havenbesturen en sociale partners, zo ook van Commissie en Minister. De Commissie kan alsdan een minimum aantal kwaliteitsdoelstellingen garanderen, die te maken hebben met de graad van objectivering van de studies en het streven naar een aanvaardbare en*

werkbare consensus onder alle geledingen van de Commissie. Het verwerven van informatie en de objectivering van de problematiek zullen daarbij echter nooit ondergeschikt zijn aan dat streven naar consensus.
Gezien de samenstelling van de VHC is het onzinnig te verwachten dat alleen zij de geschikte motor is om de verlangde ombuiging in het havenbeleid te realiseren; ook het opstellen van een zgn. ***Strategisch Plan voor de Vlaamse Havens*** *(wat veel meer inhoudt dan een gewone optelsom van individuele havenverlangens, en meer is dan interessante literatuur) kan niet de exclusieve zijn van de VHC. Een en ander moet immers de reflectie zijn van het gewestelijk haven- beleid in een reële marktomgeving, waarin de concepten havenoverschrijdende strategie en complementariteit een eenduidige toepassing vinden. Wij bepleiten derhalve meer samenwerking ook tussen VHC en AWZ (de Administratie voor Waterwegen en Zeewezen).*

Als voorzitter van deze somtijds haar naam alle eer aandoende "woelige" commissie, maar tegelijkertijd uitermate boeiende en uitdagende commissie, spreek ik thans de hoop uit dat in 's lands belang - vergeef mij deze schijnbaar gedegradeerde uitdrukking, ik bedoel gewoon in ons aller belang - we er eindelijk zullen in slagen "alle hens aan dek" te krijgen, zodanig dat ons ***vlaggeschip de Vlaamse Zeehavens*** *alle levensnoodzakelijke wind in de zeilen behoudt.*



Prof. Dr. W. Winkelmans
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

INHOUD

Op zoek naar een nieuwe Vlaamse havenontwikkelingsstrategie 5
De Vlaamse Havencommissie 14
Samenstelling 16
Wetgeving 18
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) 18
15 NOVEMBER 1989 - Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie (Belgisch Staatsblad - 17.02.1990) 18

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1995 22
Commissie 23
Dagelijks bestuur 24
Werkgroepen 25
Het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" 25
Externe contacten van de Vlaamse Havencommissie 26

HET HAVENGEBEUREN IN VLAANDEREN 28
Beleidsinitiatieven en ontwikkelingen op Vlaams, Belgisch, Europees en internationaal vlak 29
Op Vlaams niveau 29
Op Belgisch niveau 32
De Belgische spoorwegen 33
Op Europees niveau 35
Op internationaal niveau 38
Het haveninvesteringsbeleid van de Vlaamse Gemeenschap sinds 1989 39
De Vlaamse havens in feiten: belangrijke gebeurtenissen 43
De werkgelegenheid in de Vlaamse havenregio's 49
De totale werkgelegenheid in de Vlaamse havenregio's 49
De havenarbeiders 59
De evolutie inzake havenarbeid in de vier Vlaamse havens tussen de periode 1980-1995 62
Adviezen in 1995 76
Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge 77
1. Inleiding 77
2. Onderzoek van het project 77
2.1 Fysische kenmerken 77
2.2 Budgettaire impact van het project 78
2.3 De trafiekprognoses en de marktanalyse 78

2.4 De kosten-batenanalyse 79
2.5 De invloed van het project
op de hinterlandverbindingen 83
3. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie 84
Bijlage 85
Antwoord aan minister Kelchtermans over de adviesvraag
"havendecreet - wetsvoorstel Erdman" 86
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" 88
1. Inleiding 88
2. Situering 89
3. Advies van de Vlaamse Havencommissie 90
4. Conclusie 91
Advies van de Vlaamse Havencommissie over de wijziging aan de inplanting
van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge 92
1. Inleiding 92
2. Elementen van belang voor een beslissing over het
voorgelegde project 93
2.1 De besluitvormingsprocedure voor dit project 93
2.2 Inhoudelijke beoordeling van het project 95
3 Conclusie 98
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
(advies van 5 juli 1995) 99
1. De opdracht van de minister 99
2. De vragen 100
3. De marktontwikkelingen en de capaciteitsbehoefte in
de containeroverslag 101
3.1 De marktontwikkelingen 101
3.2 De capaciteitsbehoefte 101
4 Conclusies 105

STATISTISCHE GEGEVENS 108
De Vlaamse havens in cijfers: 1995 volgt op een recordjaar 109
1. De prestaties van de Vlaamse havens in 1995 110
1.1 De haven van Antwerpen 110
1.2 De haven van Gent 111
1.3 De haven van Zeebrugge 112
1.4 De haven van Oostende 113
2. Statistische gegevens 114
2.1 Totaal maritiem verkeer 114

2.2 Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën 116
2.3 Containerverkeer 121
2.4 Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen 126
2.5 Herkomst en bestemming van de goederen 138
2.6 Passagiers 143
2.7 Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens 145
2.8 Trafieken in de havens van de Le Havre-Hamburg range 146

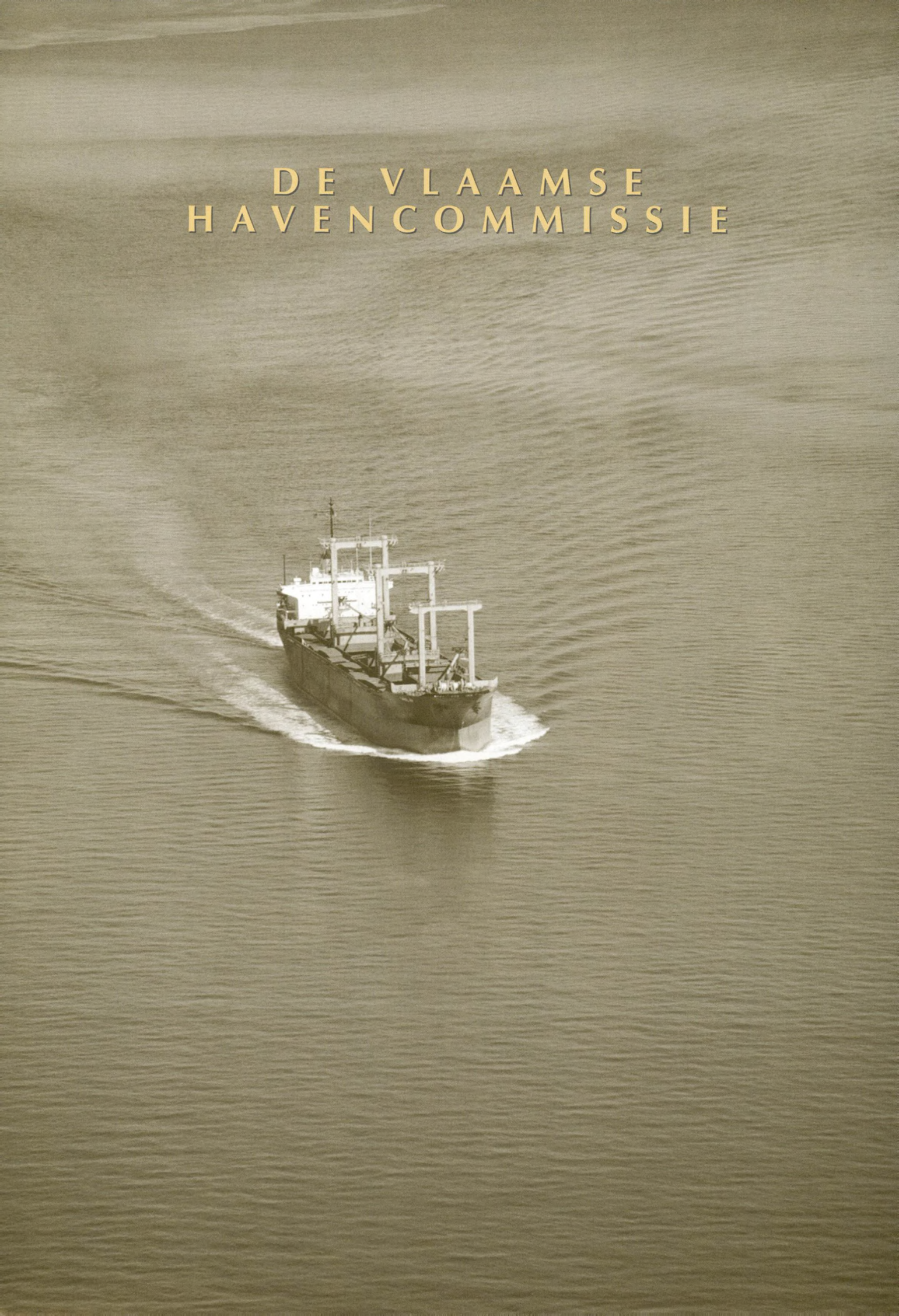
OVERZICHT ADVIEZEN VLAAMSE HAVENCOMMISSIE 150

Voor dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie anno 1995 werd geopteerd om het opzet van vorig jaar aan te houden en uit te breiden met een korte monografie.

Zoals vorig jaar bevat het jaarverslag een overzicht van de samenstelling en activiteiten van de Vlaamse Havencommissie, de verkeerscijfers van de vier Vlaamse havens en de uitgebrachte adviezen van de Vlaamse Havencommissie.
Tevens wordt een summier overzicht gegeven van het havengebeuren in Vlaanderen.
Voor de eerste maal wordt in dit jaarverslag een korte monografie opgenomen over "De werkgelegenheid in de Vlaamse havenregio's".

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

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE



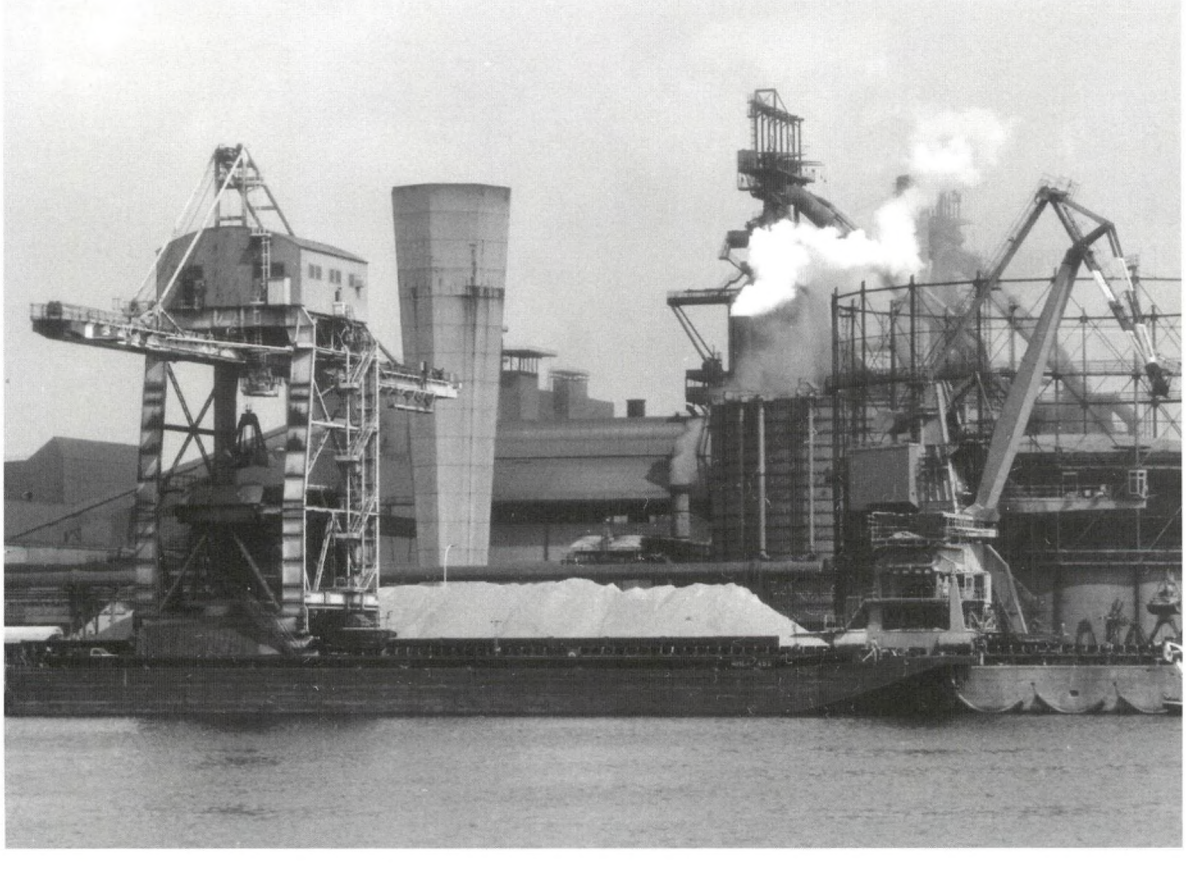
Sinds 5 december 1989 bestaat bij de SERV een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de Vlaamse Havencommissie (VHC). Een besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

De Havencommissie moet als algemene opdracht een bijdrage leveren tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze moet:

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

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

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



Samenstelling

VOORZITTER MET RAADGEVENDE STEM

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar RUCA)

LEDEN (op 29/02/96)

Vertegenwoordigers van respectievelijk het havenbestuur van:

Antwerpen:

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

Gent:

Termont Daniël (schepen van de haven)

Oostende:

Goekint Julien (burgemeester van Oostende)

Zeebrugge:

Traen Fernand (voorzitter MBZ - Zeebrugge)

Vertegenwoordigers van de werknemers:

ABVV:

Baete Bob (nationaal secretaris havens BTB)
Fermon Frans (algemeen secretaris ACOD)
Voorhamme Robert (intergewestelijk secretaris - officieel lid tot 29/09/95)
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris ABVV - officieel lid vanaf 29/09/95)

ACLVB:

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

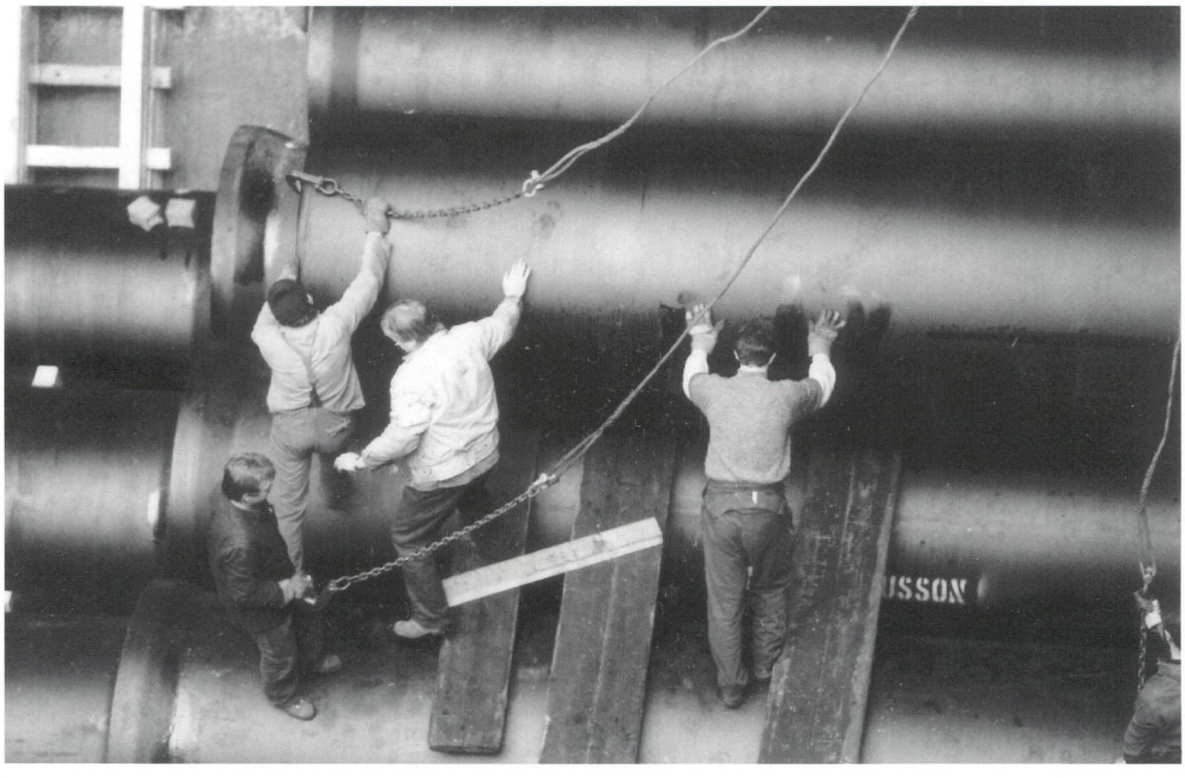
ACV:

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)
Thys Petrus (voorzitter NCMV - officieel lid tot 31/08/95)
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)
Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie nv)
Restiau Robert (afgevaardigd bestuurder Vlaamse Havenvereniging)
Verboven Maurice (directeur-generaal Kamer van 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)
Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV - officieel lid vanaf 29/02/96)
Francken Marc (gedelegeerd bestuurder Agfa Gevaert NV - officieel lid vanaf 29/02/96)
Van Der Mueren August (voorzitter CEPG - officieel lid vanaf 29/02/96)
Dubois Marc (directeur-generaal Ferry-Boats NV - officieel lid vanaf 29/02/96).

Vertegenwoordigers van instellingen op het vlak van:

Spoorvervoer:

Martens Antoine (bestuurder-directeur NMBS)

Wegvervoer:

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV - Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer)

Binnenscheepvaart:

Parmentier Octaaf (ondervoorzitter ITB)

In 1995 kwam de Vlaamse Havencommissie 6 keer samen: op 25 januari, 15 februari, 24 mei, 14 juni, 5 juli en 28 september.

DAGELIJKS BESTUUR

Voorzitter met raadgevende stem: Winkelmans Willy
Leden: Peeters Kris (NCMV - vanaf 01/02/96),
Bortier Johan (NCMV - van 31/08/95 tot 01/02/96),
Petrus Thys (NCMV - tot 31/08/95),
Clémer Guy (VEV - tot 29/02/96),
Offeciers-Van de Wiele Mieke (VEV - vanaf 29/02/96),
Cortebeeck Luc (ACV),
Delwaide Leo (Antwerpen),
Goekint Julien (Oostende),
Termont Daniël (Gent),
Traen Fernand (Zeebrugge),
Voorhamme Robert (ABVV tot 29/09/95),
Verboven Xavier (ABVV - vanaf 29/09/95).

In 1995 kwam het dagelijks bestuur 10 keer samen.

WONEN DE VERGADERINGEN BIJ MET RAADGEVENDE STEM

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

SECRETARIAAT

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

SERV

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

W e t g e v i n g ([1])

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

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

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

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

---

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

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 3;
Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, gegeven op 25 oktober 1989;
Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;
Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

---

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

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

Besluit:

HOOFDSTUK I. - OPRICHTING EN BEVOEGDHEID VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

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

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

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

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

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

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

§ 4. De Commissie zal bovendien een advies verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die in het eerstvolgende begrotingsjaar worden voorgesteld en waarvan de kostprijs over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan 300 miljoen frank.
De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies dient uitgebracht te worden.

§ 5. De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken. Dit jaarprogramma kan ook sociaal-economische evaluaties omvatten van nieuwe projecten.
Dit programma moet door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer worden goedgekeurd.
De Commissie kiest de onderzoekers en de begeleidingscommissies voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

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

HOOFDSTUK II. - SAMENSTELLING EN WERKING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;
b) de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;
c) de voorwaarde dat de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse Executieve, via de functioneel bevoegde Minister;
d) de bevoegdheden van de voorzitter;
e) de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het dagelijks bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;

f) de bekendmaking van de handelingen;
g) de opdracht en de rol van het secretariaat.

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

§ 2. Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:
- de administratieve ondersteuning van de Havencommissie;
- de redactie van ontwerp-adviezen;
- ontwerp-onderzoeksprogramma's en ontwerp-verslagen;
- het uitvoeren van toevertrouwde opdrachten en de coördinatie van uitbestede onderzoeksopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen.

Art. 11. De bepalingen van het besluit van de Vlaamse Executieve van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse Executieve, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die onder de Vlaamse Executieve behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen, op het vlak van toelagen, presentiegelden en vergoedingen wegens reis- en verblijfkosten.
Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en worden de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen beschouwd als hebbende de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.
Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt voorzien ten bedrage van 90.000 frank per jaar.

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

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

Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,
G. GEENS

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

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer
J. SAUWENS

DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1995



Een overzicht van de belangrijkste agendapunten van de vergaderingen in 1995.

25 JANUARI

- Verwelkoming van de nieuwe leden. Het advies wordt, op één onthouding na, goedgekeurd door alle aanwezige leden.
- Advies over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge.
- Bemerkingen over het wetsvoorstel-Erdman tot wijziging van de nieuwe gemeentewet.

15 FEBRUARI

- De brief naar de minister over het wetsvoorstel-Erdman tot wijziging van de nieuwe gemeentewet wordt unaniem goedgekeurd door al de aanwezige leden.

24 MEI

- Advies over de "domaniale concessieovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het nieuwe havengebied te Zeebrugge". Op één na keuren al de aanwezige leden het advies goed. F. Traen onthoudt zich omwille van het principiële akkoord dat hij over de concessieovereenkomst reeds had gesloten met het kabinet van de minister.

14 JUNI

- Bespreking van het ontwerp-advies over de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge. Beslist wordt om de behandeling van het advies tijdens de volgende vergadering voort te zetten.

5 JULI

- Advies over de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge. Negen aanwezige leden stemmen voor het advies. Eén lid stemt tegen en één lid onthoudt zich.

28 SEPTEMBER

- Verwelkoming van de nieuwe leden.
- Nota ten behoeve van de Vlaamse minister van openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening over de bijkomende vraag van de minister over het advies van de commissie over het gewijzigde Wielingendokproject. Al de aanwezige leden keuren de nota goed.

Dagelijks bestuur

In 1995 kwam het dagelijks bestuur 10 maal samen. Het is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen worden de ontwerp-adviezen die door de commissie worden voorgelegd, door het dagelijks bestuur voorbereid.

Gedurende het volledige jaar 1995 wijdde het dagelijks bestuur besprekingen aan adviesvragen over de uitbouw van het Wielingendok en wijzigingen aan dit project.
Op 8 november 1994 vroeg de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden een advies over het project "Wielingendok in de buitenhaven te Zeebrugge". Het dagelijks bestuur schakelde voor dit dossier de werkgroep "havenprojecten en driejarenprogramma" in, en rondde de bespreking hierover af op één vergadering. Op 25 januari 1995 adviseerde de Vlaamse Havencommissie de minister over dit dossier.
Op 9 mei 1995 vroeg de minister advies over "De wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge." Het dagelijks bestuur besliste om voor het technische onderzoek van dit dossier opnieuw een beroep te doen op de werkgroep "Havenprojecten en Driejarenprogramma". Het dagelijks bestuur rondde dit dossier af op twee vergaderingen. Op 5 juli 1995 bracht de Vlaamse Havencommissie haar advies uit.
Op 31 juli 1995 vroeg de minister de Vlaamse Havencommissie om dit laatste advies verder uit te diepen. Hij verzocht de commissie een aantal studies uit te voeren om een beter inzicht te verkrijgen in de toekomstige groei van de containertrafieken voor de Vlaamse havens, en de opstelling van een mobiliteitseffectenrapport omtrent de impact op de verkeersinfrastructuur in en om West-Vlaanderen en Zeebrugge in het bijzonder. De minister vroeg om in een havenoverschrijdende aanbeveling aan te geven welke de nood is aan bijkomende containerinfrastructuur op korte termijn (5 jaar) en op middellange termijn (15 jaar). Het dagelijks bestuur richtte voor de bespreking van dit dossier een ad hoc werkgroep op binnen het bestuur zelf. Ze besteedde hiernaast zelf nog twee vergaderingen aan de besprekingen van deze adviesvraag. Op 28 september 1995 bracht de Havencommissie haar advies uit.



Hiernaast werd het dagelijks bestuur nog belast met twee andere adviesvragen. Op 24 januari 1995 ontving de VHC een adviesvraag over "De relatie tussen het ontwerp-havendecreet en het wetsvoorstel "Erdman" over het gemeentelijk autonoom bedrijf". Dit advies werd intern voorbereid door het dagelijks bestuur zelf. Er werd beslist om het antwoord - in briefvorm - te beperken tot enkele punten, waarbij de Havencommissie blijft aandringen op "een snelle realisatie van een rechtskader bij decreet voor het havenbeheer in Vlaanderen". Ook de adviesvraag van de minister van 10 mei over de "Domaniale concessie-overeenkomst tussen het Vlaams gewest en de NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het nieuwe havengebied te Zeebrugge" werd intern door het dagelijks bestuur behandeld.

In 1995 werd tijdens diverse bijeenkomsten van het dagelijks bestuur veel tijd besteed aan besprekingen over de verdere werking van de Vlaamse Havencommissie. Parallel hiermee werden door de voorzitter en het secretariaat individuele gesprekken gevoerd met elk lid van het bestuur.

De diverse besprekingen mondden uit in de nota "De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen, nieuwe afspraken". Deze nota werd op 24 januari 1996 overgemaakt aan de minister, en zal integraal worden opgenomen in het Jaarverslag over 1996.

Het dagelijks bestuur heeft tevens zowel het secretariaat als de werkgroep "Havenprojecten en driejarenprogramma" begeleid bij de opmaak van een tweede "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake havenontwikkeling". De werkzaamheden rond het rapport werden afgerond eind december 1995 maar het werd pas gepubliceerd eind januari 1996, na goedkeuring door de plenaire Commissie op 24 januari 1996.

Werkgroepen

Als voorbereiding van de door het dagelijks bestuur en de Havencommissie behandelde dossiers gingen in de loop van 1995 zes werkgroepvergaderingen door en één vergadering van een studiegroep.

In 1995 kwam de werkgroep "havenprojecten en driejarenprogramma" drie maal samen. Deze werkgroep heeft technisch en ondersteunend werk uitgevoerd bij de voorbereiding van zowel het advies van de Vlaamse Havencommissie over "De bouw van het Wielingendok te Zeebrugge" als van het advies over "De wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge". Daarnaast heeft deze werkgroep één bespreking gewijd aan de werkzaamheden, die door het secretariaat werden uitgevoerd voor het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling".

Op zeer korte tijd (tussen 13 en 25 september 1995) kwam drie maal een ad hoc werkgroep van het dagelijks bestuur samen om een aantal discussiepunten met betrekking tot de "bijkomende vraag van de minister over het advies van de Commissie over het gewijzigde Wielingendokproject" uit te werken en een ontwerp-aanbeveling op te stellen.

In 1995 kwam ook één maal de studiegroep "jaarlijks rapport" samen. Deze studiegroep begeleidt het secretariaat bij de technische uitwerking van dit jaarlijks rapport.

SECRETARIAAT

Het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling"

In december 1995 heeft de Havencommissie een tweede versie van het "Jaarlijks Rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling" goedgekeurd. Ook in 1994 was al een dergelijk rapport verschenen. De editie van 1995 is veel uitgebreider dan de vorige versie: de tekst werd herschreven en uitgebreid, de statistieken werden aangevuld en er werd een hoofdstuk toegevoegd. Het is de bedoeling om jaarlijks een verbeterde, geactualiseerde en/of uitgebreide versie van het rapport te publiceren.

In een eerste hoofdstuk van het rapport worden de Vlaamse havens gepositioneerd tegenover hun belangrijkste concurrenten. Daarbij wordt niet alleen de Le Havre-Hamburg range gehanteerd als referentie, doch er worden ook meer specifieke havenranges opgesteld volgens de beschouwde marktsegmenten. In een tweede hoofdstuk wordt een "globale" prognose gemaakt voor het verkeer in de Vlaamse havens. Deze prognose is gebaseerd op statistische technieken. In het derde en het vierde hoofdstuk worden de toekomstperspectieven van de Vlaamse havens geschetst aan de hand van meer gedetailleerde gegevens over de belangrijkste goederengroepen. Het derde hoofdstuk behandelt de droge en vloeibare massagoederen; in hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op de toekomstperspectieven van de stukgoederen (containers, roll-on-roll-off en conventionele stukgoederen).

Externe contacten van de Vlaamse Havencommissie

INFORMEEL OVERLEG MET DE NATIONALE HAVENRAAD VAN NEDERLAND

Sinds haar oprichting heeft de Vlaamse Havencommissie regelmatig contact gehad met de Nationale Havenraad. In het begin bleef dit beperkt tot contacten tussen de voorzitters en de secretarissen. In 1994 had de eerste informele bijeenkomst plaats op het niveau van de dagelijkse besturen van beide instanties. Op 29 juni 1995 werd de voltallige VHC samen met een vertegenwoordiger van de Vlaamse Gemeenschap van de administratie Waterwegen en Zeewezen uitgenodigd te Rotterdam door de Nationale Havenraad.

Tijdens deze bijeenkomst heeft Prof. Dr. W.P. Vossen, managing director van Plant Location International in Brussel, een uiteenzetting gegeven over een mogelijk te realiseren samenwerking, coördinatie en afstemming van de Vlaamse en Nederlandse zeehavens ten opzichte van de andere Noordwest-Europese zeehavens. Na deze uiteenzetting werd er van gedachten gewisseld en werden een aantal mogelijke onderwerpen besproken die door beide commissies, via hun secretariaten, nader onderzocht zouden kunnen worden.

MULTI-MODAAL VERKEERS- EN VERVOERSMODEL VLAANDEREN

Op vraag van de minister voor Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening stelde de Vlaamse Havencommissie in haar nota over het gewijzigde Wielingendokproject (integraal opgenomen in dit jaarverslag) dat de problematiek van de achterlandverbindingen moet bestudeerd worden voor het geheel van de havens (en niet voor één van de havens). Tevens was de Havencommissie van mening dat een dergelijk studiewerk niet mag gebeuren voor één marktsegment, maar dat het geheel van de overslag die de havens verwerken moet geanalyseerd worden.

In deze context neemt het secretariaat deel aan de vergaderingen van de projectgroep en 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 het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het model zal het mogelijk maken om simulaties uit te voeren, rekening houdende met toekomstige verkeersstromen die door de



havens worden gegenereerd en met de huidige en toekomstige vervoersinfrastructuur. Het model zal worden opgebouwd voor geheel Vlaanderen, waarbij in eerste instantie bijzondere aandacht zal besteed worden aan de zone rond de haven van Zeebrugge. Voor de haven van Antwerpen werd reeds eerder een Multimodaal Verkeers- en Vervoersmodel opgesteld. De projectgroep vergaderde voor de eerste keer in december 1995.



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" en het bilateraal overleg dat hiermee verband houdt. 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.

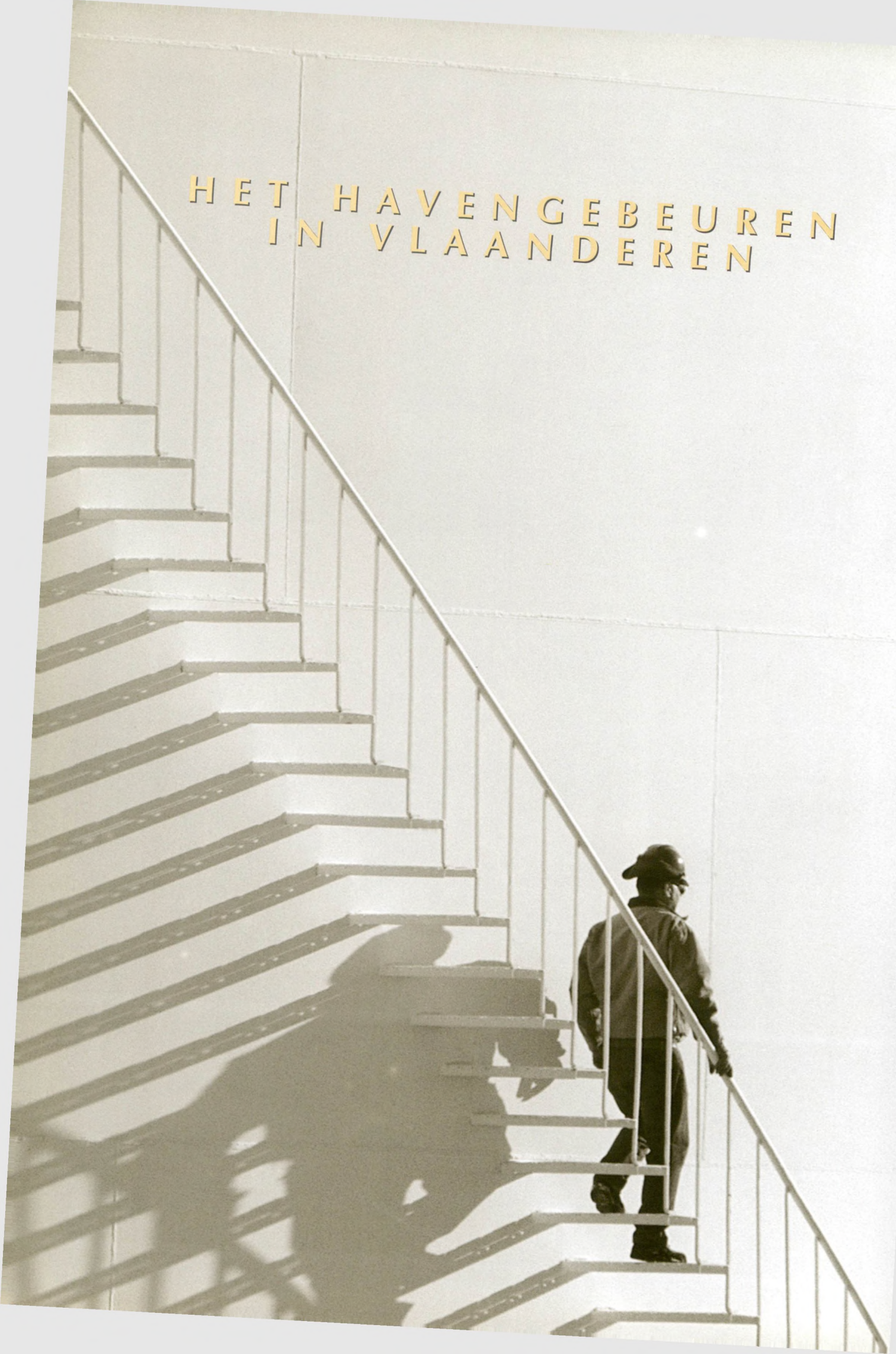
Deze EU-werkgroep is in 1995 slechts één maal samengekomen. De subwerkgroep (2) "North Sea" heeft een drietal vergaderingen gewijd aan de opstelling van het rapport "Integration of Ports and Maritime Transport in the Transeuropean Network North Sea Region". De doelstelling van de opstelling van dit rapport is een inzicht te verwerven in de herkomst, bestemming en aard van de verscheepte goederen in de EU-havens, alsook na te gaan welke potentialiteiten er weggelegd zijn voor short-sea verkeer in de diverse regio's van de Europese Gemeenschap.

Parallel met de werkzaamheden van deze EU-werkgroep heeft er twee maal een bilateraal overleg plaatsgehad tussen de vertegenwoordigers van elke lidstaat enerzijds en het secretariaat van de EU-werkgroep (onderdeel van het Directoraat-Generaal VII) anderzijds.

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 - en in eerste instantie met de havenbedrijven en de vertegenwoordiger van de Vlaamse administratie - op een constructieve wijze mee te werken aan de uitwerking van officiële standpunten naar de EU toe.

(2) 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.

HET HAVENGEBEUREN IN VLAANDEREN



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

OP VLAAMS NIVEAU

DE ONDERTEKENING VAN HET SCHELDEVERDRAG DOOR VLAANDEREN EN NEDERLAND

Op 17 januari 1995 ondertekenden in Antwerpen de Vlaamse minister-president Luc Van den Brande en zijn Nederlandse collega Wim Kok diverse verdragen met betrekking tot een algemene goede samenwerking tussen de twee buurlanden. Dit gemeenschappelijke verdrag omvat vijf deelverdragen. Het voor Antwerpen belangrijke "verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde" is één van deze vijf onderdelen (3). Dit verdrag werd aan Vlaamse kant ondertekend door minister-president Luc Van den Brande en toenmalig minister van Openbare Werken Theo Kelchtermans. Voor Nederland werd het ondertekend door de minister van Buitenlandse Zaken Hans van Mierlo en minister van Verkeer en Waterstraat Annemarie Jorritsma.

Op 28 juli 1995 heeft de Vlaamse regering de verdieping van de Westerschelde goedgekeurd. Midden september 1995, bij de voorstelling van de begroting 1996 van de Vlaamse regering aan het Vlaams Parlement, werd bekend gemaakt dat voor de verdiepingsbaggerwerken van de Westerschelde op de begroting van 1996 2,7 miljard BF wordt ingeschreven.

De opvolging van de uitvoering van het verdrag werd aan de Technische Scheldecommissie toevertrouwd. Deze Commissie zal zich ook moeten buigen over de uit te voeren studies voor de aanleg van een tweede maritieme toegangsweg voor de Waaslandhaven en voor de tweede fase van de verdieping van de Westerschelde (het 50/40 voet-programma). Over deze tweede fase moeten de onderhandelingen tussen Nederland en Vlaanderen nog gevoerd worden, maar het principe zelf van de tweede fase is opgenomen in het verdrag, zodat er geen nieuw verdrag nodig is.

Op 22 december 1995 ging de Scheldeverdieping officieel van start door de lichting van het eerste wrakstuk. Dit gebeurde onder 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 tussen de 8 à 9 miljard Bfr 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 een 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 Scheldeverdrag kan de eerste fase van de Verdieping (48'/43'/38') (4) uitgevoerd worden. Voor het maritieme containerverkeer voor de haven van Antwerpen is deze 38' getij-onafhankelijke vaart het belangrijkste onderdeel van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38'. Het grootste aantal containerschepen (ongeveer 75 %) dat de Antwerpse haven aandoet, valt immers nog binnen de 38' categorie. Door de realisatie van het volledige project ontstaat er een belangrijke verruiming van het tij-venster, waardoor de grote bulkcarriërs zonder te moeten wachten 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 er een groot aantal bezwaren tegen de noodzakelijke baggerwerken werden ingediend. Het betreft

(3) Dit gemeenschappelijk verdrag omvat onder andere ook afspraken inzake de tracékeuze voor de HST tussen Antwerpen en Rotterdam, afspraken omtrent betere samenwerking binnen de Benelux en de EU en een overeenkomst dat regeringsdelegaties uit beide landen elkaar jaarlijks zullen ontmoeten om een evaluatie te maken over de samenwerking en om bepaalde thema's te bespreken.

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

vooral bezwaren van Zeeuwse milieuorganisaties. Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft voor de verdiepingsbaggerwerken een vergunning verstrekt op basis van de wet vervuiling oppervlaktewater. Volgens de Raad van State is een milieu-effectenrapport wenselijk en moet een correcte milieuvergunning uitgewerkt worden voor dit project. Hierdoor zou het project twee jaar vertraging kunnen oplopen. Tegen midden juni 1996 wordt een definitieve uitspraak van de Nederlandse Raad van State verwacht.

WIJZIGINGEN IN DE LOODSREGLEMENTERING

De Noordzee en de Schelde zijn moeilijk bevaarbare wateren. Vandaar dat een efficiënte nautische begeleiding van het schip op zee en rivier van primordiaal belang is om schepen naar de Vlaamse havens te krijgen. De reglementering hieromtrent ligt voor een groot gedeelte vervat in het Schelde-reglement, dat door zowel Nederland als België werd geratificeerd omdat havens van beide landen bereikbaar zijn via de Schelde.

De eerste afspraken over de beloodsing naar de Belgische en Nederlandse havens werden opgenomen in het Scheidingstractaat van 19 april 1839. Daarin stond onder andere vermeld dat er geen verschil mocht ontstaan tussen de loodstarieven (5) voor de Schelde- en de Maasmonding. Deze verdragrechtelijke regel had als hoofddoelstelling de loodstarieven buiten de concurrentiestrijd tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam te houden. Na vier jaar onderhandelingen werd op 20 mei 1843 het eerste Schelde-reglement ondertekend. Hierin werden concrete afspraken gemaakt over de beloodsing van de Schelde en het gemeenschappelijk toezicht hierop. De Schelde was immers in 1830 een grensoverschrijdende rivier geworden. Om de Antwerpse en Gentse haven te kunnen bereiken moet er eerst een groot gedeelte van de Nederlandse Schelde bevaren worden.

Gezien de ingrijpende ontwikkelingen in de scheepvaart werd dit Schelde-reglement aangepast aan de diverse evoluties. Zo werd begin januari 1995, na acht jaar onderhandelingen, een nieuw Schelde-reglement ondertekend door de toenmalige Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma-Lebbink en de toenmalig Vlaamse minister van Verkeer Sauwens. De federale Belgische overheid werd vertegenwoordigd door de Belgische ambassadeur in Nederland.

Het nieuwe Schelde-reglement verscherpt in eerste instantie de loodsplicht voor zeeschepen van meer dan 60 m en voor zeeschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Hiernaast is er de versoepeling van het systeem van het "loodsen op afstand" (LOA) met behulp van radarapparatuur. Bij deze beloodsingswijze wordt het schip door de loods vanaf de wal begeleid.

Het nieuwe Schelde-reglement werd tevens aangepast aan de nieuwe bevoegdheidsverdeling tussen de gewestelijke en federale overheden, die ontstaan is na de staatshervorming van 1989. Tenslotte regelt het nieuwe Schelde-reglement de verdeling van de loodsinkomsten tussen Vlaanderen (72,5 %) en Nederland (27,5 %).

Op 19 april 1995 heeft de Vlaamse regering een decreet goedgekeurd over "de organisatie en de werking van de loodsdienst" enerzijds en over "het brevet van havenloods" anderzijds. Dit Loodsdecreet vervangt de wet van 3 november 1967 inzake het loodsen van zeevaartuigen door een eigen Vlaams normenstelsel. De federale ministerraad is echter de mening toegedaan dat de Vlaamse overheid haar bevoegdheid te buiten gegaan is bij de opstelling van het Loodsdecreet. Vooral de "verscherpte loodsplicht" en de verplichting om van de loodsen een brevet van havenloods te eisen, hoort volgens de federale regering niet tot het Vlaamse bevoegdheidsdomein maar tot het terrein van de federale overheid. Ook de uitbreiding van de opdrachten van de Vlaamse loodsdienst tot de verkeersbegeleiding en de uitbreiding van de territoriale werksfeer van de loodsdienst tot de rede van Vlissingen en de rede van Duinkerke, horen volgens de federale regering tot haar bevoegdheid.

Vandaar dat de ministerraad op 1 maart 1996 besliste om een procedure tot nietigverklaring van het Vlaamse decreet in te zetten bij het Arbitragehof. Een eventuele nietigverklaring van het Vlaamse loodsdecreet zou ook een weerslag kunnen hebben op het nieuwe Schelde-reglement.

De Vlaamse regering van haar kant is van mening dat door wetten op de hervorming van de instellingen (als gevolg van de Staatshervorming) de loods- en bebakeningsdiensten van en naar de Vlaamse havens overgedragen werden aan het Vlaamse gewest.

DE VERDERE AFBOUW VAN DE SCHEEPSBOUW IN VLAANDEREN

De Vlaamse scheepsbouw heeft het de laatste jaren zeer moeilijk gehad. Enerzijds werd deze sector geconfronteerd met de afbouw van de federale overheidssteun als gevolg van zowel het Europese beleid als van internationale afspraken (de OESO-akkoorden van juli 1994 over de

(5) De haven van Rotterdam is de mening toegedaan dat deze regeling het Rotterdams Havenbedrijf benadeeld. Daarom heeft het Rotterdams Havenbedrijf de Europese Commissie gevraagd om na te gaan in hoeverre het Scheidingstractaat nog in regel is met de Europese regelgeving.

afschaffing van subsidies aan scheepswerven). Anderzijds neemt het aantal klanten af (o.a. de visserij) en neemt de internationale concurrentie toe.

Alles kwam in een stroomversnelling nadat de Vlaamse regering in 1994 besliste om geen vers kapitaal meer te injecteren in de Boelwerf Vlaanderen. Dit leidde tot het faillissement van de Boelwerf.

Vandaar dat een reddingsplan werd uitgewerkt om de laatste zes middelgrote Vlaamse scheepswerven, via een nieuwe maatschappij, in een afgeslankte versie te laten overleven. Deze nieuwe Vlaamse scheepsbouwcombinatie kreeg de naam "Vlaamse Scheepsbouwmaatschappij" (VSM). Deze onderneming overkoepelde zes middelgrote Vlaamse scheepswerven, met name Fulton Marine uit Ruisbroek, de Westvlaamse Scheepswerven uit Oostkamp, de Scheepswerf van Kruibeke, de Scheepswerven van Hemiksem, de Scheepswerven van Langerbrugge en van Rupelmonde. Het kapitaal had een gemengd karakter. Langs privé-zijde participeren de Belgische Scheepsbouwcombinatie uit het Pauwels-imperium, Almabo en Raoul Wijnakker. Het overheidsbelang werd waargenomen door Gimvindus.

Om de overlevingskansen te vergroten werd een herstructureringsplan uitgewerkt voor deze VSM. Alle scheepsbouwactiviteiten zouden overgeplaatst worden naar de voormalige Cockerill-werf in Hoboken. Er zouden twee werven behouden blijven, namelijk de scheepswerven van Langerbrugge en van Rupelmonde, om scheepsherstellingen en scheepsonderhoudswerken uit te voeren. De scheepsbouwactiviteit zou dan ondergebracht worden in een nieuwe vennootschap met de naam VSM Hoboken.

Het was de bedoeling dat Gimvindus in deze nieuwe maatschappij niet meer zou participeren, maar als externe financier zou optreden. De Vlaamse overheid zou echter wel tussenbeide komen om enerzijds de verliezen weg te werken en anderzijds bij de onteigening van de Hobokense gronden. Groot probleem bij de herstructurering was de grootte van de inbreng van privé-kapitaal en de overlevingskansen van de nieuwe werf. Hiernaast zou de herstructurering 122 werkplaatsen elimineren.

Gezien de moeilijkheid van het dossier besliste de Vlaamse regering om op 28 juli 1995 dit herstructureringsdossier voorwaardelijk goed te keuren. De Vlaamse regering wenste immers eerst nog bijkomend advies in te winnen bij het studiebureau KPMG.

Het advies van dit studiebureau was ongunstig. Volgens het studiebureau was het niet mogelijk om door de uitvoering van het herstructureringsplan een levensvatbare scheepswerf uit te bouwen. Vooral de te kleine privékapitaalinbreng en een te kleine te realiseren produktiviteitsstijging (waardoor de concurrentiepositie niet voldoende kon verbeterd worden) werden als zeer ongunstig beschouwd.
In aansluiting op het ongunstige advies verwierp de Vlaamse regering op 6 september 1995 het herstructureringsplan van de VSM. Korte tijd later werd de VSM in vereffening gesteld, waarmee de scheepsbouwsector in se in Vlaanderen praktisch volledig is ontbonden.

HET BODEMSANERINGSDECREET

Op 22 februari 1995 werd het decreet op de bodemsanering goedgekeurd in de Vlaamse Raad. Het verscheen op 29 april 1995 in het Staatsblad. Het trad 6 maanden later in werking. Het decreet verplicht de voorlegging van een bodemattest bij verkoop of langdurige verhuring van een grond. Oorspronkelijk was de invoering van aflevering van een bodemattest gepland op 26 april 1996 maar werd uitgesteld tot 1 oktober 1996. Hierdoor krijgt de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), die de attesten moet afleveren, de nodige tijd om zich op deze opdracht voor te bereiden. De uitvoeringsbesluiten dateren van 5 maart 1996 en werden op 27 maart 1996 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Door dit decreet op de bodemsanering wordt een wettelijke regeling tot stand gebracht, die het mogelijk maakt om de bodemverontreinigingsproblematiek en de sanering ervan op een systematische wijze te behandelen. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van dit bodemsaneringsdecreet is het verschillende juridische regime voor enerzijds de historische bodemverontreiniging en anderzijds de nieuwe bodemverontreiniging voor de verplichting tot sanering, de prefinanciering ervan en de aansprakelijkheid.

Historische vervuiling is verontreiniging die dateert van voor de inwerkingtreding van het decreet - met name 29 oktober 1995. De decreetgever gaat er hierbij van uit dat de middelen ontbreken om op korte termijn overal tot bodemsanering over te gaan. Vandaar dat enkel en alléén als de historische bodemverontreiniging een ernstige bedreiging voor mens, fauna, flora en waterwinningsgebieden vormt, moet overgegaan worden tot sanering. Voor alle historische bodemverontreiniging zal een "in concreto" evaluatie uitgevoerd worden.

Bij *nieuwe vervuiling* is de veroorzaker van de vervuiling objectief aansprakelijk. Indien voor die specifieke gronden de specifieke bodemsaneringsnormen overschreden worden, zal tot bodemsanering moeten worden overgegaan.

Bij sanering wordt voor het niveau dat bereikt moet worden, en voor de middelen waarmee moet gesaneerd wor-



den, door het decreet geen enkel verschil gemaakt tussen nieuwe en historische bodemverontreiniging. Het uitgangspunt is voor beiden het herstel tot een situatie, waarbij er geen verontreiniging meer is. De regels die binnen het decreet hierbij gehanteerd worden, zijn natuurlijk afhankelijk van de bestemming en het gebruik dat gemaakt wordt van de grond. Zo zullen de saneringsnormen voor woongebieden strenger zijn dan voor typische industriegronden.

Het bodemsaneringsdecreet bepaalt op een *vrij gedetailleerde en systematische wijze hoe de bodemsanering moet verlopen.* Er worden drie verschillende fasen beschreven. In de eerste plaats moet er een beschrijvend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Dan volgt de opstelling van het bodemsaneringsproject en tenslotte moet de bodemsanering zelf worden uitgevoerd. Het bodemonderzoek omvat eerst een oriënterend onderzoek. Indien daaruit blijkt dat de verontreiniging een ernstige bedreiging vormt voor de omgeving, zal overgegaan moeten worden tot een beschrijvend bodemonderzoek. Indien daar dan uit blijkt dat de verontreiniging zeer nefaste gevolgen heeft voor de omgeving, moet tot bodemsanering overgegaan worden. Indien echter uit de onderzoeken blijkt dat er geen belangrijke vervuiling is, moet er niets gebeuren.
Naast de verplichting van een bodemonderzoek bij overdracht, heeft de Vlaamse regering in het uitvoeringsbesluit een lijst opgenomen van *exploitanten die een oriënterend bodemonderzoek moeten laten uitvoeren.* Het gaat om exploitanten van bepaalde categorieën inrichtingen of activiteiten, die van die aard zijn dat ze bodemverontreiniging kunnen veroorzaken. Bij de lijst is ook bepaald binnen welke termijn de eerste maal en vervolgens periodiek op eigen kosten een oriënterend bodemonderzoek moet uitgevoerd worden.

Zoals men kan veronderstellen zijn zeer vele in de lijst opgenomen activiteiten terug te vinden in de havengebieden. In deze lijst worden vier algemene categorieën onderscheiden op basis van de tijdsperiode, waarbinnen het eerste oriënterend bodemonderzoek moet gebeuren, en de periodiciteit. Dit ziet er als volgt uit voor de historische vervuiling:

- categorie A: vóór 31 december 2003 en vervolgens om de 20 jaar;
- categorie B: vóór 31 december 2001 en vervolgens om de 10 jaar;
- categorie C: vóór 31 december 1999 en vervolgens om de 5 jaar;
- categorie D: bij overdracht, sluiting van de inrichting of de stopzetting van de activiteit.

Categorieën die hieronder vallen zijn o.a. raffinaderijen, inrichtingen voor de verwerking, opslag en overslag van afvalstoffen, produktie en behandeling van chemicaliën, inrichtingen voor het mechanisch behandelen en verwerken van vaste brandstoffen, inrichtingen voor produktie van ijzer en metaal enz. Onder rubriek 48 valt dan specifiek de instelling "zeehavengebieden". Dit wordt gedefinieerd als "Doorvoeropslagplaatsen gelegen in zeehavengebieden, met uitsluiting van de doorvoeropslagplaatsen op de voorkaaien die uitsluitend worden benut voor kortstondige opslag in afwachting van de verscheping of uiteindelijke bestemming na lossing van IMDG-goederen". Deze behoren tot de categorie A.

OP BELGISCH NIVEAU

DE ONTWIKKELINGEN ROND HET EUROVIGNET

Op basis van artikel 8 van Richtlijn 93/89/EEG van 25 oktober 1993 werd op 9 februari 1994 te Brussel tussen België, Denemarken, Duitsland, Luxemburg en Nederland het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens van meer dan 12 ton ondertekend. Door de wet van 24

december 1994 werd dit Eurovignet verplichtend in België. Voor de in België ingeschreven voertuigen ging de wet reëel van kracht op 1 februari 1995. Voor de in het buitenland ingeschreven voertuigen ging de wet van kracht op 22 maart 1995, op een beperkt wegennet.

Op 10 maart 1995 werd enerzijds door de ministerraad het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de drie gewesten goedgekeurd, en anderzijds het Koninklijk Besluit dat het Belgische wegennet specificeert waarop het Eurovignet van toepassing is. Het samenwerkingsakkoord legt de bevoegdheden vast van de verschillende partners met betrekking tot het wegenvignet en de rechten en retributies voor het gebruik van het wegenvignet. Het akkoord bepaalt ook dat de federale staat enkel bevoegd is om het Eurovignet in te voeren op voertuigen van minstens 12 ton. De gewesten zijn door het samenwerkingsakkoord bevoegd om retributies en belastingen te heffen op voertuigen onder de 12 ton.

Het KB van 10 maart 1995 werd van kracht op 22 maart 1995 bij publikatie in het Staatsblad. Sedert de datum van publikatie moeten ook buitenlandse vervoerders die op het door de Koning aangeduide wegennet rijden, het wegenvignet betalen. De in België ingeschreven voertuigen zijn het wegenvignet verschuldigd vanaf het ogenblik dat zij de openbare weg betreden (6). Het KB omvat - voor de buitenlandse vrachtwagens - autosnelwegen, autosnelwegenringen en enkele nationale wegen.

Op 10 april 1995 werd de wet houdende diverse fiscale bepalingen goedgekeurd, waardoor een aantal aanpassingen werden aangebracht aan de wet van 27 december 1994. Eén van de belangrijkste wijzigingen is dat het voor de belastingsplichtige nu mogelijk is om mits een schriftelijk en gemotiveerd verzoek het vignet te betalen per achtereenvolgende periodes van drie opeenvolgende maanden. Oorspronkelijk was het wegenvignet verschuldigd ten belope van het volledige jaarbedrag (tijdperiodes van 12 opeenvolgende maanden). Hiernaast zijn vanaf dan enkel de gewesten ertoe gemachtigd om, elk afzonderlijk, een recht voor gebruik van wegen te heffen, voor voertuigen kleiner dan 12 ton.

Op 5 juli 1995 vernietigde het Europees Hof van Justitie in Luxemburg het besluit van de ministers van Transport van de Beneluxlanden, Duitsland en Nederland om een autowegenvignet voor vrachtwagens in te stellen. Het Hof besloot echter dat het bestaande vignet van kracht mocht blijven in afwachting van een nieuwe richtlijn, die elke lidstaat verplicht wordt om uit te werken.

Om de concurrentiepositie van de Belgische wegvervoerders - die door de invoering van het wegenvignet aangetast wordt - te verdedigen, werden een aantal compenserende maatregelen uitgevaardigd. Op 5 januari 1995 werd tussen de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en de beroepsverenigingen voor het goederenvervoer een protocol van akkoord ondertekend, waarin een aantal begeleidende maatregelen zijn vastgelegd. De belangrijkste zijn:

- vermindering van de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering met 7,85 %;
- afschaffing van de retributie op de vergunningen;
- afschaffing van de borg op het getrokken materieel (oplegger).

Opmerkelijk is wel dat het Eurovignet niet op eenzelfde manier van kracht is in de vijf verdragsluitende landen. In Duitsland, Nederland, Denemarken en Luxemburg is het vignet enkel van toepassing op autosnelwegen (en gelijkgestelde wegen in Luxemburg). In Duitsland, Nederland en Luxemburg is het mogelijk om een dag-, week- en maandvignet te kopen. In Denemarken is het enkel mogelijk om een jaarvignet aan te schaffen. Ook de compenserende maatregelen die door de respectievelijke overheden werden uitgewerkt ter begeleiding van het vignet, zijn sterk uiteenlopend tussen de vijf lidstaten.

DE BELGISCHE SPOORWEGEN

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

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

(6) Dit wordt bepaald door artikel 4 van de wet van 27 december 1994.

dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

Op 19 maart 1996 werd het "Voorstel van investeringsplan van de NMBS over de periode 1996-2005" goedgekeurd door het Beperkt Comité. De totale investeringen over de periode 1996-2005 (uitgedrukt in prijzen 1994) bedragen 370,3 miljard BF. Voor het jaar 1996 worden de totale investeringen begroot op 38.691 miljoen BF (uitgedrukt in prijzen van 1994). Van deze 38.691 miljoen BF is 25.519 miljoen BF bestemd voor de klassieke investeringen en 13.172 miljoen BF voor de HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie het totale "Investeringsbudget 1996" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Onderaan deze bladzijde worden enkel - in tabelvorm - de investeringen voor 1996 voor het goederenvervoer per spoor belicht, dat rechtstreeks betrekking heeft op de Vlaamse havens.

In 1996 zal dus 562 miljoen BF geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Niettemin blijft een verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor een conditio sine qua non om een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren in de toekomst. Goede hinterlandverbindingen worden steeds een 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 de uitvoering van twee belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen.

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 zodoende 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 ontplooiing van de Euregio;

Investeringen in spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens (in miljoen BF - prijzen 1994)

Infrastuctuur goederenvervoer	Investeringsplan 1996
Haven van Antwerpen	**351**
Behoud	130
Haven	190
Antwerpen-Noord	31
Haven van Gent	**99**
Behoud	69
Uitbreiding	30
Haven van Zeebrugge	**112**
Behoud	37
Uitbreiding	50
Verbetering van de lijn Zeebrugge-Brugge-Gent	25
Totaal	**562**

- de modernisering van deze "IJzeren Rijn" kan gefaseerd verlopen; de uitbouw met volledig dubbelspoor en elektrificatie wordt geraamd op 5,5 miljard BF.

Aangaande dit project is reeds een zekere doorbraak gerealiseerd. Het project is opgenomen in de lijst van de Transeuropese Netwerkprojecten die gerealiseerd zullen worden in een latere fase. Ondertussen is het Vlaamse gewest bezig met de studie (met subsidie van 1 miljoen ECU van de EG) die de potentialiteiten van het project moet onderzoeken.

Ondertussen is ook een *tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven* onontbeerlijk geworden. Op 7 augustus 1995 is de NMBS gestart met een haalbaarheidsstudie over dit project.
Er zullen in deze studie drie mogelijke tracés onderzocht worden. Deze zijn:

- 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. Momenteel wordt ook een milieueffecten-rapport opgesteld, dat de gevolgen van de inplanting voor het leefmilieu in kaart moet brengen en maatregelen moet voorstellen om de nadelen zoveel mogelijk te beperken.

De eigenlijke realisatie van deze tweede spoortoegang zal aangevat worden vanaf het jaar 2000 en afgewerkt worden na 2005.

OP EUROPEES NIVEAU

DE SCHENGEN-AKKOORDEN

Op 21 maart 1995 trad het akkoord van Schengen officieel in werking voor zeven van de vijftien Europese lidstaten. Deze landen zijn België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Portugal. In Italië, Griekenland en Oostenrijk trad het akkoord iets later in werking. Onderhandelingen over een eventuele toetreding zijn momenteel lopende met de drie Scandinavische EU-landen. Ondertussen wordt in een afzonderlijk statuut onderhandeld met IJsland en Noorwegen, die samen met de drie andere Scandinavische landen een paspoortunie hebben. Van alle West-Europese landen hebben enkel Ierland en Groot-Brittannië geen enkele band met Schengen.

Dit akkoord heeft een tienjarige voorbereiding gevergd. Op 14 juni 1985 ondertekenden België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland in het Luxemburgse grensdorpje Schengen, een akkoord over de geleidelijke afschaffing van de controles aan hun gemeenschappelijke grenzen. Op 19 juni 1990 werd de conventie - om het akkoord van Schengen toe te passen - ondertekend. In deze conventie worden maatregelen opgesomd die nodig zijn voor de afschaffing van de personencontroles. Het betreft concrete afspraken over een betere samenwerking en waarborgen in verband met visum- en asielbeleid, justitie en politie. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de Schengen-akkoorden op 1 januari 1992 in werking zouden treden, maar door allerlei politieke en technische problemen moest de inwerkingtreding meerdere jaren uitgesteld worden. Belangrijke oorzaken waren onder andere de Duitse eenmaking en de problemen rond de centrale computer van Schengen, het Schengen Informatie Systeem (SIS).

Door inwerkingtreding van de Schengen-conventie wordt het personenverkeer tussen de bovenvernoemde zeven Schengen-landen volledig vrij. Hierdoor vervallen de grenscontroles zowel aan de landgrenzen als in de lucht- en zeehavens.

Voor de waterschoutambten en de zeevaartpolitie van de Vlaamse havens houdt dit Schengen-akkoord belangrijke wijzigingen in. De procedures die zij moeten volgen bij de identiteitscontrole bij grensoverschrijding, is weergegeven in het "Gemeenschappelijk handboek inzake Controle van de Buitengrenzen". Zo moeten de organisaties, die de belangen van de rederijen behartigen, voor de ontscheping een bemanningslijst in tweevoud overmaken aan de Waterschoutambt van de betrokken haven. Hierdoor is een meer doelgerichte controle op niet EU-onderdanen mogelijk. Bij de ontscheping zelf is iedere zeeman verplicht om zich bij de Waterschoutambt van de haven te melden. Deze laatste moet dan de identiteit van de ontschepende matroos controleren. Voor de EU-onderdanen wordt de controle tot een minimum beperkt.
Door deze nieuwe regelingen moeten de agenten van de zeevaartpolitie niet meer aan boord gaan van elk schip. Hierdoor kunnen ze zich in de toekomst meer gaan concentreren op andere dringende taken, waardoor ook een efficiëntere werking van de Zeevaartpolitie mogelijk wordt.

HET EUROPESE BANANENREGIME

Sommige Europese verordeningen kunnen op het eerste zicht vrij onschuldig lijken, maar bij nadere beschouwing komt men tot het besluit dat ze soms verstrekkende gevolgen kunnen hebben op bepaalde verkeersstromen in de havens. Eén van deze regelingen met vrij negatieve gevol-

gen voor de Vlaamse havens is de Europese bananenregeling. Via een Europese verordening van februari 1993 trad in juli 1993 een nieuw bananenregime in alle landen van de Europese Unie in werking. Door deze verordening is er een tariefcontingent van toepassing op de invoer van Latijns-Amerikaanse bananen - de zogenaamde dollarbananen - en voor de niet-traditionele invoer van bananen uit landen van Afrika, de Caraïben en de Stille Oceaan (de ACS-landen) (7). Het tariefcontingent werd in 1993 vastgelegd op 2 miljoen ton, doch voor 1995 werd het verhoogd tot 2,2 miljoen ton.

De regeling is de volgende: voor de invoer van bananen die binnen het contingent vallen moet een invoerrecht van 100 ECU per ton betaald worden. Voor alle bananen die extra aan het contingent worden ingevoerd, moet 850 ECU per ton invoerrechten betaald worden voor Latijns-Amerikaanse bananen en 750 ECU voor de niet-traditionele ACS-bananen. Hiertegenover staat dat de traditionele invoer van ACS-bananen volledig vrij is van invoerrechten.

Deze maatregel treft aldus vooral de dollarbananen. Deze vruchten zijn vooral afkomstig uit de Latijn-Amerikaanse landen Nicaragua, Costa Rica en Ecuador. Ze worden dollarbananen genoemd omdat ze vooral groeien op plantages die eigendom zijn van grote Noordamerikaanse multinationals.

Deze dollarbananen worden vooral geconsumeerd in de Noordelijke lidstaten van de Europese Unie, namelijk in de Benelux, Duitsland, Denemarken en ook Italië. In deze landen is, door de nieuwe bananenregeling, de consumentenprijs gestegen. In de zuidelijke lidstaten, meer bepaald Frankrijk, Spanje en Portugal is de consumentenprijs echter gedaald.

Voor de Vlaamse havens - en dan in hoofdzaak de haven van Antwerpen - heeft dit nieuwe bananenregime echter tot een trafiekverlies van dollarbananen geleid. De meeste dollarbananen voor de Duitse markt worden immers ingevoerd via de haven van Antwerpen. Vandaar dat door Nederland en Duitsland bij het Europese Hof van Luxemburg klacht werd ingediend wegens belemmering door het Europese beleid van de vrije wereldhandel. Toch herbevestigde het Europese Hof begin november dat het Europese bananenregime in overeenstemming is met het gemeenschapsregime.

Hierbij komt nog dat ook de Verenigde Staten eind 1995 klacht hebben ingediend bij de WTO, de wereldhandelsorganisatie. Volgens de USA druist dit bananenregime volledig in tegen het vrijhandelsprincipe.

De Europese Unie zal haar bananenverordening moeten verantwoorden bij de WTO. Dit orgaan zal dan moeten beslissen of de Europese Unie de vrijhandelsregels geschaad heeft door de bananen-import uit sommige ontwikkelingslanden te stimuleren.

DE TRANS EUROPESE NETWERKEN

De beslissing om concreet over te gaan tot de uitbouw van Trans Europese Netwerken (TEN) binnen de Europese Unie dateert reeds van 1992. Door realisatie van deze Trans Europese Netwerken wenst de Europese Commissie de handel te bevorderen, zowel de congestieproblemen als de externe kosten drastisch te verminderen en een "efficiënte samenhang" in de Europese Gemeenschap te realiseren. De Trans Europese Netwerken (TEN) kunnen maar verwezenlijkt worden door de "missing links" en de "blank spots" op te sporen. De totale kostprijs van de Trans Europese Netwerken wordt op 240 miljard ECU geraamd.

De eerste beslissingen tot de concrete uitvoering van Trans Europese Netwerkprojecten werden genomen tijdens de Europese top in Korfoe in juni 1994. Op dat ogenblik werd aan 14 prioritaire projecten (8) "Groen licht" verleend. Met deze 14 prioritaire projecten is een bedrag van 99 miljard ECU gemoeid. Hiervan zou 40 miljard voor de eeuwwisseling geïnvesteerd moeten worden. In Noord-Europa behoren de meeste TEN-projecten tot het terrein van de spoorwegen - en betreffen vooral de uitbouw van het hoge-snelheidsspoor - zodoende komen voor België en Nederland de HST-lijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam en de Betuwelijn (gecombineerd spoorvervoer) in aanmerking voor steun. In Frankrijk wordt de uitbouw van een viertal HST-trajecten medegefinancierd. Ook in Duitsland en Groot-Brittannië worden HST-projecten ondersteund. In Ierland wordt het gecombineerd vervoer verder uitgewerkt. Enkel in Zuid-Europa worden ook zuivere autowegprojecten medegefinancierd. Verder is er nog één project van vaste oeververbinding (de brug over de Sont die Denemarken met Noorwegen zal verbinden) en de realisatie van de Brenner-as.

(7) Het zijn in hoofdzaak de vroegere kolonies van Spanje, Portugal en Frankrijk, met name de Canarische eilanden, Madeira, Martinique en Guadeloupe.

(8) In feite zijn het 11 grote projecten, maar de HST-projecten worden opgesplitst in verschillende deelprojecten, waardoor er steeds gesproken wordt over 14 prioritaire projecten.

Eind 1995 adviseerde het European Centre for Infrastructure Studies (9) de Europese Commissie om haar infrastructuur voor transport, energie en telecommunicatie snel en op een ingrijpende wijze te verbeteren, om te voorkomen dat Europa de concurrentie met de Verenigde Staten en Japan niet zou aankunnen en hierdoor economisch zou achterop raken. Ondertussen maakte de Europese Commissaris voor Transport Neil Kinnock begin december 1995 bekend dat drie TEN-projecten met financieringsproblemen te kampen hebben. Het zijn drie HST-projecten in respectievelijk België, Nederland en Duitsland. Vandaar dat de Europese regeringsleiders tijdens de Europese Raad van Madrid - eind december 1995 - beslisten om hun ministers van Financiën de opdracht te geven om extra geld te zoeken voor de prioritaire TEN-projecten die reeds in uitvoering zijn maar met financieringsproblemen kampen. Hierdoor bevestigden de regeringsleiders nogmaals het belang van de uitvoering van de Trans Europese Netwerken voor zowel de werkgelegenheid als voor de eenheidsmarkt.

Voor de diverse Europese ministers van Financiën is het echter niet evident om extra financiële middelen te vinden. Alle Europese landen worden immers geconfronteerd met budgettaire restricties als gevolg van de nationale begrotingstekorten en de noodzaak om aan de convergentiecriteria van Maastricht te voldoen. Dit probleem zorgt tevens voor verdeeldheid binnen de Raad van Europese Transportministers en Ministers van Financiën.

Tot op heden werd het globale budget voor de Trans Europese Netwerken voor de periode 1995-1999 vastgelegd op 1.800 miljoen ECU. Van dit globale budget gaat ongeveer 75 % naar de 14 prioritaire projecten. *Tot op heden werden voor de havensector en de waterwegen nog geen definitieve projecten goedgekeurd.* Om de Europese Commissie extra informatie te kunnen leveren bij de uitwerking ervan op het domein van "de havens", werd door het Directoraat-generaal VII (vervoer) van de Europese Commissie, afdeling Zeevervoer en havens een "Port Working Group" opgericht. Het idee van het bepalen van "havens van communautair belang" werd verworpen. Er werd daarom beslist dat men moest overgaan tot *het vastleggen van criteria waardoor het mogelijk moet zijn om te bepalen of het al dan niet om een (haven)project gaat van communautair belang.*

Na ongeveer twee jaar onderhandelen heeft het Europese Parlement in mei 1995 een tekst aanvaard over de ontwikkeling van het Trans Europese vervoersnetwerk. Deze tekst omvat onder andere de criteria waaraan TEN-projecten moeten voldoen. Het was de eerste maal dat het Europese Parlement stelling innam over de financiering en de doelstelling van dergelijke netwerken. Het grootste deel van de Europarlementariërs is van mening dat ,naast de omschrijving van de criteria, de definitieve richtlijnen van de Europese Commissie zowel een vastgestelde prioriteitenlijst (10) als een vooraf bepaalde verdeling over een aantal transportinfrastructuren moet bevatten, met name 40 % voor de spoorwegen, maximaal 25 % voor de wegen en minstens 15 % voor het gecombineerd vervoer. Hiernaast moet in de voorwaarden vermeld worden dat voor elk uit te voeren project de milieu-effecten onderzocht moeten worden. Projecten van de prioriteitenlijst moeten volgens het Europees Parlement minstens aan de volgende criteria voldoen: ze moeten in het Trans Europese Netwerk liggen; het moet gaan om de aanleg van ontbrekende schakels of knooppunten; de uitvoering moet binnen de vijf jaar starten en het totale bedrag voor alle projecten samen moet binnen het beschikbare budget vallen. Het Europees Parlement wil tevens dat vrachtvervoer over de weg beperkt wordt en deels overgeheveld wordt naar meer milieuvriendelijke transportwijzen, zoals gecombineerd vervoer (spoor - kustvaart) en binnenvaart. Voorrang moet aldus verleend worden aan projecten op dit terrein.

De Raad van Transportministers was niet akkoord met deze voorstellen en amendementen van het Europees Parlement. De budgettaire impact van dergelijke voorstellen is immers onaanvaardbaar. Volgens de ministers mogen richtsnoeren over de criteria voor Trans Europese Netwerken enkel de voorwaarden beschrijven waaraan de projecten moeten voldoen. Ze zijn hoogstens bereid om de lijst met de 14 prioritaire TEN-projecten op te nemen in de tekst van de richtsnoeren. Eind 1995 verklaarde het Europees Parlement dit niet te kunnen aanvaarden. Begin 1996 werd aldus beslist de "verzoeningsprocedure" te starten. Dit houdt in dat het Europees Parlement, de Europese Commissie en de Raad van Transportministers gezamenlijk naar een consensus moeten zoeken.

Over de financiële richtlijn werd echter wel een consensus bereikt. Deze is opgenomen in "de verordening nr.

---

(9) Het onderzoeksbureau ECIS werd opgericht in het voorjaar van 1994. Het instituut wordt gefinancierd door de Europese Commissie en de lidstaten. Deze adviesgroep bestaat uit top-industriëlen, vakbondsvertegenwoordigers en academici. Het bureau heeft twee kerntaken. In eerste instantie onderzoeken ze de problemen in het Europese transportnetwerk en formuleren ze hiervoor mogelijke oplossingen. Hiernaast verrichten ze diverse taken voor de Europese Commissie, zoals het organiseren van workshops.

(10) In de prioriteitenlijst van het Europees Parlement zijn onder andere voor België opgenomen: de HST London-Brussel-Keulen/Amsterdam; de A11 (E34) Antwerpen-Zeebrugge; de IJzeren Rijn en de bepaling dat de E404 als verbinding Jabbeke-Zeebrugge evenwijdig moet lopen aan de kustlijn en in Zeebrugge op de E34 moet aansluiten. Het Europees Parlement wil ook dat het Albertkanaal wordt bijgevoegd als corridor voor gecombineerd vervoer tussen Herstal en Ternaaien.

2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans Europese Netwerken". Hierin is ondermeer vermeld dat de co-financiering van de haalbaarheidsstudies voor de goedgekeurde projecten 50 % bedraagt enerzijds, en anderzijds maximaal 10 % van het project zelf kan mede gefinancierd worden door de Europese Unie. In deze verordening is tevens bepaald welke studies moeten uitgevoerd worden (o.a. een kosten-batenanalyse en een milieu-effecten rapport) waarbij ook de potentiële economische leefbaarheid en de financiële rentabiliteit moeten onderzocht worden. Belangrijk is de bepaling dat de Commissie en de lidstaten tijdens de uitvoering van het project en na voltooiing ervan het project zullen evalueren, onder meer het effect van het project op het milieu.

De financiële steun kan verleend worden in diverse vormen: uitvoerbaarheidssubsidies, garanties voor leningen of rentesubsidies. *De Europese Commissie bepleit in de 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).

Wat dit laatste betreft is de Commissie er zich goed van bewust dat het niet eenvoudig zal zijn om de privé-sector te overtuigen om in de Trans Europese Netwerkprojecten te investeren. De investeringen zullen pas op langere termijn rendabel zijn. Hierbij mag men immers niet vergeten dat voor deze projecten een globaal rendement van ongeveer 5,5 % verwacht wordt, terwijl er in Azië projecten zijn die momenteel 20 % rendement opleveren.

Gezien deze "financiële richtsnoeren" nu gekend zijn, mochten de lidstaten begin 1996 via hun permanente vertegenwoordiger bij de Europese Commissie steun vragen voor de uitvoering van haalbaarheidsstudies van projecten voor havens en waterwegen. Bij goedkeuring door de Commissie Infrastructuur zullen zij dan steun krijgen van het Budget 1996. Het gaat wel degelijk enkel en alleen om studies. Zolang de richtsnoeren m.b.t. de criteria voor TEN-projecten niet goedgekeurd zijn, kunnen er geen havenprojecten van gemeenschappelijk belang goedgekeurd worden.

OP INTERNATIONAAL NIVEAU

DE NOORDZEECONFERENTIE

Op 9 juni 1995 had de slotzitting van de vierde Noordzeeconferentie plaats te Esbjerg in Denemarken. De ministers van Leefmilieu van de oeverstaten kwamen hier tot een aantal belangrijke afspraken. Zo worden de afspraken over de vervuiling vanaf het land behouden en versterkt wat het natuurbehoud, het huishoudelijk afvalwater, de overbemesting door de landbouw, de pesticiden en de lozing van chemische stoffen betreft. Vooral dit laatste is onrechtstreeks belangrijk voor de Vlaamse havens gezien de hoge concentratie van de chemie- en petrochemienijverheid in bepaalde Vlaamse havens. In Esbjerg kwamen de milieuministers - met uitzondering van de minister van Groot-Brittannië - overeen dat de chemische bedrijven binnen een tijdspanne van 25 jaar moeten stoppen met het lozen of uitstoten van stoffen zoals dioxines en PCB's die het maritieme milieu aantasten. De zuiveringsstations zullen in de toekomst ook verplicht worden om stikstof af te breken en fosfaten te verwijderen uit het afvalwater.

Hiernaast werden ook een aantal belangrijke afspraken gemaakt met betrekking tot de economische activiteiten op zee zoals de scheepvaart, de visserij en de olie- en aardgaswinningen. In Esbjerg kwamen de milieuminister - met uitzondering van de Britse en Franse minister - tot de consensus dat de Noordzee een kwetsbaar gebied is voor de scheepvaart. Lozing van olieachtige stoffen in zee wordt verboden. Voortaan zullen de schepen zwavelarme diesel als brandstof moeten gebruiken. De Noordzeehavens worden in de toekomst verplicht om het huishoudelijk en ander afval van de schepen te verzamelen. De vervuiling vanaf de platforms voor olie- en gaswinning moet in de toekomst nog drastisch afnemen. Er werd tevens overeengekomen dat indien de maatregelen voor de scheepvaart en de olie-en gasplatforms onvoldoende zouden zijn, er vanaf het jaar 2000 strengere maatregelen zouden komen.

De meeste Noordzeestaten wensen dat er gestopt wordt met de afbraak en dumping op de zeebodem van afgedankte platforms. Doch de milieuministers van Groot-Brittannië, Noorwegen en Frankrijk konden hiermee niet instemmen. Maatregelen om de overbevissing van de Noordzee een halt toe te roepen, stuitten enkel op een veto van Noorwegen. Omtrent de visserijproblemen moeten door de Europese Unie en Noorwegen in 1996 nog een aantal voorstellen uitgewerkt worden.

Het haveninvesteringsbeleid van de Vlaamse Gemeenschap sinds 1989

Het is de bedoeling om in dit hoofdstuk - op een gelijkaardige wijze als vorig jaar - 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.-index (11) 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.

Tabel 1 geeft een overzicht van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-1995. Daarnaast zijn in tabel 1 de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven voor de periode 1989-1995 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 46 mld BF rechtstreeks geïnvesteerd heeft in haar havens. Ten tweede valt de grootte op van de investeringsbedragen voor de maritieme toegankelijkheid (42 % van het totale bedrag geïnvesteerd in havens).

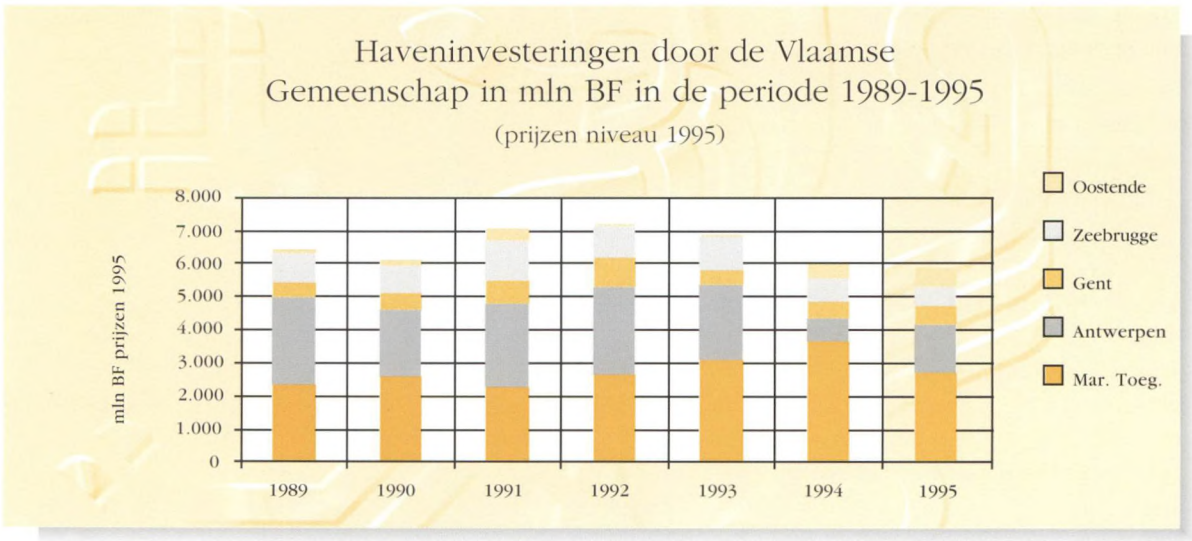
In 1995 werd definitief aangevat met de "Verdieping van de Westerschelde". In 1995 werd 178 mln BF van het budget maritieme toegankelijkheid hiervoor aangewend. Het totaal vastgelegde budget voor maritieme toegankelijkheid bedroeg wel bijna 1 mld BF minder dan in 1994.

Deze gegevens worden op de volgende bladzijde ook in grafiekvorm weergegeven.

Tabel 1 :
Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln BF voor de periode 1989-1995 (in prijzen 1995)

jaar	Mar.Toeg.	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Tot. incl. MT	Tot. excl. MT	MT in % tot.
1989	2.335,95	2.733,73	440,45	876,51	161,79	6.548,43	4.212,48	35,67%
1990	2.605,81	2.040,78	524,22	801,82	197,43	6.170,05	3.564,24	42,23%
1991	2.307,09	2.524,99	692,70	1.235,63	412,50	7.172,90	4.865,81	32,16%
1992	2.629,04	2.720,33	879,59	1.003,84	52,62	7.285,41	4.656,37	36,09%
1993	3.113,64	2.324,66	466,49	994,01	92,17	6.990,97	3.877,33	44,54%
1994	3.658,51	718,20	528,05	738,51	416,84	6.060,11	2.401,60	60,37%
1995	2.738,16	1.449,18	748,04	498,69	385,74	5.819,80	3.081,64	47,05%
Totaal	**19.388,21**	**14.511,86**	**4.279,53**	**6.149,01**	**1.719,08**	**46.047,68**	**26.659,47**	**42,10%**

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



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

In de haven van Antwerpen is tussen de periode 1989 en 1995 bijna 13,3 mld BF in grote projecten geïnvesteerd door de Vlaamse gemeenschap. Van dit totaalbedrag is tot op heden 10,6 mld BF of 80 % geïnvesteerd in havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 40 % van dit bedrag werd besteed aan de "Renovatie Amerikadok tot Derde Havendok". Zelfs van het budget van 1995 werd nog 17 % besteed aan dit project.

Ongeveer de helft van het totale budget gespendeerd voor de uitbouw van de Linkeroever werd aangewend voor de aanleg van de havendokken.

In 1995 werd definitief aangevat met de aanleg van het Verrebroekdok ([12]) op Linkeroever.
Het project containerkade-Noord (rechteroever) was in 1995 goed voor 42 % van het totale budget dat door de Vlaamse Gemeenschap in 1995 geïnvesteerd werd in de haven van Antwerpen.



(12) Het project "Verrebroekdok" werd in juni 1994 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Grote projecten in de haven van Antwerpen gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1995 in mln BF (in prijzen 1995)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal
Rechteroever								
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	598,37	748,27	679,03	420,51	279,38	12,20	0,00	2.737,76
Containerkade Zuid	1.367,52	358,38	66,06	41,10	7,17	0,00	0,96	1.841,19
Containerkade Noord	113,42	2,29	32,02	19,23	805,27	16,05	612,13	1.600,41
Zandvlietsluis	0,00	0,13	197,90	161,13	0,00	0,00	67,33	426,48
Renovatie Amerikadok tot derde Havendok	133,99	364,02	785,00	1.246,11	747,61	412,21	252,28	3.941,22
Vierde havendok	30,82	25,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,61
Royerssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,28	11,28
Totaal Rechteroever	2.244,12	1.498,87	1.760,01	1.888,07	1.839,43	440,46	943,99	10.614,95
Linkeroever								
Aanleg havendokken	175,98	239,73	108,96	306,93	359,36	104,42	61,50	1.428,88
Havenring en andere wegenwerken	20,15	37,67	77,62	45,12	10,65	40,05	0,00	231,25
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	221,77	0,00	17,21	0,00	0,00	238,97
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	291,19	0,00	2,96	0,00	294,15
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	2,75	0,00	0,42	440,44	443,61
Containerdok West	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,25	3,25
Totaal Linkeroever	196,13	277,40	480,35	645,98	387,22	147,85	505,19	2.640,11
Totaal Haven van Antwerpen	2.440,25	1.776,27	2.240,36	2.534,06	2.226,65	588,31	1.449,18	13.255,06

Gent

In de haven van Gent is door de Vlaamse Gemeenschap tussen 1989-1995 bijna 3,7 mld BF geïnvesteerd in havenprojecten. Van dit totaalbedrag werd bijna 40 % aangewend voor het project "Petroleumdok".

De meeste Renovatieprojecten - met uitzondering van het grootdok - werden afgerond in 1994. In 1995 werd 670 mln BF besteed aan twee projecten. De verdere uitbouw van het Petroleumdok en de aanvatting van de eerste fase van het project Kluizendok ([13]).

Grote projecten in de haven van Gent gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1995 in mln BF (in prijzen 1995)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,23	0,00	73,50	70,47	17,00	0,09	0,00	166,29
Uitbouw Petroleumdok	218,12	256,07	121,38	628,23	14,64	76,40	135,77	1.450,62
Renovatie Zuiddok	63,72	0,00	0,00	14,79	106,00	0,00	0,00	184,51
Renovatie Noorddok	0,00	117,97	3,14	0,00	0,00	0,00	0,00	121,11
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	290,53	0,00	216,60	203,49	11,19	721,81
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	216,25	0,00	216,25
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,00	0,00	0,00	0,00	5,53	0,00	0,00	5,53
Kluizendok eerste faze	0,00	0,00	3,53	0,00	5,43	0,02	511,70	520,67
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	20,22	1,71	38,88	28,53	14,54	20,81	22,51	147,20
Baggerstortterrein en studies	4,14	122,07	14,89	0,00	0,00	12,06	0,00	153,16
Studies nieuwe zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	5,33	0,00	0,00	5,33
Totaal haven van Gent	311,43	479,82	545,85	742,02	385,07	529,11	681,17	3.692,46

(13) Het project "Eerste fase Kluizendok" werd in juli 1994 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Zeebrugge

In de haven van Zeebrugge werd door de Vlaamse Gemeenschap tussen 1989-1995 bijna 5 mld BF besteed aan grote havenprojecten. Iets meer dan de helft van dit bedrag werd uitgegeven voor de uitbouw van de Flanders Containerterminal.

In de voorhaven werden in 1995 vooral aangevatte projecten afgewerkt. Uitzondering hierop is de aanleg van de ro-ro steiger in het Wielingendok ([14]).

In de achterhaven werd in 1995 enkel geïnvesteerd in een verbetering van de toegankelijkheid tot de haven via de weg.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-1995 in mln BF (in prijzen 1995)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Totaal
Voorhaven								
Afwerking voorhaven (Raamcontract)	187,15	516,16	189,75	0,00	0,00	142,44	1,50	1.037,00
Beasac-projecten	0,82	0,00	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60
Restauratie Leopold II-dam	0,00	0,00	127,56	79,24	0,00	21,17	80,00	307,98
Radarcentrale en W-buitenhaven	0,00	0,00	22,15	0,00	0,00	0,00	0,00	22,15
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	26,31	0,00	6,87	26,14	59,32
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	554,45	754,60	585,90	493,76	132,25	2.520,96
Ro-ro steiger in Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,83	33,83
Vaargeul oude zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	19,66	0,00	0,00	19,66
Totaal Voorhaven	187,97	516,16	894,69	860,15	605,56	664,25	273,72	4.002,50
Achterhaven								
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,46	59,12	14,35	0,00	0,00	5,54	0,00	86,47
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,39	0,00	92,07	61,29	0,00	153,75
Cast-terminal	0,00	0,00	171,73	0,00	0,00	0,00	0,00	171,73
Wegwerken	0,00	0,00	0,00	42,90	175,13	38,41	186,88	443,31
Bastennakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	102,41	0,00	0,00	102,41
Totaal Achterhaven	7,46	59,12	186,47	42,90	369,61	105,24	186,88	957,67
Totaal haven van Zeebrugge	195,43	575,28	1.081,16	903,04	975,17	769,49	460,60	4.960,17



(14) Gezien de wijziging van het project "Wielingendok" werd door de MBZ beslist om enkel de ro-ro-steiger aan te leggen.

Oostende

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-1995 in mln BF (in nominale prijzen)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Beperkte renovatie							
• Verbreden havengeul en renovatie zeewezendok	2,01	0,00	165,86	37,70	0,00	172,24	337,53
• Voorhaven	105,99	71,21	0,00	0,00	29,10	0,00	0,00
• Werken voor Jumbo-ferries	0,00	69,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
• Verdiepingswerken	0,00	0,00	120,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	108,00	141,18	285,88	37,70	29,10	172,24	337,53
Eigenlijk renovatieprogramma							
• Diepwaterkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,45
• Studies	2,07	5,06	2,79	0,00	0,00	2,20	0,00
• Zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	194,48	1,11
Totaal eigenlijke renovatie	2,07	5,06	2,79	0,00	0,00	196,68	47,56
Totaal Haven van Oostende	110,07	146,24	288,67	37,70	29,10	368,92	385,10

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse gemeenschap bijna 1,5 mld BF geïnvesteerd in de haven van Oostende. Ongeveer 82 % van dit totaalbedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie".

In 1995 werd de "Verbreding van de havengeul" verder gezet. Tevens werd aangevat met de uitbouw van de "Diepwaterkaai" waardoor de renovatie van de haven van Oostende nu ook concreet vorm begint te krijgen.

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 1995 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 autoassemblagebedrijven op.

In januari 1996 besliste de beheerraad van de Zweedse Volvo-groep om de komende jaren ongeveer 10 miljard BF te investeren in de Gentse vestigingen (zowel in de personenwagen- als de truckfabriek). In maart 1996 maakte dezelfde beheerraad bekend dat ze het distributiecentrum voor vrachtwagen- en bussenonderdelen - gelegen te Oostakker - zal moderniseren. Met deze investering is een bedrag van 800 miljoen BF gemoeid.

Opel Belgium - gevestigd in Antwerpen - startte in april 1995 met de ombouw van haar assemblagelijnen in de afwerkings- en eindassemblageafdeling (3 miljard BF). In juni werd door Opel Belgium beslist om 2,6 miljard BF te investeren in de bouw van een nieuwe perserij. Deze perserij moet tegen augustus 1997 operationeel zijn. Door deze laatste investering wordt deze Antwerpse assemblage-eenheid een volwaardige automobielfabriek.

Bij BASF-Antwerpen bedroeg het investeringspeil in 1995 9 miljard BF te verdelen over zes investeringsprojecten, met als belangrijkste projecten enerzijds de capaciteitsuitbreiding van de steamcracker met 5 à 10 % door de bouw van een tiende oven, en anderzijds de bouw van een derde styreenreactor waardoor de produktiecapaciteit van styreen in de Antwerpse vestiging verdubbeld wordt (van 260.000 ton naar 500.000 ton per jaar). Degussa AG besliste in februari 1995 om ongeveer 800 miljoen BF te investeren in haar Antwerpse vestiging voor de bouw van een bijkomende produktie-eenheid voor organosilanen. Deze investering vormt slechts een eerste fase van een vijfjareninvesteringsplan voor de silaanchemie ter waarde van ongeveer 2 miljard BF. Degussa kondigde tevens de bouw van een nieuwe terminal in het Kanaaldok aan om

in de toekomst ook tankschepen te kunnen inleggen voor het vervoer van waterstofperoxide. De Amerikaanse chemiegroep Lawter International maakte midden april 1995 bekend dat de onderneming van plan is om 900 miljoen BF te investeren in de bouw van een nieuwe produktieeenheid ten noorden van de Kallosluis (op Linkeroever). Door deze investering moet het voor Lawter International mogelijk zijn om haar capaciteit voor de produktie van bindmiddelen voor de drukinktindustrie te verdubbelen. Eind juni 1995 werd tevens bekend dat de scheikundige divisie van de Amerikaanse onderneming BF Goodrich op de terreinen van Bayer (10 ha op Linkeroever) een installatie zal bouwen voor de aanmaak van het synthetisch verdikkingsmiddel Carbopol.

DE HAVENGEBONDEN SECTOR

Ook de havenbedrijven voerden een aantal aanzienlijke investeringen uit in 1995. Deze investeringen hebben meestal betrekking op capaciteitsuitbreiding voor overslag en/of opslag en/of distributie en/of diversificatie van de activiteiten. Katoen Natie heeft in de haven van Antwerpen een aantal belangrijke investeringen uitgevoerd. De groep Katoen Natie werd door Opel Belgium als logistieke partner uitverkozen en zal het SILS-center (15) voor Opel Belgium bouwen en beheren. Deze 8.500 m² grote produktiehal zal gebouwd worden op een braakliggend terrein ten oosten van de fabrieksgebouwen van Opel Belgium. Katoen Natie investeerde ook 210 miljoen BF in de bouw van een nieuwe koffieterminal op de zuidelijke achterkaai van het Delwaidedok. Deze terminal laat toe om de koffie in bulkvorm op te slaan. Ook Hessenatie, de grootste Belgische goederenbehandelaar, blijft verder investeren in haar vestigingen in Antwerpen. De investeringen hebben vooral betrekking op de aanschaf van portaalkranen en straddle carriers voor een totaalbedrag van om en bij de 600 miljoen BF.

In de haven van Gent breidde Oiltanking Ghent (dochter van het Hamburgse Oiltanking Gmbh) haar stockageruimte tussen het Rodehuizedok en de Moervaart uit tot 680.000 m3 voor in hoofdzaak de tussentijdse opslag van petroleumprodukten en chemicaliën met een hoge rotatie. De totale kostprijs van deze investering bedroeg 130 miljoen BF. Om ook te voldoen aan de nieuwe strenge milieu-eisen investeerde Oiltanking tevens voor 340 miljoen BF in milieu- en veiligheidsvoorzieningen. Stukwerkers, een Gentse allround goederenbehandelaar, besteedde 300 miljoen BF aan de bouw van een nieuw multipurpose magazijn van 9.500 m² aan de zuidkant van het Petroleumdok. In haar magazijn aan het Schepen Sifferdok werd - ter waarde van 20 miljoen BF - een nieuwe opzakinstallatie voor big bags gebouwd. Ghent Handling & Distribution (GHD) en de drie andere Gentse zusterbedrijven uit de Katoen Natie groep (Automotive Contractors, Ghent Packing en Flanders Logistics) investeerden in 1995 in totaal zowat 1 miljard BF. GHD verzorgt o.a. de overslag voor Volvo en Honda.
Vanaf februari 1996 zal ook de haven van Gent over een fruitterminal beschikken. De initiatiefnemer Nova Veg Logistics uit Antwerpen investeerde hiervoor 150 miljoen BF in 1995. Nova Veg Logistics is een 50/50 joint-venture tussen de Antwerpse Nova Natie en de fruit- en groentenproducent en trader Univeg. De nieuwe Gentse fruitterminal (16 ha) zal de naam "Flanders Fruit Terminal" dragen en is gevestigd aan de hoek van het Mercatordok met het Zeekanaal Gent-Terneuzen. In een eerste fase worden twee koelmagazijnen met elk een oppervlakte van 8.000 m² gebouwd waarvoor Nova Veg Logistics 6,2 ha in concessie neemt. Naast de zuivere overslag van overzees fruit (met uitzondering van bananen) zal de onderneming ook instaan voor de verpakking, etikettering en distributie van de goederen.

In de haven van Zeebrugge werd de "Flanders Container Terminals" in het voorjaar opgestart en op 11 juli 1995 plechtig in gebruik genomen. De eerste klant betreft Cast die haar overslag van containers in de achterhaven overbracht naar de nieuwe voorhaven.

De multi-functionele Canada-terminal die in de achterhaven aldus vrijkwam, werd grotendeels door Sea-Ro Terminal ingenomen voor het verschepen van autotrafieken, zowel voor de deepsea als shortsea sector. Hiertoe werd nieuw cliënteel aangetrokken, zowel op het vlak van verschepers als lijndiensten. Deze uitbreiding dient gezien in de algemene opgang van Zeebrugge als haven voor autotrafieken, waarvoor ondermeer ook het Minervaplein volledig in gebruik is genomen en waar een toegevoegde activiteit werd opgestart, namelijk het Car Center Zeebrugge dat het monteren van opties op nieuwe wagens uitvoert.

DE ALLIANTIEVORMING IN DE CONTAINERVAART EN DE GEVOLGEN HIERVAN VOOR DE VLAAMSE HAVENS

Over het algemeen investeren de havengebonden bedrijven in de diverse Vlaamse havens in hoofdzaak om enerzijds nieuwe of grotere verkeersstromen te kunnen behandelen, en anderzijds om hun logistieke activiteiten te kunnen uitbreiden. Deze ontwikkelingen werden in de twee Vlaamse containerhavens, Antwerpen en Zeebrugge, in 1995 sterk beïnvloed door de overgang van conferenties

(15) SILS-center staat voor Supply In Line Sequence wat bevoorrading in de volgorde van de lijn betekent. Aan de hand van het ontvangen produktiemateriaal worden modules voorgemonteerd die onder deze vorm in produktievolgorde aan de fabriek worden geleverd.

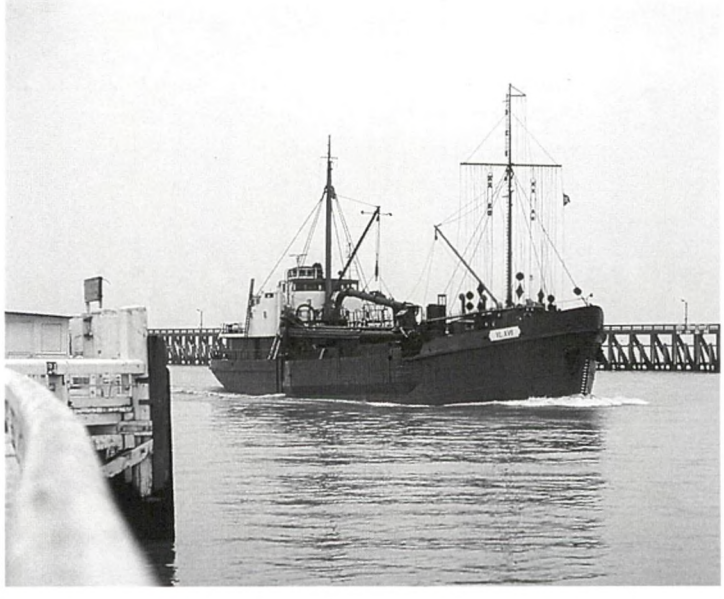
naar megaconsortia in de containerlijnvaart. *In de lijnvaart was 1995 het jaar van de samenwerking tussen diverse reders.* Een groot aantal belangrijke lijnvaartrederijen beslisten in 1995 om in de toekomst te gaan samenwerken in zogenaamde allianties of megaconsortia. Deze samenwerking kan gebeuren op welbepaalde routes of over de hele wereld en is steeds beperkt in tijd. Voorts moet er een onderscheid gemaakt worden tussen de inhoud van de samenwerkingsakkoorden: naast samenwerking aan zeezijde bestaan er interessante mogelijkheden aan de landzijde (achterlandvervoer, feeders, uitrusting, terminalexploitatie). Na de Global Alliance (Nedlloyd, MOL, APL en vanaf januari 1996 ook OOCL), bij de Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NOL vanaf januari 1996, NYK en vanaf mei 1996 P&O Containers) en bij de combinatie Tricon/Hanjin besloten ook andere grote reders tot samenwerking. Maersk en Sea-Land besloten ook in 1995 om vanaf mei 1996 samen te werken (tot dan zijn Maersk en P & O containers aan elkaar verbonden). Hyundai (de vroegere partner van Sea-Land) gaat samenwerken met MSC en Norasia en "K" Line besloot in zee te gaan met Yangming. Hiernaast zijn er nog een aantal belangrijke rederijen die zelfstandig blijven opereren, o.a. Cosco en Evergreen.

Het is als containerhaven belangrijk om door meerdere van deze rederijen en allianties verkozen te worden als één van de vaste aanloophavens op het vaarschema. Vaak ligt op het vaarschema in West-Europa een Franse, Benelux, Britse en Duitse haven. De belangrijkste Benelux-containerhavens en aldus elkaars concurrenten zijn Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge. Over het algemeen wordt door een rederij maar één van deze drie havens verkozen, waardoor er tussen deze havens een vrij grote concurrentiestrijd bestaat.

Het is in deze context (van sterk wijzigende scheepvaartlogistiek) dat zich de Beleidsnota 1995 van AGHA situeert. Waarbij ze aan "de havens van Antwerpen en Zeebrugge vraagt of het niet opportuun is om de krachten te bundelen in een strategische alliantie, waarbij de voordelen van Zeebrugge kunnen worden gecombineerd met deze van Antwerpen en als een geoptimaliseerd geheel aan de clientèle kunnen worden aangeboden".

Kort na de publikatie van de beleidsnota van AGHA maakt Hessenatie - de grootste Vlaamse stouwer - op 1 maart 1995 bekend dat ze expansie voor containerbehandeling ook buiten Antwerpen wenst te realiseren, meer bepaald in het westelijke deel van de voorhaven van Zeebrugge. Ze deelt tevens mee dat ze hiervoor reeds een concessieovereenkomst getekend heeft met de MBZ. Deze concessie heeft betrekking op 750 m kaai en 34 ha in het Albert-II-dok recht tegenover de Flanders Container Terminal. In mei 1995 raakt bekend dat Hessenatie, in afwachting van een eigen terminal, Flanders Containerterminal als subcontract heeft aangesteld, ten voorlopige titel. Ondertussen zijn ook de onderhandelingen aangevat tussen Ferry-Boats en Seaport Terminals. Ferry-Boats wenst 350 m kaai met inbegrip van de achterliggende terreinen op de Flanders Container Terminal te huren. Het beoogde doel is de verplaatsing van de gezamenlijke Europa/Verre Oosten-dienst van de rederijen Maersk Line en P & O containers (40.000 containers per jaar) die momenteel op de OCZ-terminal (Ocean Containerterminal Zeebrugge) van Ferry-Boats wordt behandeld. De voorziene startdatum van het contract is midden juni 1995.

Geconfronteerd met deze ontwikkelingen vraagt de MBZ begin juni 1995 een wijziging van het project Wielingendok. De MBZ verkiest de bouw van een nieuwe containerkaai langs de noordkant van het Albert-II-dok boven de inrichting van het Wielingendok. De ro-ro steiger in het Wielingendok wordt wel aangelegd voor de onderneming Sea-Ro Terminals die de ponton van de steiger zal betalen en een concessie neemt op 20 ha achterliggende terreinen met directe spooraansluiting.



Eind juli 1995 raakt bekend dat de onderhandelingen tussen Ferry-Boats (OCZ) en Seaport Terminals (FCT) afspringen. OCZ beslist om de uitbreiding van de Oostkaai met één ligplaats (300 m) en de aanpassing van de westelijke kaai aan te vragen bij de MBZ. Door de nieuwe lay-out van de terminal (met 900 m kaai) moet OCZ in staat zijn om de capaciteit (van 30 ha naar 40 ha) op te voeren tot 500.000 containers per jaar. Deze terminal is vanuit logistiek oogpunt zeer interessant voor de rederijen aangezien deze terminal per spoor verbonden is met de spoorterminals van Antwerpen, Muizen, Luik en Luxemburg/Athus.

Eind december 1995 beslist de Vlaamse regering dat de aanvang van de werken voor de bouw van de Albert-II-

containerterminal voorzien wordt in 1998. Indien de MBZ in staat is om de hoogdringendheid van de werken aan te tonen kan de bouw vervroegd starten in 1997. De Vlaamse regering is bereid - via een investering van 350 miljoen BF - de uitbreiding van de OCZ-terminal mee te financieren (250 miljoen BF blijft ten laste van de MBZ).

Aangezien de concessie-overeenkomst tussen Hessenatie en de MBZ de beide partijen slechts bindt tot eind 1996, kijkt Hessenatie uit naar een ander alternatief. Een week later deelt Hessenatie - waarvan de moedermaatschappij CMB 13,5 % van de aandelen van Ferry-Boats bezit - mede dat ze hoofdaandeelhouder wenst te worden van het bedrijf Ferry-Boats.
Ze is bereid om hiervoor met de NMBS (bezit 73 % van de Ferry-Boats aandelen) over een herschikking van de aandelen te onderhandelen. Hierdoor kan Hessenatie toekomstige containertrafieken - in onderaanneming bij een volwaardig dochterbedrijf - laten behandelen op de OCZ terminal.

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 wist de jonge Taiwanese rederij Kien Hung Shipping Co Ltd aan te trekken. Begin juli 1995 legde een eerste schip aan. Antwerpen is de laatste laadhaven en kan rekenen op een veertiendaagse omloop van deze nieuwe regelmatige containerdienst tussen Zuid-Afrika en Noord-Europa. De rederij startte midden oktober met het opvoeren van haar aanlopen in de haven van Antwerpen door het inschakelen van een negende schip op haar westbound route. Vanaf dan meert in Antwerpen wekelijks een schip aan op de terminal van Seaport in het Delwaidedok.

De Japanse rederij "K" Line besliste tevens om met haar dienst naar het Verre Oosten vanaf 1 januari 1996 terug rechtstreeks de haven van Antwerpen rechtstreeks aan te lopen. Door de "Grand Alliance" werd beslist om vanaf 1 januari 1996 om met een van haar drie Europa - Verre Oosten-lijnen Antwerpen aan te lopen als Benelux-haven. Vanaf midden 1996 zal ook één van de twee gezamenlijke Verre Oostendiensten van de samenwerking MSC, Norasia en Hyundai de Antwerpse haven aanlopen. "Global Allicance" daarentegen neemt voor zes jaar Antwerpen niet op in het vaarschema van haar Verre Oostendiensten. Ze verkiest hiervoor Rotterdam.
De Antwerpse haven slaagde er wel in om een staalkabeltrafiek aan te trekken van Rotterdam. Ze verloor echter een belangrijk maritiem houttransport van 150.000 m3 aan de haven van Vlissingen.

De haven van Zeebrugge trok in 1995 een aantal arbeidsintensieve verkeersstromen aan zoals fruit- en autovervoer. Ze wist een regelmatige fruitlijn van Vlissingen over te hevelen naar Zeebrugge. Het bananenvervoer - 15.000 ton per jaar - wordt verzorgd door de rederij Jamaica Shipping Cy en wordt in Zeebrugge behandelt door Belgian New Fruit Warf (BNFW). De bananen zijn bestemd voor de Britse markt. CTO - een filiaal van de Antwerpse Hessenatie groep - heeft twee belangrijke ro-ro verkeersstromen kunnen aantrekken van de rederij UECC (United European Car Carriers), die instaat voor het transport van de autoconstructeurs Renault en Lada. De Renaultwagens - afkomstig uit Frankrijk - werden in het verleden reeds via de Sea-Ro Terminal aan de Pacifickaai langs Zeebrugge uitgevoerd. De Ladatrafiek - 20.000 auto's per jaar afkomstig uit Estland en bestemd voor de Franse markt - is nieuw. Sea-Ro verloor wel de Renaulttrafiek maar wist een nieuwe Mercedes-verkeersstroom te bemachtigen en zo haar autoverschepingen in 1995 met 6 % op te trekken t.o.v. 1994. De Belgische rederij Portlink (filiaal van het Antwerpse CHBT) baat sinds begin november een nieuw Europese short-sea dienst uit met een wekelijkse rechtstreekse aanloop in Zeebrugge. Het schip wordt behandeld op de OCZ-terminal. De haven van Zeebrugge verloor eind september wel de passagierslijn tussen Zeebrugge en Felixtown uitgebaat door de rederij P & O ([16]).

De haven van Gent, die zo goed als geen containers behandelt, kon in 1995 een aantal belangrijke verkeersstromen aantrekken. Vanaf januari 1995 voert Locachim voor het voedingsbedrijf Vandemoortele een aanzienlijke palmolietrafiek - die tot dan via Rotterdam werd ingevoerd - in. In eerste instantie zal het gaan om 100.000 ton per jaar. Men rekent er in Gent op dat op termijn de volledige goederenstroom van 600.000 ton naar Gent verplaatst zou worden. Vanaf 1 april 1995 worden alle Honda's terug ingevoerd via de Gentse haven. De laatste afmering in Zeebrugge vond plaats op 28 maart 1995. Sinds midden 1995 voert de Gentse firma Manuport kippevoer uit naar Noord-Afrika. Voorheen werd deze goederenstroom verzorgt door de Noord-Italiaanse havens.

Hiernaast vielen nog een aantal andere belangrijke gebeurtenissen waar te nemen. Op 25 september 1995 startte AGHA met een eigen initiatief van containervervoer

(16) Door het verlies van de passagierslijn wordt er vanuit de Vlaamse havens nog enkel op Hull (vanuit Zeebrugge) en Ramsgate (vanuit Oostende) gevaren.



per spoor naar Zuid-Europa. AGHA doet dit in samenwerking met de NMBS (via de vrachtafdeling B-Cargo) en de twee Antwerpse ondernemingen voor gecombineerd vervoer Interferry en Railtrans. De trein, met een capaciteit van 60 TEU, vertrekt vijf maal per week van op het Delwaidedok. De treinen sporen naar het knooppunt Metz Sablon, vanwaar de wagons verdeeld worden naar de terminals van Lyon-Vénissieux, Barcelona, Milaan of Bologna.

Er grepen ook een aantal belangrijke overnames en/of fusies plaats van havenbedrijven. Midden juni 1995 verwierf Seaport Terminals de totale controle over de Belgisch-Russische goederenbehandelaar Allied Stevedores. Het overnamecontract slaat op de twee terminals van Allied Stevedores. Enerzijds de terminal in het Delwaidedok en anderzijds de terminal aan het Vijfde Havendok. Allied Stevedors behandelt zowel conventioneel stukgoed (2,5 miljoen ton) als containers (57.000 stuks). Door de overname wordt Seaport Terminals de tweede grootste stukgoedbehandelaar van Antwerpen na Hessenatie.

Midden november 1995 maakten de Belgische scheepvaartgroep CMB (via CMB Transport) en de Zuid-Afrikaanse rederij Sofmarine bekend dat ze hun lijnvaartactiviteiten (en enkel dat) zouden bundelen in één onderneming. De maatschappelijke zetel van de joint venture zal gevestigd zijn in Antwerpen. Sofmarine is aandeelhouder met 51 %. Hierbij mag niet vergeten worden dat Sofmarine zelf reeds 49,44 % bezat van CMB Transport. De nieuwe onderneming wordt operationeel op 1 januari 1996. De nieuwe rederij zal een omzet halen van meer dan 1 miljard dollar en de grootste carrier zijn van en naar Afrika, en één van de grootste rederijen op de noord-zuid-routes. Dit wordt bekomen door de inzet van 50 schepen en het vervoer van 400.000 TEU.

Op 29 augustus 1995 nam de Gentse groep Sea-Invest, die ook de Andrew's Fruit Terminal in Zeebrugge uitbaat, de Antwerpse fruitbehandelaar Belgian New Fruit Warf (BNFW) volledig over. BNFW bezit zowel een fruitterminal in Antwerpen als Zeebrugge. Eind november 1995 kondigde Sea-Invest aan dat het samen met fruitverdeler Heinz Deprez in Gent een fruitterminal gaat uitbouwen, waar beiden op dat ogenblik reeds samenwerken met het bedrijf Novaveg. Sea-Invest zal instaan voor de overslag en opslag van alle soorten fruit behalve bananen. Hiervoor zullen twee loodsen - ter waarde van 200 miljoen BF - gebouwd worden. Door deze laatste investering zal Sea-Invest in de drie Vlaamse havens maritiem fruitvervoer behandelen. In Vlaanderen en meer bepaald in Antwerpen behandelt enkel nog Noord Natie fruittrafieken.

BESLISSINGEN VAN DE LOKALE OVERHEDEN

Aangezien de Vlaamse regering in juni 1994 de bouw van het Verrebroekdok goedkeurde, werd door het Havenbedrijf van Antwerpen een openbare aanbesteding uitgeschreven. 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. De totale aanlegkosten voor het Verrebroekdok worden op 5,417 miljard BF geraamd. De stad Antwerpen treedt als bouwheer op 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.

Begin september 1995 werd door het Vlaamse Ministerie van Openbare Werken, de diensten van de Schelde en het Havenbedrijf van Antwerpen "variant A 7" als beste keuze uit 14 alternatieven verkozen voor de aanleg van een groot getijdendok op Linkeroever. Deze variant A 7 is de basisoptie voor de studie. Dit is zeker nog geen definitieve beslissing. Eind 1995 waren reeds een aantal bestellingen voor formele studies ondertekend door het Vlaamse gewest. De uit te voeren studies zijn een kosten/baten analyse, een milieu-effectenrapport, een grondfysisch onderzoek en een leefbaarheidsstudie voor de dorpsgemeenschap van Doel.
Dit getijdendok, gelegen ten zuiden van Doel, zal een complex van containerterminals omvatten. Dit moet de haven van Antwerpen in staat stellen het steeds groeiende containerverkeer te kunnen ondervangen. Dit getijdendok zal uit twee containerterminals bestaan en een totale capaciteit van 3 miljoen containers per jaar kunnen behandelen. Dit containerdok op Linkeroever zal in drie stappen uitgebouwd moeten worden en voltooid moeten zijn tegen 2015. De totale kostprijs zou tot 14 miljard BF kunnen bedragen. Het eerste gedeelte van de werken wordt geraamd op 5 miljard BF en zal ongeveer 4 jaar in beslag nemen.

In mei 1995 ondertekenden de havens van Gent en Terneuzen een "Intentieverklaring tot samenwerking". Hierdoor zullen de beide havens in de toekomst nauwer gaan samenwerken, hun gemeenschappelijke belangen verdedigen alsook concurrentieverstorende omstandigheden trachten te elimineren. Deze beide havens maken gebruik van dezelfde nautische toegangswegen, met name de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen. In deze intentieverklaring wordt afgesproken dat beide havenbesturen in de toekomst om de twee maanden zullen samenkomen om overleg te plegen over onder andere de verbetering van de nautische toegankelijkheid en van de achterlandverbindingen, verhoging van de veiligheid op het Kanaal, het nastreven van een coherent milieubeleid, overleg m.b.t. standpunten van de Europese Unie en internationale organisaties, enz.

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 1995. De minister van Begroting wou immers 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 insteekdok, dat in een later stadium zal worden aanbesteed. Dit eerste onderdeel zal 2 à 3 jaar duren. De totale eerste fase van het Kluizendok zal zeven jaar werk vergen. Op 5 september 1995 gaf de Vlaamse minister van Openbare Werken de toelating voor de aanbesteding van de 1.200 m lange kaai langsheen een verbreed pand aan het Kanaal Gent-Terneuzen. De stad Gent kondigde korte tijd daarna de openbare aanbesteding aan; ze werd op 16 november 1995 afgerond.
Het totale bedrag van de aanbesteding bedraagt uiteindelijk 852.825.797 BF, exclusief BTW. De stad Gent is bouwheer. Het Vlaamse Gewest zal 60 % van de totale kostprijs subsidiëren. De uitvoeringstermijn wordt geraamd op 2,5 jaar.

Op 11 juli 1995 werd de Flanders Container Terminals (FCT) in de Zeebrugse voorhaven plechtig ingehuldigd. Met een behandelingscapaciteit van 1,2 miljoen TEU is dit de grootste containerterminal in Vlaanderen. De terminal heeft momenteel een kaailengte van 1.023 m en een waterdiepte van 16 m. Het is de bedoeling om de terminal beter uit te breiden tot 1.350 m. Het achterliggende terrein heeft een oppervlakte van 100 ha. De containerterminal beschikt over een eigen spoorterminal. De FCT is gelegen aan het Albert II-dok. De terminal was reeds operationeel in april 1995.

In Oostende diende de havencoördinator eind maart 1995 zijn ontslag in. Hij trad op 1 augustus 1994 in dienst. Hij werd begin mei reeds opgevolgd door een nieuwe havencoördinator.
Ook in 1995 werd de haven van Oostende overschaduwd door de problematiek van de Regie voor Maritiem Transport (RMT). De RMT gelegen binnen het Vlaamse Gewest valt nog steeds onder de federale bevoegdheid binnen het departement van de minister van Verkeer Daerden.

De schulden van de RMT bedroegen begin december 1995 11,2 miljard BF. Dit is zeer dicht bij het gewaarborgde kredietplafond van 12 miljard BF. Begin oktober 1995 besliste de voogdijminister om de RMT (nogmaals) financieel te laten doorlichten. Kort daarna, op de ministerraad van 27 oktober 1995, besliste de federale regering:

- om een crisismanager aan te stellen die in hoofdzaak belast wordt met het uitwerken van een businessplan;
- om een interkabinetten werkgroep in te stellen die sociale begeleidingsmaatregelen moeten uitwerken die gepaard zullen gaan met de herstructurering van de Regie.

Begin november 1995 werden 178 personeelsleden van de RMT overgeheveld naar het Vlaamse Gewest. Aldus werken er nog 1.278 personeelsleden bij de RMT. Bij het cateringbedrijf Wagon-Lits werken 450 mensen.

Positief voor de haven van Oostende was het feit dat eind november 1995 bijkomende parkeerplaats beschikbaar kwam. Het betreft een eerste gedeelte van een parkeerpark van 13.000 m² aan de Vergunningsstraat. De werken voor een tweede aansluitend gedeelte van 10.000 m² werden reeds aangevat.

GOEDKEURING VAN PROJECTEN DOOR DE VLAAMSE REGERING

Op 19 april 1995 keurde de Vlaamse regering het Wielingendokproject in de westelijke voorhaven van de haven van Zeebrugge goed. De totale kostprijs van de bouwwerkzaamheden worden geraamd op 1,581 miljard BF, waarvan de Vlaamse overheid 1,134 miljard BF zal subsidiëren. Het project omvat de bouw van een kaaimuur van 750 m, het uitbaggeren van een dok, het afwerken van de binnenhavendam en de aanleg van de primaire toegangswegen.

De Vlaamse regering besliste op 21 december 1995 om met de bouw van de Albert II-containerterminal te starten in 1998. Indien de haven van Zeebrugge de dringende noodzaak aantoont, kan echter reeds in 1997 aangevat worden met de werken. De MBZ krijgt echter wel 350 miljoen BF subsidie voor de uitbreiding van de bestaande OCZ-terminal.

Op 21 december keurde de Vlaamse regering ook belangrijke werken voor 1996 in de haven van Oostende goed. Voor 1996 wordt voor de haven van Oostende 467 miljoen BF ingeschreven. Het omvat o.a. de afbraak en hervestiging van de Jachthaven, de afwerking van de beperkte renovatie van de derde fase en het zeewezendok.

De werkgelegenheid in de Vlaamse havenregio's

DE TOTALE WERKGELEGENHEID IN DE VLAAMSE HAVENREGIO'S

ALGEMENE BESCHRIJVING

Vooraleer "de havenarbeid" te bespreken, wordt een korte beschrijving gegeven van de totale tewerkstelling in de Vlaamse havens. Ook het belang van deze tewerkstelling ten opzichte van de totale tewerkstelling in het arrondissement waarbinnen de havenzone valt wordt weergegeven.

De tewerkstelling in de vier Vlaamse havens omvat een omvangrijke diversiteit aan activiteiten. Deze smeltkroes van activiteiten is op te splitsen in twee grote groepen. Enerzijds is er de directe havengebonden tewerkstelling, die rechtstreeks in relatie staat tot de omvang en de aard van de verkeersstromen. Anderzijds is er ook de tewerkstelling die toe te schrijven is aan de rechtstreekse lokatie van een haven. Deze laatste omvat in hoofdzaak industriële activiteiten. Hiernaast worden ook een deel van de werkzaamheden waargenomen door de publieke sector. Indien gesproken wordt over tewerkstelling in de vier Vlaamse havens, wordt in deze korte monografie in casu gedacht aan de tewerkstelling binnen de geografische havenzones.

DE DIVERSE BRONNEN VOOR INFORMATIE

Op basis van de officiële statistieken (RSZ-gegevens en NIS-statistieken) is het eigenlijk niet mogelijk om de globale tewerkstelling binnen de havenzones te berekenen. Gezien het sociaal-economische belang van de havensector wordt sinds 1991 door de Nationale Bank België (NBB) Bijbank Antwerpen jaarlijks een economische analyse gemaakt over de haven van Antwerpen. De tewerkstelling die rechtstreeks toe te wijzen is aan deze haven, vormt het



studieobject van deze analyse. Sinds 1992 wordt jaarlijks eenzelfde studie uitgevoerd door de NBB Bijbank Gent voor de haven van Gent. Voor de haven van Brugge-Zeebrugge werd gelijkaardige informatie verzameld door de GOM West-Vlaanderen en de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ). Voor de haven van Oostende zijn enkel een aantal gegevens terug te vinden in de studie "De Renovatie van de Zeehaven van Oostende: een Economische Impact Studie" uitgevoerd door Policy Research Corporation in maart 1992.

Gezien de diverse bronnen en de verschillende gehanteerde berekeningswijzen (17) is het zuiver wetenschappelijk niet verantwoord om zomaar de bekomen cijfers op te tellen. *Toch kan men met de nodige nuancering schatten dat de totale directe tewerkstelling in de Vlaamse havenregio's op ongeveer 90.000 personen geschat kan worden.*
Voor de haven van Antwerpen en Gent werd de totale tewerkstelling binnen de havenregio door de NBB in 1994 geraamd op respectievelijk 58.427 en 21.767 eenheden. In de Zeebrugse havenregio wordt de tewerkstelling door de MBZ en de GOM West-Vlaanderen in 1995 geschat op 11.440 eenheden.
Voor de haven van Oostende betreffen de meest recente gegevens het jaar 1990. Voor dat jaar raamde PRC de directe tewerkstelling op 1.912 eenheden.

BELANGRIJKE ACHTERGRONDINFORMATIE VOOR DE LEZER

Deze korte monografie over "De totale tewerkstelling in de Vlaamse havenregio's" is gebaseerd op materiaal dat niet op elkaar is afgestemd, aangezien de diverse studies niet volgens dezelfde methode werden opgebouwd. Hierdoor is een ordentelijke vergelijking van het gegevensmateriaal van de diverse havenregio's niet verantwoord. Een aantal van deze belangrijke verschillen worden hierna in het kort vermeld. In de tekst worden bepaalde van deze punten nog nader toegelicht:

- De notie "havengebondenheid" wordt niet in elke studie op dezelfde wijze geïnterpreteerd. In bepaalde studies worden alle activiteiten binnen de geografisch afgebakende havenzone beschouwd als havengebonden. In andere studies wordt er buiten de geografische ligging ook rekening gehouden met het functionele aspect. In dit geval wordt bij havengebondenheid ook verondersteld dat ze gebruik maken van de haven zelf.
- De weergegeven tewerkstellingscijfers worden in de diverse studies ook anders onderbouwd. Men heeft enerzijds de studies waarin gewerkt wordt met het effectief aantal tewerkgestelde werknemers. Anderzijds wordt in een aantal andere gevallen het aantal tewerkgestelde uitgedrukt in voltijdse betrekkingen.
- De wijze van integratie van het "contingent havenarbeiders" is in de verschillende studies op een andere wijze gebeurd.

Gezien deze grote verschillen worden in deze monografie de verschillende studies en hun resultaten afzonderlijk belicht zonder dat er algemene conclusies geformuleerd worden.

Havens vormen echter één van de belangrijke motoren in het economisch gebeuren. Om een volledig correct beeld te krijgen op deze functie van de vier Vlaamse havens zal in de nabije toekomst gewerkt worden aan het op één lijn brengen van al het beschikbare materiaal. Dit moet dan leiden tot de uitwerking van een nieuwe analysemethode die de Vlaamse overheid in de mogelijkheid moet stellen om de sociaal-economische bijdrage van iedere havenregio op een gelijkaardige manier te meten. Deze nieuwe methode moet de Vlaamse regering de nodige informatie verstrekken om een correct zicht te krijgen op het belang van de Vlaamse havens.

(17) In het verdere verloop van dit eerste hoofdstuk bij bespreking van de tewerkstelling per haven, worden de diverse analyse-methoden nader toegelicht.

DE COMPONENTEN VAN DE VERSCHILLENDE STUDIES

Bij **de studies uitgevoerd door de NBB** worden de volgende activiteiten in aanmerking genomen:

- *de havengebonden diensten*: dit zijn de transport- en overslagactiviteiten en een aantal functies die hier rechtstreeks mee verbonden zijn;
- *de havengebonden industrie:* dit omvat de typische scheepsindustrie; industrieën die gezien de aanwezigheid van havenactiviteiten en benutting ervan duidelijk gekozen hebben om zich binnen de havenzone te lokaliseren; alsook deze bedrijven die binnen de havenzone gevestigd zijn en waarvan de concentratie voor deze specifieke industrietak binnen het havengebied groter is dan in de rest van België;
- *de havengebonden publieke sector:* dit omvat een aantal ambtenaren van staats-, gewestelijke en provinciale instellingen; de ambtenaren van het Havenbedrijf, de Havenpolitie en de Havenbrandweer en een gedeelte van het NMBS-personeel.

Bij de **studies uitgevoerd door de MBZ en de GOM West-Vlaanderen** worden de volgende activiteiten in aanmerking genomen:

- *de havengebonden bedrijven:* hierbinnen vallen de aannemers van havenwerken, het contingent havenarbeiders, de visserij, de publieke sector, de spoorwegen, de havendienstensector en de havengebonden industrie;
- *de niet-havengebonden industrie:* het betreft hier wel bedrijven die binnen de geografisch havenzone van de haven van Zeebrugge gevestigd zijn;
- *de marine-basis Zeebrugge.*

De in deze studie bekomen gegevens werden in zoverre dit mogelijk was herschikt conform aan de opstelling gebruikt in de studies van de NBB. De havengebonden activiteiten met inbegrip van de visserij, werden gegroepeerd. De industrie - zowel haven als niet-havengebonden - werd opgeteld alsook alle ambtenaren maar met uitsluiting van de personen tewerkgesteld op de marinebasis.

Deze twee analysemethodes berekenen enkel de directe tewerkstelling die gecreëerd wordt door de Vlaamse havens.

Hiernaast werd ook **door het studiebureau Policy Research Corporation N.V. in opdracht van de Administratie Leefmilieu en Infrastructuur een studie gemaakt over: "Het economisch belang van de Vlaamse Havensector"**. In deze studie wordt de tewerkstelling in de Vlaamse havens voor 1993 geraamd op 21.343 eenheden.
In deze studie omvat de tewerkstelling enkel:

- de havenbesturen;
- de stouwers;
- de opslagondernemingen; de loods- en sleepdiensten;
- de tussenpersonen m.n. de expediteurs, de scheepsagenten en de douaneagenturen.

Deze studie behelst aldus enkel de haventewerkstelling in enge zin.
Zij berekenen in hun studie ook de indirecte tewerkstelling die gecreëerd wordt door de Vlaamse havens.
Onder indirecte tewerkstelling wordt verstaan deze tewerkstelling die bij leveranciers van de havensector ontstaat doordat zij kunnen werken voor deze sector. In 1993 werd de indirecte tewerkstelling geraamd op 21.668 eenheden.

DE TEWERKSTELLING IN ELKE VLAAMSE HAVEN T.O.V. DE TOTALE TEWERKSTELLING IN HET ARRONDISSEMENT

In tabel 1 worden de globale cijfers ([18]) uit de hiervoor geciteerde studies weergegeven en vergeleken met de totale tewerkstelling binnen het arrondissement. Voor zowel het arrondissement Antwerpen als Gent werden de arrondissementscijfers uitgebreid met de cijfers van respectievelijk de gemeenten Beveren en Zelzate. Gezien deze twee gemeenten nog binnen de havenregio vallen maar niet behoren tot de arrondissementen Antwerpen en Gent werd geopteerd om deze correctie door te voeren. Deze correctie gebeurt maar vanaf 1990 gezien vanaf dan deze gegevens beschikbaar zijn. Hierdoor worden de overgangen tussen 1989 en 1990 voor de streek van Antwerpen en Gent enigszins vertekend ([19]).

Al de tewerkstellingscijfers die in deze tabel worden weergegeven hebben betrekking op loon- en weddetrekkenden (met inbegrip van alle ambtenaren).

---

(18) Enkel gegevens van de beschikbare jaren worden weergegeven; voor de andere wordt "niet beschikbaar (NB)" ingevuld.

(19) Voor Beveren gaat het in 1990 om 6.302 personen en voor Zelzate om 1.271 personen.

Tabel 1 : De tewerkstelling in de vier Vlaamse Havenregio's gerelateerd tot de tewerkstelling in het volledige arrondissement

	Antwerpen			Gent			Zeebrugge			Oostende		
jaar	arrondisse-ment (2)	haven-regio	aandeel haven t.o.v.regio	arrondisse-ment (1)	haven-regio	aandeel haven t.o.v.regio	arrondisse-ment	haven-regio (3)	aandeel haven t.o.v.regio	arrondisse-ment	haven-regio	aandeel haven t.o.v.regio
1985	327.522	71.330	21,78 %	152.372	22.969	15,07 %	79.039	N.B.	N.B.	32.516	N.B.	N.B.
1986	327.930	68.654	20,94 %	153.908	23.013	14,95 %	79.667	9.715	12,19 %	32.530	2.006	6,17 %
1987	329.939	65.962	19,99 %	155.217	23.093	14,88 %	80.096	9.847	12,29 %	32.506	1.999	6,15 %
1988	342.544	63.549	18,55 %	160.228	23.338	14,57 %	83.414	10.265	12,31 %	33.503	1.979	5,91 %
1989	350.269	65.136	18,60 %	163.989	23.502	14,33 %	85.288	10.296	12,07 %	34.498	2.018	5,85 %
1990	365.523	66.588	18,22 %	170.102	23.780	13,98 %	86.152	N.B.	N.B.	35.371	1.912	5,41 %
1991	367.200	66.368	18,07 %	170.140	23.497	13,81 %	86.164	10.078	11,70 %	35.337	N.B.	N.B.
1992	365.210	63.503	17,39 %	171.459	23.072	13,46 %	85.584	N.B.	N.B.	35.399	N.B.	N.B.
1993	363.999	60.227	16,55 %	175.856	21.895	12,45 %	86.076	10.572	12,28 %	35.086	N.B.	N.B.
1994	357.859	58.427	16,33 %	174.905	21.767	12,45 %	86.391	N.B.	N.B.	34.778	N.B.	N.B.
1995								9.940				

Bron : de cijfers voor de Antwerpse en Gentse havenregio zijn afkomstig van de NBB, bijbanken Antwerpen en Gent; deze voor de Oostendse havenregio van PRC; GOM-W-Vlaanderen en Jaarverslag VHC.

Bron : de arrondissementscijfers zijn afkomstig van de RSZ.

(1) vanaf 1990 is bij deze cijfers ook de tewerkstelling van de gemeente Zelzate bijgevoegd. Deze gemeente hoort bij het arrondissement Eeklo.

(2) vanaf 1990 is bij deze cijfers ook de tewerkstelling van de gemeente Beveren bijgevoegd. Deze gemeente hoort bij het arrondissement van Sint-Niklaas (Oost-Vlaanderen).

(3) deze tewerkstellingscijfers zijn inclusief de visserij, maar exclusief de marine.

Bij interpretatie van deze gegevens moet men er rekening mee houden dat zowel de cijfers van de RSZ aangaande de tewerkstelling in de diverse arrondissementen als de weergegeven tewerkstelling in de Zeebrugse havenregio de effectieve tewerkstelling is. De cijfers voor de havenregio's Antwerpen en Gent - berekend door de NBB - geven echter de tewerkstelling weer uitgedrukt in voltijdse arbeidseenheden.



Uit deze cijfers kan algemeen vastgesteld worden dat het procentueel aandeel van de tewerkstelling van de haven binnen haar regio afneemt met uitzondering van de haven van Zeebrugge waar het aandeel rond de 12 % schommelt gedurende de beschouwde periode 1986-1993. De daling is het sterkst voor de haven van Antwerpen[20]. Deze daling van het procentueel aandeel is toe te schrijven aan twee elkaar versterkende tendensen. Enerzijds neemt de tewerkstelling in de vier arrondissementen toe. Anderzijds daalt de tewerkstelling in de havenregio's; met uitzondering van de Zeebrugse havenregio. Belangrijke vaststelling is wel dat in alle arrondissementen - met uitzondering van het arrondissement Oostende - meer dan 10 % van de werknemers tewerkgesteld worden binnen de havenregio.

Ondanks de sterke daling, is dit aandeel van de haven van Antwerpen binnen het Antwerps arrondissement met meer dan 16 %, nog steeds het grootst.

De daling van de tewerkstelling in de havenregio's ten opzichte van de tewerkstelling in het arrondissement heeft waarschijnlijk verschillende verklaringen. Twee belangrijke verklaringen zijn ons inziens wel de herlokatie van de distributie-activiteiten van binnen de havenzone naar buiten de havenzone. Ook het meer en meer inschakelen van onderaanneming in de industriële en in mindere mate in de distributiesector, leiden tot een inkrimping van de tewerkstelling in de havenregio zelf. De onderaannemers zijn immers meestal gevestigd buiten de geografische havenzones.

DE TEWERKSTELLING IN DE VIER VLAAMSE HAVENREGIO'S

De beschikbare gegevens van de diverse studies worden hierna per haven in tabelvorm weergegeven. Per tabel wordt de evolutie inzake behandelde tonnen weergegeven; de totale tewerkstelling in de havenregio alsook de tewerkstelling in één van de drie sectoren: de tewerkstelling in de havenactiviteiten, tewerkstelling in de havengebonden industrie[21], de publieke sector. Daarnaast wordt het procentueel aandeel van elke activiteitensector binnen de totale tewerkstelling weergegeven.



(20) De beschikbare cijfers voor de haven van Oostende zijn te beperkt om te kunnen vergelijken in de tijd.

(21) Voor de haven van Zeebrugge betreft het de tewerkstelling in de industrie binnen de geografische havenzone.

Tewerkstelling in de Antwerpse havenregio

De tewerkstellingscijfers komen uit de studies van de NBB-bijbank Antwerpen.

Tabel 2:
Haven van Antwerpen

Jaar	Tonnen (x1000)	Tewerkstelling in de havenregio	Tewerkstelling in de haven-activiteiten	Aandeel in de totale tewerkstelling	Tewerkst. havengebonden industrie	Aandeel in de totale tewerkstelling	Tewerkstelling in de publieke sector	Aandeel in de totale tewerkstelling
1985	86.246	71.330	25.809	36,2%	37.344	52,4%	8.177	11,5%
1986	90.204	68.654	24.402	35,5%	36.335	52,9%	7.917	11,5%
1987	91.101	65.962	23.956	36,3%	34.293	52,0%	7.713	11,7%
1988	96.909	63.549	23.623	37,2%	32.714	51,5%	7.212	11,3%
1989	95.400	65.136	24.721	38,0%	33.494	51,4%	6.921	10,6%
1990	102.009	66.588	25.463	38,2%	34.309	51,5%	6.816	10,2%
1991	101.346	66.368	25.510	38,4%	34.345	51,7%	6.513	9,8%
1992	103.628	63.503	23.668	37,3%	33.545	52,8%	6.290	9,9%
1993	101.856	60.227	23.039	38,3%	31.245	51,9%	5.943	9,9%
1994	109.494	58.427	22.825	39,1%	29.748	50,9%	5.854	10,0%
1995								

Bron: "Het economisch belang van de Haven van Antwerpen, Boekjaren 1990, 1991, 1992, 1993, 1994 en 1995", NBB, Bijbank Antwerpen.



Hierbij valt dadelijk op dat de tewerkstelling in de Antwerpse havenregio in zijn globaliteit een duidelijk dalende trend (-18 %) vertoont ondanks een sterke verkeerstoename (+ 27 %). De tewerkstelling evolueert in de drie activiteitengroepen in dezelfde negatieve richting. Het is nochtans in de havensector in enge zin - in hoofdzaak een dienstensector - dat de daling het minst sterk is (- 12 % of een afname met 2.984 eenheden). Hierdoor wint ook de tewerkstelling in de havenactiviteiten aan belang binnen de totale tewerkstelling in de Antwerpse havenregio. In de havengebonden industrie in Antwerpen gingen in absolute aantallen het grootste aantal arbeidsplaatsen (7.596) verloren (20 %). De achteruitgang van de tewerkstelling in de havengebonden industrie is voor een gedeelte toe te schrijven aan de afbouw van de scheepsbouw en de rationalisering in de autoindustrie. Niettegenstaande vertegenwoordigt de industriële sector binnen de Antwerpse haven nog steeds meer dan de helft van de arbeidsplaatsen in deze havenregio, waardoor duidelijk het industriële karakter van de haven van Antwerpen bevestigd wordt. Proportioneel beschouwd is het de publieke sector die het meeste jobs schrapte (-28 %).

Tewerkstelling in de Gentse havenregio

De hierna weergegeven cijfers komen uit de studies van de NBB-bijbank Gent.

Tabel 3:
Haven van Gent

Jaar	Tonnen (x1000)	Tewerkstelling in de havenregio	Tewerkstelling in de haven-activiteiten	Aandeel in de totale tewerkstelling	Tewerkst. havengebonden industrie	Aandeel in de totale tewerkstelling	Tewerkstelling in de publieke sector	Aandeel in de totale tewerkstelling
1985	26.673	22.969	3.234	14,1%	18.676	81,3%	1.059	4,6%
1986	24.159	23.013	3.199	13,9%	18.724	81,4%	1.090	4,7%
1987	24.255	23.093	3.125	13,5%	18.804	81,4%	1.164	5,0%
1988	24.158	23.338	3.020	12,9%	19.175	82,2%	1.143	4,9%
1989	23.047	23.502	3.137	13,3%	19.226	81,8%	1.139	4,8%
1990	24.439	23.780	3.204	13,5%	19.446	81,8%	1.130	4,8%
1991	25.455	23.497	3.257	13,9%	19.180	81,6%	1.060	4,5%
1992	22.818	23.072	3.182	13,8%	18.837	81,6%	1.053	4,6%
1993	22.034	21.895	3.099	14,2%	17.899	81,7%	897	4,1%
1994	23.833	21.767	3.051	14,0%	17.860	82,1%	856	3,9%
1995								

Bron: "Het economisch belang van de Haven van Gent, Boekjaren 1985 tot 1993 en boekjaar 1994", NBB, Bijbank Gent.

Ondanks een jaarlijkse daling met 1,3 % van het goederenverkeer in de haven van Gent over de periode 1985 - 1994 is de tewerkstelling in de Gentse havenregio over dezelfde periode slechts afgenomen met 1.202 eenheden of 5 %. Ook hier is de afname proportioneel het sterkst in de publieke sector (-20 %). In de havengebonden industrie gingen 4,4 % of 816 arbeidsplaatsen verloren. Jaarlijks neemt het belang van deze activiteitensector binnen de totale tewerkstelling in de Gentse havenregio toe. In 1994 werkten 82 % van de arbeidskrachten van de Gentse havenregio in de industriële sector. De havensector zelf die in 1994 14 % van de tewerkstelling realiseerde binnen de havenregio verloor gedurende de periode 1985-1994 6 % van haar arbeidsplaatsen.



Tewerkstelling in de Zeebrugse havenregio

De hier weergegeven cijfers zijn afkomstig van de GOM West-Vlaanderen en de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen.

Tabel 4:
Haven van Zeebrugge

jaar	Tonnen (x1000)	Tewerkstelling in de havenregio	Tewerkstelling in de havenactiviteiten (2)	Aandeel in de totale tewerkstelling	Tew. ind. geografische havenzone	Aandeel in de totale tewerkstelling	Tewerkstelling in de publieke sector (1)	Aandeel in de totale tewerkstelling
1984	12.001	9.555	3.240	33,9%	5.742	60,1%	573	6,0%
1985	14.166	N.B.						
1986	15.124	9.715	3.346	34,4%	5.761	59,3%	608	6,3%
1987	17.613	9.847	3.367	34,2%	5.868	59,6%	612	6,2%
1988	20.050	10.265	3.570	34,8%	5.980	58,3%	715	7,0%
1989	25.807	10.296	3.805	37,0%	5.793	56,3%	698	6,8%
1990	30.349	N.B.						
1991	30.853	10.078	3.698	36,7%	5.658	56,1%	722	7,2%
1992	33.441	N.B.						
1993	31.437	10.572	4.596	43,5%	5.206	49,2%	770	7,3%
1994	32.886	N.B.						
1995	30.573	9.940	4.608	46,4%	4.567	45,9%	765	7,7%

Bron: GOM-West-Vlaanderen en de M.B.Z.
(1) Deze cijfers zijn exclusief de tewerkstelling op de Marine-basis.
(2) Dit is inclusief de visserij-activiteiten in de Haven van Zeebrugge. De visserij was in 1984 goed voor 665 arbeidsplaatsen. Het aantal steeg tot 791 in 1989 maar daalde daarna tot 597 arbeidsplaatsen in 1995.



In de Zeebrugse havenregio nam gedurende de periode 1984 en 1995 zowel het behandelde goederenverkeer (+155 %) als de totale tewerkstelling (+4 %) toe. De procentuele stijging van het goederenverkeer lag wel bijna veertig maal hoger dan de toename inzake arbeidsplaatsen. Gedurende de periode 1984-1993 stijgt de tewerkstelling jaarlijks gemiddeld met 1,13 %. In 1995 doet zich voor de eerste maal een terugval voor in de totale tewerkstelling. Deze daling is praktisch volledig toe te wijzen aan een sterke achteruitgang van de tewerkstelling in de industrie gelegen binnen de havenzone.

In tegenstelling tot de andere twee havens is er een duidelijke stijging waar te nemen bij de tewerkstelling in de publieke sector voor de periode 1984-1995 (+33,5 %). Ook de tewerkstelling in de zuivere havenactiviteiten kende over dezelfde periode een sterke toename (+42 %). In de Zeebrugse havenregio waren in het jaar 1995 ongeveer evenveel personen tewerkgesteld in de havengebonden activiteiten als in de industrie. De algemene tendens is voor beide sectoren voor de periode 1984-1995 echter tegenovergesteld. In de industriële sector nam de tewerkstelling met 1175 eenheden of 20 % af terwijl de tewerkstelling in de havenactiviteiten toenam met 1.368 eenheden.

De tewerkstelling in het Oostendse havenareaal

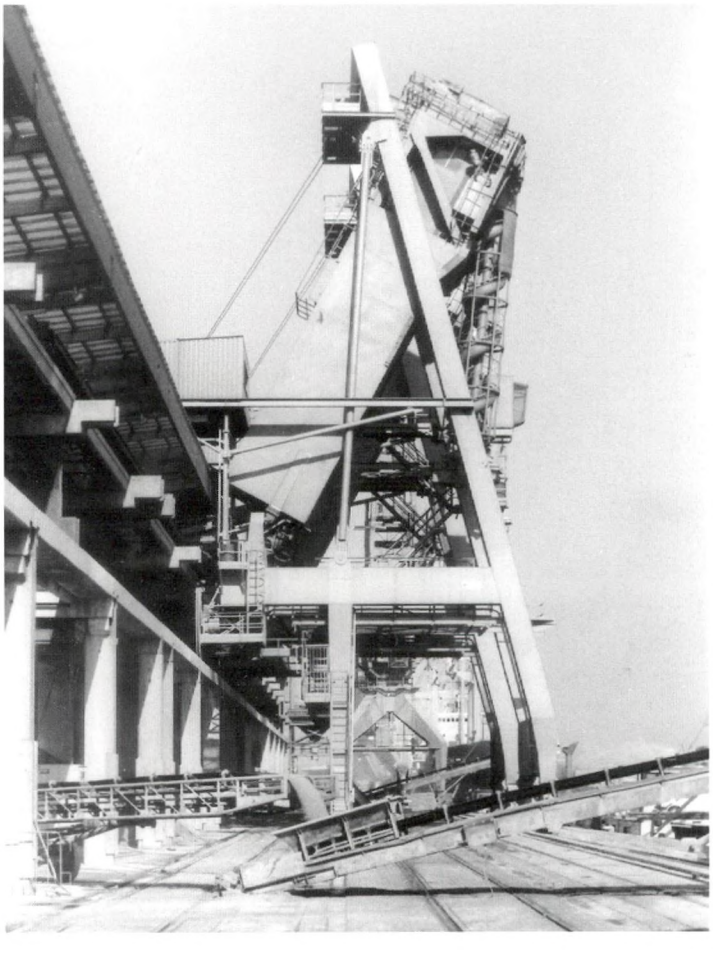
Om volledig te zijn worden hier ook de beschikbare gegevens over de haven van Oostende weergegeven. De hierna aangehaalde tewerkstellingscijfers zijn terug te vinden in de studie van Policy Research Corporation "De Renovatie van de Zeehaven van Oostende: een economische impactstudie" uitgevoerd in maart 1992. In deze studie wordt - in tegenstelling tot de hiervoor vermelde studies - ook de indirecte tewerkstelling geanalyseerd. In deze studie worden naast de havensector ook de zeevaartsector en de havengebonden chemiesector opgenomen, die samen het "Oostendse havenareaal" vormen. De havensector bevat dezelfde sectoren als bij de globale studie voor de Vlaamse havens; de zeevaartsector heeft enkel en alléén betrekking op de Regie voor Maritiem Transport en de chemiesector omvat de industriële chemiebedrijven die in de achterhaven van Oostende gevestigd zijn. In de studie zijn over het "Oostends havenareaal" volgende cijfers terug te vinden:

Tabel 5 :
Tewerkstelling Haven van Oostende

Jaar	Directe tewerkstelling			Indirecte tewerkstelling	Totale tewerkstelling
	Tewerkstelling havensector	Tewerkstelling zeevaartsector	Tewerkstelling chemiesector		
1986	440	836	730	2.497	4.503
1987	442	837	720	2.129	4.128
1988	478	807	694	1.968	3.947
1989	500	857	661	1.860	3.878
1990	496	810	606	1.743	3.655

Bron: P.R.C. "De Renovatie van de Zeehaven van Oostende: een Economische Impact Studie".

De totale tewerkstelling (met inbegrip van de indirecte tewerkstelling) nam gedurende de periode 1986 - 1990 in de Oostendse haven af met 19 %. De directe tewerkstelling daalde met bijna 5 % en de indirecte met zelfs 30 %. In de havensector in enge zin werden 13 % arbeidsplaatsen gecreëerd. In de havengebonden industriële chemische sector verdwenen echter over dezelfde periode 17 % jobs.



DE WERKGELEGENHEID IN DE VLAAMSE HAVENS IN ENGE ZIN

Het Studiebureau Policy Research Corporation NV berekent jaarlijks in opdracht van de Administratie Leefmilieu en Infrastructuur de totale directe en indirecte tewerkstelling die gecreëerd wordt door de Vlaamse havens.

De havensector wordt hier enkel in enge zin bestudeerd (zie uitleg punt 1.3). De tewerkstelling in de industrie binnen de Vlaamse havenregio's valt hier volledig buiten beschouwing. De gegevens uit deze studie mogen niet vergeleken worden met de resultaten vermeld in de studies van de NBB en de studie uitgevoerd door de GOM-West-Vlaanderen en de MBZ. Deze studie geeft een idee van de tewerkstelling in de havensector in enge zin.

In de geactualiseerde studie van 1995 zijn volgende cijfers weer te vinden:

Tabel 6:
De tewerkstelling in de Vlaamse havens

Jaar	Directe tewerkstelling	Aandeel van de totale tewerkstelling	Indirecte tewerkstelling	Aandeel van de totale tewerkstelling	Totale tewerkstelling
1987	21.754	44,9%	26.742	55,1%	48.496
1988	21.079	43,3%	27.624	56,7%	48.703
1989	20.422	42,9%	27.187	57,1%	47.609
1990	21.945	44,9%	26.918	55,1%	48.863
1991	21.412	46,6%	24.544	53,4%	45.956
1992	22.267	49,7%	22.525	50,3%	44.792
1993	21.343	49,6%	21.668	50,4%	43.011

Bron: P.R.C. "Een Economische Impact Studie voor de vervoerssector"; Actualisatie 1995.

Ook volgens deze berekeningsmethoden daalt de tewerkstelling binnen de Vlaamse havenregio's. De daling gedurende de weergegeven periode 1987 - 1993 bedraagt iets meer dan 11 %. Wat sterk opvalt is dat de afname in de tewerkstelling zich in hoofdzaak situeert bij de leveranciers van de havensector (- 19 %); waardoor de tewerkstelling in de zuivere havenactiviteiten aan belang wint binnen de Vlaamse havenregio's. Bij de zuivere havenactiviteiten verdwenen over dezelfde periode slechts bijna 2 % arbeidsplaatsen.

ENKELE ALGEMENE VASTSTELLINGEN

Het maken van vergelijkingen moet met de nodige omzichtigheid gebeuren gezien zowel de referentiejaren als de analysemethoden voor de vier havens niet dezelfden zijn. Toch kunnen enkele zeer algemene tendensen waargenomen worden.

Zowel uit de studies van de NBB als uit de studies van PRC blijkt dat de totale tewerkstelling in de Vlaamse havens afneemt. De haven van Zeebrugge werd nog tot 1993 gekenmerkt door een stijging maar kent sinds 1995 ook een daling. Opmerkelijk is wel dat in Zeebrugge de tewerkstelling in de havengebonden activiteiten blijft toenemen. De afname is in absolute aantallen het grootst in de haven van Antwerpen en het kleinst in de haven van Zeebrugge (enkel in 1995). Procentueel is ze echter groter in de haven van Oostende. Men stelt tevens vast dat de haven van Gent slechts een kleine achteruitgang kent ondanks een daling van het behandelde goederenverkeer.

In de Antwerpse en Gentse havenregio's neemt de tewerkstelling in de publieke sector af. In de Zeebrugse havenregio neemt ze toe. De haven die procentueel het meest aantal mensen in de industrie tewerkstelt is de haven van Gent. Deze haven heeft die functie gedurende de laatste jaren nog kunnen versterken. Ook de haven van Antwerpen stelt in de industrie binnen de zone zeer veel mensen tewerk. Doch deze tewerkstelling blijft dalen gedurende de laatste jaren. Hiervoor zijn er verschillende verklaringen. Enerzijds is er de afbouw van de scheepsbouw en de rationalisering in zowel de auto- als de chemische industrie die te verklaren is door het sterk kapitaalintensieve karakter van deze industrieën. Anderzijds wordt er ook meer gebruik gemaakt van subcontracting door grote industriële ondernemingen. Deze subcontractors zijn meestal buiten de havenregio's gevestigd. Ook de haven van Oostende kent een enigszins industrieel karakter. In de haven van Zeebrugge waren in 1995 ongeveer evenveel personen werkzaam in de industrie als in de havengebonden activiteiten.
Bij de globale studie van PRC valt wel op dat de directe tewerkstelling (in enge zin) ongeveer stabiel blijft in de Vlaamse havens. Het is vooral de indirecte tewerkstelling die afneemt.

Ondanks de daling van de tewerkstelling kan niet vaak genoeg het sociaal-economisch belang van een haven voor haar regio benadrukt worden. De Vlaamse havens creëren rechtstreeks en onrechtstreeks een belangrijk aantal arbeidsplaatsen die de globale economie in Vlaanderen ten goede komt.

Zo blijkt uit een recente studie[22] van Policy Research Corporation dat er rond Antwerpen (met inbegrip van de Stad Antwerpen) 15 gemeenten zijn waarvan minstens 10 % van de werkende beroepsbevolking tewerkgesteld is in de haven van Antwerpen[23]. Voor 9 gemeenten bedraagt dit zelfs meer dan 15 %. Uitschieters zijn: Kalmthout met 20 %; Kapellen met 27 %; Schoten met 18 %; Stabroek met 21 %; Zwijndrecht met 19 % en Beveren met 19 %.



De werkgelegenheid in de Vlaamse havenregio's

DE HAVENARBEIDERS

DE HAVENARBEIDERS ALS ONDERDEEL VAN DE HAVENGEBONDEN TEWERKSTELLING

Het is de bedoeling om in de rest van deze korte monografie het onderwerp "de havenarbeiders van de Vlaamse havens" wat grondiger te analyseren.

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling binnen de havengebonden sector. Zij vormen geen aparte entiteit binnen de studies van de NBB en PRC[24] gezien ze normaal inbegrepen moeten zijn in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. Zij moeten in de personeelssterkte verwerkt worden a rato van het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken t.o.v. het gemiddelde aantal arbeidsdagen per jaar. Het is echter wel zo dat niet alle bedrijven deze regels consequent volgen waardoor in de studies van de NBB en PRC een lichte onderschatting gebeurt van de tewerkstelling in de havengebonden activiteiten[25].

Ook in de RSZ-statistieken komen de havenarbeiders niet apart voor, ondanks de eigenheid en specificiteit van hun arbeidsstatuut.

In het hierna volgende deel wordt in eerste instantie een kort historisch overzicht geschetst en het toepassingsgebied beschreven van de havenarbeid in België. Vervolgens wordt een algemene omschrijving gegeven van de havenarbeid en de hiermee verbonden andere activiteiten.

HISTORISCHE ACHTERGROND

De algemene principes over Havenarbeid worden in België geregeld door de kaderwet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid en de uitvoeringsbesluiten ervan. Deze kaderwet bepaalt dat binnen de geografisch vastgelegde havengebieden havenarbeid in alle Belgische havens enkel en alléén verricht mag worden door erkende havenarbeiders. Op bepaalde items zijn er tussen de havens onderling wel enkele verschillen. Deze verschillen vinden hun voedingsbodem in de regionale-sectorale CAO's en zijn meestal te verklaren door de specificiteit van iedere haven en haar historische achtergronden.
Deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepalen de rechten en plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen. De Codex[26] (een vorm van arbeidsreglement) wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast[27] door het paritair subcomité van iedere haven. Dit paritair subcomité is een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en ander-

---

(22) "De Haven als economische motor van de regio: financieel-economische relaties van de mainport Antwerpen met haar omgeving" uitgevoerd door C. Peeters, G. Facon, P. Vandendriessche, G. Van Vaerenbergh.; Leuven/Apeldoorn; Garant; 1995.

(23) Deze gegevens zijn gebaseerd op de NIS Volks- en woningtelling van 1991.

(24) In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als een aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

(25) In de studies van de GOM West-Vlaanderen treedt - door het apart opnemen van de havenarbeiders als een apart entiteit - waarschijnlijk een lichte overschatting op van de havengebonden tewerkstelling.

(26) Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

(27) De laatste aanpassingen in de haven van Gent en de haven van Zeebrugge dateren van januari 1996.

zijds uit vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Het paritair subcomité wordt voorgezeten door een afgevaardigde van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid.

De wet van 8 juni 1972 werd uitgebreid door de wet van 17 juli 1985. Deze wet van 17 juli 1985 bepaalt dat de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen verplicht worden om zich bij een werkgeversorganisatie aan te sluiten die alle sociaalrechtelijke verplichtingen m.b.t. de havenarbeiders vervult. Dit heeft geleid tot een groepering van de werkgevers binnen één werkgeversorganisatie per haven. Deze werkgeversorganisaties zijn op hun beurt allen lid van het "Werkgeversverbond der Belgische Havens". Deze werkgeversorganisaties per haven zijn de volgenden:

- voor de haven van Antwerpen: Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen (CEPA);
- voor de haven van Gent: Centrale van de Werkgevers aan de haven van Gent (CEPG);
- voor de haven van Zeebrugge: Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge (CEWEZ);
- voor de haven van Oostende: Centrale der Werkgevers Oostende (CWO).

De havenarbeiders van hun kant zijn over het algemeen aangesloten bij één van de volgende drie grote werknemersorganisaties: de Belgische Transportarbeidersbond (BTB), de Christelijke Vervoersarbeiders en Diamantbewerkers (CVD) en de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België (ACLVB). Deze drie vakbonden plegen regelmatig gezamenlijk overleg inzake havenaangelegenheden.

HET ALGEMEEN TOEPASSINGSGEBIED

Binnen de havenzone moet elke behandeling van goederen die per zee- of binnenschip, per spoor of per vrachtwagen aan- en /of afgevoerd worden alsook alle bijkomende diensten die in verband staan met deze goederen uitgevoerd worden door erkende havenarbeiders.
Dit betekent concreet dat alle goederen die een haven binnenkomen - op welke wijze dan ook - behandeld moeten worden door erkende havenarbeiders.

Toch zijn er binnen de uitvoeringsbesluiten en collectieve arbeidsovereenkomsten een aantal goederencategorieën opgesomd waarvoor deze regel niet telt. Bij nadere beschouwing van deze diverse uitzonderingen kan men besluiten dat voor alle Vlaamse havens, bij de aan- en afvoer en behandeling van vloeibare bulk[28], geen havenarbeid in de strikte zin van het woord, te pas komt.

De geografische havenzones waarbinnen de reglementeringen van de havenarbeid van toepassing zijn, zijn territoriaal vastgelegd en duidelijk beschreven in de Codex van iedere haven. Het is echter wel zo dat de grenzen waarbinnen de wet op de havenarbeid van toepassing is niet steeds samenvalt met de officiële grenzen van de havens.

EEN ALGEMENE OMSCHRIJVING VAN DE HAVENARBEID EN DE HIERMEE VERWANTE ACTIVITEITEN IN DE VLAAMSE HAVENS

Ondanks het gegeven dat "de havenarbeid" in alle Belgische havens geregeld wordt door eenzelfde wet, bestaan er grote verschillen inzake de concrete uitwerking tussen de diverse havens waardoor onderlinge vergelijking zeer moeilijk is. We wensen de lezer er enkel attent op te maken dat het hier een vrij complexe materie betreft. Om de algemene tendensen die "de havenarbeid" in de Vlaamse havens karakteriseren correct te kunnen interpreteren is een summiere toelichting voldoende. De specifieke uitwerking van het statuut van de havenarbeid is per haven beschreven in de eigen Codex.

DE CONTINGENTERING VAN DE HAVENARBEIDERS

In alle Vlaamse havens wordt het goederenverkeer overgeslagen, door havenarbeiders van het "algemeen contingent". Dit algemeen contingent wordt opgesplitst in categorie A en B (K in de haven van Gent). Binnen categorie B bevinden zich in hoofdzaak de nieuw aangeworven havenarbeiders bij uitbreiding van het contingent. Al deze havenarbeiders krijgen bij hun erkenning een erkenningsen een aanwervingskaart. De havenarbeiders worden vervolgens nog onderverdeeld in diverse beroepscategorieën die sterk verschillen van haven tot haven (havenarbeiders algemeen werk, kraanmannen[29], chauffeurs enz.). Bestaan eerder genoemde beroepscategorieën niet in de vier Vlaamse havens, dan worden nochtans de voor Antwerpen vastgelegde functietoeslagen ook in de andere havens betaald bij uitoefening van deze taken, conform de bedoelde "Antwerpse" categorielonen.

Het is de regel in de vier Vlaamse havens dat de havenarbeiders zich dagelijks - met uitzondering van de weekends, feestdagen en hun eigen vakantiedagen - aanbieden

---

(28) Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt met visserschaartuigen.

(29) In de haven van Gent wordt het statuut van kraanman geregeld door de CAO van 21 januari 1991. Deze kraanmannen hebben het statuut van havenarbeider en ontvangen een erkenningskaart. Ze werken in de haven van Gent steeds in vast dienstverband. Ze worden derhalve niet opgenomen in de cijfers van het algemeen contingent havenarbeiders zoals in de drie andere Vlaamse havens.



in het aanwervingslokaal van de betreffende haven. Daar worden zij dan aangeworven voor het uitvoeren van één arbeidstaak. Een arbeidstaak beslaat eigenlijk één arbeidsdag of shift. Enkel de haven van Gent kent ook het systeem van halve taak. Voor de haven van Antwerpen is er op zaterdagochtend te 7 uur nog een aanwervingszitting die vrijwillig kan bijgewoond worden.

DE AANVERWANTE EN AANVULLENDE HAVENARBEID

Naast de "traditionele" havenarbeid is voorzien dat een aantal behandelingen worden beschouwd als aanverwant en aanvullend aan de havenarbeid. Hiervoor werden onder de bevoegdheid van het Paritair Comité een aantal bijzondere beroepscategorieën opgericht. Het betreft de Magazijnarbeiders, de Vaklui en de Fruitsorteersters. Gezien het steeds toenemende belang van deze aanverwante activiteiten in de Vlaamse havens worden deze activiteiten - in zoverre hierover informatie beschikbaar is - opgenomen in de verdere bespreking.

DE MAGAZIJNARBEIDERS

De magazijnarbeiders vormen een apart contingent havenarbeiders in de haven van Antwerpen. Deze arbeiders kunnen enkel en alleen tewerkgesteld worden in de magazijnen. Zij worden steeds "vast" in dienst genomen door de werkgever. Zij worden ook opgesplitst in categorie A en B. De magazijnarbeiders A worden meestal gerekruteerd uit het algemeen contingent havenarbeiders. Het statuut van magazijnarbeider B werd pas ingevoerd in 1991 om de herlocatie van de distributie-activiteiten van binnen de havenzone naar buiten de havenzone te kunnen tegen gaan. Dit was enkel mogelijk door een categorie van magazijnarbeider te creëren waarvoor de totale loonkost enigszins concurrentieel is met de vigerende loonkost voor dezelfde beroepscategorie buiten de havenzone.

De haven van Gent heeft geen behoefte aan het statuut van magazijnarbeider. De meeste distributie-activiteiten zijn in Gent al jaren buiten de havenzone gevestigd.

In de Haven van Zeebrugge worden tot op heden al de magazijnactiviteiten uitgevoerd door havenarbeiders.

DE VAKLUI

Volgens de Codex van de haven van Antwerpen zijn vaklui: "werknemers die behandelingstuigen en materieel gericht op havenarbeid vervaardigen, onderhouden of herstellen binnen het territoriaal bevoegdheidsgebied van het Nationaal Paritair Comité der haven van Antwerpen". Deze vaklui worden steeds in vast dienstverband aangeworven bij één bepaalde werkgever en volgens een welbepaalde procedure ingeschreven bij CEPA die betrokkene - mits kennisgeving aan het Paritair Subcomité - een inschrijvingskaart verschaft.

In de drie andere Vlaamse havens worden ook vaklui[30] tewerkgesteld. Niettegenstaande door het Paritair Comité voor het havenbedrijf bij CAO van 5 januari 1990 bepaald werd dat de loon- en arbeidsvoorwaarden dienen afgestemd op het gangbare statuut te Antwerpen, wordt er in

(30) Zowel het CEPG als het CEWEZ behandelen als sociaal secretariaat voor bepaalde werkgevers ook de dossiers van hun vaklui. Deze organisaties zijn echter niet in de mogelijkheid om correcte cijfers te verstrekken met betrekking tot het totaal aantal vaklui werkzaam in respectievelijk de Gentse en Zeebrugse havens.

de diverse Codexen van de betrokken havens niets vermeld omtrent hun statuut. In deze orde van gedachten worden voor de vaklui in de haven van Zeebrugge per firma bedrijfsakkoorden afgesloten die worden gedeponeerd in het Paritair Subcomité.

DE FRUITSORTEERSTERS EN FRUITINPAKSTERS

In de nationale CAO van het P.C. voor het Havenbedrijf worden sinds januari 1991 de fruitsorteersters als volgt gedefinieerd : "de arbeiders, andere dan erkende havenarbeiders, magazijnarbeiders of vaklui die de manuele kwaliteitscontrole van fruit uitvoeren". De fruitsorteersters worden onderverdeeld in categorie A (vast dienstverband bij één werkgever) of categorie B (dagdagelijkse aanwerving).
In de haven van Zeebrugge zijn naast fruitsorteersters ook fruitinpaksters werkzaam. De werkgeversorganisatie van Zeebrugge beschikt sinds 1990 over een overzicht van het aantal uitgevoerde arbeidstaken door deze arbeidscategorie. De fruitinpaksters worden echter steeds aangeworven met contracten van bepaalde duur (meestal 6 maanden) afhankelijk van het seizoen. Informatie hierover is niet direct beschikbaar.

DISTRIBUTIE

Bij CAO van 29 december 1992 werd een nationaal Raamakkoord ondertekend houdende de distributie-activiteiten in de havens. Voor wat de haven van Antwerpen betreft, werden in 1995 de eerste "distributie-arbeiders" ingeschreven. Eind 1995 bedroeg het aantal 312.

DE EVOLUTIE INZAKE HAVENARBEID IN DE VIER VLAAMSE HAVENS TUSSEN DE PERIODE 1980-1995

Oorspronkelijk was het de intentie om een aantal algemene tendensen te becijferen voor de vier Vlaamse havens in hun globaliteit. Ondanks het feit dat het statuut van havenarbeider wettelijk zeer duidelijk omschreven is en ongeveer dezelfde werkzaamheden omvat in de vier Vlaamse havens, bestaan er onderling toch nog een aantal belangrijke verschillen. Havenarbeid is geen globaal homogeen gegeven.

Vandaar dat er gekozen werd om de evolutie binnen elke haven afzonderlijk te analyseren voor de periode 1980-1995. 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 bulk) in functie van het basisjaar 1980.

Om de beschreven evoluties te verduidelijken vindt U tevens in bijlage per haven[31] 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 trafiekgehelen. 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, gezien de eigenheid van iedere haven alsook de door haar behandelde verkeersstroom. Het is daarom dat dit binnen deze monografie ook niet gebeurt.**

Vooraleer tot de beschrijving over te gaan is het wenselijk om bepaalde onderdelen van de tabellen wat nader toe te lichten:

1. De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken gezien 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.

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

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

De haven van Antwerpen heeft tot op heden nog altijd het grootste aantal havenarbeiders van de Vlaamse havens. Eind 1995 telde het Algemeen Contingent nog 6.367[32] eenheden (zie tabel 7).
Gedurende de periode 1980-1995 daalde het algemeen contingent met 2.903 eenheden (31 %) en het aantal arbeidstaken lag in 1995 471.872 eenheden per jaar lager (29 %) dan in 1980. Gedurende dezelfde periode steeg het maritiem goederenverkeer exclusief vloeibare bulk met gemiddeld 1,8 % per jaar, of in totaal met 31 % over de periode 1980-1995. Deze evolutie is goed merkbaar in de bijgevoegde grafieken 1 en 2.

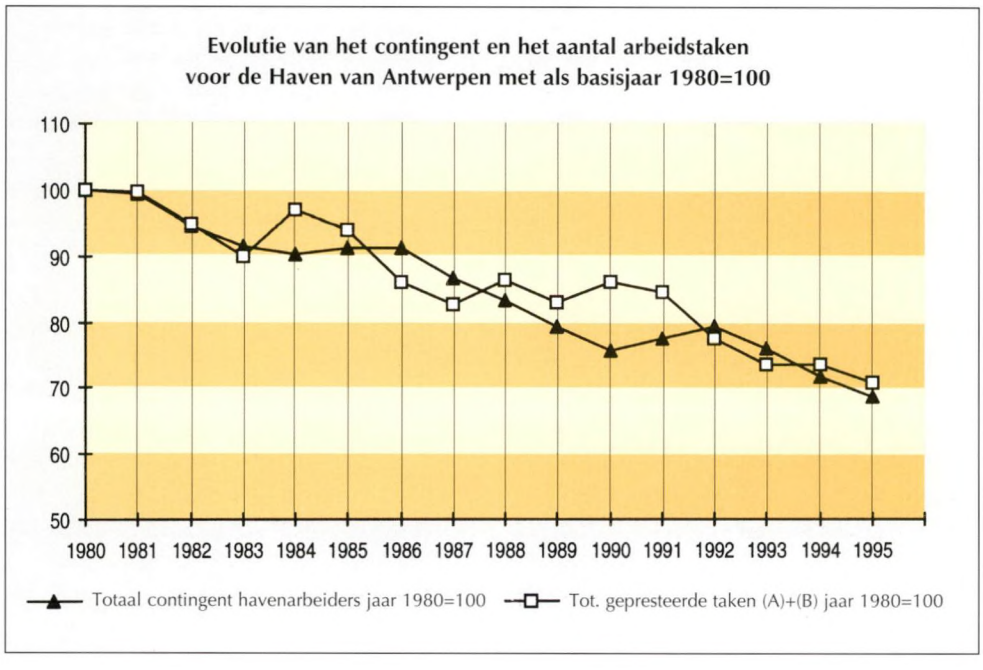
Hierbij moet opgemerkt worden dat het aantal havenarbeiders niet zo sterk is gedaald over dezelfde periode (met 22 %). Daalde het contingent magazijnarbeiders sterk tussen de periode 1981-1989, dan zien we een toename na de invoering in 1991 van het statuut "magazijnarbeider B". De verklaring hiervoor is dat de werkzaamheden van deze magazijnarbeiders beperkt bleef tot de behandelingen van de niet-watergebonden goederen, zodat voor de maritiemgebonden trafieken een uitbreiding van de "echte" magazijnarbeiders noodzakelijk bleek.



Het aantal vaklui bedroeg in 1995 ongeveer evenveel eenheden als in 1980. Het statuut van fruitsorteersters kwam pas in voege in de loop van 1991. Hun aantal bedroeg 44 in 1995, het grootste aantal sinds de invoering van dit statuut.

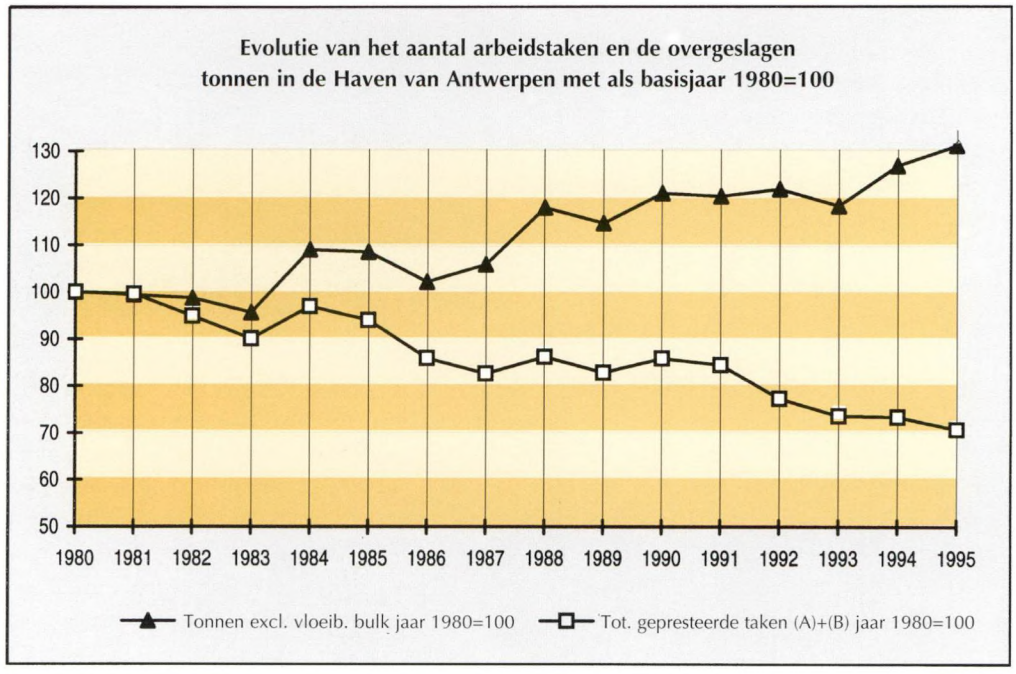
Belangrijk is het gegeven dat het procentuele aandeel van de arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteersters samen gestegen is van 20 % naar 27 % van de totaal uitgevoerde aantal arbeidstaken gedurende de periode 1980-1995. Het aantal uitgevoerde arbeidstaken door deze aanvullende arbeidscategorieën lag in 1995 zelfs 12.877 eenheden hoger dan in 1980.

Grafiek 1



(32) In het topjaar 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

Grafiek 2



Uit deze cijfergegevens is duidelijk af te leiden dat het Algemeen Contingent van havenarbeiders en de door hen uitgevoerde arbeidstaken een duidelijk dalende trend vertonen. Hiertegenover staat wel dat een gedeelte van deze daling wordt gecompenseerd door een toename van de aanvullende havenarbeid die gepresteerd wordt door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteersters.

Het feit dat de maritieme verkeersstroom blijft toenemen terwijl het aantal arbeidstaken (uitgevoerd door zowel havenarbeiders als de andere arbeiders binnen de havenzone) en het totaal contingent havenarbeiders daalt is in de haven van Antwerpen zowel te wijten aan produktiviteitsstijgingen als aan wijzigingen binnen het aangevoerde goederenpakket.

De produktiviteitsstijging doet zich voor op twee niveaus:
1. op het niveau van de individuele havenarbeiders. Door hun continue specialisering en bijscholing neemt de arbeidsproduktiviteit van de havenarbeider permanent toe;
2. op het technologisch niveau. Ingevolge de invoering van nieuwe vervoerstechnieken, nieuwe behandelingstechnieken en betere technische hulpmiddelen stijgt het rendement bij de goederenbehandeling drastisch.

Naast deze eerder technische en technologische wijzigingen spelen ook de aard van de behandelde goederen een cruciale rol. De produktiviteit van de droge bulkterminals wordt in hoofdzaak bepaald door de gebruikte behandelingstuigen. Bij de behandeling van droge bulk komen relatief weinig havenarbeiders te pas.

In Antwerpen heeft zich vooral een containerisering[33] van stukgoederen naar containers voorgedaan in de voorbije periode. Vanaf 1980 is een spectaculaire jaarlijkse toename vast te stellen van het aantal behandelde containers in de haven van Antwerpen. Dit gaat tevens gepaard met een algemene stabilisatie van het behandelde overige stukgoed in absolute cijfers. Bij nadere analyse van de procentuele verdeling van de aangevoerde goederen over de diverse goederencategorieën (inclusief de vloeibare bulk) komt men tot de vaststelling dat de containerbehandeling in belang verdrievoudigde (van 7,5 % in 1980 naar 22,2 % in 1994) terwijl het overige stukgoed algemeen gezien met 5 % daalde over de periode 1980-1994 van 25 % naar 20 %. In de jaren 1981, 1984 en 1985 bedroeg het aandeel van het "overig stukgoed" zelfs 28 %. Hierbij valt dadelijk op dat het aantal arbeidstaken tijdens deze jaren relatief zeer hoog lag in vergelijking tot de andere jaren van de periode 1980-1994.

(33) Met containerisering wordt de transportevolutie bedoeld waarbij meer en meer stukgoed in containers vervoerd wordt.

Tabel 7:

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Antwerpen (1980-1995; gegevens einde jaar)

Jaar	Contingenthaven-arb. (A)+(B) incl. arb. ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1980=100	Aantal (2) arbeidsongesch. havenarbeiders	Totaal gepres-teerde RSZ-taken (A)+(B)	Tot. gepresteerde taken (A)+(B) jaar 1980=100	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar (3)	Contingent magazijn-arbeiders	Vaklui	Fruit sorteer-sters	Totaal aantal arbeiders met er-kenningskaart (1)	Alle gepres-teerde RSZ-taken	Alle gepresteerde 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

Bron : C.E.P.A.; het S.E.A. en het jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.

(2) Vanaf 31-12-1992 zijn hier alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.

(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij bereking voor gemiddelde prestaties per havenarbeider

Een verdere containerisering zal blijven leiden tot een continue afname van het aantal arbeidstaken waaruit automatisch een daling van de rechtstreekse tewerkstelling binnen de Antwerpse havenregio zal volgen.

Binnen de Antwerpse havenkringen wordt als algemene regel aangenomen dat containerisering van het overige stukgoed de arbeidstaken tot 1/7-de reduceert in de haven van Antwerpen. Een klein gedeelte van dit verlies kan opgevangen worden door een toename van bepaalde vormen van ro-ro verkeer, zoals maritiem autovervoer dat nog redelijk arbeidsintensief is. Het is over het algemeen echter wel zo dat ook het ro-ro verkeer minder arbeidsintensief is dan gewoon conventioneel stukgoed. Het procentueel belang van het ro-ro verkeer steeg echter maar met 1 % over de globale periode 1980-1994.



Deze evolutie doet zich in alle Vlaamse havens voor. Binnen deze context lijkt het ons nuttig om ook te verwijzen naar een aantal andere "waardescheppingsregels", die vrij regelmatig binnen de haveneconomie gehanteerd worden. Bij de toepassing van deze regels wordt de diverse verschijningsvormen een andere wegingscoëfficiënt toegewezen. Het gewicht dat toegekend wordt, is afhankelijk van de toegevoegde waarde[34] die gecreëerd wordt bij de overslag van die bepaalde verschijningsvorm. Er wordt aldus geen rekening gehouden met de toegevoegde waarde die voortvloeit uit verdere bewerkingen op de overgeslagen goederen. De havenarbeiders zijn ook enkel betrokken bij de overslag. Het zijn vooral de magazijnarbeiders en fruitsorteerders, die ingezet worden voor de directe verdere behandelingen van de overgeslagen goederen.

Gezien de sterke verscheidenheid tussen enerzijds de diverse havens en anderzijds de verschijningsvormen[35] zelf, bestaan er verschillende regels. De voornaamste zijn: de Bremen-regel; de Rotterdam-regelen en de Dupuydauby-regel. Deze regels hanteren de volgende maatstaven:

- de Bremen-regel: 1 ton stukgoed
  = 3 ton droge bulk
  = 12 ton vloeibare bulk
  (gebaseerd op berekeningen van de haven van Bremen in 1982)
- de Rotterdam-regel: 1 ton conventioneel stukgoed
  = 3 ton gëunitiseerd stukgoed
  = 6 ton droge bulk en
  15 ton vloeibare bulk
  (Jaarverslag haven van Rotterdam 1989)
- de Dupuy Dauby-regel[36]: 1 ton conventioneel stukgoed
  = 3 ton containers en ro ro
  = 6 ton vaste bulk
  = 12 ton aardolie
  = 9 ton ander vloeibaar massagoed.

Het is echter niet aangewezen om één van deze regels zomaar toe te passen op alle containeroverslag in de Vlaamse havens, en aldus het effect van de containerisering op de omvang van de arbeidstaken te berekenen.

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

Over de periode 1980-1995 daalde het Algemeen Contingent met 28 %[37] of 222 eenheden. Opmerkelijk is wel dat het contingent zich tussen de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (+ 2,1 % per jaar), om daarna drastisch te dalen (- 5,4 % per jaar). De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig te wijten 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

---

(34) Arbeidskosten vormen een belangrijk onderdeel van de toegevoegde waarde.

(35) Hiermee wordt o.a. bedoeld dat de ro-ro die behandeld wordt in de haven van Antwerpen (deepsea) een totaal ander karakter vertoond dan de ro-ro die overgeslagen wordt in de haven van Zeebrugge (overwegend Kanaalverkeer).

(36) De heer Dupuydauby heeft deze regel zelf opgesteld. Deze persoon publiceert regelmatig in de "Journal de la Marine Marchande".

(37) 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.

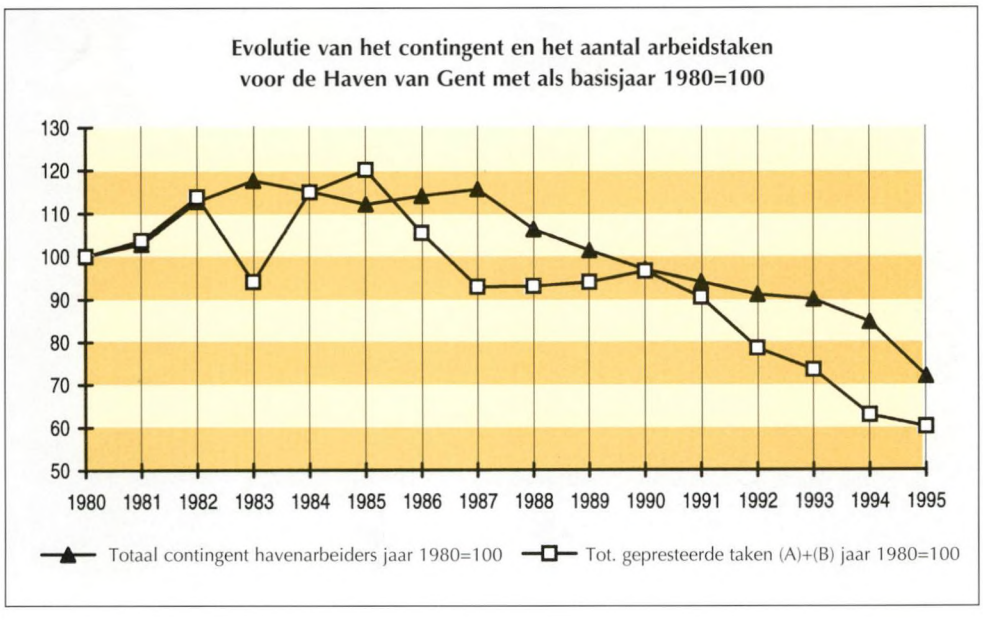
een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf 1992 is er echter een drastische afname van het aantal arbeidstaken (een daling met bijna 34 % tussen 1991 en 1995). Al deze evoluties zijn duidelijk waar te nemen in de grafieken 3 en 4.

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 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.

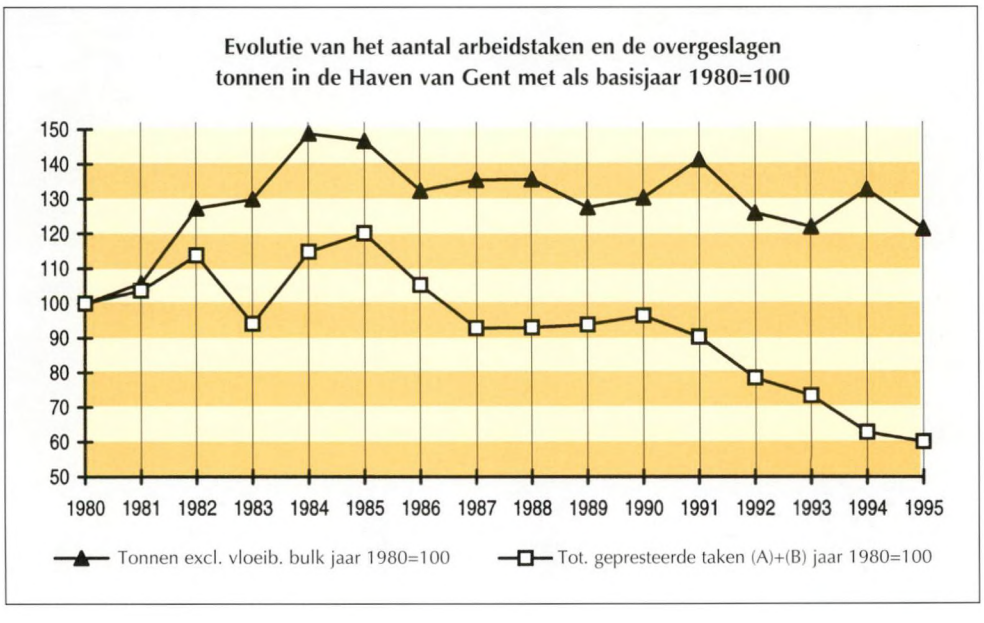
De ro-ro activiteiten zijn in de loop van deze periode in procentueel belang verdubbeld (van 2% in 1980 naar 4 % in 1994). De toename van het belang van de ro-ro in het totale goederenpakket van de haven van Gent is volledig ten nadele van de vloeibare bulk, en heeft aldus enkel en alléén maar een positieve invloed op de directe havenarbeid.

Wat tevens opvalt is dat het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider in de haven van Gent merkelijk lager ligt dan in de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Dit heeft een zeer duidelijke verklaring. De haven van Gent heeft vooral trampvaart. De havens van Antwerpen en Zeebrugge daarentegen liggen voor vele rederijen op de

Grafiek 3



Grafiek 4



regelmatige vaarroutes en hebben aldus veel lijnvaart. Hierdoor komen de schepen in de havens van Antwerpen en Zeebrugge veel meer gelijkmatig verdeeld over de tijd toe dan in de haven van Gent. In de haven van Gent doen zich zeer vaak op vrijdag piekmomenten voor. Het algemene contingent moet echter groot genoeg zijn om deze regelmatige pieken op te vangen. Zij zijn immers een structureel kenmerk van de haven van Gent. Hierdoor zijn er op de pieken wel vele havenarbeiders aan het werk, maar hierdoor wordt men in Gent geduderende de dalmomenten ook met meer werkloosheid geconfronteerd dan in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Bij een vergelijking tussen de Algemene Contingenten van de haven van Gent en de andere Vlaamse havens moet men er rekening mee houden dat de kraanmannen in Gent niet inbegrepen zijn in dit Algemeen Contingent[38]. Op 1 januari 1996 bedroeg hun aantal 47 eenheden.



(38) In de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn dit zelfs gespecialiseerde havenarbeiders die hiervoor een toeslag ontvangen bovenop het basisloon van havenarbeider.

Tabel 8:
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Gent (1980-1995; gegevens begin van het jaar)

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

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 1980-1995

De haven van Zeebrugge[39] is de enige Vlaamse haven die gekenmerkt wordt door een bijna continue stijging van zowel het Algemeen Contingent havenarbeiders, het aantal arbeidstaken als de behandelde goederen.
Het Algemeen Contingent verdrievoudigde bijna tussen de periode 1980-1995. Het kende een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,9 %[40]. 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 goederentrafiek (exclusief de vloeibare bulk) tussen de jaren 1980-1995.

Hier valt uit af te leiden dat de sterke stijging van het contingent en het aantal arbeidstaken niet enkel en alleen toe te schrijven is aan de verkeerstoename. Hierna worden een aantal belangrijke verklaringen gegeven.

(39) Het zijn enkel de havenarbeiders die tewerkgesteld zijn in de haven van Zeebrugge. Het gedeelte van de haven in Brugge valt hier niet onder.

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



In de loop van het jaar 1984 werd het Algemeen Contingent met 100 eenheden uitgebreid. Hier zijn drie belangrijke verklaringen voor:

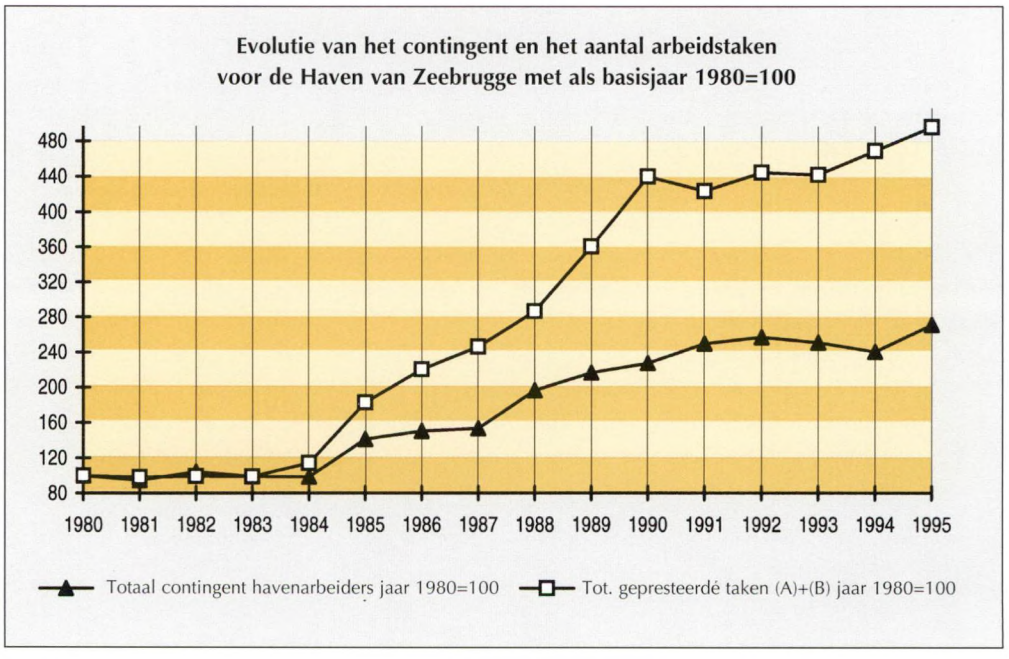
- voor de containerbehandeling werd overgeschakeld naar het statuut van havenarbeider;
- voor de behandeling van het ro-ro verkeer, dat vanaf dat jaar sterk begint te groeien in de haven van Zeebrugge, worden ook havenarbeiders van het Algemeen Contingent ingeschakeld;
- in dat jaar wordt nieuwe infrastructuur in gebruik gesteld voor o.a. het zeer arbeidsintensieve fruitverkeer.

De toename van het aantal arbeidstaken is ook te verklaren door de stijging van het goederenverkeer maar is in hoofdzaak toe te schrijven aan bepaalde goederencategorieën. In tegenstelling tot in Antwerpen blijft het procentueel aandeel van het overig stukgoed toenemen in de haven van Zeebrugge. Het steeg van 1,2 % in 1980 naar 4,2 % in 1994. Ook het containerverkeer nam toe in de haven van Zeebrugge. Maar het bedroeg in 1980 reeds 14 % van het totale goederenpakket. In 1994 was dit geklommen tot 22,5 %. Opmerkelijk is de toename van het aandeel (30 % in 1980 en reeds 40 % in 1994) van het ro-ro verkeer in de haven van Zeebrugge. De ro-ro in de haven van Zeebrugge heeft nog een vrij arbeidsintensief karakter. Hierbij kan gedacht worden aan de aan- en afvoer van auto's en het niet begeleide Kanaalverkeer. Belangrijk bij dit alles is dat de toename van deze verkeersstromen ten nadele is van de niet-arbeidsintensieve goederencategorieën van droge en vloeibare bulk (waaraan zelfs geen havenarbeid te pas komt).

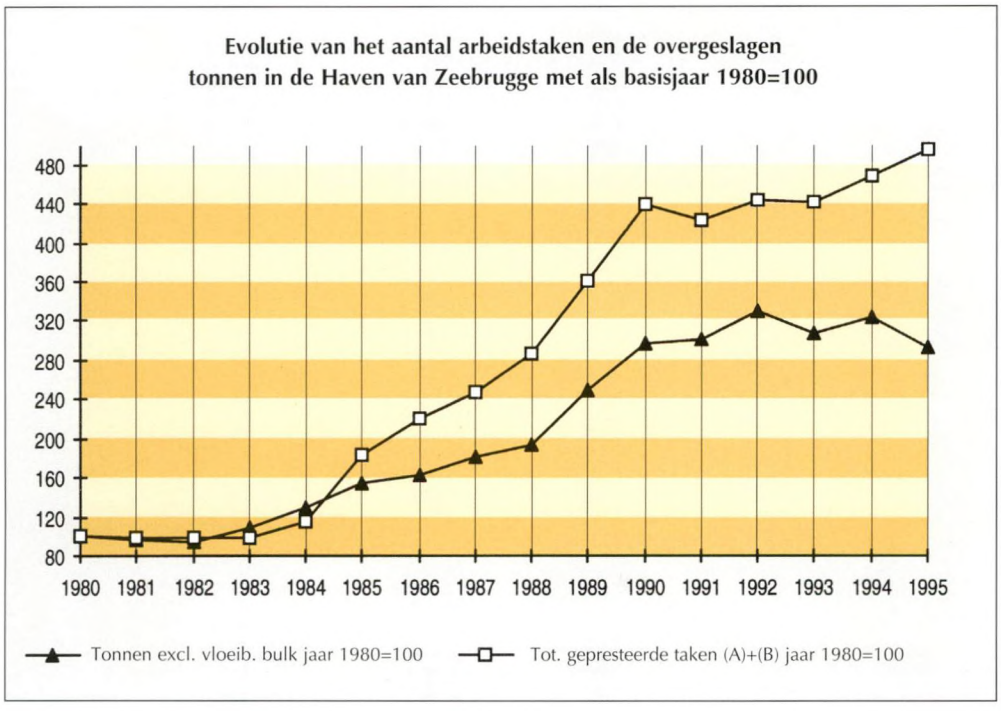
Ondanks de hiervoor aangehaalde verklaringen roept een dergelijke discrepantie tussen de ontwikkelingen in de behandelde goederenstromen en de uitgevoerde arbeidstaken toch nog vragen op. Een dergelijke daling van de produktiviteit ligt immers niet in de lijn van de algemene verwachtingen. Waarschijnlijk stellen zich een aantal methodologische problemen bij de verstrekte gegevens voor de eerste jaren van de beschouwde periode.

Uit deze tabel valt ook uit te maken dat de tewerkstelling van de havenarbeiders in de haven van Zeebrugge zeer hoog ligt. Hierdoor is de werkloosheidsgraad zeer laag in deze haven. Dit heeft een financieel positief effect op het Compensatiefonds voor de haven van Zeebrugge.

Grafiek 5



Grafiek 4

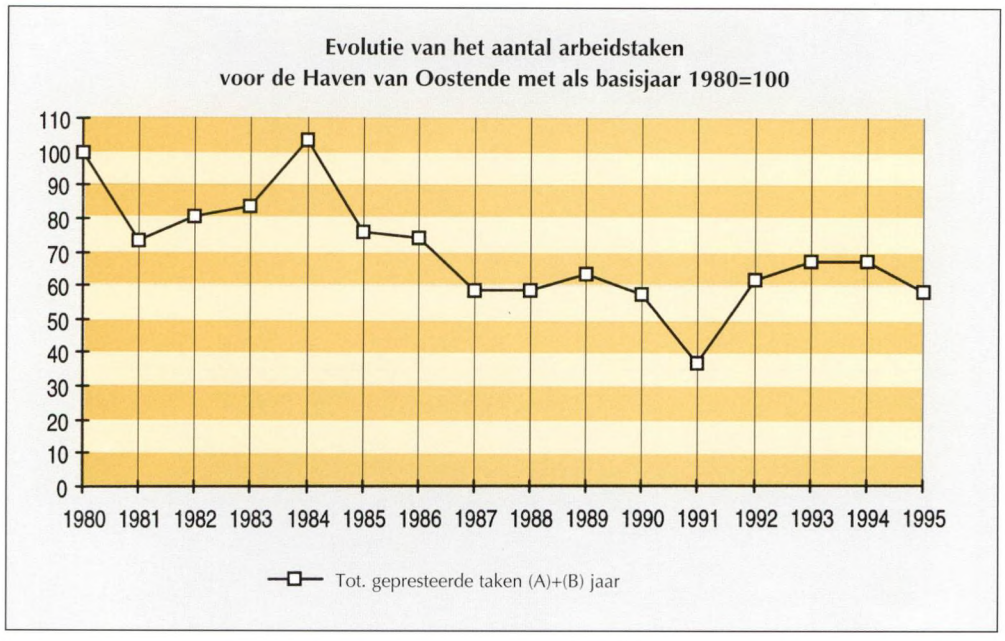


Tabel 9:
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Zeebrugge (1980-1995; gegevens begin van het jaar)

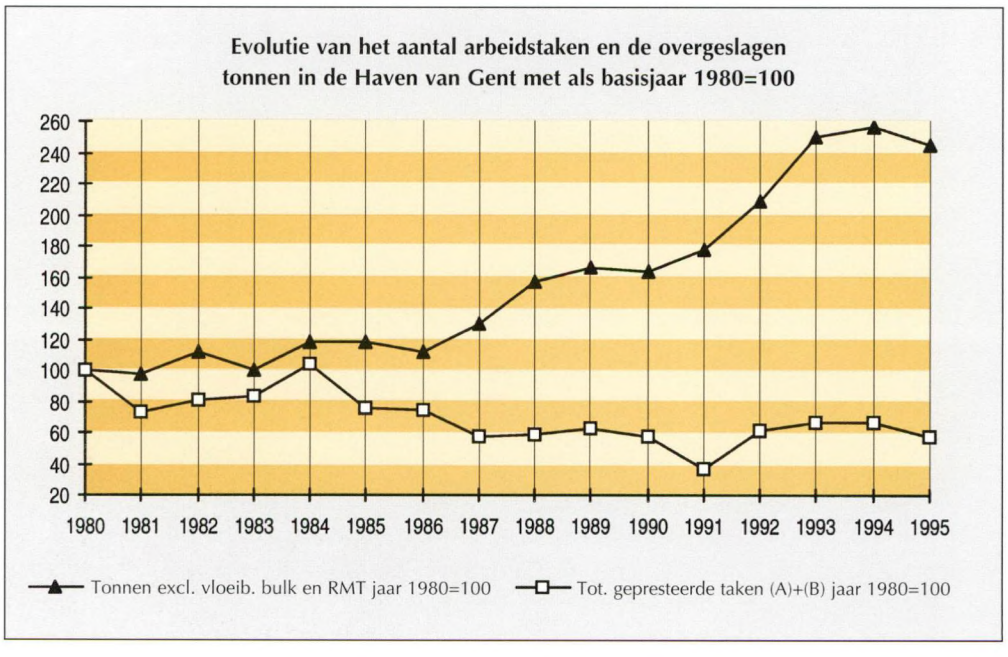
jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1980=100	Totaal gepresteerde taken (A) + (B)	Tot. gepresteerde taken (A)+(B) jaar 1980=100	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar	Tonnen excl. vloeib. bulk (x1000)	Tonnen excl. vloeib. bulk jaar 1980=100
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

Bron: CEWEZ en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie.

Grafiek 7



Grafiek 8



Tabel 10:
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-1995)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken (A)+(B)	Tot. gepresteerde taken (A)+(B) jaar 1980=100	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar	Tonnen excl. en vloeib. bulk trafiek RMT	Tonnen excl. vloeib. bulk en RMT jaar 1980=100
1980	N.B.	N.B.	9.034,5	100	N.B.	1.240.653	100
1981	N.B.	N.B.	6.601,0	73	N.B.	1.208.658	97
1982	N.B.	N.B.	7.252,0	80	N.B.	1.380.910	111
1983	N.B.	N.B.	7.569,5	84	N.B.	1.232.915	99
1984	N.B.	N.B.	9.342,0	103	N.B.	1.468.725	118
1985	N.B.	N.B.	6.863,5	76	N.B.	1.468.496	118
1986	N.B.	N.B.	6.681,5	74	N.B.	1.387.379	112
1987	N.B.	N.B.	5.244,0	58	N.B.	1.602.003	129
1988	N.B.	N.B.	5.268,0	58	N.B.	1.944.944	157
1989	N.B.	N.B.	5.695,5	63	N.B.	2.057.201	166
1990	73	100	5.135,0	57	70	2.023.821	163
1991	60	82	3.294,5	36	55	2.198.079	177
1992	62	85	5.539,5	61	89	2.583.714	208
1993	60	82	6.048,0	67	101	3.103.420	250
1994	58	79	6.046,5	67	104	3.176.542	256
1995	54	74	5.186,5	57	96	3.034.880	245

Bron: Sociaal Samenwerking - Group S en het Jaarverslag Vlaamse Havencommissie.

ENKELE BELANGRIJKE BEDENKINGEN

Het statuut van "de havenarbeider" vormt tussen de Vlaamse havens onderling geen concurrentie-element. Het statuut heeft zelfs zijn efficiëntie bewezen. Door dit statuut kennen de Vlaamse havens reeds een lange periode van sociale vrede. Binnen de havensector is dit van primordiaal belang. Stakingen hebben immers een zeer negatieve invloed bij het bepalen van de vaarroutes door de grote rederijen.

Hiernaast bezitten de Vlaamse havenarbeiders binnen de internationale scheepvaartkringen een goede reputatie. Ook dit is gedeeltelijk te danken aan het goed uitgewerkte statuut van de havenarbeider.

Het is een realiteit dat het aantal arbeidstaken en het contingent zelf in de havens van Antwerpen, Gent en Oostende een duidelijk dalende tendens vertonen. Enkel in de haven van Zeebrugge neemt het aantal arbeidstaken en het contingent toe. In de haven van Antwerpen is het wel zo dat een gedeelte van de afname gecompenseerd wordt door een toename van arbeidstaken in de aanvullende havenarbeiderssector.

Globaal genomen daalt de tewerkstelling in de zuivere stouwersactiviteiten (het algemeen contingent havenarbeiders) in de Vlaamse havens. Dit is enerzijds te wijten aan een continue produktiviteitsstijging bij de overslag van de goederen en anderzijds aan een verschuiving tussen de verschijningsvormen van de behandelde goederen. Om een globale analyse te maken over de tewerkstelling in de aanverwante havenarbeid is er momenteel echter onvoldoende informatie beschikbaar.



Annex: Procentuele verdeling van de verschijningsvormen per haven

	Haven van Antwerpen				
	droge bulk	vloeibare bulk	containers	ro/ro	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%



	Haven van Gent				
	droge bulk	vloeibare bulk	containers	ro/ro	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%

	Haven van Zeebrugge				
	droge bulk	vloeibare bulk	containers	ro/ro	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%

Bron: Jaarverslag Vlaamse Havencommissie/Havenbestuur Antwerpen/Havenbestuur Gent en Havenbestuur Zeebrugge.

ADVIEZEN IN 1995



Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge

Brussel, 25 januari 1995

1. Inleiding

De Vlaamse Minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden heeft aan de Vlaamse Havencommissie op 9 november 1994 het dossier over de bouw van het Wielingendok in de voorhaven van Zeebrugge ter advies voorgelegd. De Minister heeft gevraagd te adviseren tegen uiterlijk 31 januari 1995.
Het dossier dat aan de Havencommissie werd voorgelegd bevat een kosten-batenanalyse, een marktstudie en een projectnota. Het advies werd voorbereid door de werkgroep "Havenprojecten en driejarenprogramma".

In deel 2 van dit advies worden de belangrijkste gegevens over het project onderzocht en samengevat. De resultaten van de kosten-batenanalyse en van de marktstudie worden kort weergegeven. In deel 3 worden de conclusies van de Vlaamse Havencommissie geformuleerd.

2. Onderzoek van het project

2.1 FYSISCHE KENMERKEN

Het Wielingendok zal gebouwd worden in de westelijke buitenhaven te Zeebrugge. Door de bouw van de kademuren wordt een terreinoppervlakte van 47 hectare ontsloten en komen vier bijkomende aanlegplaatsen beschikbaar voor ro/ro-activiteiten. Het totale project bestaat uit het bouwen van een kademuur van ca. 750 meter en het baggeren van het dok in twee fasen. De terreinen zullen worden opgehoogd en de toegangswegen zullen worden aangelegd.

2.2 BUDGETTAIRE IMPACT VAN HET PROJECT

De kostprijs van het project wordt geraamd op 1.577,5 miljoen Bfr. Op basis van de thans geldende financieringsregeling kan de kostprijs als volgt worden uitgesplitst (in miljoen Bfr.):

Tabel 1:
kostenverdeling Gewest/MBZ bij huidige financieringsregeling

Aard	Gewest	MBZ	Totaal
aanvoer zand	117,0	78,0	195,0
bouw kaaimuur	585,0	390,0	975,0
aansluitingen en zandopvangkade	30,0	20,0	50,0
dubbelzijdige pier	37,5	25,0	62,5
afwerking zandopvangkade	37,5	25,0	62,5
baggerwerken	232,5	0,0	232,5
Totaal	1039,5	538,0	1.577,5

Op basis van de huidige financieringsregeling draagt het Gewest dus 65,9 % van de kosten van het project.

2.3 DE TRAFIEKPROGNOSES EN DE MARKTANALYSE

De marktanalyse bestaat voor een belangrijk deel uit een prognose van de ro/ro-trafieken naar de haven van Zeebrugge. In twee van de drie scenario's wordt met eenvoudige statistische technieken een schatting gemaakt van de kanaaltrafiek te Zeebrugge. In een eerste prognosescenario wordt de ro/ro-trafiek voorspeld met een trendanalyse aan de hand van de ro/ro-trafieken die in de periode 1981-1992 werden gerealiseerd (uitgedrukt in aantal vrachtwagens). In een tweede prognosescenario wordt een soortgelijke voorspelling gedaan van de trafieken in de kusthavenrange[41]. Door het marktaandeel van de haven van Zeebrugge constant te houden op het niveau van 1992, wordt bijgevolg ook een prognose bekomen van de ro/ro-trafieken van Zeebrugge. In een derde prognosescenario worden de cijfers van Drewry Consultants overgenomen. Drewry voorspelde een jaarlijkse groei met 4,5 % voor de kanaaltrafieken. Het is dit laatste scenario dat werd gebruikt als basis voor de kosten-batenanalyse.
In de verschillende scenario's werd aangenomen dat de Kanaaltunnel een deel van de trafieken van de haven van Zeebrugge zal overnemen. Een door de MBZ uitgetekende (pessimistische) visie met betrekking tot de invloed van de Kanaaltunnel zou inhouden dat de helft van de begeleide trafiek van de haven van Zeebrugge zou afvloeien naar de tunnel. Aangezien ca. 30 % van de trafieken van Zeebrugge begeleid is, zou het gaan om een totaal trafiekverlies van 15 %. In de standaardscenario's wordt rekening gehouden met een trafiekverlies dat slechts de helft daarvan bedraagt: 7,5 % van de totale ro/ro-trafiek van Zeebrugge zal afvloeien naar de Kanaaltunnel. In de sensitiviteitsanalyses, zowel in de marktstudie als in de kosten-batenanalyse, wordt rekening gehouden met een trafiekverlies van 15 %.

De Zeebrugse ro/ro-trafieken zullen gunstig beïnvloed worden door de toekomstige mogelijkheden van de Scandinavische trafieken. Op basis van gesprekken met belangrijke ondernemers in de haven werd door de auteurs van de marktstudie geschat dat de bijkomende trafieken voor het Wielingendok kunnen oplopen tot ongeveer 2 miljoen ton. Een groot deel van deze trafiek zal op relatief korte termijn gerealiseerd worden.

In de kosten-batenanalyse wordt gewerkt met dezelfde cijfers als in het referentiescenario van de marktanalyse. In de kosten-batenanalyse worden de cijfers echter nog verhoogd met de trafieken die bijkomend aangetrokken worden door de mogelijkheid om tijdwinst te realiseren wanneer het Wielingendok operationeel is.

(41) Hiermee worden de havens van Scheveningen, Rotterdam, Vlissingen, Zeebrugge, Oostende, Dunkerque, Boulogne, Calais, Dieppe en Le Havre bedoeld.

2.4 DE KOSTEN-BATENANALYSE

2.4.1 DE KOSTEN-BATENTABEL

De resultaten van de kosten-batenanalyse worden weergegeven in de tabellen 2 en 3. Telkens wordt tussen haakjes weergegeven welk aandeel elk van de kosten- of opbrengstposten heeft in het kosten- of opbrengsttotaal.

Tabel 2:
Kosten-batentabel Wielingendok internationaal standpunt

Kosten en baten uit internationaal standpunt (mln BF 1993) (discontovoet 4%, oneindige analyseperiode)			
Kosten		Baten	
1. Investeringsuitgaven (75 %)	1.417	1. Havenontvangsten (28 %)	6.139
2. Onderhoudsuitgaven (25 %)	468	2. Toelevering aan andere projecten (0 %)	17
		3. Kostenbesparingen havengebruikers (69 %)	15.016
		4. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud (3 %)	628
TOTALE KOSTEN:	1.885	TOTALE BATEN:	21.800

Tabel 3:
Kosten-batentabel Wielingendok Belgisch standpunt

Kosten en baten uit Belgisch standpunt (mln BF 1993) (discontovoet 4%, oneindige analyseperiode)			
Kosten		Baten	
1. Investeringsuitgaven (75 %)	1.417	1. Havenontvangsten (63 %)	6.139
2. Onderhoudsuitgaven (25 %)	468	2. Toelevering aan andere projecten (0 %)	17
		3. Belgisch aandeel in de kostenbesparingen van havengebruikers (25 %)	2.403
		4. Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud (7 %)	628
		5. Werkgelegenheid bij goederenbehandeling in België (5 %)	456
TOTALE KOSTEN:	1.885	TOTALE BATEN:	9.643

De kosten-batentabellen geven aan dat vanuit het internationale standpunt de baten voor een groot deel worden bepaald door de kostenbesparingen voor havengebruikers. Deze kostenbesparingen voor havengebruikers worden voor een groot deel gerealiseerd door buitenlandse havengebruikers. In het Belgische standpunt wordt deze post dan ook aanzienlijk kleiner.

Vanuit het Belgische standpunt maken de havenontvangsten de grootste batenpost uit.

2.4.2 BESPREKING VAN DE BELANGRIJKSTE KOSTEN- EN BATENPOSTEN IN DE KOSTEN-BATENANALYSE

De havenontvangsten

De havenontvangsten bestaan uit de huurgelden van de terreinen en de scheepvaartrechten.
Wat de huurgelden betreft wordt verondersteld dat de 47 hectare aan nieuwe terreinen zeer snel verhuurd zullen worden. 10 hectare wordt reeds verhuurd in 1996, 23 hectare in 1997 en de volledige 47 hectare vanaf 1998.

In de kosten-batenanalyses voor eerder onderzochte havenprojecten werd steeds onvoorwaardelijk aangenomen dat de verhuring van de terreinen hoe dan ook zal plaatsvinden, zelfs wanneer de trafiekopbouw trager zal verlopen. Een berekening van de huuropbrengsten in functie van de trafiekopbouw zou een lager kosten-batenresultaat opleveren in de sensitiviteitsanalyses waarbij een tragere trafiekopbouw wordt vooropgesteld. In de kosten-batenanalyse voor het Wielingendok werd in de sensitiviteitsanalyses wel rekening gehouden met een verhuring van de terreinen à rato van de trafiekprognose. Dergelijke herberekening beïnvloedt het resultaat slechts in geringe mate.[42] In de kosten-batenanalyse werden de baten van de terreinverhuring berekend uitgaande van een concessieprijs van 125 Bfr. per m^2. Hoewel deze prijs de gemiddelde concessieprijs in de haven van Zeebrugge overtreft, neemt de Havencommissie aan dat deze prijs aan de klant zal worden aangerekend.[43]

De scheepvaartrechten bestaan uit het tonnenmaatrecht, het aanlegrecht en de loodsgelden. In de kosten-batenanalyse voor het Wielingendok worden deze loodsgelden voor de eerste keer als baat aangerekend. Het gaat dan ook om een specifiek geval. Regelmatige lijnen op de Belgische kusthavens worden vrijgesteld van de verplichting om een loods te nemen. Toch moet een kwart van het normale loodstarief worden betaald. Aangezien er tegenover deze betaling geen dienst vanwege de loodsdiensten staat, is het correct om deze loodsgelden als een baat aan te rekenen in de kosten-batentabel.
Er wordt daarbij aangenomen dat de overige loodsgelden (die gelden voor de niet-regelmatige, niet-ro/ro-schepen, in Zeebrugge en in andere havens) worden aangerekend tegen de marginale kostprijs. Dit werd tot nu steeds in de kosten-batenanalyses aangenomen die deel uitmaakten van de projectdossiers die ter advies werden voorgelegd aan de Havencommissie.[44]

Kostenbesparingen voor de havengebruikers

De kostenbesparingen voor de havengebruikers maken - vooral vanuit internationaal standpunt - een zeer belangrijk deel uit van de baten. De baat voor de havengebruikers bestaat er vooral in dat zij kunnen beschikken over bijkomende havencapaciteit. Men vermijdt dus congestiekosten.

De wijze waarop de vermeden congestiekosten worden berekend verschilt niet van de berekeningen die in vorige kosten-batenanalyses werden gedaan.[45]
Er moet echter opgemerkt worden dat in de redenering wordt uitgegaan van een "no-change"-situatie na 2006. Dit wil zeggen dat er wordt aangenomen dat de ro/ro-markt na 2006 niet meer verder zal groeien (voor de periode tussen 1994 en 2006 wordt een jaarlijkse groei van 4,5 % verondersteld). Na 2006 zal de capaciteit van het Wielingendok volzet zijn terwijl de overige ro/ro-havens nog wel in staat zullen zijn om bijkomende ro/ro-activiteiten te ontplooien.

Wanneer van de veronderstelling zou uitgegaan worden dat de ro/ro-markt na 2006 nog verder kan blijven groeien (hoewel het zeker niet realistisch is om een verdere groei van 4,5 % per jaar voor een zeer lange periode aan te houden) dan heeft dit belangrijke gevolgen voor de berekening van de kostenbesparing voor de havengebruikers. De baten voor de periode na 2006 (in de KBA gaat het in de huidige berekening om 11,4 miljard BF op een totale kostenbesparing voor de havengebruikers van 15,0 miljard BF) zullen dan beduidend lager liggen. In welke mate de resultaten lager zullen liggen, hangt af van de groei van de markt die verwacht wordt na 2006.
Een verhoging van de baten zou veroorzaakt worden wanneer men in de plaats van de "no-change"-situatie zou aannemen dat er na 2006 een ernstige ondercapaciteit zou ontstaan in de kanaalhavens buiten Zeebrugge. Dergelijke situatie is minder waarschijnlijk.

Wanneer met bovenstaande redenering rekening wordt gehouden, dus wanneer er verondersteld wordt dat de

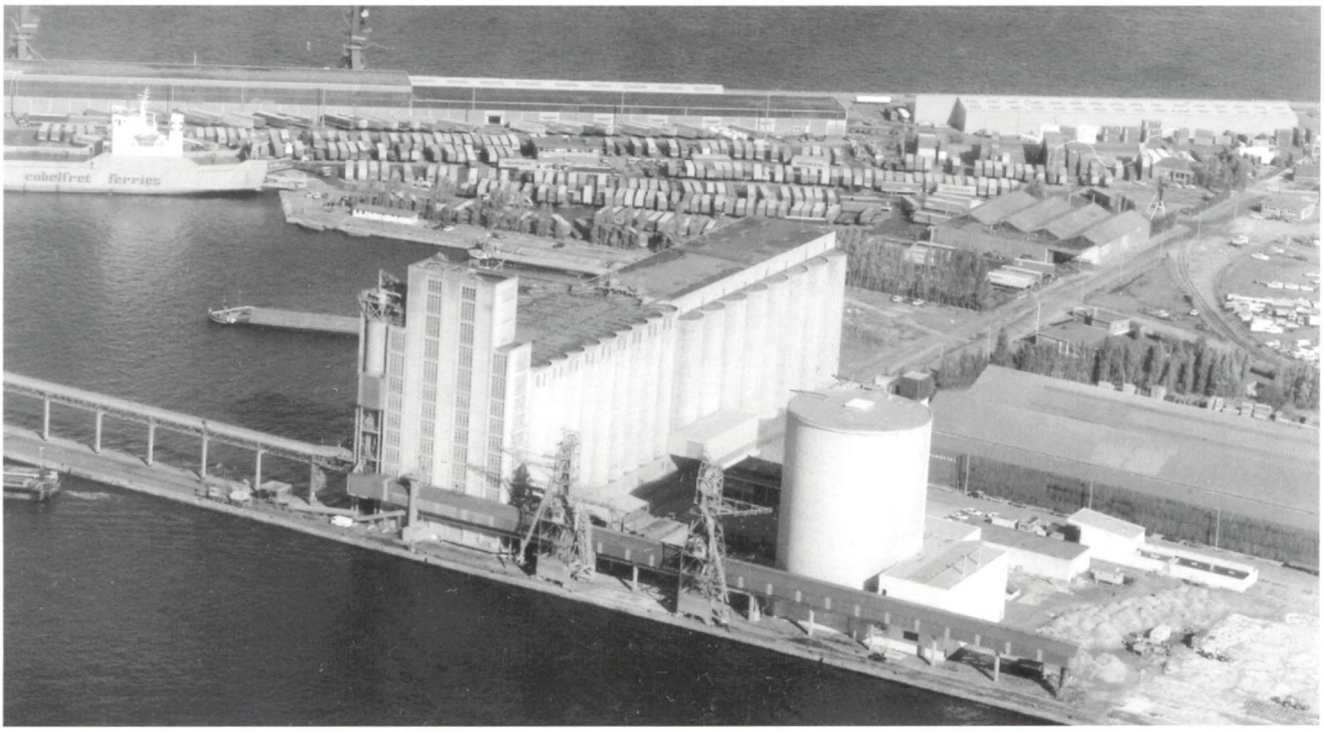
---

(42) Een meer geleidelijke opbouw van de huurgelden beïnvloedt het resultaat slechts in geringe mate omdat de baat die voortvloeit uit de verhuring van de terreinen slechts een klein onderdeel (6 %, internationaal standpunt) uitmaakt van de totale baat. Zelfs het volledig wegvallen van de huurgelden zou - in het internationaal standpunt - de opbrengstratio slechts doen afnemen van 12,62 tot 11,80.

(43) Er zijn in de haven van Zeebrugge al terminals die een vergelijkbare prijs betalen. De hogere prijs is verantwoord omwille van het hogere rendement dat aan het Wielingendok gerealiseerd zal kunnen worden.

(44) In eerder gemaakte kosten-batenanalyses werd steeds aangenomen dat de normale loodsgelden worden aangerekend tegen de marginale kostprijs. Indien men zou stellen dat er een deel is van de normale loodsgelden waar geen prestatie tegenover staat, dan moet dit deel als baat worden aangerekend in de kosten-batentabel.

(45) In de KBA wordt de redenering uitvoerig uitgelegd. Zie hiervoor blz. 55 e.v. en de tabel op blz. 56.



ro/ro-markt zal blijven doorgroeien na 2006, dan heeft dit gevolgen voor de totale baten en dus ook voor de opbrengstratio.[46] Aangezien ook in de overige KBA's een soortgelijke redenering werd gevolgd bij het berekenen van de kosten-batenratio's, is het niet aangewezen om voor het Wielingendok een aanpassing door te voeren in de gevolgde redenering. Bovendien moet er een aanvaardbaar antwoord gevonden worden op de vraag welke groeivoeten er in de verre toekomst gehanteerd zullen moeten worden voor de ontwikkelingen van de kanaaltrafieken.

Een tweede opmerking die de Havencommissie over de "kostenbesparingen voor havengebruikers" wenst te maken, betreft de concurrentiële omgeving die werd gehanteerd bij het berekenen van de kostenbesparingen. De kostenbesparingen voor havengebruikers worden berekend als de baat die ontstaat doordat een bijkomende capaciteit in de haven van Zeebrugge wordt aangeboden. Door die nieuwe capaciteit zal het niet nodig zijn om uit te wijken naar een andere haven en worden bijgevolg de kosten, om de goederen per vrachtwagen naar die andere haven te vervoeren, vermeden. In de kosten-batenanalyse werd rekening gehouden met de belangrijkste havens in de kusthavenrange. Hieronder worden de havens van Rotterdam, Oostende, Duinkerken, Calais en Le Havre verstaan. De toevoeging van nog verder gelegen kusthavens heeft een marginale invloed op de resultaten.

Echter, voor een deel van de trafieken, namelijk de 2 miljoen ton Scandinavische trafiek die verwacht wordt, geldt dat ook de havens van Gent en Antwerpen tot de concurrenten gerekend moeten worden. De herberekening van de resultaten van de kosten-batenanalyse in functie van de toevoeging van de havens van Gent en Antwerpen als concurrenten voor de Scandinavische trafieken vergt een grondige analyse. Op grond van een eenvoudige berekening kan men echter concluderen dat het effect van de toevoeging van Gent en Antwerpen als concurrenten voor de Scandinavische trafieken gering zal zijn.
In deze eenvoudige berekening worden de havens van Gent en Antwerpen toegevoegd als volwaardige concurrenten van de kusthavens, zowel voor de ro/ro-trafieken op Scandinavië als voor alle ro/ro-trafieken op Groot-Brittannië. Deze berekening doet de opbrengstratio afnemen van 12,62 naar 11,67 in het internationale standpunt en van 4,92 naar 4,76 in het Belgische standpunt. Vermits Antwerpen en Gent in werkelijkheid slechts te beschouwen zijn als concurrent voor de Scandinavische trafieken[47], zal de invloed op de opbrengstratio slechts een fractie bedragen van deze in de bovenstaande berekening.

Werkgelegenheid bij constructie en onderhoud

De baten die voortvloeien uit de werkgelegenheid bij constructie en onderhoud maken in het internationale en het Belgische standpunt 3 % respectievelijk 7 % uit. De berekeningen gebeurden analoog aan deze in de vorige KBA's.

---

(46) Wanneer bijvoorbeeld wordt aangenomen dat de ro/ro-markt nog blijft doorgroeien met ca. 4,5 % per jaar tot 2015, met ca. 2,5 % tussen 2015 en 2035 om daarna te stabiliseren, dan nemen de kostenbesparingen voor havengebruikers af van 15,0 miljard BF tot 10,2 miljard BF. De opbrengstratio zal - vanuit het internationale standpunt - afnemen van 12,62 tot 9,55.

(47) In 2006 bedraagt het aandeel van de Scandinavische trafieken in het Wielingendok ca. 17 %.

Investerings- en onderhoudsuitgaven

De investeringen die voor het Wielingendok dienen te gebeuren worden in de kosten-batenanalyse geschat op 1,58 miljard Bfr. (in de adviesvraag wordt de kostprijs geraamd op 1,40 miljard Bfr.). De uitgaven voor het onderhoud van de constructies bedragen vanaf 2000 10,8 miljoen Bfr. per jaar. De jaren ervoor ligt de jaarlijkse onderhoudskost lager.

De Havencommissie wijst erop dat de relatief lage kostprijs van het project aan de basis ligt van de hoge opbrengstratio. De lage kostprijs van het project vloeit voort uit de (aanzienlijke) investeringen die reeds in het verleden zijn gebeurd in de voorhaven van Zeebrugge. Deze investeringen uit het verleden worden - terecht - niet in de kosten-batentabel opgenomen. De opbrengstratio is immers een uitdrukking van het rendement van de additionele investering die nu nog voor het Wielingendok moet gebeuren, rekening houdende met de voorhaven zoals die nu beschikbaar is.

De Havencommissie vindt dat er bij de berekeningen van de "kostenbesparingen voor havengebruikers" in het basisscenario rekening gehouden zou moeten worden met de havens van Antwerpen en Gent als concurrenten voor de ro/ro-trafieken op Scandinavië. De Havencommissie erkent dat het daarbij gaat over het principe en niet over de invloed van deze aanpassing op de resultaten. De invloed op de resultaten van deze wijziging aan het basisscenario is immers marginaal.

2.4.3 DE SENSITIVITEITSANALYSES IN DE KOSTEN-BATENANALYSE

Verhoging van de discontovoet

In elk van de kosten-batenanalyses die door de Havencommissie in het kader van een projectevaluatie werd beoordeeld, werd de gevoeligheid van de opbrengstratio uitgetest met een verhoogde discontovoet. Een verdubbeling van de discontovoet van 4 naar 8 % heeft voor het Wielingendok een vrij ingrijpende invloed: vanuit internationaal standpunt neemt de opbrengstratio af van 12,62 tot 4,85. Vanuit Belgisch standpunt gaat de ratio van 4,92 naar 1,86. De verklaring voor het feit dat invloed van een wijziging van de discontovoet voor het Wielingendok dergelijke grote invloed heeft, ligt in het feit dat een groot deel van de baten van het project in de (verre) toekomst gelegen is.[48]

Trafiekprognose

Zowel in de marktanalyse als in de kosten-batenanalyse wordt berekend welke resultaten er zouden voortvloeien uit een meer pessimistische trafiekprognose. De opbrengstratio's worden herberekend in de veronderstelling dat de Kanaaltunnel voor de haven van Zeebrugge een ro/ro-trafiekverlies van 15 % veroorzaakt.[49]
In de KBA wordt dezelfde oefening herhaald met een (onwaarschijnlijk) trafiekverlies van 55 %. In beide gevallen blijven de resultaten op zijn minst aanvaardbaar. Wel kan daarbij worden opgemerkt dat bij het hanteren van een meer pessimistische trafiekprognose het grootste deel van de baten steeds verder in de tijd zal komen te liggen. De Havencommissie vindt dat deze sensitiviteitsanalyse in voldoende mate de onzekerheden dekt die voortvloeien uit de concurrentie van de Kanaaltunnel.

Ingrijpende investeringen in Oostende

Voor de standaardberekeningen van de kosten en de baten werd in de KBA aangenomen dat Oostende "ook investeert in bijkomende ro/ro-capaciteit, maar slechts in een mate die juist voldoende is om de trendmatige ontwikkelingen van het verleden verder te zetten". In de sensitiviteitsanalyse wordt verondersteld dat in Oostende de ingrijpende renovatieplannen voor het ro/ro-vervoer volledig en onmiddellijk worden gerealiseerd. Dit veroorzaakt een aantasting van de trafiekprognose voor het Wielingendok en tevens een onderbenutting van de beschikbare capaciteit in Oostende.
Door het opnemen van de invloed van het renovatieprogramma in de haven van Oostende in de kosten-batentabel worden de resultaten nauwelijks beïnvloed. De opbrengstratio's nemen af van 12,62 naar 11,87 en van 4,92 naar 4,58 in respectievelijk het internationale en het Belgische standpunt.

---

(48) Zo zal bijvoorbeeld van de 15,0 miljard BF. aan kostenbesparingen voor havengebruikers (hetgeen een zeer grote post uitmaakt in de kosten-batentabel) ongeveer 8,4 miljard BF. worden gerealiseerd vóór 2020.

(49) Eurotunnel verwacht tegen 2003 een marktaandeel van 17% in de kanaalzone te verwerven. Wanneer men veronderstelt dat alle havens in de kanaalzone in een gelijke mate een trafiekverlies lijden dat leidt tot het marktaandeel van Eurotunnel, dan betekent dit een ro/ro-trafiekverlies voor de haven van Zeebrugge van 17%. Er zijn echter een aantal redenen om aan te nemen dat het trafiekverlies een stuk lager zal uitvallen dan het door Eurotunnel vooropgestelde marktaandeel van 17 %: (1) het marktaandeel dat door Eurotunnel wordt verwacht is wellicht een maximumgrens; (2) Zeebrugge behandelt vooral onbegeleide trafiek. Eurotunnel zal op het gebied van onbegeleide trafieken een veel minder geduchte concurrent zijn voor Zeebrugge dan voor begeleide trafiek; (3) een aantal havens zal door hun ligging veel sterker te lijden hebben van de Eurotunnel-concurrentie (o.m. Calais en Duinkerken); (4) Zeebrugge behandelt voor een groot deel ro/ro-trafiek met oorsprong of bestemming in het noorden van Groot-Brittannië. Dergelijke trafieken behoren veel minder tot het werkgebied van de Eurotunnel.

In de marktanalyse wordt - op basis van gesprekken met ondernemers in het Zeebrugse havengebied - gesteld dat in de praktijk de haven van Zeebrugge geen of slechts een geringe invloed zal uitoefenen op de haven van Oostende en vice versa.

Door het feit dat er voor het renovatieprogramma van de haven van Oostende reeds in 1993 werd beslist dat er een deel van de renovatie, nl. de ro/ro-kade, zou worden uitgevoerd, vindt de Havencommissie dat de berekening van de invloed van dit deel van de Oostendse renovatie op het Wielingendok in feite vervat hoort te zijn in de standaardberekening van de kosten-batenanalyse.

Capaciteit van de haven van Zeebrugge

Bij de berekening van de baten in de KBA werd ervan uitgegaan dat de capaciteitsgrens voor de ro/ro in de haven van Zeebrugge op 14 miljoen ton ligt. Wanneer die capaciteitsgrens bereikt wordt, ontstaat congestie en zullen congestiekosten optreden. In de sensitiviteitsanalyse wordt uitgetest hoe hoog de baten zijn wanneer de capaciteitsgrens hoger wordt gelegd.[50] Er wordt uitgetest welke invloed er op de baten zou uitgeoefend worden door te veronderstellen dat ook zonder het Wielingendok nog de helft van de trafiekgroei gerealiseerd zou kunnen worden. Dergelijke berekening leidt ertoe dat de opbrengstratio's afnemen van 12,62 naar 6,97 en van 4,92 naar 2,58 in respectievelijk het internationale en het Belgische standpunt.

Uitstel van de investeringen

Tenslotte wordt uitgetest wat de invloed op de opbrengstratio zou zijn wanneer het project uitgesteld zou worden met één jaar. Men concludeert in de KBA dat uitstel een negatieve invloed heeft op de rentabiliteit van het project.

2.5 DE INVLOED VAN HET PROJECT OP DE HINTERLANDVERBINDINGEN

2.5.1 MODAL SPLIT HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Een belangrijk deel van de trafieken in Zeebrugge legt geen beslag op de hinterlandverbindingen: 18,2 % van de totale trafiek wordt per zeeschip aangevoerd en per zeeschip afgevoerd. Deze transhipment bestaat vooral uit steenkool (2,9 miljoen ton), containers (1,4 miljoen ton), stookolie (1,2 miljoen ton) en ertsen (0,2 miljoen ton).
Van de overige trafieken wordt een zeer groot deel over de weg van en naar het hinterland vervoerd (62%). Over het spoor wordt 23,9 % vervoerd en de pijpleiding is goed voor 12,6%. De haven van Zeebrugge heeft geen goede verbinding met het binnenvaartnet. Het aandeel van de binnenvaart blijft dan ook beperkt tot slechts 1,6 %.

In bijlage worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven (tabel 1).

2.5.2 DE BIJKOMENDE BEHOEFTE AAN HINTERLANDVERBINDINGEN

De nieuwe activiteiten in het Wielingendok zorgen voor een verhoging van de benutting van de verbindingen naar het hinterland. Aangezien de nieuwe trafiek ro/ro-verkeer betreft, zal een belangrijk gedeelte (ca. 80 à 85%) via de weg van en naar het hinterland vervoerd moeten worden. Het overige gedeelte zal via het spoor worden aan- en afgevoerd.

Simultaan met de opvulling van de capaciteit van het Wielingendok zal de belasting van het wegennet in en rond de haven van Zeebrugge verzwaren. Het Wielingendok zal een verhoging van het wegvervoer van en naar de haven veroorzaken met ca. 7 % in 1996, oplopend tot ca. 49 % 13 in 2006, bij het bereiken van de maximale capaciteit van het Wielingendok.

Er wordt daarbij geen rekening gehouden met de trafiekontwikkelingen in de andere havenzones te Zeebrugge. De trafiekontwikkelingen aan de zeezijde zullen voor een belangrijk deel door het weg- en spoorvervoer naar het hinterland vervoerd moeten worden (mede door het ontbreken van een degelijke aansluiting op het binnenvaartnet). Hierbij dient genoteerd dat het spooraandeel van de trafieken van de containerterminals, gepland aan het containerdok, beduidend hoger zal liggen dan voor de ro/ro-trafieken. Er mag verwacht worden dat het percentage spoorvervoer van containers tussen de 30 en de 50% zal liggen, afhankelijk van de rederijen die in dit dok zullen aanmeren.
De bijkomende trafieken in het Wielingendok zullen een verhoging van de belasting van het Belgische wegennet met zich meebrengen, doch op internationaal gebied dragen de short-sea trafieken bij tot de vermindering van de belasting van de Europese wegen (o.m. trajecten van en naar Scandinavië, Italië, Griekenland en het Iberisch Schiereiland).

---

(50) De capaciteitsgrens, die in het standaardscenario op 14 miljoen ton ligt, evolueert in de sensitiviteitsanalyse van 14,6 miljoen ton in 1996 tot 18,9 miljoen ton in 2006.

(51) Deze groei werd als volgt berekend. Het huidige wegvervoer bedraagt 15,9 miljoen ton. De bijkomende trafiek voor het Wielingendok bedraagt 9,87 miljoen ton, waarvan 20% spoorvervoer is. De overblijvende 80% wegvervoer van het Wielingendok, 7,896 miljoen ton, moet gedeeld worden door het huidige wegverkeer (15,9 mln. ton). Dit geeft 49,5%, zijnde het bijkomende wegverkeer van en naar de haven in 2006.

2.5.3 GEPLANDE INFRASTRUCTUURWERKEN TER ONTSLUITING VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

In verschillende delen van de haven van Zeebrugge worden investeringen gepland of zijn werken in uitvoering ten behoeve van de verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge.
In tabel 2 (zie bijlage) worden de werken opgesomd die in uitvoering zijn of in aanmerking komen om in de komende jaren uitgevoerd te worden. Tabel 2 (zie bijlage) geeft aan dat er in de toekomst verschillende infrastructuurwerken gepland of in uitvoering zijn in functie van de verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge, zowel wat het wegvervoer als wat het spoorvervoer betreft. Er moet rekening gehouden worden met het feit dat het hier gaat om projecten op korte en middellange termijn en niet om alle projecten die in de volledige periode tot 2006 zullen worden gerealiseerd.

2.5.4 CONCLUSIES M.B.T. DE HINTERLANDVERBINDINGEN

De Commissie heeft geen onderzoek gedaan naar de eventuele beperkingen die er zich nog zouden kunnen voordoen na de realisering van de geplande infrastructuurwerken, maar neemt aan dat die niet van aard zullen zijn dat de vooropgezette prognoses in ernstige mate gehypothekeerd zullen worden. Niettemin vindt de Commissie dat de problematiek van de hinterlandverbindingen bij een verdere expansie van de haven bijzondere aandacht verdient.

3. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie

Zowel de marktanalyse als de kosten-batenanalyse concluderen dat het Wielingendok een zeer goede investering is waarbij een uitzonderlijk hoge opbrengst mag verwacht worden en waarvoor een relatief geringe investering nodig is. Tevens is het project ontworpen voor havenactiviteiten waarvoor de perspectieven zeer gunstig zijn. Voor de kanaaltrafieken wordt een jaarlijkse groei van 4,5 % verwacht, hetgeen zeer hoog is. Met het te verwachten trafiekverlies dat door de ingebruikname van de Kanaaltunnel mag worden verwacht, werd in de voorbereidende studies rekening gehouden. Tevens wijzen de studies op de potentialiteiten van de short-sea trafieken o.m. van en naar Scandinavië. In het "Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling", dat door de Havencommissie in juli 1993 werd geadviseerd, werden groeimogelijkheden voor de Kanaaltrafieken verwacht die in dezelfde grootte-orde liggen.

De Havencommissie vindt dat de investering in het Wielingendok verantwoord is. De resultaten van de begeleidende studies zijn bijzonder gunstig. Dit is echter niet alleen te danken aan de belangrijke marktperspectieven die voor het Wielingendok zijn weggelegd, doch ook aan de investeringen die in het verleden in de voorhaven van Zeebrugge werden gerealiseerd (en waardoor de investeringen voor het Wielingendok relatief laag zijn). Het Wielingendok zal ertoe bijdragen de reeds gedane investeringen in de voorhaven te rentabiliseren.

De Havencommissie hecht er belang aan dat de risicogevoeligheid van de resultaten van de kosten-batenanalyse en de marktanalyse erg laag zijn. Verschillende pessimistische veronderstellingen, zoals bijvoorbeeld een extreem hoge invloed van de Kanaaltunnel, werden in de kosten-batenanalyse uitgetest. De zeer gunstige resultaten ondervinden in de sensitiviteitsanalyses een invloed van de pessimistische veronderstellingen, doch blijven gunstig.

De Havencommissie wijst op het belang van de hinterlandverbindingen voor de aan- en afvoer van de goederen die in de haven van Zeebrugge worden behandeld. Het Wielingendok zal de belasting van de wegeninfrastructuur in beduidende mate verzwaren.

Het is aangewezen in de toekomst de nodige aandacht te besteden aan de vlotte aan- en afvoer naar en van het hinterland. Voor elk van de Vlaamse havens is het belangrijk dat er op beleidsniveau rekening wordt gehouden met de implicaties van de beslissingen over de infrastructuurwerken, die de behandelingscapaciteit voor maritieme trafiek uitbreiden, op de verkeersafwikkeling aan de landzijde.

Bijlage

tabel 1:
modal split Zeebrugge 1993

	x 1.000 ton	%	% inland
transhipment	5.730	18,2	-
spoor	6.137	19,5	23,9
binnenvaart	407	1,3	1,6
weg	15.931	50,7	62,0
pijpleiding	3.232	10,3	12,6
totaal	31.437	100,0	100,0

tabel 2:
geplande en in uitvoering zijnde infrastructuurwerken ten behoeve van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge

project		**status**
omvorming N49 tot autosnelweg		vertraagde uitvoering 14
aansluiting op "autoroute littorale" (Veurne-grens)		uitvoering in periode 95-97
aansluiting havenrandweg op N49	x	werken vanaf 1995
havenrandweg zuidgrens haven	x	werken vanaf 1994
havenrandweg: verbetering verbinding met N31	x	werken vanaf 1994
nieuwe aansluiting van N31 op E40 ter hoogte van Jabbeke	x	werken na 1997
tunnel voorhaven (Kustlaan en N31)	x	werken klaar op 1 juli 1995
snelwegverbinding met de Vaste Oeververbinding Westerschelde		niet in de planning openbare werken
een bijkomende spoortunnel in de Voorhaven onder de Kustlaan (naast de wegtunnel die samen met deze spoortunnel wordt uitgevoerd)	x	opgenomen in planning NMBS
de modernisering en de uitbreiding van de centrale rangeerbundels te Zeebrugge	x	opgenomen in planning NMBS
de aanleg van een derde spoor tussen de vertakking Dudzele en het station Brugge	x	opgenomen in planning NMBS
derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge		opgenomen in planning NMBS

x = in onmiddellijke nabijheid van de haven van Zeebrugge, aansluitingen

(52) Minister Kelchtermans, "Beleidsnota bij de begroting 1995 - Openbare Werken", blz. 50. Hierin worden een aantal werken opgesomd die "niet of slechts vertraagd zullen kunnen uitgevoerd worden".

Antwoord aan minister Kelchtermans over de adviesvraag "havendecreet - wetsvoorstel Erdman"

Brussel, 15 februari 1995

Op 24 januari heeft de minister de havencommissie verzocht een advies uit te brengen over de relatie tussen het ontwerp-havendecreet en het wetsvoorstel "Erdman" over het gemeentelijk autonoom bedrijf (wetsvoorstel goedgekeurd door de Senaat).

In zijn adviesvraag stelt de minister de vraag naar de verzoenbaarheid van de juridische formule voor het gemeentelijke autonoom bedrijf met de visie van de Vlaamse Havencommissie. Tevens wordt gevraagd naar de gevolgen voor de inhoud van het havendecreet bij de definitieve goedkeuring van het wetsvoorstel.

1. De Havencommissie stelt vast dat er onduidelijkheid bestaat over de afstemming van het decretaal initiatief voor een algemene regeling voor het havenbeheer in Vlaanderen en het door de Senaat goedgekeurde wetsvoorstel over het autonoom gemeentelijk bedrijf. De discussie over deze juridische vraag behoort niet tot de opdracht van de Havencommissie. Overigens is voor de oplossing van dit probleem door de Vlaamse Raad een prejudiciële vraag aan de Raad van State voorgelegd. Het is niet aan de Havencommissie om vooruit te lopen op de gevolgen die de Vlaamse Raad aan het antwoord van de Raad van State zal geven.

2. De realisering van een rechtspersoon voor het gemeentelijk havenbedrijf is voor de havencommissie steeds een belangrijke doelstelling geweest. Omdat de decreetgever niet over de mogelijkheid beschikt om deze rechtspersoon te regelen heeft de Havencommissie er op aangedrongen "onverwijld - al dan niet in het kader van het Overlegcomité Regering - Executieven - een wettelijk initiatief van de nationale regering tot wijziging van de gemeentewet tot stand te brengen" (advies van de havencommissie van 25 juni 1993). De regeling voor een autonoom gemeentelijk bedrijf verandert dus niets aan de visie van de Vlaamse havencommissie.

3. De Havencommissie blijft aandringen op een snelle realisatie van een rechtskader bij decreet voor het havenbeheer in Vlaanderen. In de lijn van het advies van de Havencommissie moet dit rechtskader volgende principes aanhouden:

(a) de verzekering dat het havenbeheer voldoet aan een uitgesproken sterke lokale verankering en uitgeoefend wordt door havenbedrijven met een rechtspersoonlijkheid. In het advies van juni 1993 werd daarom gepleit voor het verzekeren van die rechtspersoonlijkheid binnen een periode van maximum 5 jaar;

(b) de verzekering van een reële autonomie van deze havenbedrijven, zowel in de uitoefening van hun eigenlijke havenbestuurlijke bevoegd-

heden als ook op het domein van het personeelsbeleid;

(c) de verzekering van gelijkwaardige werkingsvoorwaarden waaronder alle havenbesturen moeten opereren;

(d) en tenslotte de regeling van het investeringsbeleid, met name de taakverdeling tussen gewest en havenbesturen.



Advies over de "Domaniale concessieovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de N.V. Maatschappij van de Brugse Zeevaart-inrichtingen omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het nieuwe havengebied te Zeebrugge"

Brussel, 5 juni 1996

1. Inleiding

De Vlaamse Minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden heeft de Vlaamse Havencommissie op 10 mei 1995 om advies gevraagd 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". De Minister heeft gevraagd om bij hoogdringendheid te adviseren vóór 31 mei 1995.

Het dossier dat aan de Havencommissie werd voorgelegd bevat (1) een nota van de Administratie aan de Minister over dit dossier, (2) een ontwerp-voorstel van een nieuwe overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de MBZ omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het nieuwe havengebied te Zeebrugge, (3) een advies van de Inspectie van Financiën, (4) een nota van de Minister aan de leden van de Vlaamse Regering en (5) het verslag van de interkabinettenwerkgroep van 9 mei 1995. In deze interkabinettenwerkgroep werd beslist om de nieuwe concessieovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de MBZ ter advisering voor te leggen aan de Vlaamse Havencommissie.

Het advies is opgebouwd uit twee onderdelen. Het eerste deel vat de problematiek samen. Deel twee is het eigenlijk advies van de Havencommissie.

2. Situering

De "N.V. Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen" werd opgericht op 26 november 1895. Deze maatschappij moest instaan voor de uitbouw van een kusthaven nabij Heist.

Tussen de toenmalige regering en de N.V. MBZ werd een concessieovereenkomst gesloten voor 75 jaar met ingang van 1 januari 1906. Hierdoor verwierf de MBZ het beheer en de exploitatie van het zeehavencomplex tot 1 januari 1981. De concessietermijn werd door de overeenkomsten-wet van 20 september 1928 (gewijzigd 2 april 1929) verlengd tot 31 december 1997.

Naast de beperking in de tijd (tot 31 december 1997) heeft deze concessieovereenkomst enkel betrekking op de gronden die door de wet van 1895 duidelijk werden bepaald. De laatste 20 jaar heeft de haven van Zeebrugge echter een grote expansie gekend. Om de MBZ toe te laten haar werkzaamheden optimaal uit te voeren werd op 1 april 1986 tussen de Belgische Staat (53) en de MBZ een bijkomende concessieovereenkomst gesloten. Deze bijkomende overeenkomst stelde de MBZ in staat om de nieuwe haventerreinen te exploiteren.

Reeds meerdere malen heeft de MBZ bij de Vlaamse overheid aangedrongen op de afsluiting van een nieuwe concessieovereenkomst. Niet enkel om de uitbreiding in de tijd en ruimte mogelijk te maken, maar ook om een kapitaalsverhoging te kunnen doorvoeren door het incorporeren van de financiële reserves in het huidige maatschappelijk kapitaal, waardoor de MBZ gemakkelijker leningen kan aangaan op de kapitaalmarkt.

Tot op heden werd er geen nieuwe overeenkomst afgesloten gezien de Minister van oordeel was dat door het "ontwerp van decreet betreffende de zeehavens" een gepaste oplossing geboden zou worden op de vragen van de MBZ (concessie voor 75 jaar: artikel 39, §2 eerste alinea en afbakening van het "Havengebied van Brugge-Zeebrugge" door de Vlaamse regering door artikel 2, 6°). Over dit ontwerp van decreet werd binnen de Vlaamse Havencommissie een consensus bereikt (advies van de Vlaamse Havencommissie d.d. 25 juni 1993) en werden reeds besprekingen gevoerd binnen de Commissie van Openbare Werken en Vervoer in de Vlaamse Raad. De debatten werden echter stilgelegd toen op federaal niveau op 28 maart 1995 de Wet "Erdman" goedgekeurd werd. De Wet Erdman schept de mogelijkheid om autonome gemeentelijke havenbedrijven op te richten.



In deze context situeert zich de adviesvraag van de Minister. Hij vraagt de Vlaamse Havencommissie om bij hoogdringendheid over de door hem voorgestelde "Overeenkomst tussen het Vlaamse 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" advies uit te brengen.

(53) Door de gewestvorming in 1988, werden de bevoegdheden van de Belgische Staat over de Vlaamse havens overgedragen aan het Vlaamse Gewest.

3. Advies van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie is van mening dat er zeer spoedig tussen het Vlaamse gewest en de MBZ een nieuwe, *adequate en juridisch correcte concessieovereenkomst* moet ondertekend worden. De bestaande concessieovereenkomst tussen de MBZ en het Vlaamse Gewest vervalt immers op 31 december 1997. De Vlaamse Havencommissie is er zich van bewust dat het in deze context uiterst moeilijk is voor de MBZ om met potentiële klanten (havengebruikers) contracten af te sluiten. Voor de havengebruikers creëert dit rechtsonzekerheid.

De Vlaamse Havencommissie wil in geen geval de continuïteit van een haven beperken. De Havencommissie is vragende partij om de MBZ de nodige rechtszekerheid te bieden om haar activiteiten optimaal te kunnen uitvoeren. De concessieovereenkomst moet volgens de Havencommissie voldoen aan 2 behoeften. Ze moet ten eerste de concessieovereenkomst in de tijd uitbreiden en ten tweede in oppervlakte. De uitbreiding *in de tijd* wil zeggen voor een voldoende lange periode (rekening houdend met het feit dat de gemiddelde looptijd van contracten met havengebruikers 50 jaar bedraagt). De uitbreiding *in oppervlakte* gaat in op de actuele fysieke omschrijving van de haven.

De Havencommissie is echter van mening dat een nieuwe concessieovereenkomst niet voor andere doeleinden (bijvoorbeeld een kapitaalsinbreng van het Vlaams Gewest en een concessievergoeding) kan aangewend worden en dit om de basisprincipes van het ontwerp-havendecreet zoals het door de voltallige Havencommissie ondersteund wordt, te vrijwaren.



4. Conclusie

De Havencommissie is er dus voorstander van dat van de voorliggende ontwerp-concessieovereenkomst alle bepalingen die rechtstreeks verband houden met tijd en oppervlakte onverwijld door de Vlaamse regering worden goedgekeurd. Voor de overige bepalingen meent de Havencommissie dat deze niet opgenomen mogen worden in deze concessieovereenkomst maar moeten geregeld worden door het Havendecreet. Zo vindt de Vlaamse Havencommissie dat om de concurrentiepositie van de havens niet te vervalsen, voor alle havens de volgende regels moeten gelden:

- voor het ter beschikking stellen van gronden en infrastructuren die eigendom zijn van de overheid (steden en/of gewest) moeten dezelfde voorwaarden gelden;
- ook voor de participatie van het gewest, waar de Vlaamse Havencommissie tegenstander van is, en de wijze waarop de controle en het toezicht door het gewest worden georganiseerd moet de regeling voor alle havens gelijkwaardig zijn.

Alleen zo creëert men "gelijkwaardigheid" voor alle Vlaamse havens. De Havencommissie dringt dan ook aan op een snelle realisatie van dit decreet.

Elk havenbedrijf zal, overeenkomstig zijn historische en lokale achtergrond, zijn structuur conform maken aan de principes van het Havendecreet.

Advies van de Vlaamse Havencommissie over de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge

Brussel, 5 juli 1995

1. Inleiding



Op 9 mei 1995 heeft de toenmalige Vlaamse Minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden aan de Vlaamse Havencommissie advies gevraagd met betrekking tot een wijziging van de inplanting van een kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge.

Punt 2 van dit advies bevat de beoordeling van het voorgelegde dossier en is gebaseerd op de besprekingen die door de Vlaamse Havencommissie werden gevoerd. In dit onderdeel worden alle elementen opgenomen die bij de beslissing van de Vlaamse Regering in aanmerking genomen moeten worden.
In *punt 3* wordt het standpunt van de Vlaamse Havencommissie geformuleerd.

2. Elementen van belang voor een beslissing over het voorgelegde project

2.1 DE BESLUITVORMINGSPROCEDURE VOOR DIT PROJECT

2.1.1 DE WIJZIGING VAN EEN REEDS GOEDGEKEURD PROJECT: IMPACT OP DE PROCEDURE

Snel na de goedkeuring door de vorige Vlaamse Regering van het dossier "Wielingendok" wordt nu een fundamentele wijziging aan dit dossier voorgesteld. Het is de eerste maal dat de Vlaamse Havencommissie met een dergelijke situatie wordt geconfronteerd. Daarom werden in de Commissie vragen gesteld naar de procedure die daarbij moet gevolgd worden. Volgende vaststellingen zijn daarbij relevant.

De kaaimuur die in het oorspronkelijke Wielingendokproject werd voorzien, wordt in het nieuwe voorstel op een andere plaats gelokaliseerd. In het oorspronkelijke project gaat het om een kaaimuur van 750 meter aan de zuidzijde van het Wielingendok. In het nieuwe voorstel is een kaaimuur met nagenoeg dezelfde grootte gelegen aan de noordzijde van het Albert II-dok. De kostprijs van het nieuwe voorstel bedraagt 1.602,4 miljoen Bfr. tegenover 1.532,9 miljoen Bfr. voor het oorspronkelijke project (beide bedragen uitgedrukt in prijzen van 1995).
In het nieuwe voorstel komt een terreinoppervlakte beschikbaar van 66,5 hectare in plaats van 47 hectare in het oorspronkelijke voorstel. Aan de kaai in het Albert II-dok wordt in hoofdzaak gemikt op de behandeling van containers, gecombineerd met de behandeling van ro/ro-trafieken in het Wielingendok. Met het oorspronkelijke projectvoorstel lag de nadruk op nieuwe ro/ro-trafieken. Het havenbestuur wijst er echter op dat in de praktijk ook ro/ro-activiteiten aan de terminal in het Albert II-dok kunnen behandeld worden.

De Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) ziet met de indiening van dit project af van de uitvoering van de kaaimuur aan de zuidzijde van het Wielingendok volgens de timing die in het oorspronkelijke Wielingendokdossier vooropgesteld werd. De kaaimuur aan de noordzijde van het Albert II-dok komt op korte termijn in de plaats van de kaaimuur in het oorspronkelijke dossier. Dit betekent echter niet dat de MBZ definitief afziet van de bouw van de kaaimuur aan de zuidzijde van het Wielingendok.

Het dossier bevat een actualisering en aanpassing van de kosten-batenanalyse die voor het oorspronkelijke Wielingendokdossier werd uitgevoerd. In laatste instantie werd de Projectnota, opgemaakt door de Administratie, aan het dossier toegevoegd. Er wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met het feit dat met het gewijzigde project op een ander marktsegment wordt gemikt (dit in functie van een goederenbehandelaar die de terreinen aan de nieuwe kaaimuur in concessie heeft genomen). Evenals voor het oorspronkelijke project werd het niet nodig geacht om een economische impact studie uit te voeren. Niettegenstaande het voorgelegde project voor een groot deel mikt op een ander marktsegment (containertrafieken) werd geen marktverkenning - gelijkaardig aan het oorspronkelijke project - uitgevoerd. De trafiekprognose voor de containertrafieken is gebaseerd op de verwachtingen van de goederenbehandelaar die de terreinen aan de noordzijde van het Albert II-dok in concessie heeft.

2.1.2 BEOORDELING

Met het oog op een evaluatie van dit gewijzigde project vanuit procedureel oogpunt zijn volgende elementen in acht te nemen.

(a) Flexibiliteit

Het havengebeuren is continu in ontwikkeling en soms maken praktische omstandigheden een snel ingrijpen in het haveninvesteringsbeleid noodzakelijk. De Vlaamse Havencommissie is zich bewust van de noodzaak om met betrekking tot haveninvesteringen op een flexibele wijze in te spelen op de wijzigende marktomstandigheden. De Commissie vindt dat het Gewest - binnen de bestaande financieringsregelingen en binnen de budgettaire planning - deze flexibiliteit moet ondersteunen.

(b) Het dossier moet goed onderbouwd zijn

De regering moet een beslissing over een investeringsproject kunnen nemen op basis van een goed onderbouwd dossier. Dit geldt voor elk dossier, ongeacht of het gaat om een nieuw project of een wijziging aan een bestaand project. Met betrekking tot de wijziging aan het Wielingendokdossier moet de Regering duidelijk geïnformeerd worden over de aard en de gevolgen van de aanpassingen tegenover het oorspronkelijke project. *De herberekening van de opbrengstratio (zoals in voorgelegd dos-*



sier) volstaat duidelijk ***niet*** *als basis voor een beslissing van de Vlaamse Regering, temeer daar in de nieuwe kosten-batenanalyse voor de raming van de baten voor containertrafieken geen rekening werd gehouden met de beschikbare containerbehandelingscapaciteit.*
Voor het voorgelegde dossier kan over de meest fundamentele zaken echter toch een uitspraak worden gedaan (cf. punt 2.2).

(c) De gevolgen voor de toekomstige planning en budgettering

De opname van een havenproject in de budgettaire planning is afhankelijk van de goedkeuring van de Vlaamse Regering. Het oorspronkelijke Wielingendokproject heeft deze procedure met gunstig gevolg doorlopen. In het voorgelegde dossier wordt een wijziging voorgesteld van de inplanting van de kaaimuur. De goedkeuring van dit dossier heeft dan echter tot gevolg dat het oorspronkelijke Wielingendokproject niet meer integraal als "door de Vlaamse Regering goedgekeurd" mag beschouwd worden. Met name de kaaimuur aan de zuidzijde van het Wielingendok verliest zijn status van "goedgekeurd project". Deze kaaimuur wordt - bij de goedkeuring van de wijziging - ingeplant aan de noordzijde van het Albert II-dok. De steiger aan het uiteinde van het Wielingendok blijft uiteraard behouden.

(d) De nodige studies voor de voorbereiding van beslissingen over havenprojecten

De tot nu toe gevolgde procedure met betrekking tot de voorbereiding van regeringsbeslissingen over havenprojecten, is gebaseerd op de richtlijnen van de Minister, die op hun beurt zijn voortgevloeid uit *het advies van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot de evaluatie van havenprojecten (1990).* In deze richtlijnen wordt onder meer aangeduid welke studies uitgevoerd moeten worden met het oog op de evaluatie door de Havencommissie en de goedkeuring door de Vlaamse Regering. Met name wordt geduid op het belang van het onderzoek van de marktomgeving, de kosten-batenanalyse en (voor zover het gaat om projecten met een grote invloed op de structuur van de havenactiviteiten), de economische impact studie.

Voor het oorspronkelijke Wielingendokproject bestond het dossier uit een technische nota van de Administratie, een kosten-batenanalyse en een marktstudie. In het huidige dossier (de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur) werd de kosten-batenanalyse geactualiseerd. De marktstudie blijft behouden voor wat de ro/ro-trafieken betreft. Noch in het oorspronkelijke, noch in het "gewijzigde" Wielingendokdossier werd een economische impact studie nodig geacht. Zowel voor het oorspronkelijke Wielingendok als voor het gewijzigde project werd in de Commissie gediscussieerd over de noodzaak om een economische impact studie op te maken.
Deze discussie is het gevolg van een te vage omschrijving van de criteria die daarbij aangehouden moeten worden. Een verantwoord standpunt moet steunen op volgende overwegingen.

Studies moeten uitgevoerd worden om essentiële informatie aan te brengen zodat het mogelijk wordt om op een objectieve wijze te beoordelen of de realisatie van een

project de aangewezen wijze is om de concurrentiepositie van het geheel van de Vlaamse havens te vrijwaren of te verbeteren. De studies mogen *in geen geval* worden beschouwd als een "te nemen hindernis" op de weg naar de goedkeuring van een project.

Een E.I.S. in het bijzonder kan die essentiële informatie leveren over een investeringsproject als:

- de structuur van de haven in vergelijking met de bestaande toestand of de bestaande plannen door het investeringsproject grondig wordt gewijzigd;
- verschillende alternatieven onderzocht moeten worden die van elkaar grondig verschillen inzake de weerslag op werkgelegenheid en toegevoegde waarde;
- als verwacht wordt dat de studie fundamenteel nieuwe inzichten zal leveren inzake de rentabiliteit van het project, aanvullend op een KBA.

De Commissie vindt - op basis van de tot nu toe uitgevoerde studies en de daarbij verzamelde inzichten - dat aan geen van bovenstaande voorwaarden in voldoende mate is voldaan om voor dit project de uitvoering van een E.I.S. noodzakelijk te maken.

Samenvattend kan worden gesteld dat inderdaad bij het ingediende dossier zowel naar de vorm als naar de inhoud belangrijke elementen ontbreken. Niettemin meent de Vlaamse Havencommissie dat - meer in het bijzonder tijdens de debatten in de Commissie - voldoende inzichten werden verzameld om een uitspraak over het project te doen.
Eens te meer wordt echter opnieuw bevestigd dat de uitvoering van dit soort projecten direct aansluit bij de commerciële strategieën van havenbesturen en private ondernemingen. Het Gewest wordt duidelijk herleid tot "financierder" van dit soort havenprojecten.
Reeds in 1994 heeft de Commissie een grondig debat gevoerd over de financiering van zogenaamde "commerciële projecten". Daarover werd een aanbeveling goedgekeurd. De Commissie dringt er nogmaals op aan dat de Vlaamse Regering zich uitspreekt over deze aanbeveling.

2.2 INHOUDELIJKE BEOORDELING VAN HET PROJECT

2.2.1 HET NIEUWE PROJECT BEANTWOORDT AAN DRINGENDE BEHOEFTEN VAN EEN GOEDEREN-BEHANDELAAR EN PAST IN EEN LANGE TERMIJN-STRATEGIE OVER DE CONTAINERTRAFIEKEN IN DE VLAAMSE HAVENS

(a) Het gewijzigd project komt tegemoet aan zeer specifieke en dringende behoeften van een belangrijke goederenbehandelaar die op dit ogenblik 50 % van de containeroverslag in de Vlaamse havens verzekert. Deze goederenbehandelaar beschikte op het einde van 1994 nog slechts over een reservecapaciteit van iets meer dan 13 %, terwijl de autonome groei op de terminals van deze goederenbehandelaar in 1994 16 % bedroeg en in de eerste 5 maanden van 1995 15,5 %. Er wordt op gewezen dat voor deze goederenbehandelaar de bouw van een nieuwe terminal op dit ogenblik de enige mogelijkheid is in Vlaanderen om de verwachte expansie van eigen overslag aan te kunnen.

(b) Uit de discussies is gebleken dat de bouw van een nieuwe terminal aan het Albert II-dok voor de betrokken goederenbehandelaar een cruciale voorwaarde is om de aanloop van een belangrijke rederij te behouden en dus deze activiteiten te blijven verzekeren in een Vlaamse haven. Zonder dit project dreigt een belangrijke overslag verloren te gaan voor Vlaanderen. De vraag stelt zich hoelang deze trafiek in Zeebrugge op Flanders Container Terminal nog kan behandeld worden.

(c) Het oorspronkelijke Wielingendokproject was - hoewel volgens verklaringen van het havenbestuur van Zeebrugge niet uitsluitend - vooral bestemd voor ro/ro-activiteiten. De bouw van het Wielingendok moest een antwoord bieden op de nijpende capaciteitsproblemen van de goederenbehandelaars actief in de zeer expansieve markt van de kanaaltrafieken.



Op middellange termijn zijn ook na de voorgestelde wijziging van project de behoeften van dit segment van de markt verzekerd. Tenminste tot 2001 zou de verwachte groei van de kanaaltrafieken kunnen opgevangen worden aan de steiger in het Wielingendok en de daarbij horende terreinen.

(d) De verdere uitbouw van terminals voor de behandeling van containeroverslag in de voorhaven van Zeebrugge is in elk geval in overeenstemming met een verantwoorde lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens: Zeebrugge en Antwerpen uitbouwen als belangrijke troefkaarten in de concurrentie op de containermarkt. Dit standpunt werd in het verleden reeds duidelijk onderschreven door de Vlaamse Havencommissie: zowel in het advies over de bouw van de Flanders Containerterminal als in de elementen voor een lange termijnstrategie voor het Vlaamse havenbeleid.

2.2.2 DE NOODZAAK VOOR HET VLAAMS GEWEST OM PRIORITAIR EEN BESLISSING TE NEMEN OVER DE BOUW VAN EEN NIEUWE TERMINAL IN HET ALBERT II-DOK

Gepast inspelen op snel wijzigende marktomstandigheden, de aanwending van de beschikbare infrastructuur zodanig toewijzen dat de privé-bedrijven optimaal hun expansie kunnen waarmaken is de essentiële opdracht van het autonome havenbestuur. De verantwoordelijkheid van het Gewest ligt niet op dat vlak. Wel moet het Gewest - binnen de nu geldende financieringsregelingen - die opdracht ondersteunen door tijdig de uitbreiding van infrastructuur te verzekeren.

Voor het segment van de containeroverslag heeft de Vlaamse overheid de afgelopen jaren binnen het kader van het havenbudget reeds substantiële inspanningen geleverd. Belangrijke uitbreiding van moderne capaciteit voor dit marktsegment werd daardoor beschikbaar gesteld aan de havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge.
Slechts indien op vrij korte termijn deze substantiële uitbreidingen niet volstaan om in te spelen op de verwachte groei van de containeroverslag en niet volstaan om de concurrentiepositie van Vlaanderen in deze markt te vrijwaren of te versterken is het nodig om dringend een nieuwe infrastructuur te bouwen die voor containeractiviteiten beschikbaar kan gesteld worden.

Een cijfermatige analyse levert volgende resultaten op:

(a) Rekening houdend met een aantal verschuivingen binnen de havens en met een maximale capaciteit van 10.000 containers per ha. bieden de Flanders Containerterminal in Zeebrugge en de Noordzee-



terminal in Antwerpen gezamenlijk nog een capaciteit van 870.000 containers tegenover de overslag in 1994 (2.053.898 containers). Indien we aannemen dat voor de toekomst groei van de containeroverslag nog *uitsluitend* mogelijk is op deze terminals dan is daarmee de maximale groei van de containeroverslag in Vlaanderen voor de komende jaren zonder nieuwe initiatieven gemeten. De realiteit zal wellicht niet zo scherp zijn (alleen al op de Europaterminal zou tegenover 1994 nog een maximale capaciteit van 200.000 TEU beschikbaar zijn). In die zin is de nog beschikbare capaciteit wat onderschat, maar anderzijds kan de maximale capaciteit van 10.000 containers/ha overschat zijn. Bij 8000 containers/ha zou het gaan over 696.000 containers. Het cijfer van 870.000 is wellicht een aanvaardbare "middenraming" (54). Het spreekt vanzelf dat niet kan gewacht worden met de bouw van nieuwe infrastructuur tot op het moment dat deze nog beschikbare capaciteit volledig benut wordt. Er moet integendeel steeds een reserve aanwezig zijn om - zeker in dit marktsegment - te kunnen inspelen op belangrijke klanten. De bouw van een nieuwe terminal neemt minstens 2 jaar in beslag. Bij het nemen van de beslissing moet daarmee rekening gehouden worden.

(b) Het ogenblik van volledige benutting van deze nog beschikbare capaciteit hangt natuurlijk af van de te verwachten groei van de containeroverslag. Indien vanaf 1995 de gemiddelde jaarlijkse groei van de containeroverslag in Vlaanderen minimaal 9 % bedraagt zal de nog beschikbare capaciteit volledig benut worden in 1998 - 1999. De bouw van de nieuwe infrastructuur moet dan zeker aangevat worden in 1996. Een beslissing moet nu genomen worden. Bij een groei van 11 % verschuift het tijdstip naar 1997-1998. Een lagere groei verschuift uiteraard het tijdstip van volledige benutting naar de toekomst: bij 7 % gemiddelde groei 1999-2000 en bij 5 % gemiddelde groei 2001-2002. In de periode 1980-1994 bedroeg de gemiddelde groei 8,4 %, tussen 1990 en 1994 10,6 %. In Zeebrugge zelf zal de daar beschikbare capaciteit volledig benut zijn in 1998-1999 indien in die periode de gemiddelde jaarlijkse groei in Zeebrugge de 11 % overstijgt. Die volledige capaciteitsbenutting doet zich voor in Antwerpen bij een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,5 %.

Strikt vanuit het standpunt dat de Vlaamse overheid er voor verantwoordelijk is tijdig de nodige infrastructuur ter beschikking te stellen aan de havens moet nu een beslissing genomen worden over bijkomende infrastructuur voor containeroverslag indien de Vlaamse havens de eerstkomende 3 tot 4 jaar een jaarlijkse gemiddelde groei van minstens 9 % realiseren. Het enige project dat voor een beslissing op korte termijn in aanmerking komt is het nu door de MBZ ingediende project. In het najaar van 1995 zal over een project in Antwerpen bijkomende informatie beschikbaar komen.

2.2.3 WERKGELEGENHEID

Afgezien van de werkgelegenheid die ontstaat door de uitvoering van het project zelf is uiteraard de werkgelegenheid bij goederenbehandeling het belangrijkst. Doorslaggevend is de werkgelegenheid die Vlaanderen wint door uitvoering van het project in vergelijking met niet uitvoering. Een verhoogde concurrentie tussen goederenbehandelaars en/of zeehavens mag echter niet leiden tot "sociale dumping" en/of tewerkstellingsverlies.
Om enig inzicht te krijgen in het werkgelegenheidseffect zijn volgende elementen belangrijk:

(a) Als enkel door de uitvoering van het project de containertrafieken van een belangrijke rederij in Vlaanderen kunnen gehouden worden dan is dat uiteraard een volledig winst aan werkgelegenheid voor Vlaanderen. De betrokken activiteiten worden geraamd op ongeveer 33 directe arbeidsplaatsen, wat aanleiding zou zijn tot een totaal werkgelegenheidseffect van ongeveer 120 arbeidsplaatsen (inclusief indirecte werkgelegenheid gebaseerd op berekeningen voor de totale havensector in Antwerpen, exclusief industrie). Deze werkgelegenheid zal vrij snel gerealiseerd worden.

(b) Uiteraard kan bij volledige realisatie van de vooropgezette activiteiten aan de nieuwe terminals een grotere werkgelegenheid worden verwacht. Op basis van nu bestaande ratio's in Zeebrugge wordt de globaal verwachte werkgelegenheid bij volledige realisatie van de vooropgezette groei geraamd op 718 rechtstreekse arbeidsplaatsen, waarvan 400 in de containeroverslag (met inbegrip van de indirecte werkgelegenheid op minimaal 2.900 arbeidsplaatsen). Men mag slechts veronderstellen dat het om netto-werkgelegenheid gaat, indien zonder de uitvoering van het project de voorspelde trafieken volledig naar het buitenland zouden gaan en noch Antwerpen, noch Zeebrugge daarvan iets zouden verwerken. Dat is weinig waarschijnlijk voor het containersegment, tenzij deze overslag uitsluitend door de betrokken goederenbehandelaar kan verworven worden en enkel op de nieuw geplande terminal.
Tot nu toe werd - meer in het bijzonder in de uitge-

(54) Daarmee is dan geen rekening gehouden met verwijzingen in de Commissie naar verklaringen over een mogelijke capaciteit van 800.000 TEU, met zelfs uitbreiding tot 1,2 mln TEU op FCT.

voerde KBA's - aangenomen dat de havens in concurrentie staan ook met andere Vlaamse havens. Een project uitvoeren betekent in die zin altijd een verschuiving van trafiek in vergelijking met niet-uitvoering. Op grond van die redenering kan men ramen dat van de verwachte werkgelegenheid in de containeroverslag ongeveer 31,5 % anders in Antwerpen zou gerealiseerd worden. Naarmate de positie van Antwerpen in de range in de toekomst voor de containeroverslag zou verslechteren zal dat aandeel dalen. Op grond van de trafiekevolutie tot nu toe zijn daar nog geen aanduidingen voor, integendeel.

2.2.4 MOBILITEIT EN ACHTERLANDVERBINDINGEN

In het advies over het Wielingendok werd door de Havencommissie duidelijk gesteld dat "*het Wielingendok de belasting van de wegeninfrastructuur in beduidende mate zal verzwaren*". In het geval van het scenario, waarbij aan de steiger in het Wielingendok ro/ro-trafieken worden behandeld en waarbij aan de noordzijde van het Albert II-dok containertrafieken worden overgeslagen, geldt een minder grote impact op het wegverkeer in de haven. Aangenomen wordt dat het spoor een groter deel van de containertrafieken zal behandelen. In dit scenario wordt de maximale impact op het wegvervoer echter sneller bereikt.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat bij de beslissing over de bouw van de gewijzigde versie van het Wielingendok uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met de implicaties die de trafiektoename in de haven van Zeebrugge zal hebben op de hinterlandverbindingen, en met name op de wegeninfrastructuur in en rond de haven van Zeebrugge.

3 Conclusie

De Vlaamse Havencommissie spreekt zich gunstig uit over de wijziging van het oorspronkelijk goedgekeurde Wielingendokproject, zoals aan de Commissie werd voorgelegd.

Zij koppelt daaraan echter uitdrukkelijk twee voorwaarden:

- De oorspronkelijk voorgestelde kaaimuur in het Wielingendok verliest het statuut van goedgekeurd project.
- Bij een toekomstige beslissing over nieuwe projecten in de voorhaven van Zeebrugge moet rekening gehouden worden met de gerealiseerde capaciteitsbenutting in de voorhaven (dit is op bestaande en nu voorgestelde infrastructuur) vooraleer te beslissen over verdere capaciteitsuitbreiding.

Verder dringt de Commissie erop aan dat de Vlaamse Regering zich dringend uitspreekt over de financiering en besluitvorming van zogenaamde commerciële projecten, meer in het bijzonder in het licht van de aanbeveling van de Commissie van 9 juni 1994.



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 (advies van 5 juli 1995)

Brussel, 28 september 1995

1. De opdracht van de minister

In zijn brief van 31 juli 1995 wijst de minister op bemerkingen die in het advies van de commissie zijn opgenomen. Deze bemerkingen dienen volgens hem verder uitgediept te worden op basis van een aantal uit te voeren studies. De minister vraagt concreet aan de VHC om op korte termijn voorstellen te formuleren voor het uitvoeren van deze studies (rond twee thema's). Deze studies moeten volgens de minister samen met het rapport omtrent de bouw van een 3° terminal in Antwerpen een breed debat over de containertrafiek naar Vlaanderen mogelijk maken.

De Havencommissie wijst er op dat het advies van 5 juli over het Zeebrugse project moet beoordeeld worden in het licht van de gebruikelijke procedure die voor de evaluatie van havenprojecten tot nu toe gevolgd is. De Havencommissie wordt telkens om advies gevraagd over een welbepaald project en doet dan ook telkens een uitspraak over het project als dusdanig, zonder positionering van dit project tegenover andere projecten en zonder positionering in de tijd.
Binnen deze procedure is ook het advies over het gewijzigde Wielingendokproject geformuleerd.

De vraag van de minister - naar aanleiding van dit advies - gaat verder. Hij wenst bijkomende gegevens om een uitspraak te doen over de toekomstige uitbouw van contai-

nercapaciteit in de Vlaamse havens, met name zowel in Zeebrugge als in Antwerpen. De commissie erkent het belang van deze vraag. Ze ligt in de lijn van de probleemstelling die de commissie in haar aanbeveling van 9 juni 1994 over een nieuw concept voor de financiering van haveninvesteringen in de toekomst. Niettemin is deze vraag van een andere orde dan de oorspronkelijk voorgelegde adviesvraag.

Het uitgebrachte advies over één project blijft dan ook voor de commissie gelden, zonder dat daaraan een uitspraak over positionering in de tijd wordt aan verbonden. Niettemin wenst de commissie uitdrukkelijk in te gaan op de vragen die de minister in zijn brief heeft voorgelegd. Daarbij heeft de commissie de aandacht toegespitst op die elementen die van wezenlijk belang zijn voor het "Vlaamse containerdebat" dat de minister wenst te voeren.

2. De vragen

De minister wenst over twee elementen bijkomende gegevens (en eventuele studievoorstellen):

(a) een analyse van de groei van de containertrafieken met het oog op voorstellen voor een gewenste inplanting van infrastructuur op korte en middellange termijn;

(b) een mobiliteitseffectenrapport omtrent de toename en het impact op de verkeersinfrastructuur in en om West-Vlaanderen en Zeebrugge in het bijzonder.

Over de vraag onder (a) heeft de commissie zelf een grondig onderzoek doorgevoerd. Op basis van dat onderzoek kunnen de meest relevante gegevens over de te verwachten marktontwikkeling en capaciteitsbehoefte meegedeeld worden. Uiteraard blijven dergelijke ramingen altijd in meerdere of mindere mate onzeker. Bijkomende studies kunnen deze onzekerheden en mogelijke overblijvende discussiepunten nog wat nader omschrijven en scherper stellen. De commissie is echter van oordeel dat deze bijkomende studies weinig zullen toevoegen aan het fundamentele beleidsdebat dat moet gevoerd worden. Er wordt dan ook niet gepleit voor bijkomende studies op korte termijn.



De commissie heeft inderdaad gewezen op de mobiliteitseffecten van een nieuwe terminal in Zeebrugge. Dit standpunt mag echter niet enkel begrepen worden "als een voorwaarde voor het nemen van de beslissing". De stelling moet evengoed geïnterpreteerd worden als een waarschuwing dat bij beslissingen over de verdere uitbouw van containeractiviteiten de weerslag op de achterlandverbindingen niet uit het oog mag verloren worden.

De achterlandverbindingen zijn beslist een essentiële factor, maar:

(a) het is veel meer aangewezen deze problematiek te bestuderen voor het geheel van de havens. Slechts op die manier kunnen afwegingen gebeuren en voor de havensector is het veel beter gemeenschappelijk het belang van de achterlandverbindingen te benadrukken, dan ook deze problematiek in een concurrentie te bekijken;

(b) het is zeker niet aangewezen deze problematiek te bestuderen voor één bepaald marktsegment van de havenactiviteiten, maar voor het geheel van de overslag die de havens verwerken.

Daarom is de commissie bereid op eigen initiatief ten behoeve van het uit te werken globale goederenvervoersmodel de nodige gegevens vanuit de havensector op een gecoördineerde wijze te leveren en tevens de resultaten van het vervoersmodel expliciet binnen de commissie te bespreken. Dat impliceert wel dat de problematiek van de achterlandverbindingen - overigens een steeds belangrijker onderdeel van een havenstrategie - een uitdrukkelijk onderdeel wordt van de besprekingen in de Havencommissie.

3. De marktontwikkelingen en de capaciteitsbehoefte in de containeroverslag

In een uitgebreide technische analyse (in bijlage bij deze nota) wordt een schets gegeven van de te verwachten marktontwikkelingen (tegen het jaar 2005) en wordt de capaciteitsbehoefte in de Vlaamse havens berekend.
De belangrijkste resultaten kunnen als volgt samengevat worden.

3.1 DE MARKTONTWIKKELINGEN

Hiervoor heeft de commissie zich vooral gesteund op een recent rapport van een gerenommeerd internationaal expert, met name "Ocean Shipping Consultants" (OSC, een rapport van 1995).
Voor het geheel van de noordelijke havenrange verwacht het studiebureau een jaarlijkse gemiddelde groei in de periode 1994 - 2000 van ongeveer 6,1 %. Voor de periode 2000 - 2005 wordt een gemiddelde groei van 7 % vooropgezet. Deze groeiverwachtingen zijn hoger dan aangenomen in vroegere rapporten. De gemiddelde groei voor de globale markt in de noordelijke havenrange is uiteraard het resultaat van zeer uiteenlopende factoren. Er is niet alleen de ontwikkeling van de onderliggende economische parameters (zoals de groei van de economische activiteiten), maar ook de uiteenlopende groei van bepaalde marktsegmenten, de bereikte containerisatiegraden in het maritiem verkeer ... Hoewel het rapport niet toelaat eventuele wijzigingen aan belangrijke parameters te evalueren, meent de commissie dat ***de vooropgezette groeiverwachtingen voor het geheel van de markt als een werkbare hypothese kunnen aanvaard worden***.

Het OSC-rapport bevat bovendien een raming van het containerverkeer in de afzonderlijke havenzones binnen de noordelijke range. Daaruit blijkt dat in de periode 1994 - 2000 de Vlaamse havens (in de praktijk Antwerpen en Zeebrugge) hun marktaandeel lichtjes zouden versterken. Zij zouden volgens het studiebureau sneller groeien dan de globale markt (6,7 % tegenover 6,1 % voor het geheel van de noordelijke range). Dat zou overigens ook het geval zijn - hoewel in mindere mate - voor de Nederlandse en Duitse havens. De Noordfranse havens zouden een substantieel verlies aan marktaandeel boeken (een gemiddelde groei van amper 1,6 %).
Een prognose voor de afzonderlijke havenzones is uiteraard veel meer onderhevig aan parameters zoals havenconcurrentie, de snelheid waarmee havenautoriteiten kunnen inspelen op de marktontwikkelingen, de economische ontwikkeling in de onderscheiden hinterlanden van de havens, de positie van de havens tegenover belangrijke trends in het maritiem containerverkeer (vorming van mega-consortia, bouw van nieuwe generatie containerschepen). Het is niet duidelijk in welke mate en op welke manier al deze elementen verdisconteerd werden in de ramingen van de consultant. Er kunnen dus argumenten zijn die pleiten voor een nog sterker groeiend marktaandeel van de Vlaamse havens, maar even goed argumenten die pleiten voor een minder gunstige marktpositie. Belangrijke factoren hierbij zijn wel: de prestaties van de Vlaamse havens in het verleden (een substantiële versterking van het marktaandeel) en de vaststelling in het OSC-rapport dat de Vlaamse expansieplannen veel beter anticiperen op de groei van de markt dan de Nederlandse en vooral Duitse havens.
Niettegenstaande deze beschouwingen meent de commissie dat voor de containeroverslag in Vlaanderen een groei van 1,3 mln TEU tegen 2000 (gemiddeld 6,7 % in de jaren 1995 - 2000) en nog eens ongeveer 1,7 mln TEU tussen 2000 en 2005 (gemiddeld 7 %) een werkbare hypothese is. Voor de globale groei in de Vlaamse havens werd dan ook van die hypothese uitgegaan.

3.2 DE CAPACITEITSBEHOEFTE

3.2.1 DE METING VAN DE NOG BESCHIKBARE CONCURRENTIËLE CAPACITEIT

Uitgaande van deze prognose kan de capaciteitsbehoefte in de Vlaamse havens bepaald worden. Een dergelijke analyse is niet zonder problemen. Er is niet alleen de moeilijkheid om de capaciteit op een adequate manier te meten. Er is bovendien ook een onderscheid te maken tussen een "capaciteitsbehoefte" en de bouw van een "strategische capaciteit" gericht op een versterking van de marktpositie.

De effectieve capaciteit van een afzonderlijke containerterminal is uiteindelijk vrij moeilijk om vast te leggen. Diverse factoren spelen een rol. Niettemin is na discussie in de commissie gebleken dat een capaciteitsberekening uitgaande van de oppervlakte van de terminal een aanvaardbare benadering is. Deze werd dan ook gevolgd. ***Daarbij werd uitgegaan van een capaciteit van 10.000 tot 13.000 TEU/ ha. Voor de moderne termi-***

nals wordt 13.000 TEU/ha als realistisch vooropgezet.

Het is onrealistisch te denken dat alle terminals waarop nu containers worden behandeld (en waarop eventueel nog capaciteit beschikbaar is) een rol kunnen spelen in de scherpe concurrentie die er heerst op de containermarkt. De Vlaamse havens kunnen slechts hun marktpositie behouden of versterken wanneer goed gelegen moderne terminals worden ingezet. Andere terminals kunnen wellicht een zekere reserverol vervullen, maar de commissie gaat ervan uit dat dergelijke reserve niet als een structurele reserve mag beschouwd worden voor de positie van de Vlaamse havens in de concurrentie voor de containeroverslag. Deze hypothese is niet zonder belang voor de globale havenplanning.

In de praktijk neemt de commissie als "***concurrentiële*** nog beschikbare capaciteit" om de groei ***vanaf 1995*** op te vangen in aanmerking:

in Antwerpen: een beperkte reserve (in hoofdzaak op de Europaterminal) die we bij hypothese gelijk stellen aan een groei van 6,7 % (= de globale gemiddelde groei zoals hierboven berekend) of bijna 190.000 TEU
vanaf oktober 1996 de Noordzeeterminal met een capaciteit van 780.000 TEU

in Zeebrugge: de Flanders Containerterminal (FCT) in zijn huidige dimensie met een nog beschikbare capaciteit (na aftrek van de nu aanwezige overslag, gemeten aan het niveau van 1994) van 546.000 TEU.

Bij deze berekening heeft de commissie zich beperkt tot de capaciteiten die nu beschikbaar zijn zonder dat daarvoor enige uitbreiding van infrastructuur nodig is. Om die reden wordt geen rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van de OCZ-terminal in Zeebrugge. De capaciteit ervan wordt beperkt tot 18 ha. De daarbij nog beschikbare capaciteit wordt in deze hypothese door de commissie om diverse redenen niet als "concurrentiële" capaciteit aangehouden. Hetzelfde geldt voor de nog beschikbare capaciteiten achter de sluizen.

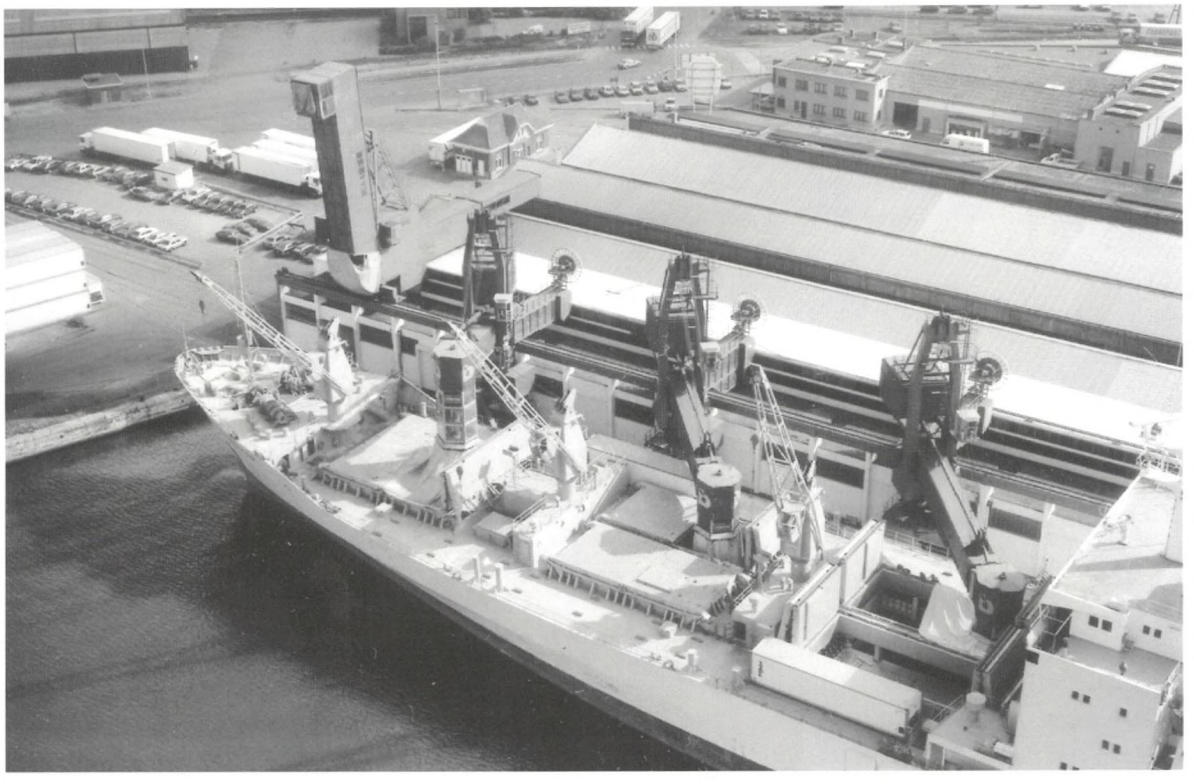
Samengevoegd is er voor de groei vanaf 1995 dus nog een concurrentiële reservecapaciteit in Vlaanderen beschikbaar van iets meer dan 1,5 mln TEU.

3.2.2 DE CAPACITEITSBEHOEFTE OP HET NIVEAU VAN DE VLAAMSE HAVENS GLOBAAL

Bij een groei van de containeroverslag in de Vlaamse havens zoals hierboven als werkhypothese aanvaard zou de beschikbare capaciteit begin 2001 volledig benut worden. Zonder de reserve van 190.000 TEU in Antwerpen zou die volledige benutting zich voordoen in de loop van 2000.
Bij deze berekening is meer in het bijzonder voor Zeebrugge rekening gehouden met de hypothese gebaseerd op de verklaring van het havenbestuur van Zeebrugge dat voor de groei van het huidig containerverkeer in het kader van het ferryverkeer (ongeveer 1/3° van het totale containerverkeer in Zeebrugge in 1994) en bij de voorspelde groei voor het eigenlijke ro/ro-verkeer geen ruimte beschikbaar is op de bestaande betrokken terminals, noch op de geplande steiger aan het Wielingendok. De capaciteit in het Albert II-dok mag in dat geval vergeleken worden met de groei op de totale containeractiviteiten (609.000 TEU).

Een volledige benutting is niet optimaal. Er moet - zeker in de containermarkt - een voldoende (maar economisch verantwoorde) reserve aanwezig zijn om "sprongen" in de groei te kunnen opvangen en om voldoende te kunnen inspelen op belangrijke klanten.
Daarom moet volgens de commissie zeker nieuwe terminalcapaciteit operationeel zijn (met inbegrip van de investeringen door de terminaloperator) 1 jaar vóór de volledige benutting. Als dat schema strikt wordt gevolgd dan is er steeds op het niveau van de Vlaamse havens globaal een reservecapaciteit van minimaal 436.000 TEU. Uiteraard nemen we daarbij aan dat een terminal in de laatste fase van afwerking eveneens als een beschikbare reserve kan worden beschouwd. Een terminal operationeel maken 1 jaar voor de volledige benutting betekent dat tijdig de nodige overheidsbeslissingen genomen worden. Op basis van de besluitvorming voor de meest recente containerterminal zou ***dat zeker een beslissing van de Vlaamse regering vergen 2 tot 4 jaar vóór het tijdstip van operationalisering***.

Beide havens hebben voor de eerstkomende jaren een project dat aan die globale behoefte kan tegemoet komen. In Zeebrugge is dat het door de commissie in juli geadviseerde project voor een kaaimuur in het Albert II-dok met een kostprijs van 1,5 mld (waarin ook de uitbouw van een steiger in het Wielingendok met bijhorende terreinen begrepen is). Dit project kan na een beslissing van de gewestelijke overheid snel worden uitgevoerd.
Antwerpen heeft in een startnota een definitieve keuze gemaakt voor de bouw van een containerterminal op de Antwerpse linkeroever. Voorafgaand aan de advisering en beslissing van het project moeten nog diverse technische en economische studies worden uitgevoerd. Meer in het bijzonder moeten deze studies een definitief uitsluitsel



geven over de technische haalbaarheid van het project. De nu aangehouden timing houdt rekening met een mogelijke start van de werken vanaf begin 1997. De totale uitvoeringstermijn wordt geschat op 4 jaar, maar in de tweede helft van 1999 zou een eerste fase (met inbegrip van de uitrusting door een privé-bedrijf) operationeel kunnen zijn. De totale kostprijs wordt geraamd op 5,5 mld.

3.2.3 DE CAPACITEITSBEHOEFTE IN ANTWERPEN EN ZEEBRUGGE AFZONDERLIJK

De capaciteitsbehoefte aan containerterminals evalueren op het globale niveau gaat uit van een bijna perfecte uitwisselbaarheid van containercapaciteit. In dat geval kan de ene haven de capaciteitsbeperkingen van een andere haven opvangen zonder dat daarbij enig verlies aan overslag zou mee gemoeid zijn. En onder dezelfde hypothese kan het capaciteitsoverschot van de ene terminaloperator gewoon het tekort van een andere operator compenseren. Een dergelijke hypothese mag slechts aangehouden worden indien de beide havens voor de havenkeuze van de reders indifferent zijn en indien er bij de tot nu toe aangehouden concessies perfecte samenwerkingsverbanden zijn tussen de operatoren. De werkelijkheid is daarmee niet in overeenstemming.

Om die reden moet een nauw bij de reële marktomstandigheden aansluitende capaciteitsbehoefte ook op het meso- en microniveau benaderd worden.
In de hierbijgevoegde technische analyse wordt de aangenomen methode ook toegepast om de capaciteitsbehoefte te meten in elke haven afzonderlijk. Meten van capaciteitsbehoefte gaat uiteraard uit van een groei van de containeroverslag zonder enige beperking ten gevolge van capaciteitstekorten. Voor dergelijke analyse zijn uiteraard ramingen nodig over de te verwachten groei in Antwerpen en Zeebrugge afzonderlijk.

Daarvoor werden door de commissie twee scenario's onderzocht:

(a) Een eerste scenario gaat er vanuit dat de gemiddelde globale groei voor de Vlaamse havens (van 6,7 % tegen 2000 en van 7 % tussen 2000 en 2005) ook kan worden toegepast op iedere haven afzonderlijk. Een dergelijke hypothese betekent dat de achterliggende factoren voor de groei van de containeroverslag in beide havens op dezelfde manier doorwerken en dat het nu aanwezige pakket aan containerverkeer in beide havens zodanig is dat een gelijke groei verdedigbaar is.

(b) Een tweede scenario is door Zeebrugge voorgesteld als representatief voor de Zeebrugse havenstrategie voor de containerontwikkeling. Daarbij wordt vooropgezet dat bij beschikbaarheid van voldoende capaciteit de haven in staat is om nieuwe klanten aan te trekken. Daarvoor wordt verwezen naar de "sprong" in 1992. Dergelijke sprongen zouden zich ook in de komende jaren voordoen. Voor de berekening werd aangenomen dat Zeebrugge in dit scenario bovenop de gemiddelde groei van 6,7 % tegen 2000 een bijkomende overslag realiseert van iets meer dan 500.000 TEU. We nemen voor de berekening wel aan dat

deze bijkomende overslag geleidelijk gerealiseerd wordt: van ongeveer een 65.000 TEU in 1995 tot 500.000 in 2000.

Toepassing van het eerste scenario geeft aan dat Antwerpen begin 2000 de volledige benutting van de beschikbare concurrentiële capaciteit bereikt. Tegen begin 1999 moet in dat geval een nieuwe terminal operationeel zijn. Daarbij is dan wel aangenomen dat Antwerpen bovenop de volledige Noordzeeterminal nog over een concurrentiële reservecapaciteit beschikt om de groei vanaf 1995 op te vangen van ongeveer 190.000 TEU. Indien begin 1999 een nieuwe terminal operationeel wordt dan beschikt de haven in de loop van de volgende jaren over een minimale reserve om in te spelen op marktontwikkelingen bovenop de gemiddelde groei van minimaal 314.000 TEU. In de periode 1980 - 1994 is slechts in 1994 dit cijfer lichtjes overschreden.

Zeebrugge bereikt bij het eerste scenario slechts de volledige benutting in het begin van 2004. Volgens de hierboven aangehouden methode moet een nieuwe terminal in dat geval operationeel zijn in 2003. Zeebrugge zou dan in de loop van de volgende jaren over een minimale reserve beschikken van 126.000 TEU. In de jaren 1980 - 1994 was slechts in 1992 de absolute groei tegenover 1991 substantieel groter (222.000 TEU). Die groei was voornamelijk het resultaat van de komst van een nieuwe rederij naar Zeebrugge, waarvoor expliciet een nieuwe terminal werd gebouwd.

Indien Zeebrugge groeit volgens het tweede scenario dan bereikt de haven de volledige benutting begin 1999, een nieuwe terminal moet dan operationeel zijn begin 1998. Bovenop een gemiddeld groeipad van 15 % zou Zeebrugge in de jaren 1995 - 1997 nog over een minimale reserve beschikken van 198.000 TEU voor het aantrekken van een nieuwe klant.

De commissie is niet tot een consensus gekomen over deze scenario's. Verdere studies kunnen deze scenario's scherper stellen, maar zullen er hoe dan ook niet toe leiden dat tussen de havens daarover een volledige eenstemmigheid wordt bereikt.



Wel kan nu reeds gewezen worden op ***de draagwijdte van deze scenario's***. En dat geldt zeker voor het tweede scenario. Indien de ontwikkeling in Zeebrugge verloopt volgens het tweede scenario dan zal dat gepaard gaan met een bijzonder spectaculaire versterking van de marktpositie van Zeebrugge in het containerverkeer: in de periode 1995 - 2000 een gemiddelde groei van 15 %. Rekening houdend met de resultaten in 1995 zal die groei in de volgende jaren nog hoger moeten zijn. Bovendien gaat Zeebrugge er vanuit dat de groei vooral zal gebeuren in het segment van de "deepsea, met aansluitende feedering" (en dan vooral het Far-East segment).

Een dergelijke groei zou onvermijdelijk het marktaandeel van Zeebrugge fel optrekken. Indien de bijkomende groei in Zeebrugge niet het globale marktaandeel van de Vlaamse havens (zoals door OSC geraamd) kan optrekken, dan zou het Zeebrugse scenario betekenen dat tegen 2000 het marktaandeel in de Vlaamse containeractiviteiten van Zeebrugge is toegenomen van 22 % in 1994 tot bijna 34 % in 2000. Dergelijke ontwikkeling kan slechts verwacht worden indien ofwel marktomstandigheden (strategie van de rederijen bij de keuze van aanloophavens o.m. omwille van de strakke vaarschema's) ofwel niet tijdig op te lossen capaciteitsbeperkingen in Antwerpen expliciet doorwegen. Bij de berekening van capaciteitsbehoefte kan echter niet worden uitgegaan van capaciteitsbeperkingen. Afgezien daarvan zou het Zeebrugse scenario binnen de globale groei voor Vlaanderen impliceren dat door marktomstandigheden Antwerpen slechts groeit met een gemiddelde van 3,7 %, of amper 60 % van de groeivoet op het niveau van de range.

Met het tweede scenario gaat de haven van Zeebrugge er evenwel vanuit dat de groei in Zeebrugge moet leiden tot een uitgesproken versterking tegenover buitenlandse havens. In de studie van OSC blijkt dat de Nederlandse, maar vooral Duitse havens onvoldoende snel inspelen op de marktgroei waardoor ze op termijn met congestieproblemen zouden kunnen geconfronteerd worden. Bovendien zullen de Duitse havens geconfronteerd worden met beperkingen om in te spelen op de schaalvergroting in de scheepvaart. Van dergelijke ontwikkelingen kunnen volgens dit scenario de Vlaamse havens en desgevallend Zeebrugge bij voldoende ruime reservecapaciteiten profiteren. Indien bv. de helft van de bijkomende groei in Zeebrugge (bovenop de gemiddelde groei) afkomstig is van buitenlandse havens dan gaat dat over ongeveer een 250.000 TEU.

3.2.4 CAPACITEITSBEHOEFTEN OP HET MICRONIVEAU

Tot nu toe heeft de havencommissie steeds projecten beoordeeld op het niveau van een haven. In toenemen-

de mate is er behoefte om bij de beoordeling van projecten een havenoverschrijdende benadering te volgen. Een evaluatie van capaciteitsbehoeften op het niveau van de terminaluitbater is nooit expliciet aan de orde geweest. Dat is een logisch standpunt, vermits het gewest geen verantwoordelijkheid draagt voor het concessiebeleid in de havens. En overigens wordt de betrokkenheid van het gewest in deze materie in het licht van een grotere autonomie van de havens niet wenselijk geacht.
De feitelijke discussie over de uitbouw van nieuwe containercapaciteiten in de Vlaamse havens is echter van die aard dat ook het gewest met de behoeften op het niveau van de terminaluitbaters geconfronteerd wordt.

Er zijn in de Vlaamse havens een aantal toonaangevende operatoren in meerdere of mindere mate actief in de containeroverslag. Ze hebben in elk geval ongeacht hun uiteenlopende huidige positie expliciete plannen om die positie te vrijwaren of te verstevigen. Daarvoor hebben ze zonder uitzondering behoefte aan terminals die concurrentieel zijn t.a.v. de marktontwikkelingen voor de toekomst. Hun sterke positie in de Vlaamse havens tegenover buitenlandse concurrenten zullen ze maar kunnen behouden als ze kunnen beschikken over terminals waarvan de ligging en de uitbating maximaal beantwoorden aan de strategieën van de rederijen en toegankelijk zijn voor de toenemende schaalvergroting in de scheepvaart.

De tendens bij een aantal privé bedrijven is om zowel in Antwerpen als Zeebrugge aanwezig te zijn. Dat is concreet omgezet in investeringen en/of concessiecontracten door het bedrijfsleven. De aanwezigheid van concurrerende operators in onze havens wordt als een troef beschouwd voor de marktpositie van de Vlaamse havens.
De feitelijke toestand van de bestaande concessies in de havens van Antwerpen en Zeebrugge is van die aard dat voor de expansieplannen van een belangrijke operator (Hessenatie met ruim de helft van de containerbehandeling in Vlaanderen) op korte termijn geen infrastructuur beschikbaar is om een eigen terminal uit te bouwen, tenzij een nieuwe kaaimuur wordt gebouwd door de overheid. De terminaloperators kiezen op dit ogenblik slechts voor een in tijd en omvang beperkte uitwisseling van capaciteiten.
Het beleid van de gewestelijke overheid en de havenautoriteiten kan deze feitelijke toestand niet negeren. Maar er kunnen wel stappen ondernomen worden om de bijzonder grote druk vanuit de containeroperators maximaal af te stemmen op de mogelijkheden van een evenwichtig haveninfrastructuurbeleid (waarin overigens ook andere prioriteiten hun belang hebben). Een evenwichtige uitbouw is nodig om te vermijden dat overcapaciteiten aanleiding zouden zijn tot ontwrichting van de tarievenstructuur in de containersector met gevaar voor de rentabiliteit van de Vlaamse stouwers.

4 Conclusies

1. Op korte termijn worden spectaculaire ontwikkelingen verwacht in de containermarkt (de vorming van megaconsortia) en de verdergaande schaalvergroting in de containerscheepvaart voor de komende jaren is een feit. Deze ontwikkelingen zullen een weerslag hebben op de havenkeuze, maar de uiteindelijke resultaten ervan zijn vooralsnog onzeker. De stouwers en de havenbesturen werken hun strategie uit om gepast in te spelen op de marktontwikkelingen die op hen afkomen. Omwille van het groot belang van de positie van Vlaanderen in deze containermarkt ondersteunt het gewest deze strategieën. In de huidige financieringsregeling gebeurt dat met een substantiële bijdrage in de bouw van kaaimuren.
Het is de opdracht van het gewest om er voor te zorgen dat tijdig de nodige infrastructuren beschikbaar zijn opdat de Vlaamse havensector de potentiële expansie ook effectief zou kunnen waarmaken. In deze nota heeft de commissie een methode ontwikkeld om de capaciteitsbehoefte te bepalen. Daarbij zijn volgende vaststellingen gemaakt:

(a) Vlaanderen heeft globaal (en dus in de hypothese van volledige uitwisselbaarheid van containercapaciteiten in beide havens) tegen begin 2000 zeker een nieuwe capaciteit nodig om de voorspelde gemiddelde groei van 6,7 %, en met een voldoende reserve te kunnen waarmaken. Indien er in Antwerpen achter de sluizen echter geen effectieve concurrentiële capaciteit beschikbaar is zal die nieuwe capaciteit een jaar vroeger moeten beschikbaar zijn.

(b) De capaciteitsbehoefte gemeten op het niveau van iedere haven afzonderlijk geeft aan dat bij een gelijkmatige groei van 6,7 % (tegenover 1994) in Antwerpen nieuwe capaciteit operationeel moet zijn begin 1999. Bij hetzelfde groeiritme is dat in Zeebrugge het geval in 2003.
In Zeebrugge wordt evenwel uitgegaan van een scenario waarbij bovenop deze gemiddelde groei tegen 2000 een bijkomende overslag van 500.000 TEU zou verwerkt worden.
In dat geval heeft Zeebrugge behoefte aan een nieuwe capaciteit begin 1998. De haven van Zeebrugge rekent dan wel op een gemiddelde groei voor de jaren 1995 - 2000 van 15 %.

2. Voor de Havencommissie is het duidelijk dat voor de positie van Vlaanderen in de containeractiviteiten zowel de haven van Antwerpen (de havenzone vóór de sluizen) als die van Zeebrugge (voorhaven) zeer belangrijke troeven zijn. Als beide havens hun rol willen blijven spelen of versterken dan zullen in beide havens capaciteitsuitbreidingen nodig zijn. Als op middellange en lange termijn de concurrentiële situatie verdere verschuiving naar terminals vóór de sluizen onvermijdelijk maakt dan zal dat gepaard gaan met een gewijzigde verdeling van de containeractiviteiten tussen de havenzones Antwerpen en Zeebrugge. Wanneer deze verdeling gebaseerd is op marktevoluties en technische mogelijkheden om in te spelen op de marktgroei is daar niets op aan te merken.
Een wijziging van het marktaandeel heeft zich reeds voorgedaan: in 1992 in hoofdzaak door de verhuis van de rederij Cast van Antwerpen naar Zeebrugge. Sedertdien (tenminste tot en met 1994) zijn beide havens grotendeels op hetzelfde marktaandeel gebleven, met een lichte stijging voor Antwerpen. De resultaten voor de eerste helft van 1995 geven aan dat het marktaandeel van Antwerpen opnieuw zal toenemen.
Op basis van de evolutie in de meest recente jaren zijn er nog geen aanduidingen over een verdere herverdeling van de containeroverslag tussen beide havens. Wel is er een uitgesproken tendens bij het bedrijfsleven om de mogelijkheden in Zeebrugge expliciet te benutten in de eerstkomende jaren.
Voor de Havencommissie is het van essentieel belang dat zakelijk overleg tussen de havenbesturen in elk geval er toe leidt dat geen opportuniteiten voor de Vlaamse havens gezamenlijk verloren gaan.

3. In de feiten zijn noch de strategieën van de havenbesturen, noch die van de terminaloperators op elkaar afgestemd. Er heerst integendeel een scherpe concurrentie. Indien het gewest zijn bijdrage in de bouw van kaaimuren voor containerterminals blijft afstemmen op deze "concurrentiële strategieën" dan zal de enige "aanvaardbare" oplossing bestaan in het bijna gelijktijdig uitbouwen van nieuwe capaciteit in beide havens. Rekening houdend met de nu reeds operationele en in aanbouw zijnde capaciteit verhogen de plannen van de havenbesturen tegen 1999 de capaciteit voor containeractiviteiten met ongeveer 75 % (in vergelijking met 1994). In vergelijking met de gekende plannen in de Nederlandse en Duitse havens voor de eerstkomende 5 jaar is dat bijzonder ruim.

Voor het gewest is ondersteuning van deze uitbreiding slechts te verantwoorden indien er zowel van de havenbesturen als van de privé-sector voldoende waarborgen voor ieder project afzonderlijk gegeven worden voor een redelijke aanwending van de bestaande en nieuw te bouwen infrastructuren. Dat geldt voor de privé-sector naar gelang van hun aanwezigheid of van hun plannen in beide havens voor de globale uitbreiding in beide havens samen. De havenbesturen van hun kant moeten die waarborgen uiteraard geven voor de uitbreidingen in hun eigen haven, o.m. op basis van alternatieve benuttingsmogelijkheden van de beschikbare infrastructuren bij tegenvallende resultaten in de containeractiviteiten. Het gehele van deze waarborgen moet door het gewest voorafgaandelijk aan een definitieve beslissing getoetst worden aan de ramingen die in deze





nota werden uitgewerkt voor de toekomstige containeroverslag. Daarbij moet rekening gehouden worden met de gevolgen op de concurrentieverhoudingen binnen de Vlaamse containeroperatoren. Beslissingen over de uitvoering van concrete projecten worden uiteraard genomen op basis van volledig uitgewerkte dossiers voor ieder project. Fasering van uitbouw en mogelijkheden tot polyvalent gebruik zijn in acht te nemen.

4. Bovendien wordt bij uitvoering van deze plannen opnieuw een grote prioriteit gegeven aan de containeroverslag, hoewel een tweetal jaar geleden vrij algemeen aanvaard werd dat de planning van het Vlaamse gewest voor de rest van de jaren '90 meer nadruk zou kunnen leggen op andere marktsegmenten en op de uitbouw van basisinfrastructuur. In de bestaande financieringsregeling en bij de huidige budgettaire voorzieningen kan de grote commerciële druk in de containersector, negatieve gevolgen hebben voor de ondersteuning aan andere projecten en aan een noodzakelijke versterkte uitbouw van de basisinfrastructuur. ***Afgezien van eventuele meer fundamentele wijzigingen aan de financieringsregeling van haveninvesteringen - aansluitend bij de aanbeveling van de commissie van juni 1994 - wordt nu reeds gepleit voor een (gebele of gedeeltelijke) compensatie op andere reeds voor de betrokken havens besliste projecten, in de periode tot 2000.***

5. In dit debat is de problematiek van de achterlandverbindingen een essentiële factor. De commissie is bereid op een gecoördineerde wijze de nodige gegevens te leveren voor de uitwerking van het voorgenomen globaal goederenmodel voor Vlaanderen. Ze stelt voor de resultaten ervan vanuit het oogpunt van de havensector ook binnen de commissie te bespreken.

STATISTISCHE GEGEVENS



De Vlaamse havens in cijfers: 1995 volgt op een recordjaar

In 1995 werden door de Vlaamse havens wisselende resultaten opgetekend. Tegenover 1994 werd er door alle vier de havens een verlies aan overslag opgetekend. Dit hoeft niet te verwonderen aangezien zij in dat jaar "méér dan schitterende" cijfers konden voorleggen. De vraag is dan ook niet "hoeveel hebben de havens in 1995 gewonnen?", maar eerder "in welke mate hebben de havens de daling van hun overslagcijfers kunnen beperken?"

In dit statistische hoofdstuk worden de cijfers op een rij gezet. Doordat gegevens over Antwerpen, Gent, Zeebrugge én Oostende werden opgenomen, wordt de situatie van het geheel van de Vlaamse havens geschetst. Anderzijds worden de statistische data in tijdreeksen weergegeven, hetgeen een vergelijking mogelijk maakt van jaar tot jaar, en dit vanaf 1980. De weergave van de statistieken in dit hoofdstuk is volledig analoog met de tabellen die in de vorige jaarverslagen werden opgenomen (sinds Jaarverslag 1992).



1. De prestaties van de Vlaamse havens in 1995

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range is afgenomen in 1995. Sinds 1990 schommelt het marktaandeel van de Vlaamse havens in de range rond de 24 %. In 1994 werd een uitzonderlijk hoog marktaandeel gerealiseerd van 25 %. In 1995 werd terug 24 % opgetekend, een cijfer dat niet veel afwijkt van de andere gedane waarnemingen in de jaren negentig. De daling is toe te schrijven aan marktaandeelverliezen in elk van de vier Vlaamse havens.

In de absolute cijfergegevens uitgedrukt, zijn het de havens van Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen en Duinkerke die hun havenverkeer zagen toenemen. De haven van Le Havre moest, evenals de Vlaamse havens, een daling van de verkeerscijfers noteren. Voor de Vlaamse havens wordt er dieper ingegaan op het verloop en de samenstelling van het havenverkeer in 1995.

1.1 DE HAVEN VAN ANTWERPEN

De totale overslag bedroeg in 1995 in de haven van Antwerpen 108,1 miljoen ton. Het absolute record van 1994 van 109,5 miljoen ton werd daarmee niet verbroken, doch het verlies bleef beperkt tot 1,3 %. De lossingen zijn toegenomen (+3,5 %) terwijl de ladingen afgenomen zijn tegenover 1994 (-7,7 %).

Voor de droge massagoederen werd in 1995 een toename van 5,7 % tot 31,8 miljoen ton opgetekend. Deze winst werd gerealiseerd dankzij een groei van de overslag van ertsen (+14,1 %) en kolen (+8,5 %). Ook in 1994 werd er voor de ertsen en kolen in massagoedbehandeling een gunstige evolutie geconstateerd. De overslag van granen daalde echter met 14,7 %. De meststoffen moesten 6,6 % prijsgeven. In 1994 was de overslag van meststoffen in de haven van Antwerpen nog met ruim 23 % toegenomen.

De overslag van vloeibare massagoederen daalde in 1995 met 13,8 %. De ladingen namen af met 19,9 % en de lossingen met 11,2 %. Het verlies situeert zich bij de petroleumderivaten: in 1995 werd er één vijfde minder van geladen en gelost dan het jaar ervoor. Ruwe petroleum ging er daarentegen op vooruit met ca. 2 %.

De haven van Antwerpen kende een toename van het containerverkeer: in tonnen uitgedrukt ging het om een toename van 6,0 %; in TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) uitgedrukt bedraagt de stijging 5,5 %. In totaal bedraagt de containeroverslag in de Antwerpse haven 25,8 miljoen ton of 2,33 miljoen TEU.

De overslag van goederen in de vorm van roll-on-roll-off lijkt in belangrijke mate toegenomen te zijn in 1995: de cijfers van 1995 liggen 48,3 % hoger dan in 1994, van 3,3 naar 4,8 miljoen ton. De reden voor de hoge overslagcijfers ligt echter voor een deel in de wijziging in de wijze van registratie van de gegevens. Tot 1994 werd het goederenverkeer volgens de ro/ro-techniek steeds geregistreerd volgens de eigenlijke goederenbehandeling op de kaai. Sinds 1995 worden de gegevens elektronisch opgetekend, en dit volgens het schip waarmee de lading wordt aan- of afgevoerd. Dit wil zeggen dat alle goederen die in of uit een ro/ro-schip worden geladen of gelost, automatisch als ro/ro worden geregistreerd.

Het havenverkeer van conventionele stukgoederen nam af in 1995, althans volgens de cijfergegevens. De overgang van registratiemethode voor de ro/ro-goederen zal immers ook een invloed hebben op de overslagcijfers van de conventionele stukgoederen. Volgens de geregistreerde gegevens is de overslag van conventionele stukgoederen in 1995 9,4 % afgenomen tegenover 1994. IJzer en staal, goed voor ruim de helft van het conventionele stukgoed, bleef nagenoeg status quo. De aanvoer van fruit won 10,4 % aan belang; bloem, suiker, meststoffen en chemicaliën en graangewassen die als stukgoed werden verscheept en een aantal goederen in de categorie "overige stukgoederen" moesten terrein prijsgeven.

In 1995 zijn er 15.223 zeeschepen in de haven van Antwerpen aangekomen (tegenover 15.618 in 1994). Samen vertegenwoordigen zij een totaal bruto register tonnage van 167 miljoen BRT/BT. Daarmee neemt de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen toe tot 11.027 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; 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-gegevens (55). Voor 1994 geeft het NIS geen doorvoerstatistieken meer weer zodat de procentuele verdelingen naar herkomst en

(55) Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS), "Statistiek over de internationale trafiek in de havens", 1994.

bestemming voor de haven van Antwerpen, zoals weergegeven in dit jaarverslag, een vertekend beeld kunnen geven.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	miljoen ton 1995	evolutie 1994-1995	aandeel 1995
Totaal maritiem verkeer:	*108,1*	*-1,3 %*	*100,0 %*
Droge massagoederen:	31,8	+5,7 %	29,5 %
Vloeibare massagoederen	25,6	-13,8 %	23,7 %
Containers:	25,8	+6,0 %	23,9 %
Roll-on-roll-off:	4,8	* +48,3 %	4,5 %
Conventionele stukgoederen:	20,0	* -9,4 %	18,5 %

** beïnvloed door wijziging in registratie van de statistische gegevens.*

1.2 DE HAVEN VAN GENT

De haven van Gent noteerde in 1995 een totaal verkeersvolume van 21,6 miljoen ton; dit is 9,4 % lager dan in 1994. Zowel lossingen als ladingen namen af. In 1994 werd nog een aanzienlijke toename van het havenverkeer genoteerd.

De overslag van droge massagoederen - voor Gent veruit de belangrijkste vorm waarin goederen worden gelost en geladen - nam in 1995 af met 8,8 % tot 17,0 miljoen ton. Voor de vaste minerale brandstoffen (steenkool, cokes en petroleumcokes) werd een daling van het maritieme verkeer van 16,1 % genoteerd. Voor de produkten die verband houden met de staalnijverheid, werd eveneens een negatieve tendens opgetekend: mangaanerts -90.000 ton en ijzererts -130.000 ton. Voor granen werd daarentegen een toename van 7,5 % opgetekend en ook voor de meststoffen is de balans positief (+31,5 %). In 1994 werd voor de meststoffen nog een verlies van 7 % geboekt.

De overslag van vloeibare massagoederen daalde in 1995 met 21,7 % tegenover 1994. Het gaat om ca. 1,5 miljoen ton. Zowel de NVS-code 32, "vloeibare brandstoffen" als de verzamelgroep "andere aardoliederivaten" nam af. De vloeibare voedingsprodukten zoals plantaardige oliën (en aanverwante produkten zoals melasse) en vruchtesappen kenden daarentegen een belangrijke groei.

Het roll-on-roll-off verkeer nam in de haven van Gent met 21,5 % toe tot 1,2 miljoen ton. Zowel lossingen als ladingen namen toe. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge". De conventionele stukgoederen evolueerden minder gunstig in 1995: tegenover 1994 nam de overslag van deze goederen met ruim 16 % af. Onder meer de overslag van de produkten van de staalindustrie lag beduidend lager dan in 1994: ruw ijzer -30.000 ton, plaatstaal en plaatijzer -500.000 ton. In totaal werden 1,8 miljoen ton conventionele stukgoederen behandeld in de haven van Gent.
In 1995 zijn er in de haven van Gent 3.020 zeeschepen

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	miljoen ton 1995	evolutie 1994-1995	aandeel 1995
Totaal maritiem verkeer:	*21,6*	*-9,4 %*	*100 %*
Droge massagoederen:	17,0	-8,8 %	78,7 %
Vloeibare massagoederen	1,5	-21,7 %	7,1 %
Containers:	0,1	-30,8 %	0,5 %
Roll-on-roll-off:	1,2	+21,5 %	5,4 %
Conventionele stukgoederen:	1,8	-16,2 %	8,4 %

aangekomen, met een totaal bruto register tonnage van 24,3 miljoen BRT. Niettegenstaande het aantal aangekomen schepen is afgenomen, ligt de totale BRT hoger dan in 1994, hetgeen duidt op een toename van de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen (gemiddeld 8.033 BRT per zeeschip in 1995).

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.

1.3 DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

In de haven van Zeebrugge werd 30,6 miljoen ton goederen gelost of geladen in 1995. Dit is 7,0 % minder dan in 1994.

De overslag van droge massagoederen (hoofdzakelijk lossingen) nam af in de haven van Zeebrugge met 24,4 % tot een totaal van 4,2 miljoen ton. Voor steenkool bedroeg de daling 2,0 %. De lossingen van ijzererts namen echter zeer sterk af: in 1994 werd er nog 1,6 miljoen ton ijzererts gelost; in 1995 ging het om 0,3 miljoen ton. De aanvoer van ruwe mineralen en bouwmaterialen (zand, grind, klei en slakken) bleef op hetzelfde niveau.

De lossingen en ladingen van vloeibare massagoederen namen in 1995 toe tot ca. 5,2 miljoen ton (+5,0 %). De aanvoer van vloeibare brandstoffen nam toe met 5,7 %. De lossingen van energiegassen (LNG), die per zeeschip naar de aardgasterminal werden aangevoerd, namen in 1995 toe met 2,4 % tegenover 1994.

De bruuske toename van het containerverkeer die in 1994 werd gerealiseerd in de haven van Zeebrugge, is niet voortgezet in 1995. Het containerverkeer nam in 1995 af met 13,3 % tot een jaartotaal van 528.470 TEU (6,4 miljoen ton). Het lagere overslagcijfer voor containers is het gevolg van herschikkingen die bij enkele diensten werden doorgevoerd. Het voor Zeebrugge zeer belangrijke roll-on-roll-off vervoer daalde in 1995 met 1,8 % tot 13,4 miljoen ton.

Voor de conventionele stukgoederen werd in de haven van Zeebrugge een toename van 6,7 % genoteerd. In totaal werden er 1,5 miljoen ton conventionele stukgoederen overgeslagen in de Zeebrugse haven in 1995. De aanvoer van fruit is hierin zeer belangrijk, met een totale overslag van 928.000 ton (in 1995: +12,4 %).

In Zeebrugge werden in 1995 1.040.063 passagiers vervoerd van en naar Groot-Brittannië. Dit is 9,7 % minder dan het jaar ervoor.

In 1995 kwamen er in de haven van Zeebrugge 10.396 zeeschepen aan, met een totale bruto register tonnage van 73.542 BRT. De gemiddelde scheepsgrootte evolueerde van 6.910 BRT in 1994 naar 7.074 BRT in 1995.

Ongeveer de helft van de goederen die in Zeebrugge aankomen zijn afkomstig uit een andere Europese haven (voor een groot deel Britse havens). Als herkomst van de naar de haven aangevoerde goederen zijn ook Afrika (21 %) en Noord-Amerika belangrijk (10 %). De goederen die in de haven van Zeebrugge worden geladen hebben voor een zeer groot deel (80 %) een Europese bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:

	miljoen ton 1995	evolutie 1994-1995	aandeel 1995
Totaal maritiem verkeer:	*30,6*	*-7,0 %*	*100,0 %*
Droge massagoederen:	4,2	-24,4 %	13,8 %
Vloeibare massagoederen	5,2	+5,0 %	16,9 %
Containers:	6,4	-14,1 %	20,8 %
Roll-on-roll-off:	13,4	-1,8 %	43,7 %
Conventionele stukgoederen:	14,7	+6,7 %	4,8 %

1.4 DE HAVEN VAN OOSTENDE

In de haven van Oostende werd in 1995 in totaal 4,6 miljoen ton maritiem verkeer behandeld. Dit betekent een daling van 6,3 %. In de Handelshaven werd 3,0 miljoen ton geladen of gelost (een daling van 13,7 %). Het gaat daarbij voor 57 % over roll-on-roll-off goederen die vanuit of naar Ramsgate worden vervoerd. In de Staatshaven nam het vervoersvolume van de Regie voor Maritiem Transport toe met 11,6 % tot een totaal voor 1995 van ruim 1,6 miljoen ton (56). In Oostende werden in totaal 1.762.952 passagiers van of naar Ramsgate verscheept (-4,4 % tegenover 1994).

Driekwart van de aangekomen goederen in de haven van Oostende zijn afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). Zo goed als alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	miljoen ton 1995	evolutie 1994-1995	aandeel 1995
Totaal maritiem verkeer:	*4,6*	*-6,3 %*	*100,0 %*
Roll-on-roll-off:	3,3	-4,7 %	72,1 %
Overige goederen:	1,3	-10,0 %	27,9 %



(56) De Regie voor Maritiem Transport verstrekt geen gegevens in ton. Aan de hand van gegevens in aantal vrachtvoertuigen 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.

2.1 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 alleen 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, 1980-1995

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

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, 1980-1995

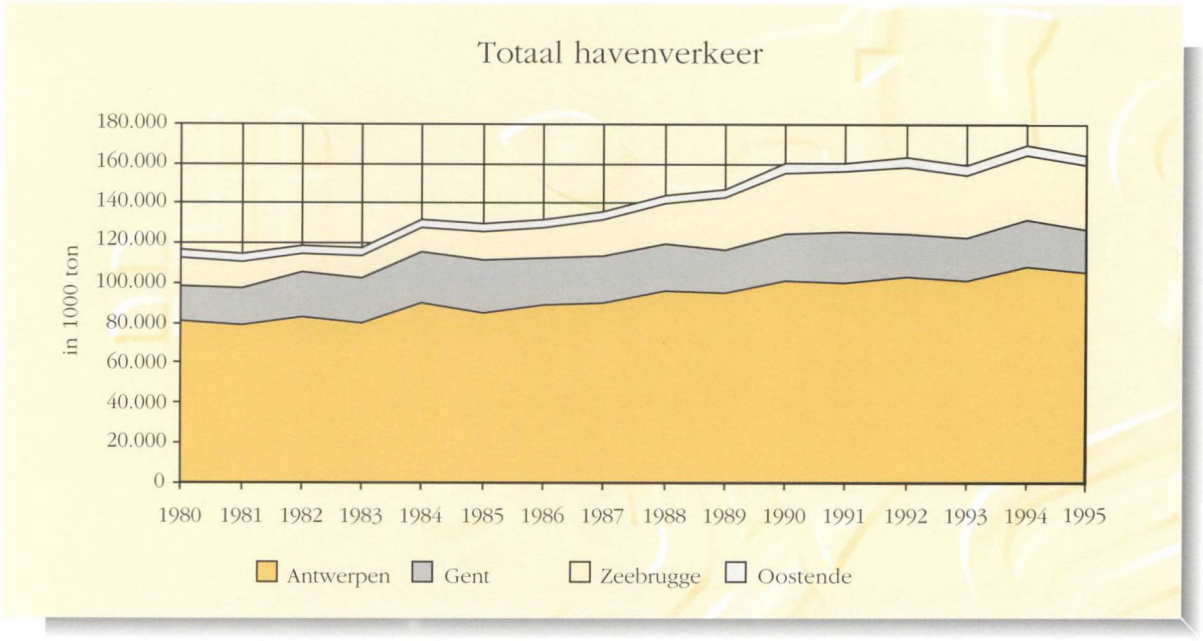
	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.272
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.281
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752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

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

Tabel 01-03 :
Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02



2.2 MARITIEM VERKEER INGEDEELD IN GOEDERENCATEGORIEËN

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

De havens van Gent, Zeebrugge en Oostende gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken). Echter: doordat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt, zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling, is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. Genoemde tabellen zijn eerder aangewezen om een goed beeld te 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, 1995

	Haven van Antwerpen		
goederencategorie (geen NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
Stukgoedbehandeling	**21.742**	**28.933**	**50.675**
Ijzer en staal	3.338	6.839	10.117
non-ferro-metalen	217	301	518
meststoffen / chemicaliën	33	522	555
hout	935	143	1.078
houtcellulose, papierpulp	3.426	585	4.011
fruit	1.543	17	1.560
graangewassen	31	146	177
rollend materieel	372	553	925
bloem	4	803	807
suiker	12	1.396	1.409
overig stukgoed	11.829	17.627	29.457
Massagoedbehandeling	**43.370**	**14.029**	**57.399**
ruwe aardolie	5.182	7	5.189
aardoliederivaten	10.891	5.169	16.060
chemicaliën	2.268	1.918	4.186
ertsen	11.457	1.635	13.092
kolen	8.551	206	8.757
granen	1.219	1.127	2.346
meststoffen	1.667	2.767	4.434
zand en grint	978	580	1.558
overig massagoed	1.156	620	1.776
TOTAAL :	**65.112**	**42.962**	**108.073**

Bron : Havenbedrijf Antwerpen.



Tabel 02-02 :
Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1995

	Haven van Gent		
goederencategorie (NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
0 - Landbouwprodukten	**2.034**	**409**	**2.443**
01 - Granen	1.882	405	2.287
05 - Hout en kurk	152	3	155
06 - Suikerbieten	0	0	0
04-09 Andere landbouwprodukten	0	1	1
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	**3.242**	**520**	**3.762**
11 - Suiker	104	9	113
12 - Dranken	239	23	262
13 - Genotmidd. & bereide voedingsmidd.	0	5	5
14 - Vlees, vis en zuivelprodukten	14	0	8
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	177	80	257
17 - Veevoeder	1.185	268	1.453
18 - Oliezaden, oliën en vetten	1.523	135	1.658
2 - Vaste minerale brandstoffen	**3.507**	**50**	**3.557**
21 - Steenkool	2.950	50	3.000
22 - Bruinkool	4	0	4
23 - Cokes	553	0	553
3 - Aardolie & -produkten	**1.806**	**291**	**2.097**
32 - Vloeibare brandstoffen	110	75	185
34 - Andere aardoliederivaten	1.696	216	1.912
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**4.449**	**485**	**4.934**
41 - IJzererts	4.154	0	4.154
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	265	20	285
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	30	465	495
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**372**	**890**	**1.262**
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	105	2	107
52 - halffabrikaten van staal	127	57	184
53 - staven en vormstaal, draad, e.d.	34	16	50
54 - Plaat- en bandstaal	95	809	904
55 - Pijpen, andere gieterijprodukten	0	0	0
56 - Non-ferrometalen en halffabrikaten	11	6	17
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**924**	**31**	**955**
61 - zand, grind, klei en slakken	208	6	214
62 - zout, ongeroost ijzerkies, zwavel	9	0	9
63 - andere ruwe mineralen	625	14	639
64 - cement, kalk	75	0	75
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	7	11	18
7 - Meststoffen	**910**	**46**	**956**
71 - natuurlijke meststoffen	155	7	162
72 - kunstmeststoffen	755	39	794

Bron : Havenbedrijf van de Stad Gent.

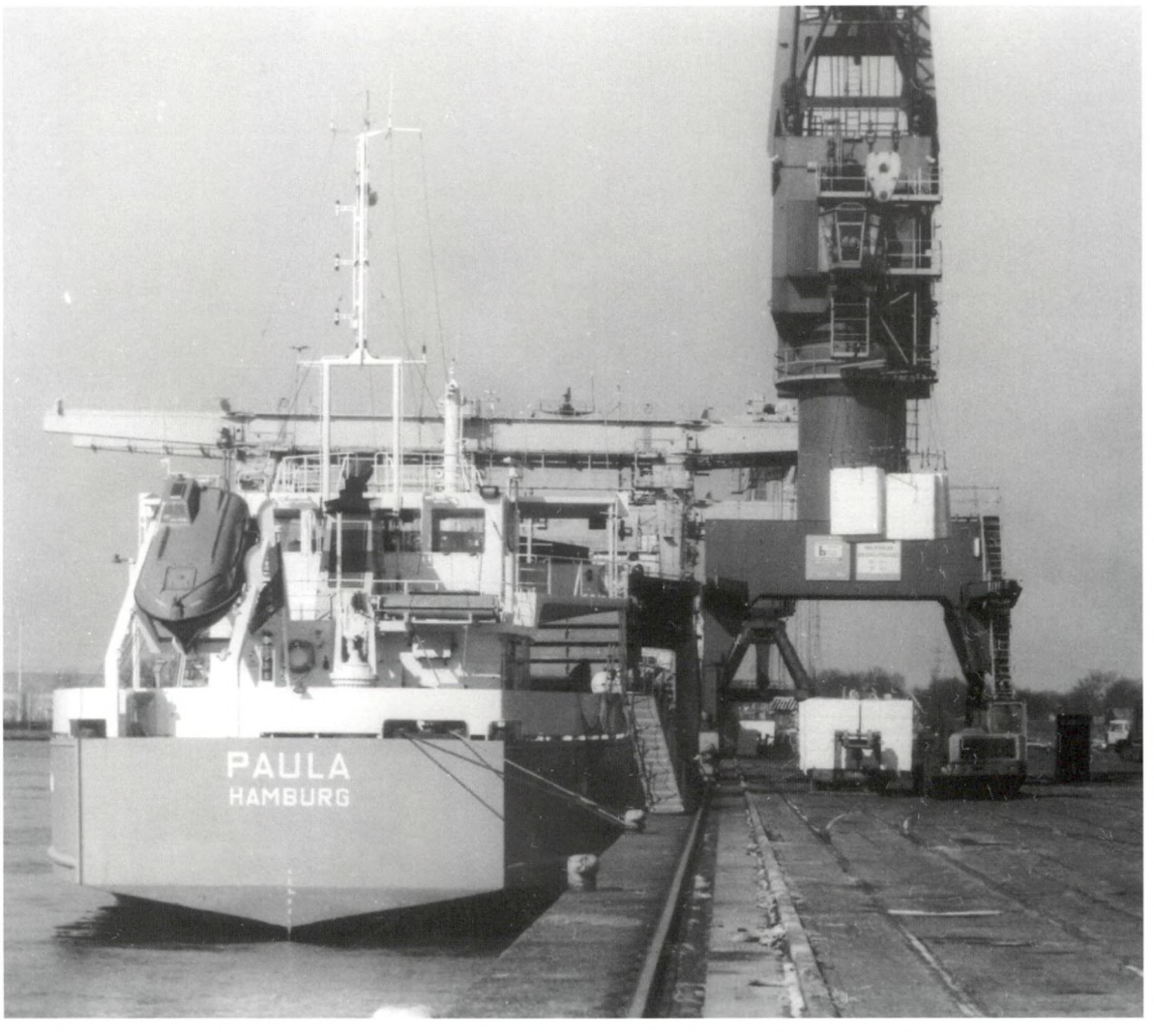
(vervolg)

Tabel 02-02 :

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1995

	Haven van Gent		
goederencategorie (NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
8 - Chemische produkten	**326**	**269**	**595**
81 - chemische basisprodukten	15	1	16
82 - Aluminiumverbindingen	17	1	18
83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie	10	9	19
84 - cellulose en oud papier	166	4	170
89 - andere chemische produkten	118	253	371
9 - Overige goederen	**763**	**259**	**1.022**
91 - vervoermaterieel	394	169	563
92 - landbouwtractoren en -machines	7	3	10
93 - electr. & andere machines, motoren, ..	19	8	27
95 - glas, glaswerk, keramische produkten	0	11	11
96 - leder, textiel en kleding	3	3	6
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	307	21	328
99 - bijzondere transacties	33	44	77
TOTAAL :	**18.333**	**3.250**	**21.583**

Bron : Havenbedrijf van de Stad Gent.



Tabel 02-03 :
Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1995

	Haven van Zeebrugge		
goederencategorie (NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
0 - Landbouwprodukten	**1.067**	**11**	**1.078**
01 - Granen (m.i.v. rijst)	56	0	56
02 - Aardappelen	76	3	79
03 - Groenten en fruit, vers en bevroren	926	1	928
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	6	6	12
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	2	0	3
1 - Andere voedingsprod., veevoeders	**236**	**322**	**558**
11 - Suiker	85	114	199
12 - Dranken	111	16	127
13 - Voedings- en genotsmiddelen	1	0	1
14 - Vlees, vis, melk en -produkten, eieren, ...	9	0	9
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	51	51
17 - Veevoeder	25	40	65
18 - Oliezaden, oliën en vetten	2	5	7
19 - Andere voedingsprodukten	3	95	99
2 - Vaste minerale brandstoffen	**1.859**	**62**	**1.921**
21 - Steenkool	1.843	0	1.843
22 - Bruinkool en turf	16	0	16
23 - Cokes	0	62	62
3 - Aardolie & -produkten	**3.624**	**1**	**3.625**
32 - Vloeibare brandstoffen	504	0	504
33 - Energiegassen	3.119	1	3.120
34 - Andere petroleumprodukten	0	0	0
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**289**	**0**	**289**
41 - IJzererts	279	0	279
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	11	0	11
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**3**	**8**	**12**
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	3	4	7
56 - Non-ferro metalen	0	0	0
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	5	5
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**1.738**	**48**	**1.786**
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.737	13	1.750
64 - Cement, kalk	0	35	35
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	1	1	2
7 - Meststoffen	**7**	**0**	**7**
72 - Kunstmeststoffen	7	0	7
8 - Chemische produkten	**2**	**23**	**26**
81 - Chemische basisprodukten	0	0	0
89 - Andere chemische produkten	2	23	26
9 - Overige goederen	**9.826**	**11.446**	**21.273**
91 - Vervoermateriaal	9.079	10.651	19.730
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	1	1
93 - Electrische machines, apparaten ,...	1	14	15
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	7	65	72
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	739	716	1.456
TOTAAL :	**18.651**	**11.923**	**30.573**

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Tabel 02-04 :
Trafiek naar goederencategorie, Handelshaven Oostende*, in 1000 ton, 1995

	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	**4**	**2**	**6**
13 - Sigaretten	0	1	1
17 - Veevoeder	4	1	5
2 - Vaste minerale brandstoffen	**25**	**0**	**25**
21 - Steenkool	19	0	19
22 - Bruinkool en turf	5	0	5
23 - Cokes	1	0	1
3 - Aardolie & -produkten	**118**	**0**	**118**
32 - Vloeibare brandstoffen	118	0	118
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**22**	**1**	**23**
41 - IJzererts	21	1	21
46 - Schroot, hoogoverstof, geroost ijzerkies	1	0	1
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**2**	**0**	**2**
51 - Staal	2	0	2
56 - Aluminium	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**904**	**1**	**905**
61 - Zand, grind, klei en slakken	875	0	875
63 - Magnesiet	3	0	3
64 - Cement, kalk	25	0	25
69 - Bakstenen	1	1	2
7 - Meststoffen	**2**	**86**	**88**
72 - Kunstmeststoffen	2	86	88
8 - Chemische produkten	**85**	**12**	**96**
81 - Chemische basisprodukten	52	11	63
82 - Aluminiumhydroxide	33	1	34
9 - Overige goederen	**693**	**1.008**	**1.701**
91 - Nieuwe auto's	1	2	3
Voertuigen (roll-on-roll-off)	692	1.006	1.698
TOTAAL :	**1.869**	**1.110**	**2.979**

Bron : Havenbedrijf Oostende.
** zonder RMT-trafiek*

2.3 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 feet 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. Immers, de verhouding tussen de hoeveelheid 20 voet- en de 40 voetcontainers kan in belangrijke mate verschillen, zowel van lijn tot lijn, van haven tot haven als in de tijd.

Tabel 03-01 :
Lossingen containers, in TEU, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-02 :
Ladingen containers, in TEU, 1980-1995

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

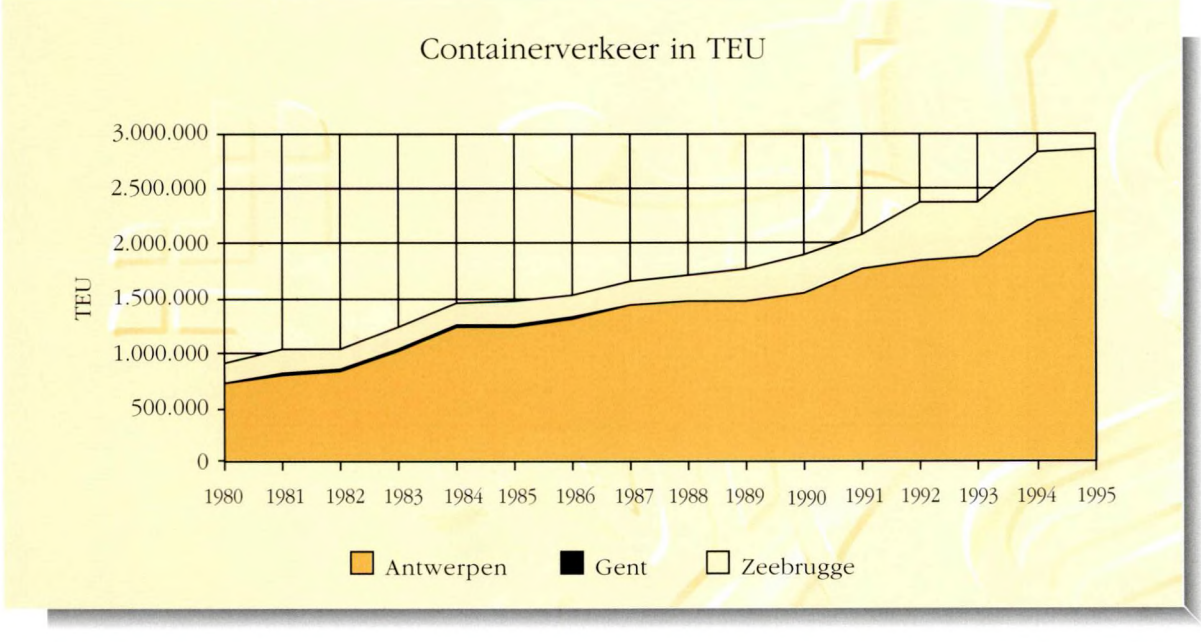
Bron : Havenbesturen.

TEU = Twenty feet Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-03 :
Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1995

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

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



Tabel 03-04 :
Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 :
Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

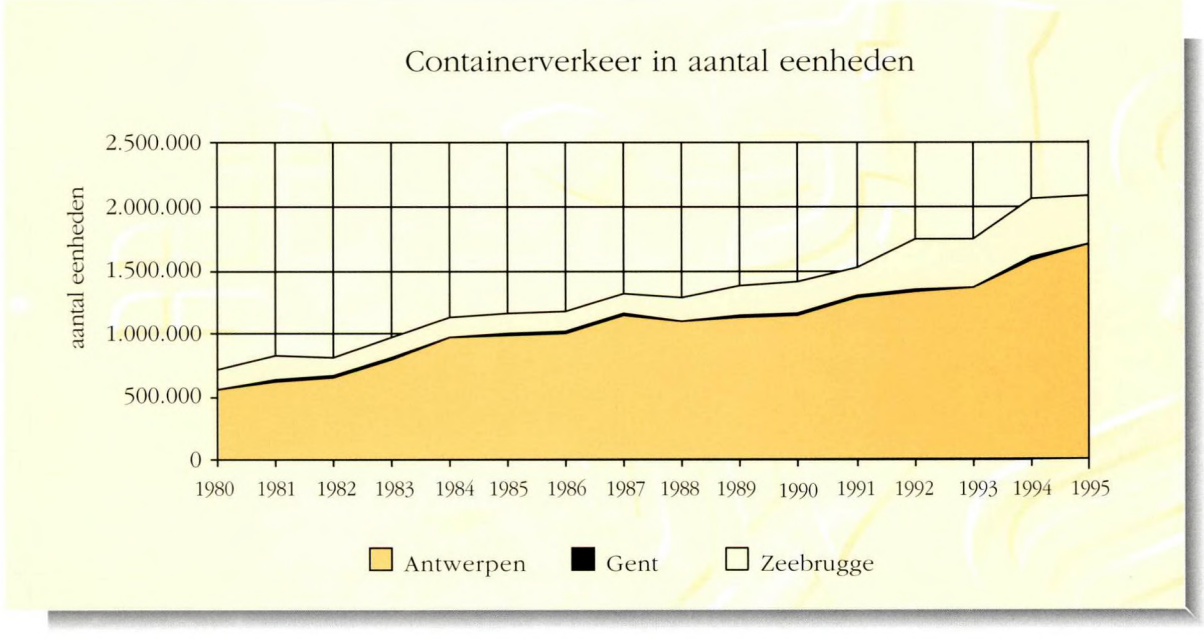
Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 :
Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-1995

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

Bron : tabellen 03-04 en 03-05.

Lege containers inbegrepen.



2.4 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 én in tonnen. Voor de berekening van de tonnen werd ervan uitgegaan dat het gemiddelde gewicht van een vrachtwagen (exclusief trekker) 17 ton bedraagt voor het RMT-verkeer. Dit gemiddelde komt overeen met soortgelijk ro/ro-verkeer te Zeebrugge.

Tabel 04-01 :
Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 :
Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1995

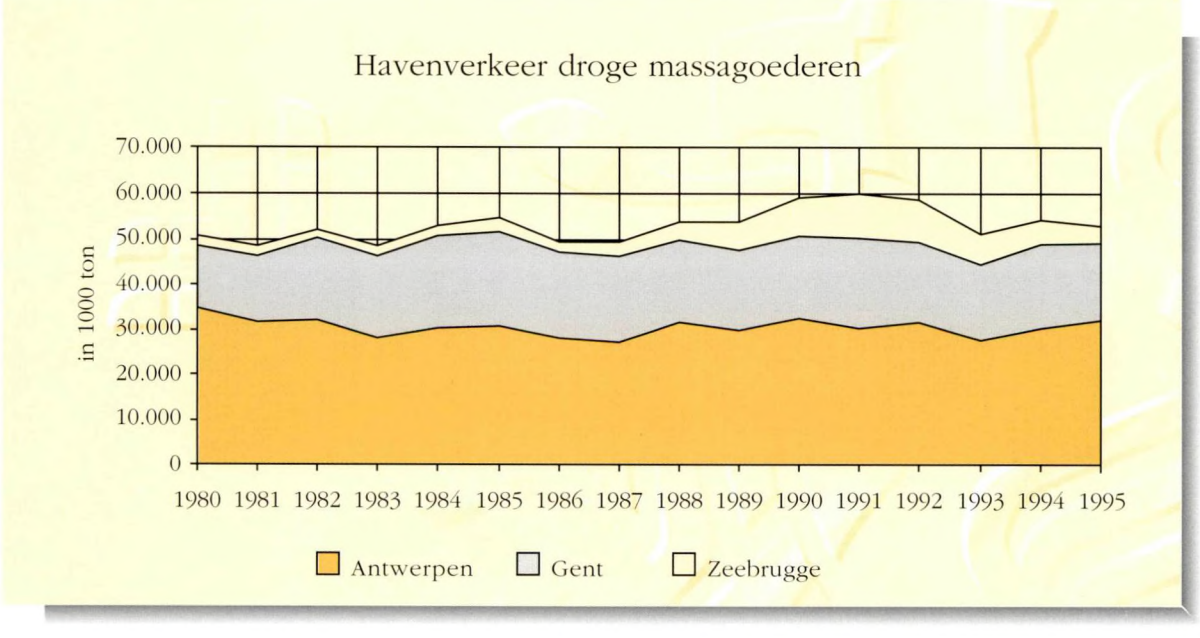
	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-03 :
Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02.



Tabel 04-04 :
Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Inclusief gassen.

Tabel 04-05 :
Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1995

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

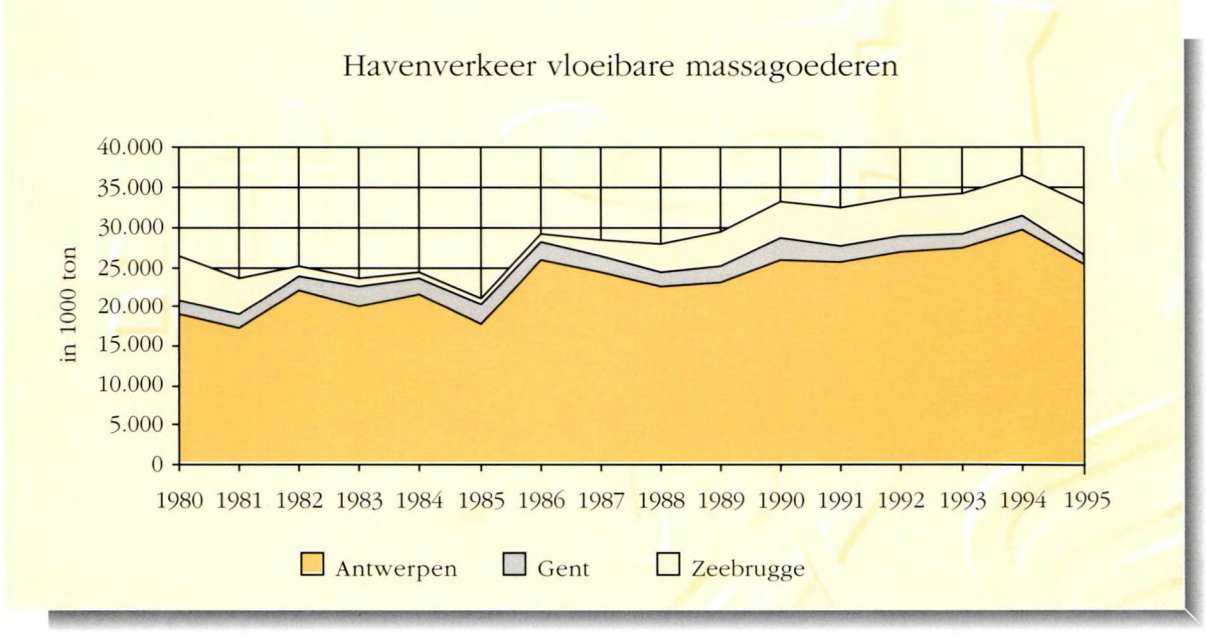
Bron : Havenbesturen.

Inclusief gassen.

Tabel 04-06 :
Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1995

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

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



Tabel 04-07 :
Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 :
Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-1995

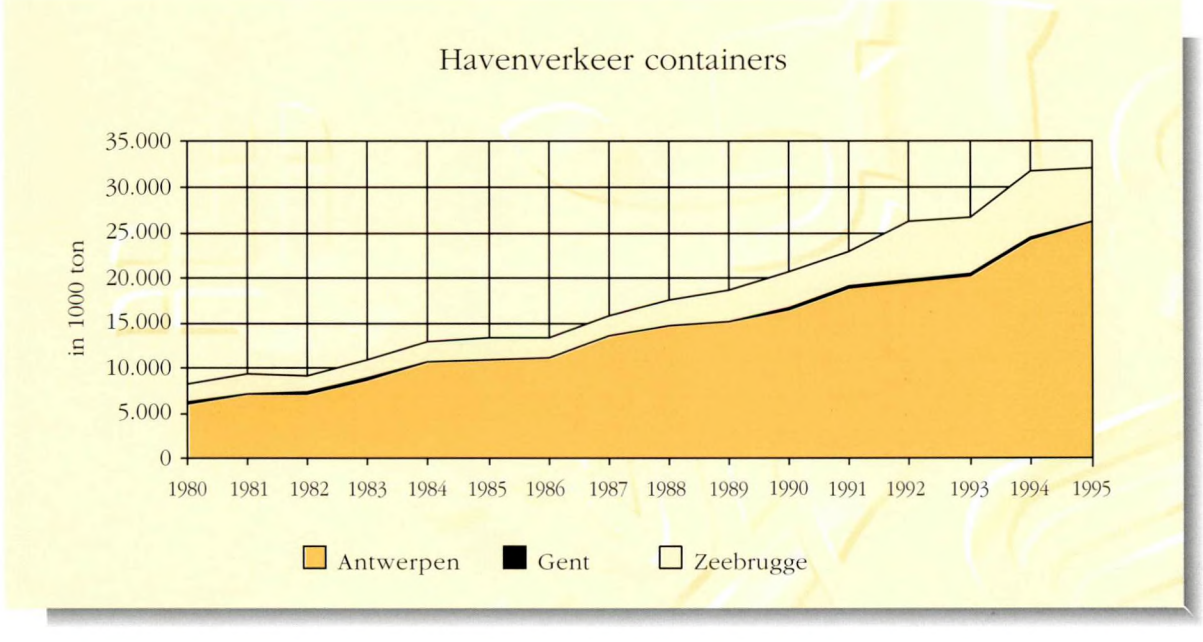
	haven			
	Antwerpen	**Gent**	**Zeebrugge**	**Totaal**
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 :
Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Tabellen 04-07 en 04-08.



Tabel 04-10 :
Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-11 :
Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1995

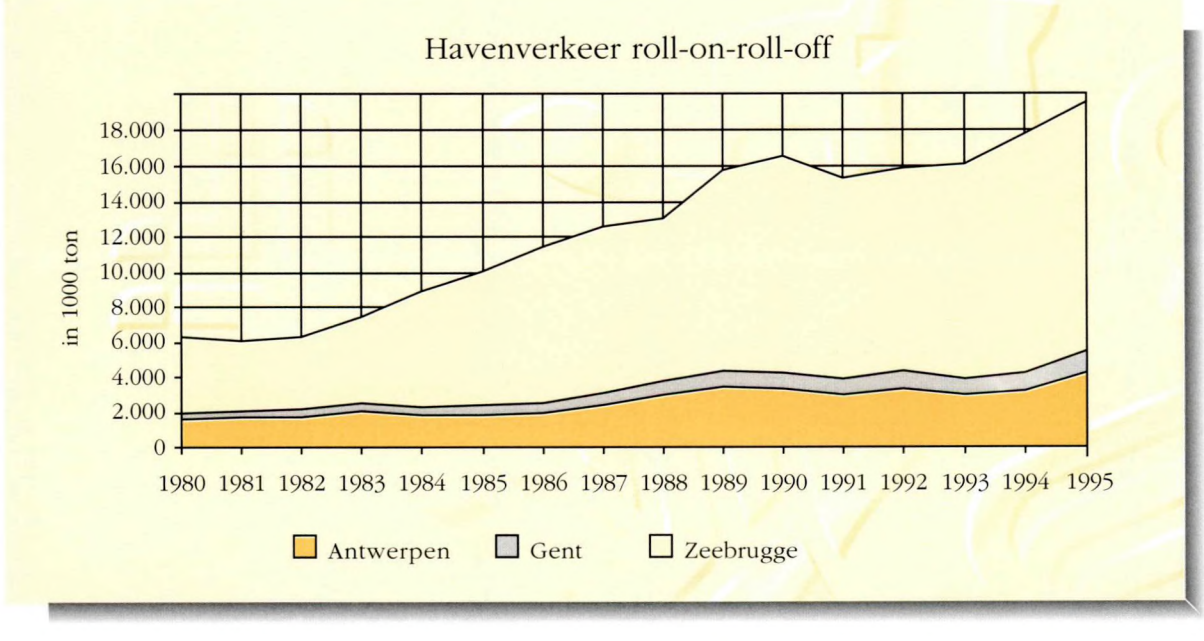
	haven			
	Antwerpen	**Gent**	**Zeebrugge**	**Totaal**
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-12 :
Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11.



Tabel 04-13 :
Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 :
Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1995

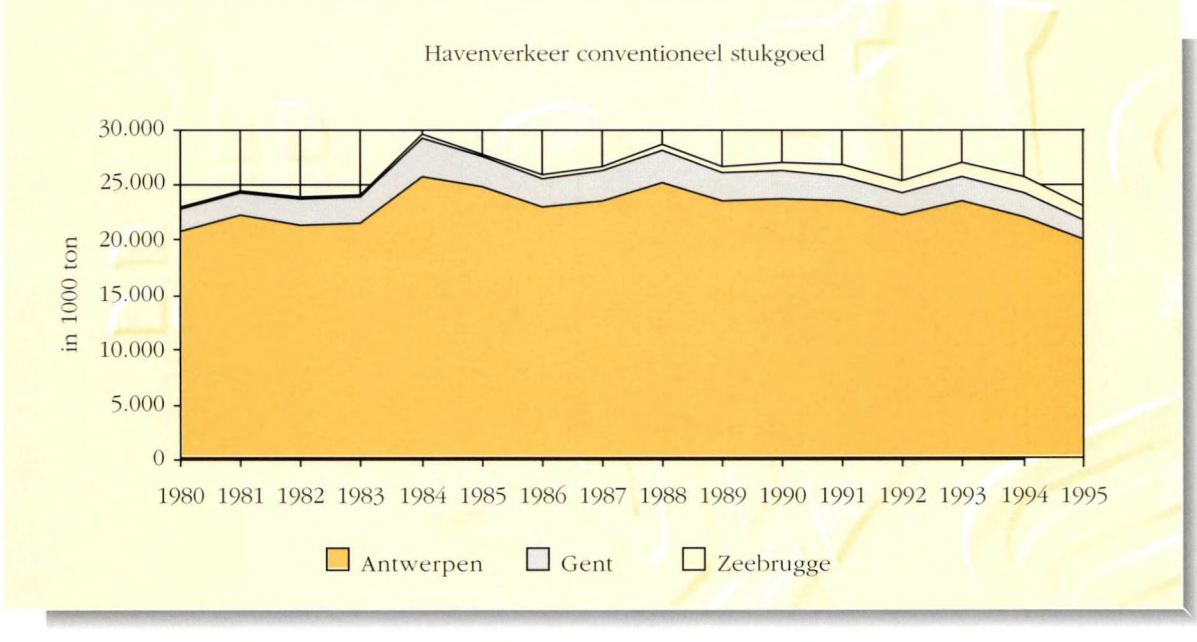
	haven			
	Antwerpen	**Gent**	**Zeebrugge**	**Totaal**
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 :
Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1995

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

Bron : Tabellen 04-13 en 04-14.



Tabel 04-16 :
ontscheepte ro/ro-vrachttrafiek Oostende,
in aantal vrachtwagens en in ton, 1980-1995
(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

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, 1980-1995
(geen personenwagens inbegrepen)

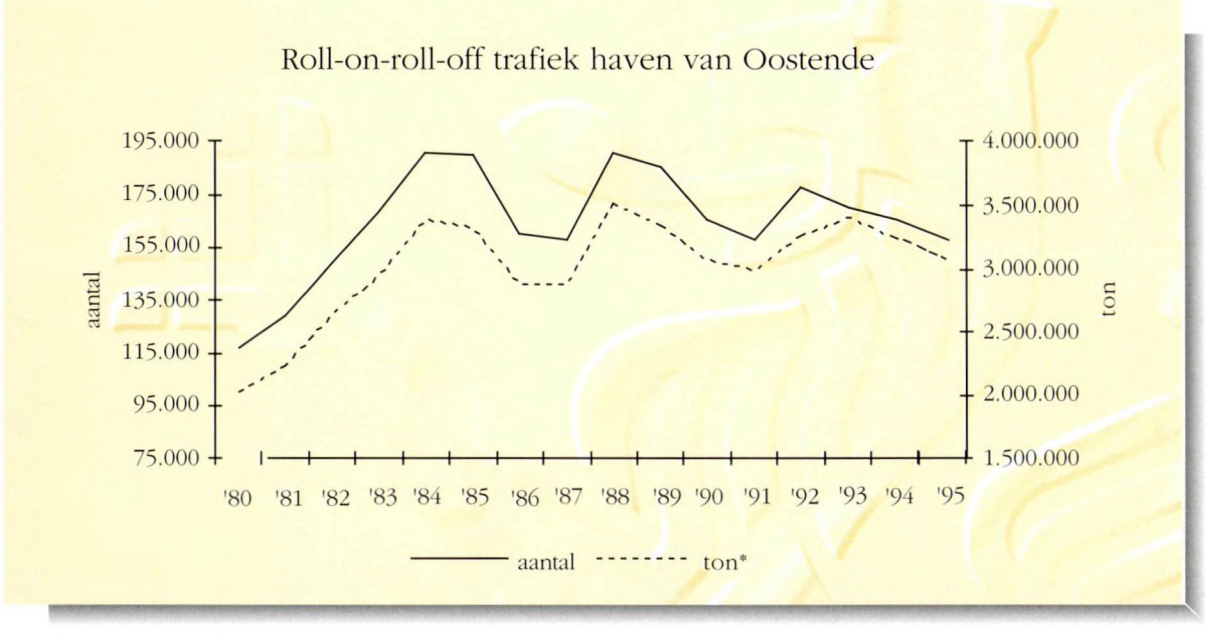
	ingescheepte vrachtwagens	
	aantal	ton*
1980	59.170	1.029.605
1981	64.417	1.123.831
1982	77.518	1.375.130
1983	86.137	1.578.724
1984	97.803	1.827.738
1985	96.689	1.770.215
1986	82.090	1.555.881
1987	80.235	1.551.776
1988	96.307	1.894.119
1989	94.439	1.818.334
1990	84.552	1.651.251
1991	78.884	1.563.985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

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, 1980-1995 (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

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



2.5 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-cijfers ([57]).

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%	50%	75%
N-Amerika	15%	27%	10%	0%
Z-Amerika	10%	28%	5%	0%
Oceanië	3%	2%	4%	0%
Azië	6%	8%	1%	0%
Afrika	16%	8%	21%	0%
Andere	0%	1%	9%	25%

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

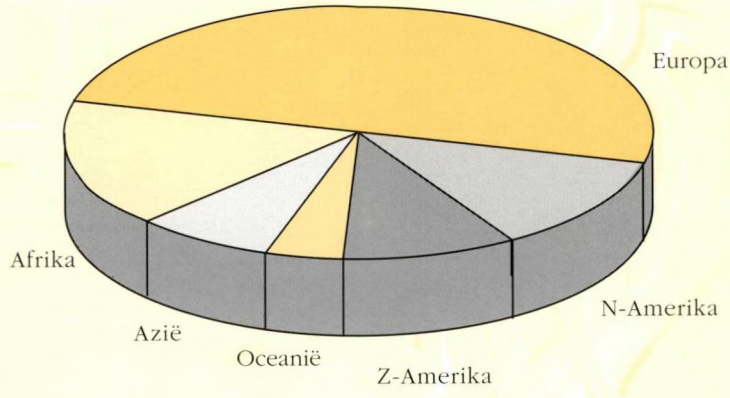
Tabel 05-02 :
Trafiek naar bestemming, in %

Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	40%	82%	80%	100%
N-Amerika	12%	5%	8%	0%
Z-Amerika	4%	1%	1%	0%
Oceanië	1%	0%	1%	0%
Azië	19%	5%	3%	0%
Afrika	11%	6%	2%	0%
Andere	12%	0%	6%	0%

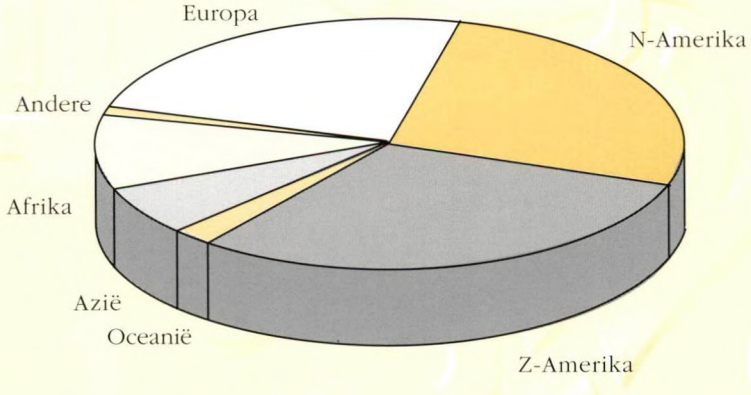
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende: havenbesturen, 1995. Antwerpen: NIS, 1994

(57) Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS), "Statistiek over de internationale trafiek in de havens", 1994.

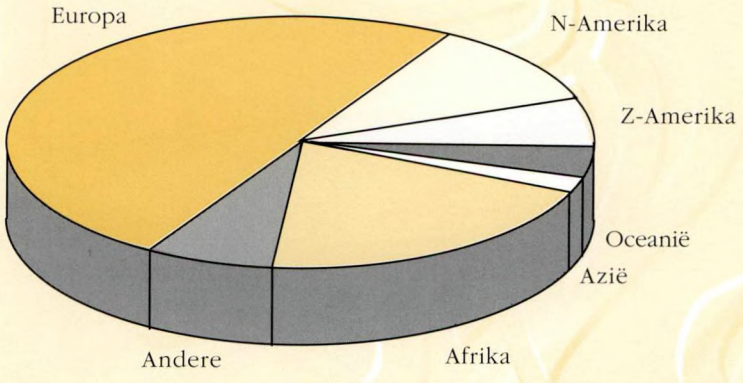
Havenverkeer naar herkomst
Antwerpen, 1994



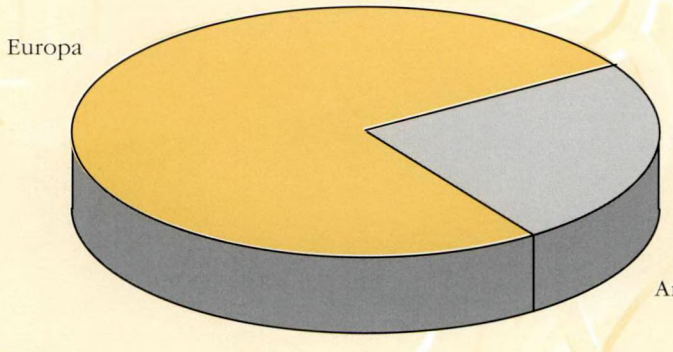
Havenverkeer naar herkomst
Gent, 1995



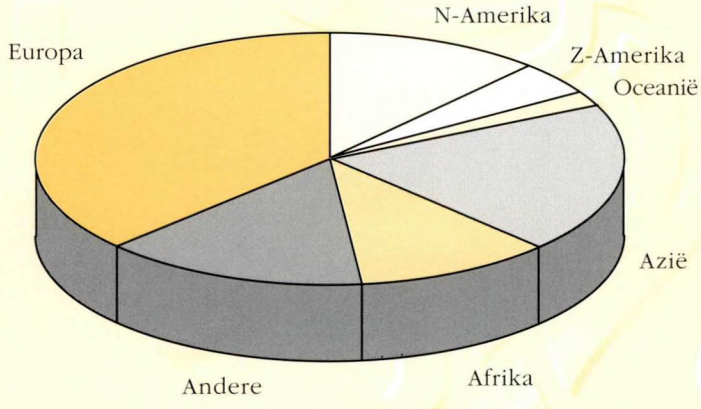
Havenverkeer naar herkomst
Zeebrugge, 1995



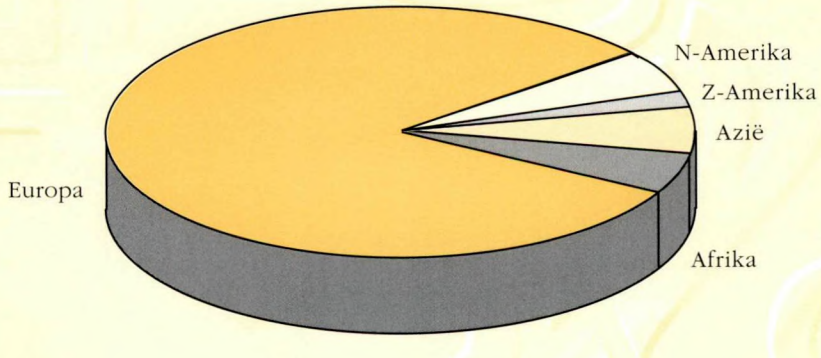
Havenverkeer naar herkomst
Oostende, 1995



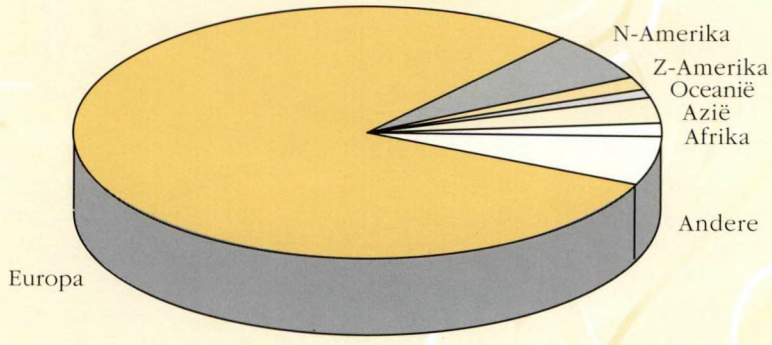
Havenverkeer naar bestemming
Antwerpen, 1994



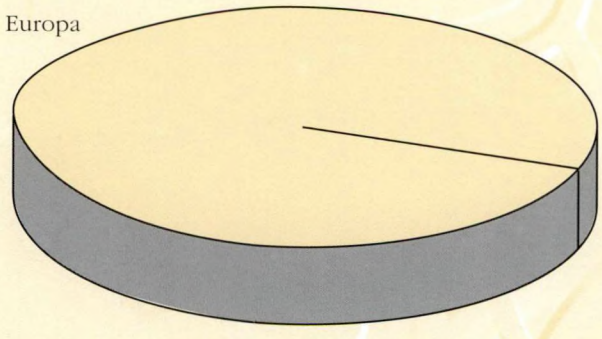
Havenverkeer naar bestemming
Gent, 1995



Havenverkeer naar bestemming
Zeebrugge, 1995



Havenverkeer naar bestemming
Oostende, 1995



2.6 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, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-02 :
Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1995

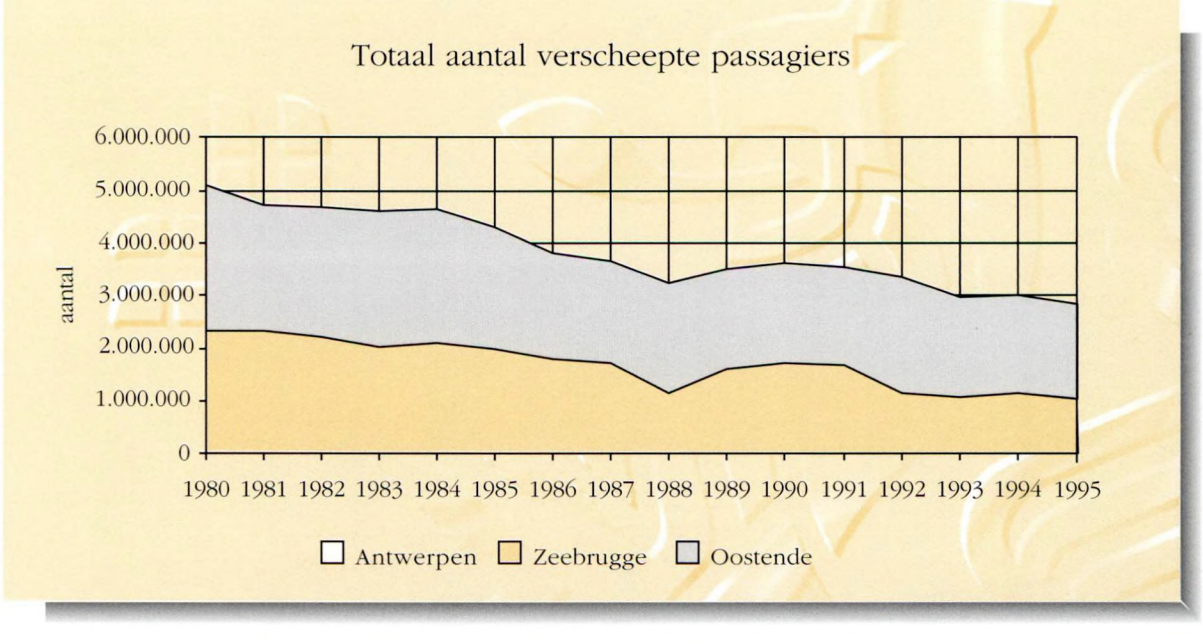
	haven			
	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 06-03 :
Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1995

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

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02



2.7 SCHEEPSBEWEGINGEN IN DE VLAAMSE HAVENS

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

Tabel 07-01 :
Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-02 :
Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-1995

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 07-03 :
Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1995

	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

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

2.8 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.

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, 1980-1995, in 1.000 ton

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.794
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	294.302

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-02 :
Totale trafiek havens Hamburg-Le Havre range (vervolg), 1980-1995, in 1.000 ton

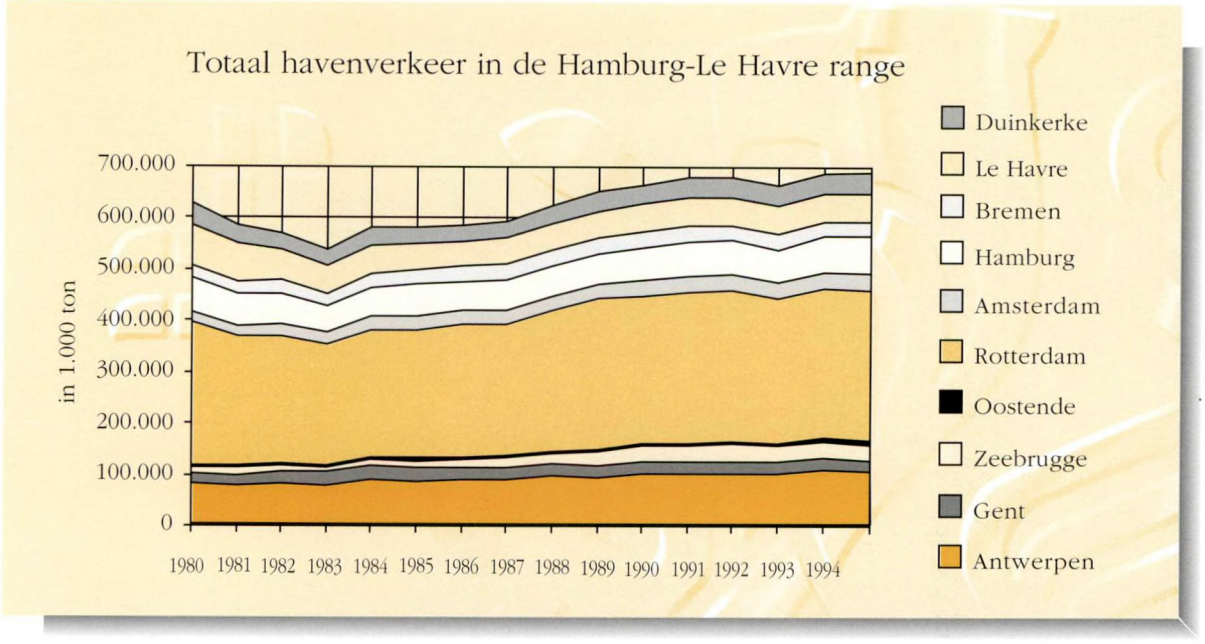
	haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	77.510	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.830	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.060	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.520	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.980	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	50.830	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.200	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.160	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.850	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.230	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.020	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	55.576	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.921	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379

Bron : Havenbesturen.

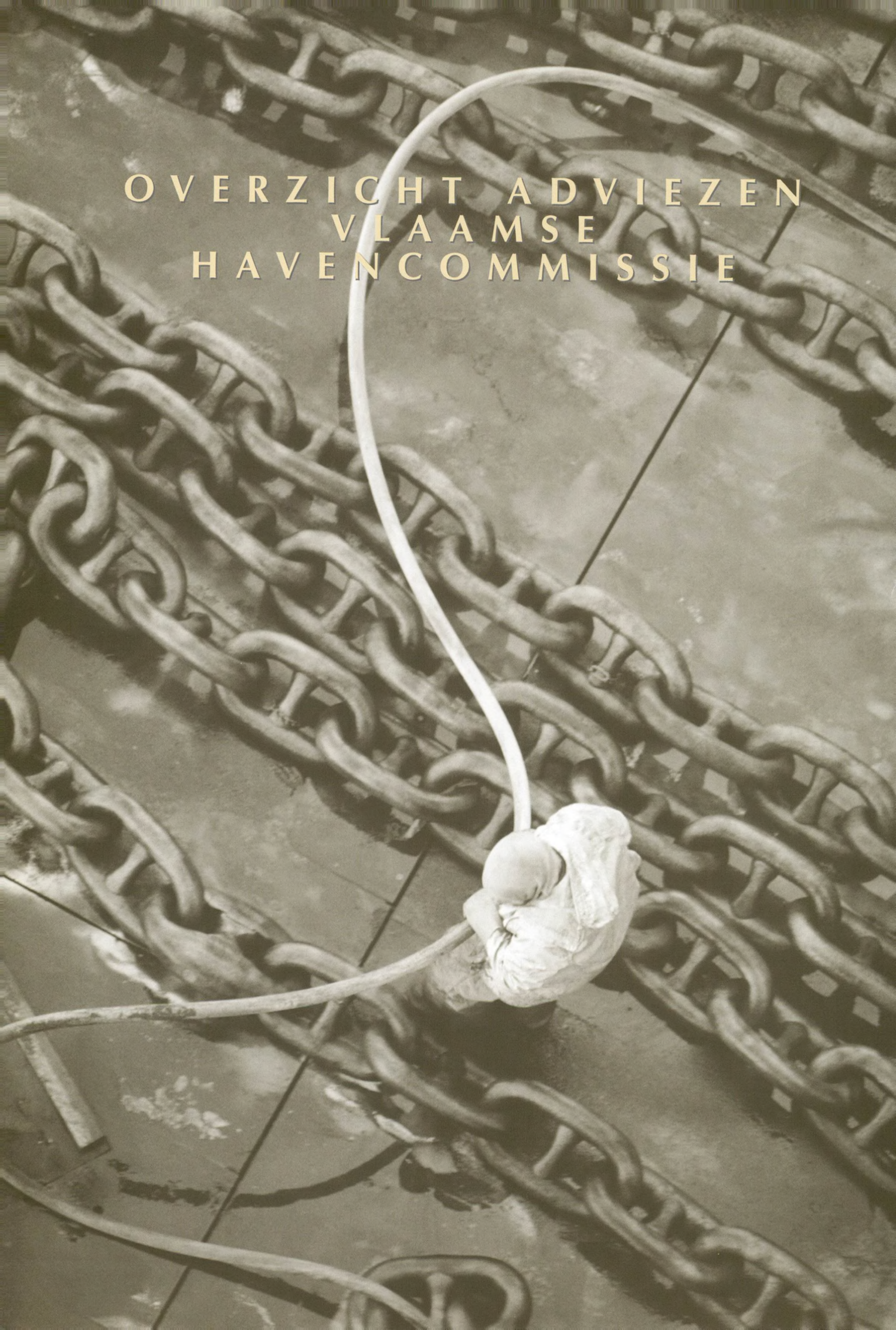
Tabel 08-03 :
Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-1995

	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	15,7%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.


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


CATU
XTRA
CATU
cti
cti



OVERZICHT ADVIEZEN VLAAMSE HAVENCOMMISSIE

1. Advies over de bouw van een containerkade te Zeebrugge (09.05.1990)

2. Advies over een driejarenprogramma 1991-1993 voor haveninfrastructuur (28.06.1990)

3. Advies over "renovatiewerken Amerikadok tot Derde Havendok van Antwerpen" (31.10.1990)

4. Advies over "Toegang tot het Grootdok - haven van Gent" (31.10.1990)

5. Advies met betrekking tot richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten (19.12.1990)

6. Advies over de beheersproblematiek van Oostende (06.03.1991)

7. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen (29.05.1991)

8. Advies van de Vlaamse Havencommissie over een driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur (03.07.1991)

9. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens (25.03.1992)

10. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de tussenkomsten van het Vlaams Gewest voor investeringen in de havens (25.03.1992)

11. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het renovatieproject Oostende (26.06.1992)

12. Tussentijds advies van de Vlaamse Havencommissie over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 (26.06.1992)

13. Advies van de Vlaamse Havencommissie over het driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur (07.10.1992)

14. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een tweede Scheldeterminal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis (07.10.1992)

15. Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens (07.10.1992)

16. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de renovatie van de Oostendse haven - variantennota (13.11.1992)

17. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de betrokkenheid van de Vlaamse gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. internationaal overleg over havenbeleid (17.02.1993)

18. Advies aan de minister van openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden over het voorstel van ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen (25.06.1993)

19. Meerjarenprogramma voor de havens 1994 - 1996: de noodzaak van een globale afweging. Een tussentijds advies (23.12.1993)

20. Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23.12.1993)

21. Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie. De voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept (09.06.1994)

22. Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge (25.01.1995)

23. 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)

Auteursvermelding bij de foto's:

Blz 9 : Dann
Blz 14 : HCl
Blz 15 : Sidmar
Blz 16 : Guido Coolens n.v.
Blz 22 : haven Antwerpen
Blz 24 : Gevaert Photodisc
Blz 26 : HCl
Blz 27 : haven Antwerpen
Blz 28 : Guido Coolens n.v.
Blz 32 : Gevaert Photodisc
Blz 40 : Gevaert Photodisc
Blz 42 : Guido Coolens n.v.
Blz 45 : HCl
Blz 47 : Guido Coolens n.v.
Blz 50 : haven Antwerpen
Blz 53 : HCl
Blz 54 : HCl
Blz 55 : HCl
Blz 56 : Gevaert Photodisc
Blz 57 : HCl
Blz 59 : Gevaert Photodisc
Blz 61 : haven Zeebrugge
Blz 63 : HCl
Blz 66 : haven Gent
Blz 68 : HCl
Blz 70 : Guido Coolens n.v.
Blz 73 : haven Zeebrugge
Blz 74 : Guido Coolens n.v.
Blz 76 : HCl
Blz 81 : Guido Coolens n.v.
Blz 87 : HCl
Blz 89 : Gevaert Photodisc
Blz 90 : Guido Coolens n.v.
Blz 92 : Henderyckx
Blz 94 : Henderyckx
Blz 95 : Henderyckx
Blz 96 : Henderyckx
Blz 98 : Henderyckx
Blz 100 : haven Antwerpen
Blz 103 : Guido Coolens n.v.
Blz 104 : HCl
Blz 106 : Gevaert Photodisc
Blz 107 : HCl
Blz 108 : HCl
Blz 109 : Gevaert Photodisc
Blz 113 : haven Oostende
Blz 114 : Gevaert Photodisc
Blz 116 : HCl
Blz 117 : Guido Coolens n.v.
Blz 119 : HCl
Blz 149 : Gevaert Photodisc
Blz 150 : HCl