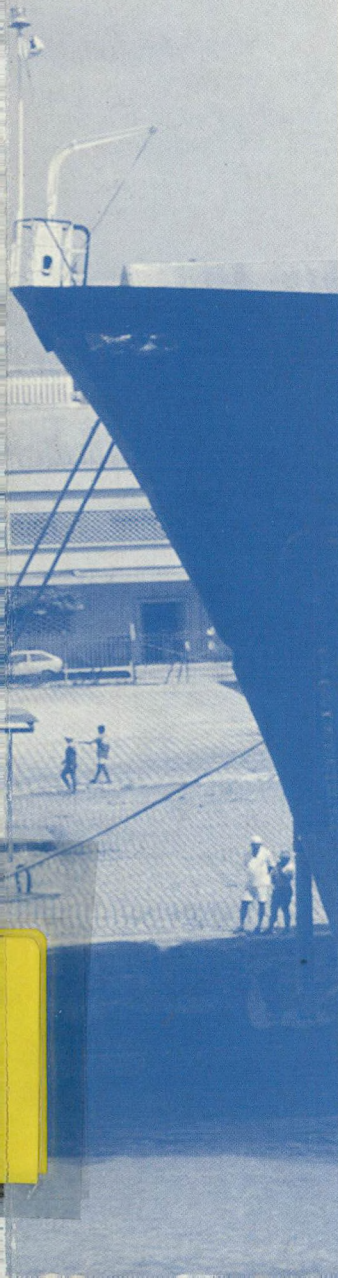


Sterk door overleg



Jaarverslag 2002

Vlaamse Havencommissie



Sterk door overleg

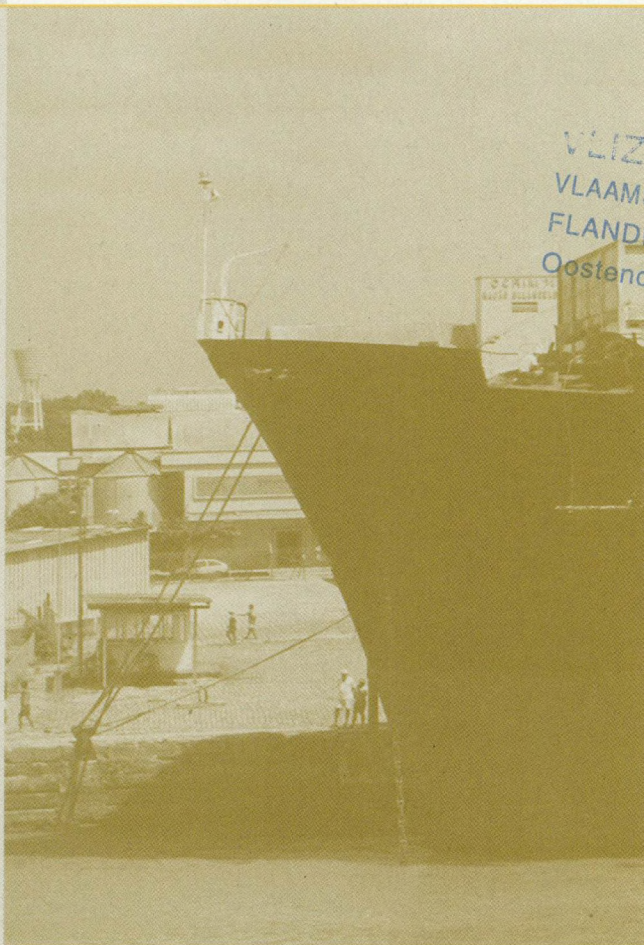


138285

Jaarverslag 2002

Vlaamse Havencommissie





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

Colofon

p/a Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Wetstraat 34-36

1040 Brussel

Tel.: 02/209.01.11

Fax: 02/217.70.08

E-mail: serv@serv.be

<http://www.serv.be/vhc>

Redactie

Jean-Pierre Merckx, Dirk Neyts, Ingrid Schurmans

Opmaak

Aanzet/Making Magazines

Foto's

VHC (Dirk Neyts)

Drukkerij

Gevaert

Verantwoordelijke uitgever

Pieter Kerremans

Wetstraat 34-36

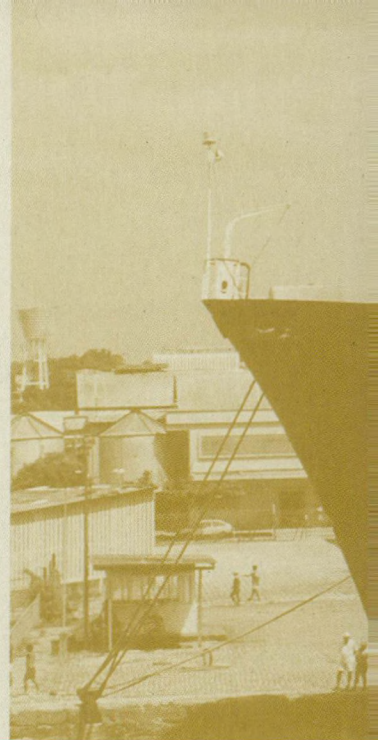
1040 Brussel

D/2003/4665/23

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

Voorwoord van de Voorzitter	4	7. Statistiek Vlaamse havens	77
1. Vlaamse Havencommissie	7	7.1 Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	78
1.1 Taakomschrijving	7	7.2 De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens	80
2. Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2002	9	7.3 Havenarbeid in de Vlaamse havens	86
2.1 Commissievergaderingen in 2002	9	7.4 Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens	99
2.2 Dagelijks bestuur	13	7.5 Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2002	108
2.3 Werkgroepen	14	8. Samenstelling	144
2.4 Secretariaat	15	9. Wetgeving	147
3. Ontwikkelingen op Europees niveau	16	10. Overzicht van adviezen, aanbevelingen en rapporten van de Vlaamse Havencommissie sinds 1990	151
3.1 Naar een veiligere scheepvaart	16		
3.2 Invoering van de Europese richtlijn over havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen	19		
3.3 Beveiliging van de havens	20		
4. Ontwikkelingen in de Vlaamse havens	21		
4.1 Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen	21		
4.2 Ontwikkelingen in de haven van Gent	28		
4.3 Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge	31		
4.4 Ontwikkelingen in de haven van Oostende	37		
5. De Belgische spoorwegen	39		
6. Adviezen en aanbevelingen in 2002	43		
6.1 Aanbeveling over de strategische plannen	44		
6.2 Nota over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	50		
6.3 Aanbeveling over een gewijzigd voorstel van richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'	53		
6.4 Aanbeveling over de wijziging van het Natuurdecreet en andere decreten voor de omzetting van de Vogel- en Habitatrichtlijn	58		
6.5 Aanbeveling over de interpretatie van de havenbestuurlijke bevoegdheden in het Havendecreet	63		
6.6 Aanbeveling over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	71		
6.7 Aanbeveling over een door de Europese Raad van transportministers geformuleerd voorstel van de richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten', ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement	75		

Voorwoord



De Vlaamse havens in tijden van onzekerheid?

2002 is het eerste volledige jaar na de heroprichting van de Vlaamse Havencommissie de dato april 2001; inmiddels is gebleken dat het eveneens neerkomt op een ware heropstart van dit waardevolle gremium in het kader van het Vlaamse havenbeleid.

Vergeleken met voorgaande jaren zijn er tijdens het jaar 2002 meer **aanbevelingen** geformuleerd, m.n. zeven in totaal, die bovendien meer dan ooit van zeer uiteenlopende aard waren. Eén aanbeveling betrof de strategische plannen (zowel voor de havens, dus op lokaal niveau als voor het gehele havenbeleid, de zgn. langetermijnvisie), andere aanbevelingen betroffen het "Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen", het decreet tot wijziging van het natuurdecreet alsmede enkele andere decreten t.a.v. de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Ook de interpretatie van de havenbestuurlijke bevoegdheden in het Havendecreet en de Havenrichtlijn (onderdeel van het zgn. 'Port Package') waren onderwerp van aanbeveling (drie in totaal). Al deze aanbevelingen geven traditiegetrouw blijk van de vrij kritische en tegelijkertijd toch zeer constructieve ingesteldheid van de commissie. In het kader van dit voorwoord wens ik hierop niet dieper in te gaan - wie geïnteresseerd is in de materie vindt immers de betreffende aanbevelingen integraal verwoord in dit jaarverslag.

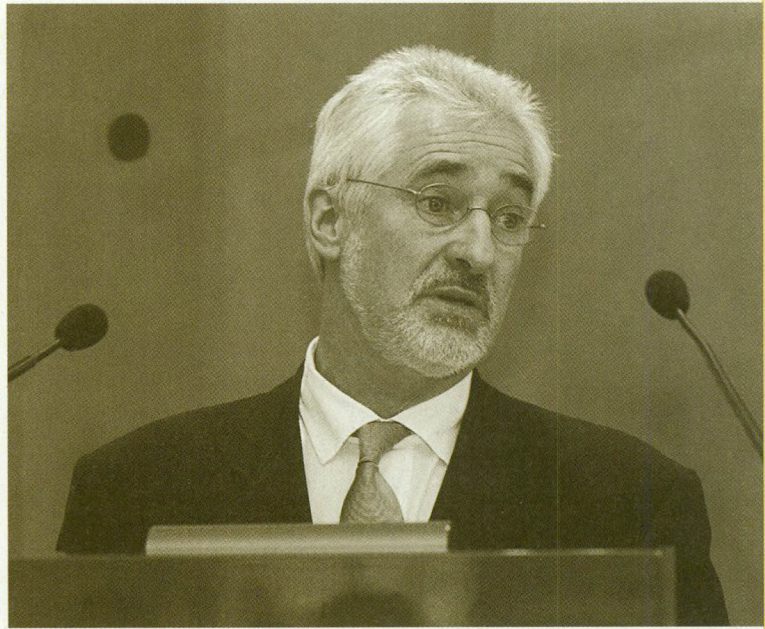
Ik wil wel even ingaan op een aantal belangwekkende **veranderingen in het 'havenlandschap'** ofte de omgeving waarin onze zeehavens dienen te opereren. De onderwerpen die de Havencommissie inderdaad diende te

behandelen, tonen aan dat de Vlaamse havens de laatste jaren meer en meer worden geconfronteerd met en gevat in regels, procedures, planning en wetgeving, waardoor zowat alles wat reilt en zeilt in een haven dreigt aan banden gelegd te worden. Eigenaardig is wel dat Europa tegelijkertijd de (over)regulering wenst te compenseren door officiële pogingen tot 'liberalisering' en 'deregulering', die in feite meestal neerkomen op een soort herregulering. Via de invoering van de Havenrichtlijn bijv. wordt bestaande regelgeving, zoals de Wet Major - die nota bene in België sinds de jaren zeventig heeft gezorgd voor grote sociale rust, veiligheid en productiviteit - in feite zonder meer in vraag gesteld. Geen wonder dus dat de Havencommissie in de loop van 2002 geprobeerd heeft om de mogelijke schadelijke gevolgen van deze Havenrichtlijn zoveel mogelijk te beperken. Al zijn we maar een klein onderdeel van een groot Europees raderwerk, toch meen ik te mogen stellen, dat we erin geslaagd zijn om een wezenlijke bijdrage in dit dossier te leveren.

De strijd is echter nog niet uitgestreden, bijgevolg blijven we dergelijke dossiers grondig opvolgen. De **studie in opdracht van de VHC** over de impact van de Europese Unie op de Vlaamse havens en het Vlaamse havenbeleid is daarom niet alleen op het gepaste moment uitgevoerd, maar bewijst bijzonder nuttig te zijn. De geplande opvolging ervan moet er trouwens voor zorgen, dat wij het Europese havenbeleid niet zomaar hoeven te 'ondergaan', maar er voortdurend gepast op zullen kunnen anticiperen en indien nodig op reageren.

2002 is ook het jaar van de **scheepsrampen** geworden: de Tricolor, de Vicky en de tal van kleinere aanvaringen en bijna-aanvaringen zijn er de stille tot zeer luidruchtige getuigen van. In mijn voorwoord tot het jaarverslag 2001 vroeg ik reeds de nodige aandacht voor het feit dat de perceptie t.a.v. zeehavens bij het grote publiek vrij negatief gekleurd is. Ik vrees thans dat zulks tevens waar is t.a.v. de maritieme sector in zijn geheel. Als onze sector al (eens) in de media naar voren komt, dan is het meestal - om niet te zeggen bijna uitsluitend - in vrij negatieve context: zeeschepen die dreigen ons milieu aan te tasten en zeehavens die volop bezig zijn de schaarse ruimte te verslinden, congestie verwekken en het leefmilieu vervuilen. Dat de maritieme industrie, havens inclusief, enorme werkverschaffers en welvaarts-generatoren zijn is blijkbaar geen nieuws (waard). In dezelfde lijn van gedachte is het bedroevend te moeten vaststellen, dat in het Vlaamse Ontwerp Mobiliteitsplan op geen enkele zinvolle wijze rekening wordt gehouden met de Vlaamse havens. Feitelijk houdt zulks een onwaarschijnlijke miskening in van de grote impact die havens hebben op het mobiliteitsgebeuren, zowel in negatieve als in positieve zin. De Vlaamse havenbesturen zouden hieraan veel meer aandacht moeten besteden, terwijl de Vlaamse Havencommissie als onpartijdige instelling van publiek belang hierin een daadwerkelijke rol zou kunnen spelen door voortdurend hiervoor de aandacht op te eisen bij de regionale overheid en de media. Het is bovendien maar de vraag of sommige van de nieuwe 'richtlijnen', zoals de Havenrichtlijn, niet de voorbodes zijn van nieuwe en misschien nog grotere scheeps- en/of havenrampen? Het is bijv. moeilijk te geloven, dat systemen zoals de 'zelfafhandeling' even efficiënt en veilig zullen werken als de bestaande gereguleerde havenarbeid. Deze havenarbeid is inderdaad niet alleen gebaseerd op hoge veiligheidsnormen, maar vooral op jarenlange ervaring en knowhow. We spreken daarom de hoop uit, dat de finale versie van de havenrichtlijn alsnog bijgeschaafd en goedgekeurd wordt door mensen, die zich ten volle bewust zijn van alle mogelijke gevolgen van deze richtlijn op het terrein.

Tenslotte, om te weten of het eigenlijk wel goed gaat met de Vlaamse havens moeten we verder kijken dan naar de gepresteerde 'tonnages'. De **betekenis van de havens** verengen tot haventrafiekcijfers is hoe dan ook totaal verkeerd. De rol en functie van havens in de economie is meer dan dat: zij zijn draaischijven in het logistieke web van de moderne productie en consumptie, onmisbare instrumenten om noodzakelijke goederen te importeren en/of te exporteren. Hoeveel bedrijven in Vlaanderen en Wallonië beschikken door onze havens niet over een



enorme afzetmarkt dankzij het onnoemelijk aantal overzeese bestemmingen, die via de Vlaamse havens bereikt kunnen worden in uitermate goede condities? Trafiekcijfers zijn er niet om 'records' te boekstaven, want in detail beschouwd komen soms belangrijke en structurele verschuivingen tot uiting. Zo maken de conventionele stukgoederen - in alle Vlaamse havens - steeds meer plaats voor containers en/of neo-bulk, terwijl ook de traditionele bulkgoederen in de meeste havens jaar na jaar aan belang verliezen. Dat het marktaandeel van de Vlaamse havens daarbij nog steeds aanzienlijk toeneemt, is in hoofdzaak te danken aan het succes van de containerisatie. Meer nog, onze Vlaamse havens zijn erin geslaagd de laatste decennia gemiddeld gezien steeds iets sneller te groeien dan de andere havens in de Le Havre-Hamburg range. Deze groei heeft zich evenwel niet vertaald in meer werkgelegenheid: een dalende tendens valt terzake reeds lang waar te nemen. In bepaalde mate wordt dit gecompenseerd door een zekere verschuiving van de werkgelegenheid van binnen het havengebied naar buiten, m.n. in en rond de droge inlandhavens. Gelukkig blijft de toegevoegde waarde binnen de zeehavens, zijnde de som van wat er door de personen en bedrijven wordt 'verdiend' in het havengebied, op zijn minst stabiel in reële termen.

De **toekomst van de Vlaamse havens** mag echter niet zomaar als gegarandeerd beschouwd worden. Eerst en vooral bestaan er tal van onzekerheden in verband met het toepassen van bepaalde reglementeringen, richtlijnen, plannen en wetgeving: de in de maak zijnde havenrichtlijn en de reeds bestaande Vogel- en Habitatrichtlijn bijv. hebben de Vlaamse havens reeds meermaals

parten gespeeld. Maar er is nog veel meer dat het zicht op en vanuit de 'zeepoorten' dreigt te vertroebelen:

- Wat zijn de gevolgen van het 11 september-drama, eens in 2004 de richtlijn over de beveiliging van de zeehavens, de terminals en de schepen zal worden toegepast?
- Wat zal het resultaat zijn van de strategische, mobiliteits- en andere plannen?
- Wat zal het uiteindelijk resultaat zijn van de vele (te) langdurende studie-, discussie- en onderhandelingsessies over internationale thema's zoals de Westerscheldeverdieping of de IJzeren Rijn (wat is trouwens de milieu-impact van het jarenlange uitstel van de heringebruikname van deze spoorwegverbinding)?

Er zal dus nog heel wat water naar de zee vloeien vooraleer deze en andere knopen zijn ontward.

De Vlaamse Havencommissie heeft zijn stem in dit soort dossiers al ettelijke keren laten horen in de vorm van aanbevelingen. Het belang van dergelijke aanbevelingen is niet gering: het is de unanieme stem van de havenbesturen van de vier Vlaamse havens, de werkgevers- en werknemersorganisaties én de vertegenwoordigers van de drie landvervoermodi. Ik hoop dat we deze stem voortaan met nog meer gedrevenheid en objectieve onderbouwing naar buiten kunnen brengen.

Prof. dr. Willy Winkelmans
Voorzitter VHC



Vlaamse Havencommissie

1.1 Taakomschrijving

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.

Daarom heeft de Vlaamse Regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Havendecreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht.

De advies- en aanbevelingsopdracht

Het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om advies vragen of de Havencommissie kan op eigen initiatief een aanbeveling doen.

De algemene adviezen en aanbevelingen hebben betrekking op het uitwerken van algemene beleidsobjectie-

ven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens, algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden), de bevordering van de coördinatie tussen het beleid van de havens en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens. De Vlaamse Havencommissie kan ook aanbevelingen formuleren over alle hinterlandverbindingen van de havens en het interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De algemene beleidsobjectieven moeten worden omgezet in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

Aan de Havencommissie wordt ook om advies gevraagd over ontwerpen van decreet, ontwerpbesluiten en beleidsnota's die relevant zijn voor het havenbeleid. Deze adviezen worden gevraagd voordat er op regeringsniveau een beslissing over wordt genomen.

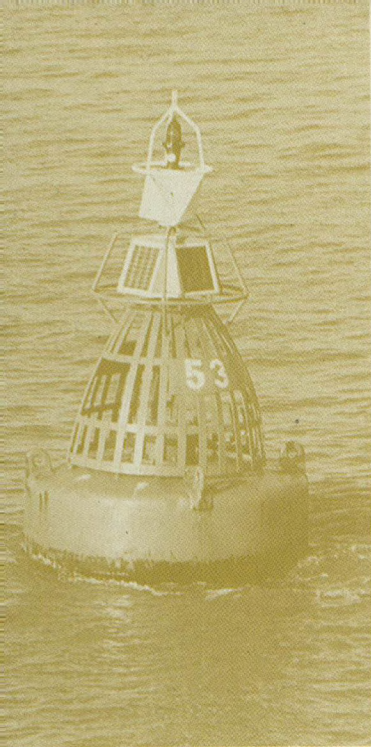
Analoog adviseert de commissie ook over projecten die in de havens worden gerealiseerd en waarvoor de Vlaamse Overheid subsidie verleent of (mede-)investeerder is. De minister is uitdrukkelijk gebonden om aan de commissie advies te vragen over de projecten met een overheidsinvestering van ten minste 10 miljoen Euro. Tot nu toe richtte de Vlaamse Havencommissie haar adviezen vooral op de haalbaarheid en de wenselijkheid van investeringsprojecten in de havens. Belangrijke voorbeelden van investeringsprojecten waarover de Vlaamse Havencommissie heeft geadviseerd zijn de Flanders Container Terminal (Zeebrugge), het Verrebroekdok (Antwerpen), het Kluizendok (Gent), de renovatie van de haven van Oostende, de Containerkade Noord en de Containerkade

West (Antwerpen). Alle adviezen en aanbevelingen die door de Vlaamse Havencommissie worden uitgebracht worden integraal opgenomen in het jaarverslag.

De informatie- en studieopdracht

Het secretariaat van de Havencommissie vervult autonoom de algemene informatieopdracht van de Vlaamse Havencommissie. De jaarverslagen bevatten bijvoorbeeld altijd een informatief en statistisch deel. Op regelmatige tijdstippen publiceert de Vlaamse Havencommissie algemene informatieve rapporten over bijvoorbeeld de toekomstige verkeersevolutie in de havens, het hinterlandvervoer van en naar de havens of over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (met gegevens over toegevoegde waarde, tewerkstelling, enz.). In 1998 werd in samenwerking met de Nationale Havenraad Nederland een vergelijkende studie gemaakt over de milieuvorwaarden in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Binnen haar informatie- en studieopdracht kan de Vlaamse Havencommissie ook opdrachten geven aan externen, bijvoorbeeld studie bureaus, om één of meerdere aspecten van een havenrelevant probleem te onderzoeken. In 1997 heeft de Havencommissie een externe opdracht gegeven om de sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid te onderzoeken. Een samenvatting van het onderzoek en de conclusies van de Commissie werden gebundeld in een rapport. Het meest recente rapport (oktober 2000) heeft als titel 'Ontwikkelingen in de containervaart - kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens' en handelt over de trends in de containerbusiness zoals schaalvergroting, allianties en fusies en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse havens.

De jaarverslagen, rapporten en studies zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.



2

Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2002

2.1 Commissievergaderingen in 2002

In 2002 is de Vlaamse Havencommissie vijf maal samengekomen, namelijk op 1 maart, 30 april, 17 juli, 17 september en 4 oktober 2002. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste agendapunten van deze twee vergaderingen.

1 maart

Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 1 maart 2002 werden twee belangrijke ontwerp-aanbevelingen besproken: enerzijds de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de Strategische Plannen en anderzijds de ontwerpaanbeveling over het "ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen". Beide aanbevelingen werden met unanimititeit van stemmen door de Vlaamse Havencommissie goedgekeurd.

In de aanbeveling over de strategische plannen spreekt de Vlaamse Havencommissie zich uit over de strategische plannen die op dat ogenblik in de havens worden opgemaakt of worden opgestart. Aan de ene kant gaat het om de Strategische Plannen die voor elk van de Vlaamse havens worden gemaakt. Aan de andere kant gaat het om het strategisch plan dat door de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) wordt gepland, de "Langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid" of soms "Globaal Strategisch Plan" genoemd. Dit laatste plan is van toepassing op het havenbeleid en op het geheel van de Vlaamse havens. De ontwerpaanbeveling werd voorbereid in twee werkgroepvergaderingen. Op 12 februari werd, tijdens een vergadering van het dagelijks bestuur, een toelichting gegeven over het "Glo-

baal Strategisch Plan" door een vertegenwoordiger van AWZ.

Over de plannen die op havenniveau worden gemaakt heeft de Vlaamse Havencommissie een aantal kritische bedenkingen. Zo wordt er gepleit voor een realistische planning van nieuwe haveninfrastructuur. Budgettaire onhaalbare projecten moeten uit de plannen worden gemeden. De plannen moeten meer aandacht besteden aan de sociaal-economische, de ruimtelijke, de maatschappelijke en de ecologische invalshoek en moeten in een duidelijke, goed leesbare taal geschreven worden. Bovendien pleit de Havencommissie ervoor dat de betrokken actoren, na finalisering van de strategische plannen, achter de plannen blijven staan. Tenslotte geeft de Havencommissie aan welke elementen er in de strategische plannen zouden moeten zitten om de verschillende in uitvoering zijnde plannen een enigszins gemeenschappelijke structuur te geven.

Voor wat het Globaal Strategisch Plan van AWZ betreft pleit de Havencommissie ervoor om de sinds het Havendecreet vergrote autonomie van de havenbesturen duidelijk tot uiting te brengen. De Havencommissie stelt immers vast dat de voorziene rol van de havenbesturen in het Globaal Strategisch Plan te klein is. Bovendien vindt de Havencommissie dat het niet zinvol is dat er een Globaal Strategisch Plan wordt opgemaakt parallel met de in uitvoering zijnde strategische plannen van de verschillende havens. Het meest logische zou zijn om bij de opmaak van het Globaal Strategisch Plan de lokale strategische plannen als vertrekbasis te gebruiken.

Tenslotte wijst de Vlaamse Havencommissie erop dat de havens in de eerste plaats sociaal-economische entiteiten zijn. Havenplanning en -ontwikkeling moeten gebeuren binnen ecologische, ruimtelijke en maatschappelijke randvoorwaarden, maar deze randvoorwaarden mogen niet de primaire uitgangspunten van de Langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid zijn.

In de aanbeveling over het "ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen" geeft de Vlaamse Havencommissie haar commentaar op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aan de SERV, die deze bedenkingen en voorstellen van de Havencommissie heeft opgenomen in zijn aanbeveling over het mobiliteitsplan. De voornaamste opmerkingen van de Havencommissie op het ontwerp mobiliteitsplan zijn de volgende: het ontwerpplan maakt te weinig onderscheid tussen de hoofdzaak en de bijzaak. Bovendien ontbreekt een duidelijke finale planning. Een belangrijk punt van kritiek is het feit dat het ontwerp mobiliteitsplan te weinig belang hecht aan het rol van de havens en van het goederenvervoer in Vlaanderen. Tenslotte is er te weinig interactie en afstemming met andere plannen, initiatieven en beleidsniveaus.

30 april

Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 30 april 2002 werden twee ontwerp-aanbevelingen besproken: enerzijds de ontwerp-aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over een gewijzigd voorstel van richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten' en anderzijds de ontwerp-aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over het voorstel van decreet tot wijziging van het natuurdecreet en enkele andere decreten met het oog op de omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

In februari 2001 formuleerde de Europese Commissie een mededeling met als titel "De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in de havens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa". Deze mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad bevatte een voorstel voor richtlijn "inzake toegang tot de markt voor havendiensten". Genoemde documenten worden meestal aangeduid als het "Port Package" of "Havenrichtlijn". De Vlaamse Havencommissie formuleerde reeds op 22 juni 2001 een aanbeveling over dit voorstel van richtlijn. Deze aanbeveling gaf aanleiding tot de formulering van amendementen die uiteindelijk, samen met een groot aantal amendementen uit andere lidstaten, leidden op 14 november 2001 tot de goedkeuring in eerste lezing van een tekst door het Europees Parlement. Op 19 februari 2002 heeft de Euro-

pese Commissie een nieuwe tekst opgesteld ten behoeve van de Europese Raad. Naar eigen zeggen neemt de Europese Commissie een groot aantal amendementen over die ten doel hebben om de oorspronkelijke tekst te verbeteren en te verduidelijken. Een aantal andere amendementen, die in het Europees Parlement wél werden goedgekeurd, werden door de Europese Commissie echter niet aangehouden in het nieuwe voorstel. In de tekst van het Europees Parlement werd evenwel aan tal van bekommernissen reeds tegemoetgekomen. Voortgaande op haar aanbeveling van 22 juni 2001 vindt de Vlaamse Havencommissie in de aanbeveling van 30 april 2002 dat de nieuwe ontwerp-tekst nog aanzienlijke aanpassingen moet ondergaan vooraleer aanvaardbaar te zijn. Deze aanbeveling werd met unanimitéit van stemmen goedgekeurd.

Een tweede belangrijk punt van de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 30 april was de bespreking van de ontwerp-aanbeveling over het voorstel van decreet tot wijziging van het natuurdecreet en enkele andere decreten met het oog op de omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. In januari 2002 werd het voorstel in het Vlaams Parlement ingediend. Naast de omzetting van beide EU-richtlijnen bevat het voorstel van decreet ook een aantal andere wijzigingen van het natuurdecreet. Het voorstel van decreet wijzigt het decreet van 21 oktober 1997 over het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. De wijziging is het gevolg van een ingebrekestelling van 1 juli 1999 en een "met reden omkleed advies" van 10 februari 2000 waarin de Europese Commissie stelt dat de bestaande wetgeving in Vlaanderen niet volstaat om de te bereiken resultaten van de Richtlijn 92/43 van de Raad van 21 mei 1992 (Habitatrichtlijn) en van de Richtlijn 79/409 van de Raad van 2 april 1979 (Vogelrichtlijn) te realiseren. Op 13 maart 2002 formuleerde de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) een aanbeveling over het voorstel van decreet. De Vlaamse Havencommissie sluit zich aan bij de aanbeveling van de SERV doch gaat in haar eigen aanbeveling iets dieper in op de havenspecifieke aspecten van de materie.

17 juli

Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 17 juli 2002 werden diverse onderwerpen besproken: de stand van zaken en door de Havencommissie te ondernemen acties in verband met de havenrichtlijn, de bezoeken die door het secretariaat en de voorzitter werden afgelegd aan de leden van het dagelijks bestuur, de stand van zaken van de studie "Implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie op het

Vlaams havenbeleid" die de Havencommissie laat uitvoeren en over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Midden juni 2002 heeft de Europese Raad van Ministers van Transport een politiek akkoord bereikt rond de tekst van de Havenrichtlijn. Op 1 juli werd er in werkgroepverband vergaderd over de te ondernemen acties door de Vlaamse Havencommissie. Tijdens de vergadering van 17 juli werd de stand van zaken van dit dossier toegelicht.

Een tweede punt op de agenda van de vergadering van 17 juli 2002 betrof de bezoeken van het secretariaat, de voorzitter van de Havencommissie en de administrateur-generaal van de SERV aan de leden van het dagelijks bestuur. De bedoeling van de bezoeken lag vooral in een gesprek over de werking van de Vlaamse Havencommissie, het secretariaat, en de verwachtingen en verzuchtingen ten aanzien van de Havencommissie. Het ging uitdrukkelijk om informele gesprekken, waarvan de informatie zal worden gebruikt in functie van het doel van de vergaderingen. Op basis van de gesprekken werd een nota opgemaakt. Deze nota, die werd besproken op de vergadering van het dagelijks bestuur van 2 juli 2002, werd ter discussie aan de leden van de Vlaamse Havencommissie voorgelegd.

Eveneens tijdens de vergadering van 17 juli werd de stand van zaken toegelicht van de studie "Implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie op het Vlaams havenbeleid". Het voorlopig eindrapport van de stuurgroep werd op 15 mei voorgesteld. Tot 31 juli hadden de leden van de stuurgroep de mogelijkheid om opmerkingen te formuleren. Tijdens de vergadering werd de nota voorgesteld waarin de stuurgroep voorstelde hoe de verdere afhandeling van de studie moest gebeuren. De nota bevatte ook voorstellen van onderwerpen uit de studie die later in een aanbeveling verder uitgewerkt dienden te worden.

Een laatste punt op de agenda van 17 juli was de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd in 1997 goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Er is voorzien dat het plan na vijf jaar kan worden bijgestuurd. En herziening van het plan is pas in 2007 mogelijk. Om de bijsturing goed te laten verlopen heeft minister van Financiën, Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, Dirk Van Mechelen, aan de verschillende beleidssectoren gevraagd om de bijsturing vanuit hun sector voor te bereiden via een gemeenschappelijk charter. De Vlaamse minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huis-

vesting, Jaak Gabriëls, heeft deze oproep voor de sector economie opgenomen en de SERV heeft als forum gefungeerd voor de opmaak van het charter economie. In dit verband heeft de SERV in een brief van 13 juni 2002 aan de havenbesturen een oproep gedaan om een bijdrage te leveren aan de opmaak van het charter. Het dagelijks bestuur van de Havencommissie besliste dat het beter was om met de Havencommissie als geheel een antwoord te formuleren dan als havenbesturen ieder afzonderlijk op de oproep te reageren. Er werd beslist dat het standpunt van de havens zou worden voorbereid in een werkgroepvergadering op het einde van augustus.

17 september

Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 17 september 2002 werden drie ontwerpaanbevelingen besproken: de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de interpretatie van de havenbestuurlijke bevoegdheden in het Havendecreet, de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over een door de Europese Raad van Transportministers geformuleerd voorstel van de richtlijn "inzake toegang tot de markt voor havendiensten", ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement en de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De ontwikkeling van het Havendecreet werd door de Havencommissie nauwgezet gevolgd. Met name rond de financiering van investeringen in de havens en op de maritieme toegangswegen werden door de Vlaamse Havencommissie de basisprincipes uitgewerkt in de aanbeveling "over de financiering van haveninvesteringen" van 8 januari 1997. Het Havendecreet is uitdrukkelijk gebaseerd op deze aanbeveling. De Vlaamse Havencommissie stelde vast dat sommige aspecten van de basisfilosofie van het Havendecreet, met name rond de financiering van investeringen in havens, nog onvoldoende duidelijk tot uiting zijn gekomen in de wijze waarop het decreet in uitvoering wordt gebracht. Er blijft ruimte voor interpretatie en dit vooral met betrekking tot de verantwoordelijkheden tussen enerzijds de havenbesturen en anderzijds het Vlaamse gewest. In de aanbeveling wenst de Vlaamse Havencommissie duidelijkheid te scheppen rond de interpretatie van de elementen in het Havendecreet die betrekking hebben op de havenbestuurlijke bevoegdheden en de gewestelijke financieringsverantwoordelijkheid.

Tijdens de vergadering van 17 september werd de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over

een door de Europese Raad van Transportministers geformuleerd voorstel van de richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten', ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement. Eerder formuleerde de Havencommissie reeds twee aanbevelingen over de richtlijn 'inzake toegang tot de markt van havendiensten' (juni 2001 en april 2002). De ontwerprichtlijn had reeds een hele weg afgelegd in de ontwikkelingsprocedure tussen ontwerp en finale goedkeuring. De ontwerprichtlijn moest nog een laatste keer besproken worden in het Europees Parlement, met daarna nog eventueel nog een verzoeningsprocedure tussen de Europese Raad van Transportministers en het Europees Parlement, waarbij de Europese Commissie op treedt als bemiddelaar. De aanbeveling die tijdens de vergadering van 17 september werd besproken was een voorbereiding ten behoeve van de besprekingen van het dossier in het Europees Parlement.

In de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen formuleerde de Havencommissie haar opmerkingen op het reeds bestaande Ruimtelijk Structuurplan van 1997. Dit met het oog op de geplande bijsturing in 2003, maar ook met elementen die meegenomen moeten worden bij de voorbereiding van de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in 2007.

4 oktober

Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 4 oktober 2002 werden twee ontwerpaanbevelingen besproken: enerzijds de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over een door de Europese Raad van Transportministers geformuleerd voorstel van richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten', ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement en anderzijds de ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De vergadering werd afgerond met een toelichting door de consultants bij de in opdracht van de Vlaamse Havencommissie gemaakte studie "Onderzoek naar de implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie voor het Vlaamse havenbeleid".

De ontwerpaanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over een door de Europese Raad van Transportministers geformuleerd voorstel van de richtlijn "inzake toegang tot de markt voor havendiensten", ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement werd reeds besproken tijdens de vergadering

van de Vlaamse Havencommissie op 17 september 2002. Tijdens de vergadering werd een discussie gevoerd over de noodzaak het Loodswezen al dan niet op te nemen in de richtlijn. Dit probleem werd doorverwezen naar een werkgroep, die echter geen eensluidend advies kon formuleren.

De eerste ontwerpaanbeveling over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd reeds besproken tijdens de vergadering van 17 september 2002. Dit was toen nodig omdat de SERV uiterlijk op 18 september 2002 een voorlopig antwoord verwachtte van de Vlaamse Havencommissie. Er werd toen ook beslist om de ontwerptekst verder te laten uitwerken door de werkgroep. Na verdere uitwerking van de tekst in deze werkgroep keurde de Havencommissie de aanbeveling op 4 oktober unaniem goed.

Door de consultants Van Hooydonk, ECSA en PriceWaterhouseCoopers werd in opdracht van de Vlaamse Havencommissie een studie uitgevoerd met als titel "Onderzoek naar de implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie voor het Vlaamse Havenbeleid". De consultants hebben deze studie voorgesteld aan de begeleidende stuurgroep "Studie implicaties EU" van de Vlaamse Havencommissie. De stuurgroep heeft op 7 juni 2002 een bespreking gewijd aan deze studie waarna de leden van de stuurgroep hun bemerkingen via het secretariaat van de Havencommissie hebben overgemaakt aan de onderzoekers. Op basis van die opmerkingen hebben de onderzoekers hun studie bijgewerkt. Het eindrapport van de studie werd door de onderzoekers op de vergadering van 4 oktober voorgesteld. De studie, die niet publiek is, bevat heel wat elementen die door de Havencommissie verder zullen worden uitgewerkt en waarover een aanbeveling zal worden gemaakt.

2.2 Dagelijks bestuur

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

In 2002 kwam het dagelijks bestuur drie maal samen, namelijk op 12 februari, 2 juli en 27 november 2002.

12 februari

Tijdens de vergadering van het Dagelijks Bestuur van 12 februari 2002 kwamen diverse onderwerpen aan bod. Vooreerst werd door een vertegenwoordiger van AWZ een toelichting gegeven over het Globaal Strategisch Plan dat door de administratie wordt voorbereid. Voorts werd de nota "Inzichten en suggesties van de Vlaamse Havencommissie ter verbetering van de strategische plannen voor de Vlaamse havens" en het "Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001" besproken. Tenslotte werd het dagelijks bestuur ingelicht over de stand van zaken van de bezoeken die het secretariaat en de voorzitter aan de leden van het dagelijks bestuur brengen en van de studie "Implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie voor het Vlaams havenbeleid".

2 juli

Het dagelijks bestuur vergaderde opnieuw op 2 juli 2002. Volgende punten werden besproken: stand van zaken van de havenrichtlijn en de door de Vlaamse Havencommissie te ondernemen acties in dat verband. Tijdens de vergadering werden de resultaten van de besprekingen in de werkgroepvergadering van 1 juli toegelicht. Verder werd aandacht besteed aan de bezoeken die het secretariaat en de voorzitter van de Vlaamse Havencommissie in de eerste helft van 2002 hebben gebracht aan de leden van het dagelijks bestuur. De bedoeling van die bezoeken lag vooral in een gesprek over de werking van de Havencommissie, het secretariaat en over de verwachtingen en verzuchtingen ten aanzien van de Havencommissie. De vergadering werd ingelicht over de stand van zaken van de EU-studie die de Vlaamse Havencommissie liet uitvoeren: op 15 mei 2002 werd tijdens een vergadering van de stuurgroep een voorlopig eindrapport gepresenteerd en op 7 juni werd door de stuurgroep een vergadering gehouden met het oog op de planning van de acties die naar aanleiding van de studie door de Vlaamse Havencommissie moeten worden ondernomen. Tenslotte werd in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van 2 juli besproken in welke vorm de

vier Vlaamse havens een gezamenlijk antwoord moeten formuleren op de vraag van de SERV een bijdrage te leveren aan de opmaak van het charter economie, ter voorbereiding van de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in 2003.

27 november

De belangrijkste punten van de vergadering van het dagelijks bestuur van 27 november waren discussie over een eventueel protocolakkoord over het Loodswezen in verband met de Havenrichtlijn en over de opmaak van een ontwerpaanbeveling over de buitenlandse kritiek op het Vlaamse havenfinancieringssysteem. Daarnaast gaf de heer Goetinck, afdelingshoofd Vlaamse Nautische Autoriteit een korte uiteenzetting over de mogelijke ontwikkelingen van het Loodswezen in Vlaanderen.

Op de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 4 oktober 2002 werd de aanbeveling over de havenrichtlijn nog niet goedgekeurd. De reden daarvoor was de discussie over de noodzaak om het Loodswezen al dan niet op te nemen in de havenrichtlijn.

Af en toe verschenen er in de pers berichten waarin een vergelijking werd gemaakt tussen de buitenlandse financieringssystemen voor haveninfrastructuur en het Vlaamse systeem om zeehaveninfrastructuur te financieren. De kritiek kwam voornamelijk vanuit Nederland, waar de Nationale Havenraad in verschillende publicaties het Vlaamse financieringssysteem als concurrentieverstoerend beschouwde. Vlaanderen had tot dan toe daarop niet gereageerd. Tijdens de vergadering besliste het dagelijks bestuur om, in een aanbeveling, een oproep te doen om de kritische berichtgeving te staken. Uit de EU-studie, die de Vlaamse Havencommissie heeft laten uitvoeren, bleek immers dat de kritiek veelal onterecht was.

2.3 Werkgroepen

De dossiers voor het dagelijks bestuur en de Havencommissie werden in de loop van 2002 voorbereid door de verschillende werkgroepen.

De werkgroepen zijn verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Ze zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de organisaties en de havenbesturen, die zijn vertegenwoordigd in het dagelijks bestuur. Twee leden van de administratie Waterwegen en Zeewezen (Departement Leefmilieu en Infrastructuur) volgen de werkzaamheden van de werkgroepen. Indien het wenselijk is, kan het dagelijks bestuur nog andere deskundigen aan de werkgroepen toevoegen. De werkgroepen kwamen in 2002 negen maal samen, namelijk op 14 januari, 25 februari, 15 maart, 1 en 31 juli, 23 en 26 augustus, 30 september en 20 december.

Een werkgroep besprak tijdens de vergaderingen van 14 januari 2002 een nota over de inzichten en suggesties van de Vlaamse Havencommissie voor de verbetering van de strategische plannen van de Vlaamse havens. De voorstellen werden achteraf door het secretariaat in een ontwerptekst gegoten en aan het dagelijks bestuur en de Vlaamse Havencommissie voorgelegd in de vorm van een aanbeveling over de strategische plannen.

Tijdens de vergadering van de werkgroep op 25 februari 2002 werd de ontwerp-aanbeveling van de Havencommissie over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorbereid.

Een werkgroep bereidde op 15 maart het standpunt voor van de Vlaamse Havencommissie over de omzetting van de Vogel- en Habitatrichtlijn in de Vlaamse regelgeving. In het verleden werden die richtlijnen in Vlaanderen niet goed omgezet in decreten en Vlaanderen werd daarvoor door de Europese Commissie in gebreke gesteld. Het voorstel van decreet moet hieraan verhelpen. De SERV heeft over het voorstel van decreet een aanbeveling gemaakt en op 13 maart 2002 goedgekeurd. Het doel van de vergadering van 15 maart van de werkgroep was het standpunt van de Vlaamse Havencommissie over het voorstel van het natuurdecreet te formuleren en aan de SERV kenbaar te maken. Eveneens tijdens de vergadering van 15 maart werd de stand van zaken besproken van de Havenrichtlijn.

De stand van zaken van de Havenrichtlijn was eveneens het agendapunt van de vergadering van 1 juli 2002. Tijdens de vergadering van 31 juli werden, met het oog op een aanbeveling, de problemen besproken die zich bij de uitvoering van het Havendecreet voordoen. De problemen zijn toe te schrijven aan de wijze waarop som-

mige artikelen en bepalingen geïnterpreteerd worden. Het gaat voornamelijk over het onderscheid tussen financiële en operationele verantwoordelijkheid. Voorts stelt er zich ook een probleem op het vlak van de feitelijke betalingen die voortvloeien uit de nieuwe financieringsregeling. De werkgroep onderzocht welke problemen er zich stellen, wat de oorspronkelijke visie van de Havencommissie was en wat gedaan kan worden om de problemen op te lossen.

De besprekingen van 31 juli mondden uit in een ontwerp-aanbeveling die in de werkgroepvergadering van 23 augustus werden besproken. Het doel van de ontwerp-aanbeveling is een oproep om het Havendecreet uit te voeren in de geest zoals bedoeld door de opstellers ervan. De nadruk ligt op een duidelijk onderscheid tussen enerzijds de exclusieve bevoegdheden van de havenbesturen en anderzijds de financiële verantwoordelijkheid van het Vlaams gewest.

Tijdens de vergadering van 26 augustus 2002 werd de aanbeveling over het bijsturen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorbereid. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd in 1997 door het Vlaams Parlement goedgekeurd. Het is voorzien dat het plan na vijf jaar bijgestuurd kan worden. De eerste bijsturing is voorzien in 2003. De werkgroep heeft op de vergadering van 26 augustus haar standpunt hieromtrent besproken. De opmerkingen die tijdens de vergadering werden gemaakt werden door het secretariaat verwerkt in een nieuwe ontwerptekst. Deze ontwerptekst werd uitvoerig besproken tijdens de werkgroepvergadering van 30 september.

De vergadering van 20 december 2002 bereidde het standpunt van de Havencommissie voor over de buitenlandse kritiek op het Vlaamse zeehavenfinancieringssysteem. Bovendien werden voorstellen besproken van te behandelen onderwerpen die uit de studie "Onderzoek naar de implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie voor het Vlaamse havenbeleid" naar voor zijn gekomen.

2.4 Secretariaat

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

Bezoek van het secretariaat aan de leden van het dagelijks bestuur

In de eerste paar maanden van 2002 hebben het secretariaat en de voorzitter van de Vlaamse Havencommissie en de administrateur-generaal van de SERV bezoeken afgelegd aan de leden van het dagelijks bestuur. De bedoeling lag vooral in een gesprek over de werking van de Vlaamse Havencommissie, het secretariaat en de verwachtingen en verzuchtingen ten aanzien van de Havencommissie. Het ging uitdrukkelijk om informele gesprekken die niet in een formeel verslag werden vastgelegd. Na de gesprekken heeft het secretariaat een nota opgemaakt waarin op een gestructureerde wijze alle onderwerpen werden besproken en waarin voorstellen werden gedaan ter verbetering van de werking van het secretariaat.

Uitvoering van de studie "Implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie op het Vlaams Havenbeleid"

De Vlaamse Havencommissie gaf in 2001 opdracht tot het uitvoeren van een studie van de implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie op het Vlaamse havenbeleid. De opdracht werd toevertrouwd aan de consultants Van Hooydonk, ECSA en PriceWaterhouseCoopers. De doelstelling van de studie was het in kaart brengen en het opvolgen van alle voor de havens relevante Europese regelgeving en initiatieven. Een belangrijk deel van de studie bestond uit het onderzoek naar de financiering van havenprojecten, de kostendekking en de subsidieregelingen in het buitenland en dat in vergelijking met de Vlaamse situatie. Een grondige kennis hiervan moet de Vlaamse Havencommissie toelaten de Vlaamse regelgeving te situeren in internationaal verband en een inschatting te maken van de evolutie en de mogelijke impact van de Europese regelgeving. Een projectgroep en een stuurgroep begeleidden de uitvoerders van de studie. De "dagdagelijkse" begeleiding gebeurde door de projectgroep. Deze beoordeelde tussentijdse rapporten en stuurde ze eventueel bij. De stuurgroep, die bestond uit leden van de centrale werkgroep van de Vlaamse Havencommissie en werd voorgezeten door de voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, deed de inhoudelijke bege-

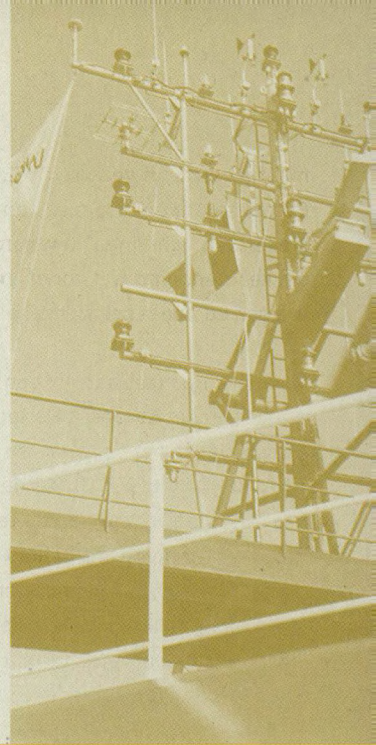
leiding van de studie. Ze kon suggesties doen teneinde de studie eventueel bij te sturen, voor zover de gesuggereerde wijzigingen binnen de studieopdracht vielen. Op 15 mei 2002 werd tijdens een vergadering van de stuurgroep een voorlopig eindrapport gepresenteerd en op 7 juni werd door de stuurgroep een vergadering gehouden met het oog op de planning van de acties die naar aanleiding van de studie door de Vlaamse Havencommissie moeten worden ondernomen. De leden van de stuurgroep konden hun bemerkingen op het voorlopig eindrapport via het secretariaat van de Havencommissie aan de onderzoekers meedelen om ze in het eindrapport te verwerken. Het eindrapport van de studie werd door de onderzoekers op de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 4 oktober 2002 voorgesteld. De studie, die niet publiek is, bevat heel wat elementen die door de Havencommissie verder zullen worden uitgewerkt in de vorm van aanbevelingen.

Uitbouw van de website van de Vlaamse Havencommissie

De SERV beschikt sinds enige jaren over een website. In de loop van 1999 werd de website vernieuwd. Daarin komt het onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' ruimer aan bod dan vroeger en is nu rechtstreeks te bereiken via www.serv.be/vhc. Het website-onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' bevat, naast de algemene informatie (opdrachtomschrijving, samenstelling, secretariaat, publicaties) ook een uitgebreid statistisch onderdeel. De adviezen en aanbevelingen vanaf 2001 van de Vlaamse Havencommissie kunnen via de website geraadpleegd worden. Alle publicaties kunnen via de website worden besteld. Er is ook een pagina gewijd aan interessante links naar andere havengerelateerde websites. De VHC-website wordt stapsgewijs uitgebouwd, waarbij de inhoud bepaald wordt door het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Zo werd er bijvoorbeeld in 2001 een deel toegevoegd met statistieken van de voornaamste Europese havens, in vorm zoals deze van de vier Vlaamse havens. Op die wijze wordt het belang van de Vlaamse havens in Europees perspectief duidelijk. Eveneens in 2001 werd een jargonlijst van haven- en maritieme termen toegevoegd. Deze jargonlijst zal geleidelijk worden uitgebreid. In 2002 werd de lijst van de statistieken van buitenlandse Europese havens verder uitgebreid en werden statistieken van het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens toegevoegd aan de website. Bovendien werd in 2002 een luik over de Europese Unie opgenomen waarin informatie wordt gegeven over het beleid van Europa inzake havens en scheepvaart. Dit Europees luik bevat tevens links naar de relevante Europese regelgeving.

3

Ontwikkelingen op Europees niveau



De Europese Gemeenschap heeft de laatste jaren meer en meer initiatieven genomen met betrekking tot de ontwikkeling van een communautair transportbeleid. De krijtlijnen van het Europees vervoersbeleid voor de komende 10 jaar zijn weer te vinden in het Witboek van de Europese Commissie "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen". Het vorige decennium werden vooral beleidsbeslissingen genomen ter bevordering van de liberalisering van de luchtvaart en de uitbouw van een Trans Europees Netwerk voor transport met extra aandacht voor: de spoorwegen en gecombineerd vervoer. Sinds 2001 werkt de Europese Commissie ook verder aan de uitbouw van een maritiem beleid. Zo streeft de Europese Commissie naar een veiligere en milieuvriendelijkere scheepvaart en naar een liberalisering van de havendiensten¹.

3.1 Naar een veiligere scheepvaart

Jaarlijks gaan er wereldwijd ongeveer 230 schepen verloren. Dit eist een tol van van 1.000 mensenlevens per jaar. Concreet gingen er tussen 1992 en 1999 wereldwijd 593 koopvaardij schepen verloren, 77 ervan waren olietankers. Bij dergelijke rampen ondergaat het milieu vaak onherstelbare schade. Vooral indien de schade veroorzaakt wordt door het lek slagen en/of zinken van een olietanker. De milieuschade is meestal ook een ware ramp voor het toerisme, de visserij en de schelpdierenkwekers. 2002 was in dit opzicht voor Europa een rampjaar.

Zo verging op 13 november 2002, ter hoogte van de kust van Galiçië, de Prestige, een 26 jaar oude enkelwandi-

ge olietanker met 77.000 ton zware stookolie aan boord. Op 19 november 2002 brak deze Griekse tanker, varende onder de vlag van de Bahama's. Hij zonk op 270 km afstand van de Spaanse kust. De toegebrachte milieuschade was enorm.

Op 14 december 2002 kapseisde en zonk het Noorse autoschip Tricolor van de rederij Wilhelm Wilhelmsen voor de kust van Duinkerke, na een aanvaring met het Duitse containerschip Kariba. Na enkele weken scheurde de romp van het schip. Hierdoor lekten duizenden liters bunkerfuel van de Tricolor in de Noordzee. Tot midden januari 2003 voeren 22 schepen bijna en 3 effectief op het wrak van de Tricolor. Achteraf bleek dat verkeerde coördinaten van de ligging van het wrak aan de scheepvaart werden doorgegeven. Het bergen van het schip zal maanden in beslag nemen. Hiernaast gebeurden er nog enkele andere kleinere aanvaringen in de Europese wateren.

Ook in het recente verleden bleef de Europese Unie niet gespaard van scheepsrampen met desastreuze gevolgen voor het milieu en de mens. Na het vergaan van de petroleumtanker Erika voor de Franse kust, op 12 december 1999, werd het duidelijk dat er strengere maatregelen moesten komen. De geldende IMO-richtlijnen en -standaarden² voor de Europese gebieden bieden immers niet voldoende garanties om ernstige scheepsrampen te voorkomen. Vandaar dat de Europese Commissie, op vraag van enerzijds het Europees Parlement en anderzijds de Raad van Algemene Zaken een pakket aan

¹ Dit wordt uitvoerig op diverse plaatsen in dit jaarverslag besproken.

² IMO staat voor International Maritime Organisation. Dit is een onderdeel van de UNO dat zich over alle mariene problemen buigt en internationale regels uitwerkt en oplegt.

maatregelen uitwerkte. Op 21 maart 2000 kwam de Europese Commissie met een eerste pakket aan voorstellen van richtlijnen en verordeningen m.n. het Erika I-pakket genoemd dat moet zorgen voor de realisatie van een Europees beleid inzake veiligheid van de zeevaart.

Het Erika I-pakket betreft een mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over "De veiligheid van het vervoer van olie over zee". Dit pakket richtlijnen (COM(2000) 142 definitief)³ beoogt in hoofdzaak het wegwerken van de tekorten in de communautaire wetgeving op het gebied van maritieme veiligheid, die aan het licht waren gekomen bij de ramp met de Erika. Het Erika I-pakket omvat drie items. Ten eerste zal de richtlijn tot een verscherping van de havenstaatcontrole leiden. Ten tweede voorziet de richtlijn in een strengere regeling van de activiteiten van de classificatiebureaus die de veiligheid van de constructie van schepen controleren. Ten derde geeft de richtlijn een tijdschema op voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige tankers in de gehele wereld.

Jaarlijks worden ongeveer 11.000 schepen geïnspecteerd. Hiervan werden er vroeger 700 als "risico"-schip extra gecontroleerd. Door de invoering van een strengere havenstaatcontrole zal het aantal gecontroleerde "risico"-schepen opgetrokken worden tot 4.000 eenheden. Het is de bedoeling dat schepen die herhaaldelijk een negatieve beoordeling krijgen op een zwarte lijst terechtkomen. Op termijn zullen deze schepen geen toegang meer krijgen tot havens van de Europese Gemeenschap⁴. Indien classificatiebureaus, in de toekomst hun activiteiten nog wensen uit te oefenen in de Europese Unie, zullen zij over een communautaire vergunning moeten beschikken. Hiervoor zullen zij aan de nieuwe criteria moeten voldoen van de richtlijn. Bij wanprestatie kan de vergunning al dan niet definitief ingetrokken worden.

³ Deze mededeling, die later ook effectief werd goedgekeurd door het Europees Parlement en de Raad, omvat 2 richtlijnen en een verordening met name:

- Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole);
- Richtlijn 2001/105/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001 houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;
- Verordening (EG) Nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad.

⁴ Wegens geldende internationale regels kan aan dergelijke schepen enkel de toegang tot de havens ontzegd worden. Doorvaart langs de Europese kusten kan hen niet verboden worden.

Bij scheepsrampen met tankers zijn de risico's voor schade aan het mariene milieu veel kleiner indien de tanker dubbelwandig is. De Amerikaanse autoriteiten hadden, na de ramp met de "Exxon Valdez" in 1989, de "Oil Pollution Act" (1990) ingevoerd omdat ze de internationale normen ter voorkoming van verontreiniging door schepen niet streng genoeg vonden. Daarom besliste de IMO in 1992 dat er vanaf juli 1996 alleen nog maar dubbelwandige tankers mochten worden gebouwd. De geleidelijk vervanging van enkelwandige door dubbelwandige tankers in de gehele wereld werd door de IMO-regelgeving echter gespreid over 30 jaar. De Amerikaanse regelgeving bepaalde als uiterste termijn echter 2020, terwijl er ook een ouderdomsgrens aan de schepen werd opgelegd vanaf 2005 (tussen 23 en 30 jaar). Het risico was dus groot dat na 2005, de enkelwandige tankers die gewaagd zouden worden in de Amerikaanse wateren, zouden uitwijken naar de Europese wateren.

De twee eerste maatregelen van het Erika I-pakket werden in december 2001 goedgekeurd door het Europees Parlement en de Raad. Alle lidstaten krijgen tot midden 2003 de tijd om de deze twee onderdelen van het Erika I-pakket te implementeren in eigen wetgeving. De enige uitzondering die werd toegestaan geldt voor de haven van Rotterdam, die voor de uitwerking van de verscherpte controles zes maanden meer tijd krijgt. De verordening voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers werd aangenomen op 18 februari 2001. Deze verordening is van kracht sinds 1 september 2001. De tijdschema's voor de invoering van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering die op Communautair en internationaal niveau werden goedgekeurd waren minder streng dan wat oorspronkelijk door de Europese Commissie werd voorgesteld.

Op 6 december 2000 kwam er een tweede mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over "Een tweede reeks maatregelen van de Gemeenschap op het gebied van veiligheid van de zeevaart naar aanleiding van het vergaan van de olietanker Erika". Dit Erika II-pakket (COM(2000) 802 definitief)⁵

⁵ Deze mededeling omvat een richtlijn en 2 verordeningen.

Tot op heden werden de richtlijn en één van de beide verordeningen goedgekeurd. Deze zijn de volgende:

- Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad
- Verordening (EG) Nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

Het "Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een fonds voor een vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen" werd nog niet goedgekeurd.

vormt een aanvulling op het Erika I-pakket en beoogt zo de naleving van de richtlijnen uit het Erika I-pakket te bewerkstelligen en te controleren. Het bestaat uit drie aanvullende maatregelen om zo het maritieme veiligheidsniveau in de Europese wateren nog te kunnen verhogen. Ten eerste omvat het Erika II-pakket een voorstel tot oprichting van een *Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart*. Ten tweede moet er door invoering van een monitoring- en informatiesysteem een verbetering gerealiseerd worden van het verkeers-toezicht in de Europese wateren. Ten derde bevatte de mededeling van de Europese Commissie ook een *mechanisme voor een betere schadevergoeding aan slachtoffers van olierampen*. Dit laatste voorstel werd tot op heden niet aangenomen door de Raad.

Op 27 juni 2002 werden de eerste twee maatregelen van het Erika II-pakket uiteindelijk goedgekeurd. De verordening in verband met de oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart trad reeds in werking in augustus 2002. Dit Agentschap moet de Lidstaten en de kandidaatlanden helpen bij het invoeren van een aantal nieuwe veiligheidseisen en bij de harmonisering van de inspectie- en controleprocedures. Het Agentschap zal concreet helpen door het verzamelen van informatie, het beheren van een databank voor maritieme veiligheid, het controleren van de classificatiebureaus en het organiseren van inspecties in de lidstaten in het kader van de havenstaatcontrole. Begin 2003 werden de werkzaamheden van het Agentschap, dat voorlopig in Brussel wordt gehuisvest, opgestart.

De richtlijn inzake toezicht op het scheepvaartverkeer geeft de lidstaten meer bevoegdheid om op te treden, wanneer er gevaar voor een ongeval of verontreiniging bestaat. Schepen die zich in de communautaire wateren begeven moeten uitgerust zijn met enerzijds automatische identificatiesystemen voor contact met de wal en anderzijds met een reisgegevensrecordersysteem (de *voyage data recorders* of de zogenaamde zwarte dozen⁶), voor extra informatieverschaffing bij een ongeval. Het is ook binnen deze richtlijn dat de uitbouw van de zogenaamde "vluchthavens" valt⁷. Oorspronkelijk kregen de lidstaten de tijd tot 1 februari 2004 om deze richtlijn te implementeren. Doch door de ramp met de Prestige

werd tijdens de Raad van Vervoer en Transport op 6 en 7 december 2002 beslist de implementatiedatum te vervroegen naar 1 juli 2003.

Het is tevens naar aanleiding van de ramp met de Prestige dat de Europese Commissie op 3 december 2002 aan alle lidstaten een officieel verzoek richtte om het Erika I- en Erika II-pakket versneld en vervroegd in te voeren om zodoende de Europese kusten te beschermen tegen rampen. Dit gebeurde aan de hand van de "Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad inzake de vergroting van de veiligheid op zee naar aanleiding van het vergaan van de olietanker Prestige" (COM(2002) 681 definitief). In deze mededeling publiceerde de Europese Commissie o.a. voor de eerste maal een indicatieve lijst met namen van 66 schepen die risico's kunnen opleveren en die in de Europese havens reeds geweigerd zouden worden indien de verscherpte havenstaatcontrole reeds van toepassing zou zijn. Het betreft hier schepen die reeds verschillende malen aan de ketting zijn gelegd in diverse Europese havens omdat ze niet beantwoorden aan de elementaire veiligheidsregels.

De Vervoersraad van 6 en 7 december 2002 stemde in met dit voorstel⁸ van de Europese Commissie. Meer bepaald vroeg ze om een versneld uit de vaart nemen van enkelwandige tankers, tot de toepassing van de keuringsregeling voor schepen vanaf 15 jaar en het sluiten van administratieve overeenkomsten door de lidstaten om enkelwandige tankers met de zwaarste oliesoorten de toegang tot hun havens, terminals en ankergebieden te ontzeggen.

In overeenkomst met haar aanbevelingen vroeg de Vervoersraad tevens aan de Europese Commissie om een nieuw voorstel uit te werken in verband met het uit de vaart nemen van enkelwandige tankers. Op 20 december 2002 publiceerde de Europese Commissie een "Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad" (COM (2002) 780 definitief). Deze ontwerp tekst zal in de loop van 2003 besproken worden in de diverse instellingen van de Europese Unie.

6 De richtlijn verplicht de schepen die de Europese havens aandoen om uitgerust te zijn met een dergelijk VDR-systeem. De termijn van invoering varieert al naargelang het soort schip, de grootte en het bouwjaar van 5 augustus 2002 tot 31 december 2007. Schepen die niet beantwoorden aan deze nieuwe eisen kunnen door de havenstaatcontrole aan de ketting worden gelegd.

7 Oorspronkelijk kregen de lidstaten de tijd tot 1 februari 2004 om het probleem van de vluchthavens op te lossen. Tijdens de Raad van Vervoer en Transport op 6 en 7 december 2002 werd beslist de implementatiedatum te vervroegen naar 1 juli 2003.

8 Tijdens de Europese Raad van Kopenhagen op 12 en 13 december 2002 werd dit nogmaals bevestigd. Hierdoor werden tevens de afspraken die tijdens de Top van Nice op 7, 8 en 9 december 2000 genomen waren, om de Erika-maatregelen versneld in te voeren, terug herhaald. Een versnelde invoering is mogelijk gezien er geen internationale kaderregelingen voor vereist zijn.

3.2 Invoering van de Europese richtlijn over havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen

Op 27 november 2000 publiceerde het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. De lidstaten kregen tot 28 december 2002 de tijd om deze richtlijn om te zetten in de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen. Op dat ogenblik treedt de richtlijn ook in werking.

Ook deze richtlijn moet bijdragen tot een betere bescherming van het mariene milieu. Door de beschikbaarheid van havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen te verbeteren moet de verontreiniging veroorzaakt door schepen verminderd kunnen worden. Deze richtlijn is zodoende complementair aan het Marpol-73/78-Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen. Dit Marpol-73/78-Verdrag, dat in alle lidstaten van toepassing is, regelt vooral de lozingen in zee. De richtlijn over de havenontvangstfaciliteiten regelt op een gedetailleerde wijze de juridische, financiële en praktische verantwoordelijkheden van de verschillende spelers die bij het deponeren van scheepsafval in de havens betrokken zijn. Deze richtlijn is zowel van toepassing op alle schepen⁹ als op de communautaire havens die ze aanlopen.

De richtlijn verplicht de lidstaten te zorgen voor voldoende havenontvangstfaciliteiten zodat de schepen geen onnodig oponthoud oplopen voor de afgifte van hun scheepsafval¹⁰. Dit betekent concreet dat de faciliteiten afgestemd moeten zijn op de grootte van de haven en de aard van schepen die deze haven aanlopen. Elke communautaire haven moet een passend afvalontvangsten verwerkingsplan uitwerken. Dit plan moet driejaarlijks gecontroleerd en goedgekeurd worden door de lidstaat. Iedere kapitein¹¹ moet bij aanloop in een communautaire haven een formulier invullen waarin o.a. de vorige haven, de recentste datum van afgifte van scheepsafval en de hoeveelheid van nog aan boord zijnde afval moet opgegeven worden aan de bevoegde havenautoriteit. Vooraleer een schip een communautaire haven verlaat,

moet het alle scheepsafval afleveren tenzij het kan aantonen dat het over voldoende opslagfaciliteiten beschikt. Zolang aan deze voorwaarden niet voldaan is, mag het schip de haven niet verlaten.

De havens zijn verplicht om een kostendekkingssysteem uit te werken dat de schepen ertoe aanzet om hun scheepsafval af te leveren aan de wal zodat lozingen in zee vermeden worden. Alle schepen die een communautaire haven aandoen moeten bijdragen in de kosten, zelfs indien er geen afgifte is. Het kostendekkingssysteem moet uit een vast en een eventueel variabel gedeelte bestaan. De vergoeding voor het variabel gedeelte moet afhankelijk zijn van de aard en de hoeveelheid van de aan wal afgeleverde afvalstoffen.

Door de uitwerking van een goede havenstaatcontrole moet het ook mogelijk zijn om de schepen die niet aan de aanmeldingsplicht hebben voldaan en de schepen waarvan vermoed wordt dat ze hun afval niet hebben afgegeven, te traceren. Indien een communautaire haven vaststelt dat een schip is uitgevaren zonder zijn afval af te geven (en niet van een afwijking kan genieten) moet het de volgende aanloophavens hiervan in kennis stellen. Deze laatste moet dan eerst een grondige inspectie van het schip doorvoeren binnen de regelgeving van de havenstaatcontrole, vooraleer het schip een vergunning kan krijgen om zijn lading te lossen en/of te laden of passagiers aan boord te nemen.

Om de drie jaar moeten de lidstaten aan de Europese Commissie een rapport overmaken over de stand van uitvoering van deze richtlijn. Aan de hand van deze diverse rapporten zal de Europese Commissie een evaluatieverslag opstellen en voorleggen aan zowel het Europees Parlement als de Raad.

De richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000, betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen werd intussen in Vlaanderen geïmplementeerd door middel van het besluit van de Vlaamse regering van 14 maart 2003 dat het VLAREA¹² besluit aanvult met bepalingen overeenkomstig de richtlijn.

9 Deze richtlijn is dus ook van toepassing op vissersschepen en pleziervaartuigen ongeacht hun vlag. Enkel de oorlogsschepen, de marinehulpschepen en schepen die eigendom zijn van de overheid en uitsluitend ingezet worden voor een niet-commerciële activiteit vallen niet onder de reglementering van deze richtlijn.

10 Schepen, die volledig aan de regelgeving voldoen, maar toch oponthoud oplopen wegens ontoereikende havenontvangstfaciliteiten, moeten schadeloos gesteld worden.

11 Dit is niet van toepassing op vissersschepen en pleziervaartuigen waarmee ten hoogste 12 passagiers mogen vervoerd worden.

12 Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1997 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer.

3.3 Beveiliging van de havens

In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 op het World Trade Centre van New York krijgt de scheepvaart- en havensector steeds meer te maken met nieuwe regelgeving die poogt de transportstromen naar de Verenigde Staten van Amerika te beveiligen. Twee initiatieven, die uitgaan van de Amerikaanse douaneadministratie, zijn het Container Security Initiative (CSI) en het Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT).

België was, na Nederland, het tweede Europese land dat een intentieverklaring met de US Customs ondertekende. Op 26 juni 2002 trad België toe tot het Container Security Initiative (CSI), dat voorziet in de tijdelijke stationering van Amerikaanse douanebeambten in ons land. De fysieke controle van de goederen gebeurt echter uitsluitend door de Belgische douane.

Het CSI past tevens in het streven van de Europese lidstaten om het accent van de douanecontroles te verplaatsen van het land van invoer naar het land van uitvoer. Door de ontwikkelingen in de communicatietechnologie is het thans mogelijk om de resultaten van de douanecontroles bij het laden van goederen in het land van vertrek door te sturen naar de douane van het land van invoer. Daardoor kunnen controles in het land van invoer tot een minimum worden beperkt en kan de douane een snellere doorgang van de goederen garanderen.

In het CSI-akkoord is ook een basis van wederkerigheid ingeschreven waardoor ook Belgische douanebeambten in de belangrijkste havens van de Verenigde Staten kunnen gestationeerd worden. Door de goederen die vanuit Amerikaanse havens naar België worden vervoerd bij vertrek te controleren kan de Belgische douane ervaring opdoen in deze nieuwe ontwikkelingen.

Naast het invoeren van deze nieuwe Amerikaanse regelgeving keurde ook de IMO (International Maritime Organisation) in december 2002 naast de gewijzigde SOLAS-conventie¹³ ook de ISPS-code goed. ISPS staat voor Interface Ship & Port facility Security. In de strijd tegen het terrorisme ziet de code het schip als een potentieel wapen en de aanlegplaats als een te beveiligen locatie.

ISPS wordt op 1 juli 2004 van kracht, maar moet eerst nog door de Europese Unie in een verordening worden omgezet. Een verordening is bindend en treedt onmid-

dellijk in werking. Door de omzetting in Europese regelgeving wenst de Europese Commissie een Europees gecoördineerd aanpak te realiseren.

De ISPS-code omvat de invoering van een aantal nieuwe verantwoordelijkheden en formaliteiten bij de rederijen, in de havens en aan boord van schepen. Zo komt er een beveiligingsplan, een beveiligingsofficier en een veiligheidscertificaat voor het schip. Iedere rederij moet een beveiligingsverantwoordelijke aanstellen en de haventerminals moeten een beveiligingsplan opstellen en een verantwoordelijke aanstellen. Verschillende terminals in één haven mogen zich echter groeperen en samen één beveiligingsverantwoordelijke benoemen en één beveiligingsplan opmaken.

Daarnaast zullen de schepen gefaseerd verplicht uitgerust worden met een AIS-transponder (Automatic Identification System) en worden er verschillende veiligheidsniveaus bepaald. Alle schepen die op een internationale route varen en de haventerminals die deze schepen ontvangen vallen onder het toepassingsgebied van de ISPS-code. Voor terminals, waar hoofdzakelijk schepen worden behandeld die een binnenlandse reis afleggen en waar slechts occasioneel schepen die uit het buitenland komen aanleggen, is een vrijstelling mogelijk na een evaluatie. Ook voor shortsea trafiek, een vervoermodus die de Europese Unie promoot, zouden uitzonderingen worden gemaakt.

De ISPS-code bestaat uit twee delen: deel A bevat de absoluut bindende algemene verplichtingen voor havens, rederijen en schepen en deel B dat richtlijnen opgeeft voor de implementatie van die algemene bepalingen. In hoeverre de Europese Unie de richtlijnen van deel B verplichtend zal maken en in welke mate de verordening een invloed zal hebben op de laad- en losactiviteiten en op de andere aspecten van het uitbaten van een schip of een haventerminal, was bij het ter perse gaan van dit jaarverslag nog niet duidelijk.

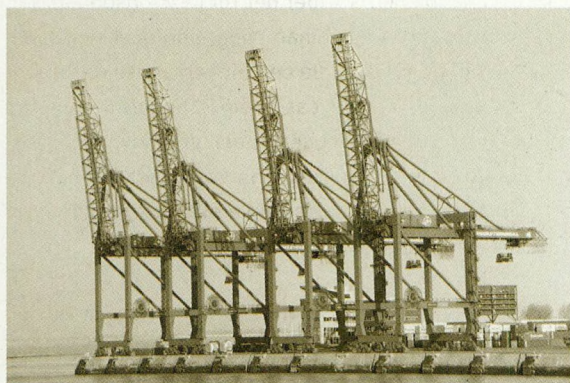
¹³ "International Convention for the Safety of Life at Sea", een conventie van de UNO die op 1 november 1974 werd aangenomen en op 25 mei 1980 in voege trad.



4

Ontwikkelingen in de Vlaamse havens

4.1 Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen



Industrie

In januari 2002 werd de eerste steen gelegd van een uitbreiding van de perserij voor koetswerkonderdelen van Opel Belgium in Antwerpen. Met de uitbreiding is een investering van 51,4 miljoen euro gemoeid en zal werk verschaffen aan veertig personen. Door deze uitbreiding vergroot de verankering van Opel in Antwerpen. De perserij van Opel Belgium, die koetswerkonderdelen voor de nieuwe Astra zal produceren, zal in de toekomst niet alleen voor de eigen fabriek in Antwerpen werken, maar ook voor andere vestigingen binnen de groep. Naar aanleiding van de start van de uitbreiding van de perserij-afdeling kondigde Opel Belgium aan in de komende vijf jaar een bedrag van 500 miljoen te zullen investeren in de fabricage- en assemblageactiviteiten in Antwerpen. De investeringen zijn in hoofdzaak gericht op de komst van de opvolger van de Astra. Die wordt vanaf 2004 gebouwd en bij Opel Belgium zal zowel de 5-deurs als de

3-deursversie van de band rollen. De Antwerps vestiging zal zelfs als enige de 3-deursversie bouwen. Daarnaast zal zij vanaf midden 2004 ook nog een nieuw voertuig bouwen dat gebaseerd is op het Astra-platform. Het gros van de geplande investeringen is voorzien voor de koetswerkafdeling, ondermeer voor een modernisering van de lasinstallaties. Ook de verfspuiterij wordt vernieuwd, waarbij wordt overgeschakeld naar milieuvriendelijke op water gebaseerde verfprocessen. Voorts worden glasbotten ingeschakeld voor het plaatsen van de ruiten.

In februari 2002 werd de nieuwe tankopslagterminal voor de opslag en de distributie van gevaarlijke chemicaliën aan kaai 245-247 in gebruik genomen door A4S (Antwerp for Storage). A4S is een initiatief van Noord Natie Terminals, een dochteronderneming van Noord Natie Holding, en DPS, de moedermaatschappij van Arpadis. De tankopslagplaats werd gebouwd op een terrein van drie hectare, juist naast de installaties voor de opslag van 225.000 m³ vloeibare bulkgoederen van Noord Natie. De nieuwe tankopslagplaats telt 13 roestvrij stalen tanks die zijn aangesloten op een eigen pijpleidingnetwerk, met eigen pompen, een retourinstallatie voor de dampen en een automatische meet- en alarminstallatie voor het meten van druk en temperatuur. De nieuwe terminal van A4S is één van de meest moderne en meest gesofisticeerde in Europa. De terminal legt zich toe op het verlenen van diensten met een toegevoegde waarde zoals het vullen van vaten en de opslag van containers. De installaties zijn ontsloten voor zowel de zeescheepvaart, de binnenscheepvaart, het spoorvervoer als voor het wegvervoer.

Op 28 februari 2002 werd de fusie tussen de twee grote Antwerpse goederenoverslagbedrijven Hessenatie en Noordnatie afgerond. De nieuwe vennootschap kreeg de naam Hesse-Noord Natie (HNN) mee. Voorlopig kwam 60 % van de aandelen in de handen van de op de beurs genoteerde scheepvaartgroep Compagnie Maritime Belge (CMB) en 40 % in handen van Noordnatie. Een maand later nam Port of Singapore Authority (PSA) uit Singapore een meerderheidsaandeel van tachtig procent in het nieuwe bedrijf. Hesse-Noord Natie heeft in Antwerpen en Zeebrugge 22 terminals in handen en behandelt 90 % van het containerverkeer in de Vlaamse havens. De nieuwe vennootschap heeft een jaarlijks omzetcijfer van 450 miljoen euro en een personeelsbestand van 1.150 personen.

In het begin van 2002 werden vijf nieuwe havenmagazijnen opgeleverd door de NV Bezemer, een bedrijf dat gespecialiseerd is in scheepswerven. Eén van de vijf magazijnen, die een totale oppervlakte van nagenoeg 5.800 m² heeft, werd door Bezemer zelf in gebruik genomen. De vier overige opslagplaatsen werden verkocht. De bouw van de vijf nieuwe havenmagazijnen vergt een investering van 2,5 miljoen euro. Drie van de vijf magazijnen beantwoorden aan speciale eisen. Ze hebben een inkuiping van 20 centimeter waardoor ze uitermate goed geschikt zijn voor de opslag van brandbare producten. De inkuiping is noodzakelijk vanuit brandtechnische voorwaarden: bij bluswerken blijft het bluswater in de ruimte staan en kan niet naar buiten wegvloeien. Ook werden er twee roosters aangebracht die naar vergaarbakken lopen die het bluswater moeten opvangen. Daarnaast werden er speciale kleimatten onder de betonvloer aangebracht om insijpelen in het grondwater te voorkomen.

De Zweeds-Finse papierproducent StoraEnso heeft in april 2002 in zijn versnijdingsfabriek Lumipaper in de Antwerpse Waaslandhaven een nieuwe snijlijn met een capaciteit van 10 ton papier per uur in gebruik genomen. De oppervlakte van de vestiging werd verdubbeld tot 17.100 m² en de snijcapaciteit werd met 70 procent opgevoerd tot 165.000 ton per jaar. Met de uitbreiding is een bedrag van 16 miljoen euro gemoeid. Lumipaper werd in 1989 opgericht door de Finse papierproducent Veitsiluoto, die in 1996 werd overgenomen door het Finse Enso. Enso ging in 1999 een fusie aan met het Zweedse Stora om samen een wereldspeler op de internationale papiermarkt te vormen. Het houtvrij papier wordt Lumipaper aangevoerd vanuit de papierfabriek in het Noord-Finse Oulu. Houtvrij papier wordt onder meer gebruikt voor de productie van kopieerpapier en kwaliteitsdrukwerk dat

niet mag verkleuren. Lumipaper is gevestigd aan het Vrasenedok waar zich een grote overslagterminal voor papier bevindt. Deze terminal behandelt 4 à 5 miljoen ton papier per jaar, waarvan ongeveer 1 miljoen ton voor StoraEnso. Het versneden papier wordt van bij Lumipaper per vrachtwagen verdeeld over gans Europa.

Eind april 2002 werd, in Antwerpen, door federaal minister van Financiën, Didier Reynders, de eerste semi-mobiele containerscanner in gebruik genomen. Het gaat over een investering van meer dan 4 miljoen euro. De mobiele scanner is de eerste van drie, waaronder ook een vaste scanner, die tegen 2005 door de Belgische douane worden aangekocht. De mobiele scanner werkt op basis van X-stralen. Het toestel licht een container in enkele minuten door. Speciaal opgeleide douaniers zien op monitors wat zich in de container bevindt en checken of de inhoud overeenstemt met de lading die op de vrachtbrief van de container staat vermeld. Alhoewel de scanner slechts een uiterst klein deel van de behandelde containers in de Vlaamse havens kan controleren, is het toestel toch een geducht wapen bij het opsporen van drugs, accijnsgoederen en zelfs verstekelingen. Binnen de douane werd een risicoanalyse- en selectieteam opgericht, dat risicocontainers en -bedrijven opspoot zodat de containers gericht kunnen gecontroleerd worden. Het scantoeestel is gemonteerd op een vrachtwagen en kan daardoor vrij gemakkelijk worden ingezet in de verschillende Vlaamse havens.

Het Franse bedrijf Air Liquide kondigde in 2002 de bouw aan van een nieuwe waterstoffabriek op de terreinen van BASF in Antwerpen. Met de bouw van de nieuwe installatie werd in juli 2002 gestart en de nieuwe fabriek moet klaar zijn tegen het einde van 2003. Daarna plant Air Liquide de bouw van een koolstofdioxide productie-eenheid om te kunnen voldoen aan de vraag van BASF en van andere klanten in het Antwerpse. Deze productie-eenheid moet operationeel zijn tegen het midden van 2003. De waterstoffabriek zal een capaciteit hebben van 100.000 m³ per uur en zal de grootste waterstofproductie-eenheid van Air Liquide zijn. Naast BASF zullen meerdere klanten vanuit de fabriek in Antwerpen worden bevoorrad. Dit zal gebeuren via een pijpleidingennet van ongeveer 900 km lengte dat vanuit Antwerpen vertrekt. Via dit net zullen klanten in Nederland, voornamelijk in Rotterdam, in de streek van Feluy in België en in de omgeving van Arras en Douai in Frankrijk waterstof van de installatie in Antwerpen afnemen. Air Liquide, dat in 1902 werd gesticht, is de wereldleider in de productie en de levering van industriële en medische gassen.

De BASF-groep besliste in 2002 om in Antwerpen een fabriek te bouwen voor de aanmaak van de kunststof ABS. Deze kunststof wordt in het dagelijkse leven veel toegepast onder de vorm van onderdelen voor de automobielsector en voor allerlei hoogwaardige behuizingen van elektrische en elektronische apparaten zoals pc's, telefoons en keukenapparatuur. De bouw van de fabriek is het derde grote project waarmee BASF in Antwerpen in 2002 startte. Naast de bouw van de waterstoffabriek door Air Liquide werd ook de bouw aangevangen van gasgestookte stoom- en stroomcentrale door Electrabel en RWE. In de drie projecten wordt in de komende vijf jaar meer dan 450 miljoen euro geïnvesteerd.

In juni 2002 nam BASF op haar vestiging in Antwerpen een nieuwe fabriek voor de productie van superabsorberende polymeren (SAP) in gebruik. SAP's kunnen tot duizend maal hun eigen volume aan water opnemen. Ze zijn de basis voor de aanmaak van luiers en maandverbanden, maar ook voor de productie van bodemverbeters, kabelmantels en cosmeticaverdickers. Met een jaarlijkse productie van 100.000 ton is de SAP-installatie de grootste ter wereld. BASF produceert ook SAP's in Duitsland en in Thailand. Met de ingebruikname van de installaties in Antwerpen verhoogt BASF haar aandeel tot 35 procent van de wereldproductie. De bouw van de nieuwe installatie vergt een investering van 90 miljoen euro. Het project is mede opgezet met Katoen Natie, dat grotendeels de logistiek van de SAP-korrels voor haar rekening neemt. Op de nieuwe installatie werken 70 mensen, waarmee het totaal aantal werknemers van BASF Antwerpen op 4.800 komt.

In september 2002 hebben het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor Grond- en Industrialiseringsbeleid van het Linkerscheldeoevergebied een charter ondertekend met VZW Natuurpunt om de natuurgebieden in de haven beter te beschermen en de ecologische infrastructuur in de haven af te bakenen. Het is de bedoeling om de privé-havenbedrijven nauwer bij het natuurbehoud in de haven te betrekken. Reeds in 2001 sloot het havenbedrijf een akkoord met Natuurpunt dat leidde tot een inventaris van de aanwezige en potentiële natuurwaarden in het havengebied. In de nieuwe overeenkomst stemt het havenbedrijf in met het streefdoel om vijf procent van de oppervlakte van het havengebied in te richten of te vrijwaren voor de natuur. Concreet betekent dit dat binnen het industriële havengebied een oppervlakte van 750 hectare als ecologische infrastructuur zal worden afgebakend, ingericht en beheerd. Natuurpunt moet een voorstel uitwerken met het oog op de afbakening van een

netwerk van ecologische infrastructuur en beginnen met de uitwerking van inrichtings- en beheersplannen.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bestelde in 2002 een zelfvarende baggerkraan bij de Nederlandse scheepswerf De Donge in Raamsdonk. De bestelling betreft een investering van 6,65 miljoen euro. Het order vormt de hoeksteen van de modernisering en de herstructurering van het gemeentelijk baggerbedrijf. Het nieuwe baggerschip moet eind 2003 de oude baggermolen, die dateert uit 1920, vervangen. De baggerkraan heeft een capaciteit van 1.100 m³ per uur en is in staat om langs de kaaimuren te baggeren. Het is speciaal ontworpen om in de dokken van de haven van Antwerpen te baggeren. Er volgen nog investeringen. Er worden nieuwe duwbakken en duwschepen besteld om het slib af te voeren naar de Hoge Maay, waar het Vlaamse Gewest een slibverwerkingsfabriek bouwt.

Op de gespecialiseerde autoterminal van Hesse-Noord Natie werd aan kaaien 1305 tot 1311 van het Verrebroekdok een bijkomend terrein van 640 op 220 meter in gebruik genomen. Het betreft in totaal 14 hectare, waarvan 4 hectare geschikt is voor zware goederen. Door de ingebruikname van het nieuwe terrein bedraagt de oppervlakte van de terminal nu 124 hectare. Tegelijkertijd werd ook een nieuwe gate voor exportgoederen in gebruik genomen. De gate is voorzien van drie banen voor de inspectie van dubbeldekvrachtwagens.

Het chemiebedrijf Degussa Antwerpen heeft in oktober 2002 de nieuwe Oxeno-eenheid voor de aanmaak van dibuteen in gebruik genomen. Dibuteen is de grondstof voor de aanmaak van weekmakers, die worden gebruikt voor de productie van vloerbekledingen, behang, kabels, kunstleer en antiroestmiddelen. Naast dibuteen wordt in de nieuwe fabriek ook MTBE (methyl-tertiar-butylether) gemaakt, een milieuvriendelijk middel dat aan loodvrije brandstoffen wordt toegevoegd om het octaangetal ervan te verhogen. De dibuteenfabriek is een initiatief van Oxeno Olefinchemie GmbH, een dochteronderneming van Degussa. In Antwerpen worden de basisproducten gemaakt en ze worden verder verwerkt tot weekmakers door de firma Marl, een zusteronderneming van Degussa Antwerpen. Met de bouw van de dibuteenfabriek is een investering van 50 miljoen euro gemoeid en de fabriek creëert 50 bijkomende jobs in Antwerpen. De nieuwe dibuteen-fabriek heeft een capaciteit van 200.000 ton per jaar. Tegelijk met de inhuldiging van de installatie voor de productie van dibuteen werd de eerste spade gestoken voor de bouw van een productie-eenheid voor de aanmaak van 1-buteen. Hierbij gaat het

om een investering van 40 miljoen euro. Verder werkt Degussa nog aan een project van 250 miljoen euro voor de bouw van een tweede methionine-installatie met een capaciteit van 150.000 ton per jaar. Methionine is een additief voor veevoeders en wordt sinds de jaren zestig reeds geproduceerd in de fabriek van Degussa in Antwerpen-Lillo, die een capaciteit heeft van 80.000 ton per jaar.

In oktober 2002 nam Katoen Natie, op de terreinen van Atofina in de nabijheid van het Vijfde Havendok, het grootste logistieke platform ter wereld voor de groep Atofina in gebruik. Het overslagcomplex, waaraan vijf jaar werd gebouwd en dat twee kilometer lang is, bestaat uit 139 silo's en is bedoeld om de polyethyleen, elastomeren en rubber van Atofina op te slaan en te verpakken. In totaal kan het logistiek complex 550.000 ton per jaar verwerken en bestaat uit drie onderdelen: de terminal Noordkasteel voor de opslag van plastics, het Noordster Logistiek Platform (eveneens voor plastics) en het Elastomeren Logistiek Centrum voor de opslag van rubber. Via pijpleidingen en pneumatische transporten zijn de silo's verbonden met de petrochemische installaties van Atofina in Antwerpen. Het transportbeheer, het laden, opslaan, verpakken en verzenden van de chemische basisproducten is volledig in handen van Katoen Natie en verloopt via een hoogtechnologisch computersysteem. Het nieuwe logistieke complex heeft 50 miljoen euro gekost en 80 extra werknemers kunnen er aan de slag.

In november 2002 kondigde het chemiebedrijf BASF aan om een geplande investering van 150 miljoen euro uit te stellen. Als reden gaf de directie van BASF op dat de federale regering geen duidelijkheid schept omtrent de precieze toepassing van het Kyotoverdrag in België. De milieuafspraken van Kyoto leggen België een vermindering op van de uitstoot van broeikasgassen van 7 % ten opzichte van 1990. De chemiesector in België vindt deze norm onredelijk. BASF was van plan om zijn grote kraakinstallatie, die olie omzet in kunststoffen, uit te breiden. Sinds de jaren '90 heeft BASF al 700 miljoen euro geïnvesteerd in de 'steamcracker'. Dit heeft wel geleid tot een grotere uitstoot van koolstofdioxide (CO₂). De vrees voor de gevolgen van de strenge Kyotonormen heeft de raad van bestuur doen beslissen om de bijkomende investering uit te stellen.

Eind 2002 besloot LBC tot de bouw van een nieuwe tankopslagterminal aan het Noordelijk insteekdok op de Antwerpse Linkeroever. De nieuwe terminal zal een capaciteit hebben van 140.000 m³. Daardoor wordt de

unieke positie die de haven van Antwerpen heeft op het vlak van opslagcapaciteit in roestvrij stalen tanks nog versterkt. Dit uit zich tevens in de toename van het aantal aanlopen van tankvaartrederijen in de haven.

Infrastructuur

Op maandag 4 maart 2002 werd in Vlissingen door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Steve Stevaert en zijn Nederlandse collega Tineke Netelenbos een memorandum van overeenkomst ondertekend waarin werd beslist dat binnen de twee jaar het strategische milieueffectenrapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor een verdere verdieping van de Westerschelde moeten afgerond zijn. Daarna krijgen Nederland en Vlaanderen nog negen maanden de tijd om tot een besluitvorming te komen. Dit wil zeggen dat ten laatste eind 2004 de beslissing over de verdieping van de Schelde moet genomen worden. Er werd echter geen resultaatverbintenis afgesloten. Er blijven drie mogelijke opties voor een tijongebonden vaart naar Antwerpen in het memorandum van overeenkomst staan: de nuloptie (diepgang van 11,85 meter), een verdieping tot 12,80 meter en een maximale verdieping tot 13,10 meter. Nederland verkrijgt dat tegen uiterlijk 1 januari 2008 de loodstarieven voor de vaart op de Schelde naar Antwerpen en die voor de vaart op de Maas naar Rotterdam losgekoppeld worden. Als eerste stap werden tegen begin 2003 de loodstarieven naar Rotterdam reeds met één procent verlaagd. Bovendien staat in het memorandum dat de samenwerking tussen de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten op de Schelde met kracht zal bevorderd worden. Het nautisch beheer van het Scheldegebied wordt vanaf 1 januari 2003 gemeenschappelijk door Nederland en Vlaanderen uitgeoefend onder toezicht van de Permanente Commissie. Met dit doel werd in 2002 een Nautische Adviesraad opgericht. In een tweede memorandum, dat die dag werd ondertekend, kwamen Vlaanderen en Nederland overeen om het transport van ammoniak en andere gevaarlijke stoffen over de Westerschelde verder te beperken.

Om aan het groeiend containerverkeer het hoofd te kunnen bieden besloot de Vlaamse overheid in 1998 tot de bouw van het Deurganckdok, ten zuiden van het polderdorpje Doel. Door de aanleg van het nieuwe dok zal de haven over ruim vijf kilometer meer containerkade beschikken. De bouwwerken gingen in september 1999 van start. Spijts de dringende economische noodzaak van het containerdok, probeerden enkele inwoners van Doel de bouw te verhinderen. In het voorjaar van 2001 liet de Belgische Raad van State de bouwwerken stilleggen nadat procedurefouten waren ontdekt. Omdat het stil-

leggen van de bouwverf veel geld kostte aan instandhoudingswerken en claims en omdat het project te belangrijk is voor de toekomst van de haven van Antwerpen, onderzochten de Vlaamse politici hoe ze de werf zo snel mogelijk opnieuw konden starten. Op 14 december 2001 werd in het parlement een speciaal nooddecreet goedgekeurd, dat de uitgave van een reeks nieuwe bouwvergunningen mogelijk maakte. Het validatiedecreet regelt niet enkel de heropstart van de werf, maar voorziet ook in een belangrijke reeks compensaties voor het milieu. Op 18 maart 2002 verleende de Vlaamse ministerraad acht nieuwe bouwvergunningen voor onder andere de bouw van de kaaimuren, de aanleg van een leefbaarheidsbuffer rond het dorp Doel, de baggerwerken in het dok, de terreinophogingen, de aanleg van ontsluitingswegen, spoorinfrastructuur en drie vergunningen voor natuurcompensaties. Het validatiedecreet voorziet tevens drie afzonderlijke vergunningen voor een gecontroleerd overstromingsgebied ten zuiden van de haven op het grondgebied van Kruikebeke, Bazel, en Rupelmonde. De aanleg van de overstromingsgebieden kadert in het Sigma-plan dat het Zeescheldebekken moet beveiligen tegen hoogwaterstanden die veroorzaakt worden door stormvloed in de Noordzee. Op 25 april 2002 werden door de bestendige deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen twee milieuvergunningen verstrekt. Een eerste vergunning werd afgeleverd aan de afdeling Zeeschelde van de Vlaamse administratie en heeft betrekking op de aanleg van het dok zelf. Het havenbedrijf zelf kreeg een milieuvergunning voor de exploitatie van het dok gedurende een eerste termijn van twintig jaar. Het heropstarten van de bouwverf in 2002 is vlot verlopen. Als alles volgens plan verloopt zal de kaaimuur (lengte 1.660 meter) van de eerste terminal in februari 2003 voltooid kunnen worden. Daarna kunnen de baggerwerken beginnen en kan de superstructuur gebouwd worden. De bouw van de tweede terminal, met een kaaimuur van 1.370 meter lang aan de overzijde van het dok, was aanvankelijk een half jaar later gepland. Tijdens de stillegging van de bouwverf kon op een aantal vlakken zoals de stabilisatie van het terrein echter vooruitgang geboekt worden, zodat deze tweede fase wellicht sneller dan verwacht klaar zal zijn. De bouw van de kaaimuren voor een derde terminal werd in begin november 2002 goedgekeurd. Het gaat om de derde en laatste fase van het Deurganckdok die voorziet in een bijkomende 1.100 meter kaaimuur aan de westzijde van het dok en een even groot stuk aan de oostkant. Op elk van de twee deelstukken van de derde fase komt een terminal. De werken van de derde fase van het Deurganckdok starten in het begin van 2003. De gemeente Beveren, waar Doel toe behoort, stelde een schorsings- en ver-

nietigingsberoep in bij het Arbitragehof. Het schorsingsberoep werd op 26 november 2002 door het Arbitragehof verworpen omdat niet voldaan is aan de voorwaarde dat de indieners van de klacht een moeilijk te herstellen ernstig nadeel lijden. Het Arbitragehof ontkent niet dat de Doelenaars nadeel kunnen lijden. Maar het hof is van oordeel dat, indien het bekrachtigingsdecreet geschorst wordt, het nadeel voor het algemeen belang en voor de haven van Antwerpen ernstiger en moeilijker te herstellen zou zijn dan het nadeel dat de Doelenaars ondervinden. Door de uitspraak van het Arbitragehof kon worden vermeden dat de werken aan het Deurganckdok andermaal werden stilgelegd.

Op 15 april 2002 gaf baron Leo Delwaide, schepen voor de haven en toerisme, met het in de grond kloppen van enkele betonijzers het officiële startschot voor de bouw van de nieuwe cruiseterminal op de betaalparking aan de Scheldekaai 20-21 in Antwerpen. Omdat het gebouw tussen de Schelde en de waterkering ligt, wordt het op een verhoog gebouwd zodat het bij springtij niet onder zou lopen. Het gebouw moest in het najaar klaar zijn en zal tal van diensten bevatten zoals een onthaalbalie, een shop, een douanepost, een kantoor voor de federale politie en een bagageruimte. Om het geheel overzichtelijk te houden gebruikten de architecten ruime plaatsen en veel glas. Met de bouw van de cruiseterminal wil Antwerpen zich meer profileren als homeport voor cruises: een haven waar cruises beginnen en/of eindigen, en dit in tegenstelling met een zuivere aanleghaven.

Begin november 2002 sprak het Antwerpse schepencollege zich uit voor het tracé van de Oosterweelverbinding. Volgens het schepencollege moet de verbinding, die het sluitstuk vormt voor het rondmaken van de Ring rond Antwerpen, in een tunnel naast het natuurgebied Blokkersdijk lopen en beginnen aan het knooppunt E17-N49. De stad blijft daarbij bij de keuze die de Staten-Generaal van de Antwerpse mobiliteit reeds in het jaar 2000 maakte.

Eind november 2002 heeft de Tijdelijke Vereniging Combinatie Wrakkenruiming Westerschelde (CWW), een Belgisch-Nederlands consortium van baggerbedrijven, het contract in de wacht gesleept voor het opruimen van 38 wrakken in de Westerschelde. CWW moet uit de vaarweg of de hellingen van die geul zeeschepen, binnenschepen en kleinere vaartuigen verwijderen en stukken oude dijkversteving en palen verwijderen. De resten van de wrakken zullen in Nederland aan wal worden gebracht en afgevoerd. De 38 wrakken die nu worden geruimd hinderen schepen of bedreigen de stabiliteit van de vaar-

geul. De werken passen in de verdieping van de Schelde en de "Langetermijnvisie van het Schelde-estuarium". Het contract met de Nederlandse Rijkswaterstaat Directie Zeeland is 45,8 miljoen euro waard. De werken moeten tegen begin 2005 klaar zijn. De Tijdelijke Vereniging CWW bestaat uit Dredging International, Baggerwerken Decloedt en zoon, Ondernemingen Jan De Nul, Herbosch-Kiere, Scaldis, Smit-Salvage en Boskalis.

Nieuwe scheepvaartlijnen

In februari 2002 zette de rederij Evergreen uit Taiwan een punt achter haar east- en westbound rond-de-werelddiensten. Op hetzelfde moment werd gestart met nieuwe pendulumdiensten. Van de eerste pendulumdienst, de NUE (North Asia-U.S.East Coast-Europe Pendulum), ziet het vaarschema er als volgt uit: Kaohsiung, Pusan, Osaka, Nagoya, Tokio, Shimuzu, Los Angeles, Colon, Charleston, Norfolk, New York, Antwerpen, Bremerhaven, Thamesport, Rotterdam, Le Havre, New York, Norfolk, Charleston, Colon, Los Angeles, Oakland, Tokio, Osaka en terug naar Kaohsiung. De tweede pendulum, de WAE (U.S.West Coast-Asia-Europe Pendulum), volgt volgende vaarroute: Tacoma, Vancouver, Tokio, Osaka, Hakata, Koahsiung, Hongkong, Singapore, Colombo, Rotterdam, Hamburg, Thamesport, Zeebrugge, Le Havre, Colombo, Singapore, Kaohsiung, Hongkong, Osaka, Tokio, en terug naar Tacoma. Net als vroeger wordt de lading uit het Verre Oosten in Zeebrugge gelost en die uit Noord-Amerika in Antwerpen. De uitvoer wordt wel gewijzigd. Voortaan wordt alle export naar Azië in Zeebrugge gebundeld en gebeurt alle uitvoer naar de Verenigde Staten vanuit Antwerpen. Hierdoor zal Evergreen wel meer gebruik moeten maken van de "spoorland-bridges" in de Verenigde Staten.

Zénith Line, dat sinds april 2001 een regelmatige lijn naar de Afrikaanse westkust onderhoudt, zette vanaf januari 2002 een derde schip in. Er werd ook een wijziging van de aandelen van de partners doorgevoerd. Conti-Lines is, met 50 % van de aandelen, de voornaamste partner geworden. De twee andere partners, Secam Gabon en Marfret, behouden elk 25 % van de aandelen. GMT Shipping uit Hongkong, de vierde partner die bij de oprichting van Zénith Line was betrokken, heeft zich uit de lijn teruggetrokken. Zénith Line specialiseert zich in de bediening van het zuidelijke deel van West-Afrika. In Noord-Europa worden de havens van Antwerpen, Rouen en Leixoes/Lissabon aangelopen, in West-Afrika de havens van Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Luanda en Lobito. Zowel in Europa als in Afrika verzorgt Zénith Line het voor- en natransport zelf.

Het containerconsortium Eurosal, dat vanuit Noord-Europa de Zuid-Amerikaanse westkust bedient, besliste in het begin van 2002 om een einde te stellen aan de rechtstreekse aanloop van Zeebrugge. Vanaf maart 2002 werd de dienst verlegd naar Antwerpen, waar de schepen worden behandeld door P&O Ports aan het Delwaidedok. De partners van Eurosal zijn Hamburg Süd, CSAV, P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd en CMA CGM. Op de lijn naar Zuid-Amerika worden containerschepen van 2.472 TEU ingezet, waarmee wekelijks een afvaart wordt verzekerd. Vanaf maart 2002 werd een negende eenheid ingezet waardoor de rederijen over iets meer tijd beschikken in het vaarschema. Dit maakte de terugkeer naar Antwerpen mogelijk. Doordat Eurosal terug naar Antwerpen verhuist valt op de FCT de laatste transoceanische lijn weg. Vanaf april 2002 werd door Eurosal een tiende schip toegevoegd aan de lijn. Hierdoor kan een wekelijkse afvaart gegarandeerd worden en kunnen de Caraïben onderweg beter bediend worden. Het vaarschema van Eurosal ziet er vanaf april 2002 als volgt uit: Bilbao, Rotterdam, Hamburg, Felixstowe, Antwerpen, Le Havre, Bilbao, Kingston, Cartagena, Panama, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Arica, Valparaiso, Paita, Punta Arenas en terug.

OT Africa Line (OTAL), een dochter van de Franse rederij Delmas heeft vanaf maart 2002 een vijfde schip ingezet op de Express dienst van Noord-Europa naar West-Afrika. Tot dan toe verzekerden twee conro's en twee containerschepen de dienst. Het bijkomende schip is eveneens een conro. De Express dienst van OTAL doet volgende havens aan: Amsterdam, Teesport, Hamburg, Antwerpen, Le Havre, Lissabon, Dokar, Luanda, Onne Port, Lome, Tin Can Island en Takoradi.

De Japanse rederij MOL is midden 2002 onder de naam African Rainbow Expres (ARX) een veertiendaagse containerdienst begonnen tussen Europa en West-Afrika. Er worden twee schepen met een capaciteit van 1.100 TEU ingezet. In de Benelux is Antwerpen als de enige aanloophaven geselecteerd. De schepen worden in Antwerpen aan de Noordzeeterminal van Hesse-Noord Natie behandeld. De Ioshavens in West-Afrika zijn achtereenvolgens Dakar, Conakry, Abidjan en Tema. Op de terugreis worden Abidjan en Dakar opnieuw aangelopen. Abidjan wordt gebruikt als hub voor de bediening per feeder van andere West-Afrikaanse bestemmingen als Luanda, Lome, Cotonou, Port Harcourt, Takoradi en Lagos. Deze nieuwe lijndienst is de eerste rechtstreekse verbinding van de Japanse rederij tussen Europa en West-Afrika.

P&O Nedlloyd, de Brits-Nederlandse rederij, startte midden 2002 een nieuwe lijndienst tussen Europa en de oostkust van Zuid-Amerika. Als lid van het VSA3-consortium, was de rederij reeds actief op dit vaargebied, maar uiteindelijk werd de voorkeur gegeven aan een eigen lijndienst. Onder de naam van Lambada Service worden zeven gecharterde containerschepen met een capaciteit van 1.730 TEU ingelegd. Vanuit Antwerpen verzorgt de Lambada Service een wekelijkse dienst naar Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Itajaí en Salvador. Om de twee weken is er ook een aanloop in Rio de Janeiro. In Antwerpen worden de schepen van de Lambada-dienst behandeld door P&O Ports aan kaai 736 in het Delwaidedok.

De wekelijkse pendulumdienst van Yang Ming/K Line startte begin maart 2002 en loopt rechtstreeks de haven van Antwerpen aan. Beide rederijen zetten daarvoor samen twaalf containerschepen van 5.500 TEU in. Drie door Yang Ming en negen door K Line. Het vaarschema van de dienst is als volgt: Long Beach, Oakland, Kobe, Shanghai, Ningbo, Hongkong, Yantian, Singapore, Port Saïd, Valencia, Rotterdam, Hamburg, Felixstowe en Antwerpen. Westbound staan de volgende aanloophavens op het programma: Valencia, Port Saïd, Port Kelang, Singapore, Yantian, Hongkong, Xiamen en terug naar Long Beach.

In april 2002 besliste The New World Alliance (TNWA) om haar CEX (China Europe Express) lijn in Antwerpen te concentreren en de rechtstreekse aanloop van Rotterdam te schrappen. TNWA bestaat uit de rederijen APL (American President Line), MOL (Mitsui OSK Lines) en Hyundai. Op de CEX-dienst worden acht containerschepen van 4.400 TEU tot 5.500 TEU ingelegd. Het zijn allemaal schepen van APL. De concentratie van de lijn in Antwerpen betekent voor Hesse-Noord Natie (HNN) een bijkomend volume van ongeveer 50.000 containers per jaar.

Twee Aziatische reders, Yang Ming en K Line, schraptten eind augustus Antwerpen als aanloophaven van hun AES1-dienst omdat op de Noordzeeterminal van Hesse-Noord Natie (HNN) niet voldoende capaciteit beschikbaar was in de weekends. De AES1-dienst is een pendulumdienst tussen Europa, het Verre Oosten en de westkust van Noord-Amerika en wordt verzorgd door twaalf postpanamax schepen van de Japanse rederij K Line. Het pakket was voor Antwerpen goed voor ongeveer 70.000 TEU. Eind november keerde de dienst echter terug naar de Scheldehaven. HNN garandeerde plaats aan de kaai van de Noordzeeterminal en bovendien waren de rederijen

verrast door het grote aantal verladers dat afhaakte nadat bekend werd dat in de Benelux enkel nog de haven van Rotterdam zou worden aangedaan.

In oktober 2002 startte de Turkse rederij Turkon Line een nieuwe wekelijkse dienst tussen Noord-Europa en Turkije en het oostelijk deel van de Middellandse Zee via overslag. De "North Europe Container Service" verricht rechtstreekse aanlopen in Istanbul, Gemlik, Izmir, Felixstowe, Hamburg en Antwerpen. Daarvoor zet de rederij drie containerschepen in met een capaciteit van 1.145 TEU. In Antwerpen worden de schepen behandeld door P&O Ports op de terminal aan kaai 736 in het Delwaidedok. Antwerpen fungeert eveneens als hub voor de bestemmingen in Ierland en in Nederland. Scandinavië wordt vanuit Hamburg bediend. Hiervoor gebruikt Turkon Line feederdiensten van derden. In Turkije wordt hetzelfde concept toegepast waarbij Mersin, Haifa, Ashdod en Alexandrië vanuit Gemlik worden bediend door een andere dienst van de rederij, namelijk de "East Med Container Service".

Als gevolg van de vertragingen bij de bouw van het Deurganckdok, besliste Antwerpens grootste containerklant MSC (Mediterranean Shipping Company) in november 2002 om af te zien van haar voornemen om, samen met Hesse Noord Natie, een containerterminal te bouwen langs de westkant van het in aanbouw zijnde getijdendok. De Zwitserse rederij zal haar trafieken op de rechteroever concentreren aan het Delwaidedok, waar zij al langer aanwezig is. De huidige terminal langsheen het Delwaidedok zal worden aangepast om de schepen van MSC te ontvangen. De keuze van MSC om al haar trafiek te concentreren aan het Delwaidedok heeft ook te maken met de fusie tussen Hesse-Natie en Noord Natie. Deze twee goederenbehandelaars hebben immers samen een volledige kant van het Delwaidedok in concessie. Daardoor heeft MSC er de mogelijkheid om een dedicated terminal in te richten met een kaaiuurlengte van 2,2 kilometer en een achterliggende terminaloppervlakte van meer dan 180 hectare. Bovendien is het Delwaidedok reeds goed ontsloten op het binnenscheepvaart- en spoorwegnetwerk. Door af te zien van het project om 273 miljoen euro te investeren in een nieuwe terminal aan het Delwaidedok ten voordele van een terminal aan het Delwaidedok bespaart MSC, wat een gunstig effect heeft op de resultaten van de rederij.

4.2 Ontwikkelingen in de haven van Gent



Industrie

Begin 2002 maakte Sidmar een einde aan tests om op een meer milieuvriendelijke manier staal te maken. In 1998 dacht Sidmar in staat te zijn een procédé te ontwikkelen waarmee op een meer milieuvriendelijke manier ijzererts tot vloeibaar staal kon worden verwerkt. Met het nieuwe Sidcomet-procédé hoopte Sidmar ijzererts en steenkool rechtstreeks te kunnen verwerken tot staal. In een klassieke hoogoven, waarvan Sidmar er twee heeft staan, moeten ijzererts en steenkool eerst worden voorverwerkt tot respectievelijk sinters en cokes. Ondanks grote inspanningen is de aanmaak van sinters en cokes nog steeds erg milieubelastend. De strenge milieueisen van de overheid waren voor Sidmar de belangrijkste drijfveer om met het nieuwe Sidcomet-procédé te experimenteren. Er werd daarvoor een proefopstelling gebouwd met een capaciteit van 2 ton per uur. Aanvankelijk bleken de resultaten van de tests erg bemoedigend maar toen Sidmar met behulp van een mathematisch model probeerde te berekenen hoe de Sidcomet-fabriek op industriële schaal zou functioneren, kwamen er problemen aan het licht. In de fabriek, die vijftig keer zo groot als de proefinstallatie zou moeten zijn, zou de temperatuur 150 graden hoger moeten zijn dan oorspronkelijk gedacht. Daardoor zou de levensduur van de vuurvaste bekleding van de oven veel lager zijn en de onderhoudskosten veel hoger. Bovendien bleek dat de milieueisen niet konden worden gehaald. Daardoor heeft Sidmar beslist om de tests, die sinds 1998 30 miljoen euro hebben gekost, te staken. Het staalbedrijf blijft daardoor kampen met het probleem van de overcapaciteit van de walsen. De twee hoogovens produceren niet voldoende staal voor de walsen en daardoor moet elders ruwstaal worden aangekocht. Dit is een dure oplossing. Sidmar hoopt nu om in de nabije toekomst twee Primus-ovens te bouwen. In het Primus-proces wordt ijzerhoudend stof dat ontstaat in de elektrische

ovens verwerkt tot staal. Het proces is eveneens geschikt voor het verwerken van fijn ijzererts en beantwoordt aan de strenge milieuvoorwaarden. In 2003 wordt een eerste dergelijke oven gebouwd in Luxemburg. Als die goed werkt zullen er één of twee worden gebouwd bij Sidmar en moet de productiecapaciteit ter plaatse voldoende zijn voor de walsen.

Op 22 maart 2002 werd de gloednieuwe terminal van Peltracom voor de overslag, opslag en behandeling van turf ingehuldigd. Op de terminal maakt Peltracom eveneens hoogwaardige potgrond. De terminal is een gezamenlijke investering van goederenbehandelaar Sea-Invest en de potgrondproducent Peltracom. Met de investering van 13 miljoen euro wil Peltracom doorstoten tot de Europese top vijf in de sector. De installatie zal nog verder uitgebouwd worden door een bijkomende investering van 5 miljoen euro en de grootste terminal voor turf ter wereld worden. Compagnie Belge de Manutention (CBM), een dochter van Sea-Invest, zorgt aan het Sifferdok voor de behandeling van de schepen die turf aanvoeren uit Letland en Ierland. De Gentse groep bouwde eveneens de turfverwerkingsfabriek en de aangepaste opslagloods die op de achterkaai van het Sifferdok zijn ingeplant en die in totaal een oppervlakte hebben van 24.000 m². Peltracom verzorgt de operaties op de terminal zelf in eigen beheer. Het beheer van het logistiek magazijn werd toevertrouwd aan DISTRILOG uit Puurs, dat ook het vervoer van de afgewerkte producten in België doet. Naast de aanvoer van over zee gebeurt een deel van de bevoorrading van de fabriek over de weg. De productie, die op termijn 1 miljoen ton zal bedragen, is hoofdzakelijk bestemd voor de Europese markt, maar ook een deel wordt verscheept naar overzeese bestemmingen.

Frans Maas Automotive Belgium (FMAB) bouwde voor Volvo Cars Gent een extern magazijn om de toelevering van diverse artikelen te garanderen. Op 5 augustus 2002 startten de operationele activiteiten van FMAB. De nadruk ligt op de ontvangst, de opslag en het sequentieel ordervverzamenen van diverse auto-onderdelen (stuurhuis, koplampen en daksierlijsten) en de aanvoer naar Volvo Cars Gent. In de eerste fase biedt het bedrijf werk aan 22 mensen. Zij werken in een magazijn van 9.000 m² in twee ploegen. In een tweede fase, die operationeel moet zijn tegen het einde van 2003, wordt de totale overdekte oppervlakte vergroot tot 20.000 m². De tewerkstelling zal worden vergroot tot 150 mensen. Met de oprichting van FMAB versterkt de aanwezigheid van Koninklijke Frans Maas Group in de Gentse kanaalzone. In het Kennedy Industriepark zijn er immers al 2 zus-

terbedrijven gevestigd, namelijk Frans Maas Gent en Furness Logistics Ghent. Volvo Cars verhoogt zijn productiecapaciteit van 160.000 naar 270.000 auto's per jaar. Dit kadert in de beslissing van Volvo om de productie van de fabriek in het Nederlandse Born over te hevelen naar Gent.

De firma Lacachim, gelegen langsheen het Grootdok, heeft midden 2002 met het Rotterdamse bedrijf Smit Trading een contract afgesloten voor de overslag, de stockage en de distributie van visolie. Het Nederlandse bedrijf is wereldleider in de verhandeling van dit product. Het contract heeft een initiële looptijd van vijf jaar en is goed voor een trafiek van 100.000 ton per jaar. De visolie wordt van over zee door middel van tankers aangevoerd en met kustvaarders opnieuw uitgevoerd naar diverse landen in de Europese Unie (onder meer naar Noorwegen, Schotland, Denemarken, Frankrijk, Spanje, Italië en Griekenland). Voor de bestemmingen in het Rijnstroomgebied wordt gebruik gemaakt van binnenvaarttankers. Al naargelang de noodwendigheden wordt de visolie eerst opgeslagen in tanks aan land of rechtstreeks overgeslagen op andere schepen. Locachim stelt voor de opslag van de aangevoerde visolie een aantal verwarmde, met epoxy gecoate tanks ter beschikking van Smit Trading. De bevoorrading van deze tanks en de laad- en losoperaties gebeuren door middel van aparte leidingen, waardoor eventuele vervuiling met andere producten uitgesloten is. Locachim beschikt langsheen het Grootdok over een concessie van 70.000 m², die uitgerust is met een kaai van 1 kilometer lang. Op het terrein is een park van 122 tanks met een totale inhoud van 146.000 m³ voor de opslag van allerlei vloeibare producten.

De firma Citrus Coolstore, die aan het Sifferdok een fruitsappenterminal uitbaat, veranderde in het begin van 2002 haar naam. De nieuwe naam is Citrusuco Europe. De opslagcapaciteit van de terminal werd sinds 1982 in drie fasen opgetrokken tot het huidige 76.000 ton. De laatste expansie dateert van 2001. Door de capaciteitsuitbreiding kon de aangevoerde hoeveelheid fruitsap geleidelijk worden opgetrokken tot meer dan 300.000 ton in 2002. In augustus 2000 startte de aanvoer van vers geperst sinaasappelsap. Door de grote vraag naar dit product namen de behandelde volumes in de haven van Gent fors toe. Het sinaasappelconcentraat wordt met tankers vanuit Brazilië in bulk aangevoerd. Daarbij werd in 2002 voor het eerst gebruik gemaakt van de gloednieuwe tanker "Carlos Fischer". Dit schip heeft een draagvermogen van 42.000 dwt en is het grootste schip ter wereld dat speciaal ontworpen en

gebouwd is voor het vervoer van gekoeld sinaasappelconcentraat. In de loop van 2003 komt nog een zusterschip in de vaart.

De firma Astra Logistics heeft in augustus 2002 een bouw- en milieuvergunning gekregen voor de bouw van een nieuw opslag- en distributiecentrum op het industriegebied De Nest in Evergem, aan de rand van de Gentse haven en in de onmiddellijke nabijheid van het Kluizendok. Astra Logistics is de logistieke dochter van de Ahlers-groep en beschikt reeds over een magazijn van ongeveer 12.000 m² aan de Wiedauwkaai, waar het bedrijf instaat voor de distributie van een aantal buitenlandse bedrijven en waar vooral de lokale industrie wordt bediend. Astra Logistics plande aanvankelijk haar uitbreiding op aanpalende terreinen door de bouw van een multifunctioneel logistiek complex. In maart 2002 kondigde Astra Logistics aan dat het, door stedenbouwkundige problemen, afzag van die plannen en dat het een terrein van 46.000 m² had gekocht op het industrie-terrein De Nest in Evergem. De bouw van een magazijn van 25.000 m² startte op het einde van het jaar 2002 en het complex moet medio 2003 klaar zijn. Met de bouw is een bedrag gemoeid van 12 miljoen euro en zal 20 à 25 nieuwe jobs creëren. De stijgende vraag naar logistieke dienstverlening op de lokale markt en de goede ligging van de Gentse regio zijn de voornaamste redenen van de investering.

Op 5 november 2002 opende Tower Automotive, één van de grootste ontwerpers en producenten van structurele onderdelen en assemblages voor de auto-industrie ter wereld, een nieuw bedrijf in het havengebied van Gent. Het Amerikaanse bedrijf heeft zeven vestigingen in Europa en levert bodystructuren aan Volvo dat twee kilometer van Tower Automotive is gelegen. De Gentse vestiging heeft een oppervlakte van 130.000 m², waarvan er 32.000 m² overdekt zijn en heeft een capaciteit van 185.000 auto-sets per jaar. Het bedrijf is uitgerust met hypermoderne assemblagetehnologie. Tower Automotive is een full-service leverancier en monteert voor Volvo grote delen van de auto's. Het bedrijf zal een just-in-time logistiek centrum voorzien van alle onderdelen. In de nieuwe vestiging heeft Tower Automotive 70 miljoen euro geïnvesteerd en heeft er ongeveer 350 nieuwe jobs gecreëerd.

In december 2002 werd het Intermodaal Platform Gent (I.P.G. nv) operationeel. Door samenwerking van IPG met de binnenscheepvaartrederij Rhinecontainer, wordt de haven van Gent via een binnenscheepvaartlijn verbonden met Antwerpen en Rotterdam. De terminal van

IPG in Gent is gelegen aan het Mercatordok en heeft een oppervlakte van 15.000 m². De containers worden er behandeld door het stuwadoorsbedrijf NV Stukwerkers. IPG staat in voor de volledige logistieke keten en biedt ook bijkomende diensten aan zoals bijvoorbeeld stoffen en strippen, het opstellen van douanedocumenten en het organiseren van de tijdelijke opslag van de goederen. Door de opname in het binnenvaartnetwerk van Rhinecontainer wordt de haven van Gent ontsloten voor bestemmingen zoals het Ruhrgebied, de regio's rond Frankfurt, Mannheim, Stuttgart en Neu-Ulm, Zwitserland en Elzas.

Infrastructuur

In het jaar 2002 was de verdere uitbouw van het Kluisendok het belangrijkste infrastructuurwerk in de haven van Gent. De tweede fase van de bouw van het Kluisendok omvat de bouw van de noordelijke kaaimuur die een totale lengte heeft van 1.850 meter. De tweede fase van de bouw van de kaaimuren, die op 23 april 2001 werd gestart, zijn reeds ver gevorderd. De eerste 800 meter - vanaf het kanaal tot aan spoorlijn 55 - is volledig voltooid. Ter hoogte van spoorlijn 55 werden twee kaaimoten nog niet uitgevoerd. Deze twee moten kunnen slechts worden uitgevoerd nadat lijn 55 omgelegd zal zijn. Het is voorzien dat deze werken tegen het einde van de maand november 2003 voltooid zullen zijn. Van het kaaigedeelte voorbij spoorlijn 55 zijn alle palen geheid en is de slibwand voltooid. Als alles volgens planning verloopt moet de noordelijke kaaimuur - op de 80 meter ter hoogte van de lijn 55 na - voltooid zijn tegen eind mei 2003. De werken voor de bouw van de kaaimuren van het Kluisendok worden voor 60 % gesubsidieerd door het Vlaams Gewest.

Op 5 augustus 2002 werd gestart met de voorbereidende werken van het deelcontract nr. 4 van de eerste fase van de baggerwerken. De eerste drie deelcontracten van de baggerwerken werden geleid door de Afdeling Boven-schelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ). De controle en het toezicht op de uitvoering van het vierde deelcontract daarentegen wordt uitgeoefend door het havenbestuur van Gent. Deelcontract 4 bestaat - in vervanging van de zone rond La Floridienne - uit het vrijbaggeren van de noordelijke kaaimuur tot aan spoorlijn 55. De hoeveelheid baggerwerken is groter dan oorspronkelijk was voorzien. Deze meerhoeveelheid werd opgenomen in een extra deelcontract 5 dat aansluitend op de werken van deelcontract 4 zal uitgevoerd worden. De eigenlijke baggerwerken in het dok zijn gestart op 18 november 2002. De toegang tot het dok werd inmiddels reeds vrijgebaggerd. De uitgebaggerde specie wordt gebruikt om de aanpalende terreinen te verhogen. Na vol-

tooiing van deelcontracten 4 en 5 zullen alle zuidelijke terreinen en het grootste deel van de noordelijke terreinen opgehoogd zijn tot het definitieve peil. Deze baggerwerken zijn volledig ten laste van het Vlaams Gewest.

Op de terreinen van het Kluisendok bevond zich een stortplaats van asbesthoudende grond. De verwijdering van de zone ter hoogte van de toekomstige spoorlijn 55, of ongeveer één derde van de totale oppervlakte, was dringend nodig. Deze werken, die uitgevoerd werden onder toezicht van een gerechtsdeskundige, zijn gestart op 9 juli 2002. De verdere sanering van de stortplaats is voorzien voor het begin van 2003.

Op 5 augustus 2002 werd gestart met de aanleg van een eerste fase van de noordelijke wegenis ter ontsluiting van het Kluisendok. Het betreft de aanleg van ongeveer 1.100 meter weg vanaf het kanaal tot aan de huidige spoorlijn 55. Als primaire weg komen deze werken in aanmerking voor een subsidie van 100 % vanwege het Vlaams Gewest.

In het kader van de tweede fase van de bouw van de kaaimuur dienden een aantal nutsleidingen (van Air Products en Fluxys) omgelegd te worden. In principe worden deze werken voor 100 % betoelaagd.

In 2002 werd eveneens verder gewerkt aan een volgende fase van de ontsluiting van het industriegebied Moervaart-zuid. Deze ontsluiting omvat een verlenging in zuidelijke richting van de in 2001 aangelegde ontsluitingsweg. De werken, die door het havenbestuur worden gedragen, startten op 23 september 2002.

Op 19 augustus 2002 startten de werken voor de aanleg van de tweede ontsluitingsweg voor het Skaldenpark-bedrijventerrein. Het betreft een verbinding vanaf een nieuw aan te leggen rotonde in de Skaldenstraat tot aan de aansluiting met een lichtengeregeld kruispunt op de John Kennedylaan. Deze werken worden voor 30 % gesubsidieerd door het Vlaams Gewest.

Teneinde het netwerk van parallelwegen langs de John Kennedylaan verder te vervolledigen, werd in 2002 een nieuwe verbindingsweg aangelegd tussen de Belgicastraat en de Philips Landsbergiuslaan. Ook deze werken werden voor 30 % gedragen door het Vlaams Gewest.

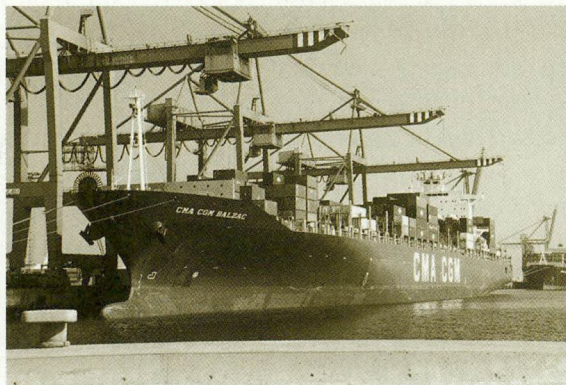
De tweejarige "overeenkomst tot samenwerking" met het Vlaams Gewest voor het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken in het Zeekanaal en in de Gentse havendokken werd verlengd tot eind 2002. In 2002 werden voornamelijk onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd in het Alphonse Sifferdok, het Rodenhuizedok en in het Noorddok.

Op 29 augustus 2002 vond de openbare aanbesteding plaats van het nieuwe onderhoudsbestek voor de Gentse haven met het oog op het uitvoeren van noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken aan havenwegen, kaai- en vloerwerken en kaaien. Tenslotte werden in 2002 een aantal technische studies uitgevoerd (uitvoeringsstudie tweede fase kaaimuren Kluizendok, studie tweede fase wegenis Kluizendokcomplex, veiligheidscoördinatoren bij de diverse projecten).

Scheepvaartlijnen

Vanaf juni 2002 neemt de rederij DFDS Tor Line een beperkt aantal passagiers, al dan niet vergezeld van een wagen en/of caravan, mee aan boord van twee van de vier vrachtschepen die de regelmatige ro-ro-lijn, Eurobridge, onderhouden naar Göteborg in Zweden. Eurobridge onderhoudt een dienst tussen Gent en de Zweedse haven Göteborg en biedt een dagelijks vertrek aan in beide richtingen. Daarvoor zet Eurobridge vier schepen in, waarvan er twee (de "Tor Belgica" en de "Tor Dania") werden aangepast voor het aan boord nemen van passagiers. Het aantal passagiers is evenwel beperkt tot 8 per overtocht. De passagiers kunnen aan boord beschikken over ruime kajuiten met de nodige faciliteiten. Er werden ook extra ruimtes voorzien voor ontspanning en voor het nuttigen van maaltijden. Aangezien slechts de helft van de schepen uitgerust is om passagiers te vervoeren biedt Eurobridge drie afvaarten per week aan, in beide richtingen.

4.3 Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge



Industrie

De Amerikaanse vruchtensappenproducent Tropicana bouwt langs de USA-Kaai aan het Noordelijk Insteekdok een nieuwe productie-eenheid. Tropicana behoort tot de Pepsico-groep, het vierde grootste voedingsbedrijf ter wereld. Tropicana zelf overkoepelt dertien individuele merken, elk met een omzet van meer dan één miljard euro per jaar. In Europa heeft Tropicana vestigingen in Hermes (Frankrijk), Boxford (Verenigd Koninkrijk), Murcia (Spanje) en Borgloon (België). De fabrieken in Hermes en Borgloon hebben hun maximale capaciteit bereikt. Onderzoek wees uit dat verdere uitbreiding optimaal kon gebeuren daar waar de meest recente ontwikkelingen op het vlak van fruitsaptransport gekoppeld konden worden aan opslagcapaciteit en distributiemogelijkheden. Daarom werd de haven van Zeebrugge gekozen voor de bouw van hun nieuwe fabriek: zeevervoer, landopslag en verwerking komen samen in de haven. De fabriek wordt eind januari 2003 opgestart met de ingebruikname van een opvullijn voor PET-flessen. In verschillende fasen worden daarna ook andere productielijnen opgestart. In de nieuwe fabriek worden de allermodernste technologieën aangewend, zowel voor wat betreft de opslag van de aangevoerde sappen als het mengen, opvullen, behandelen en stockeren in koelhuizen tot de aflevering aan de consument. Als de eerste fase van het project op volle toeren draait, zal de installatie ongeveer 70.000 ton vruchtensappen verwerken. Tropicana plant bovendien ook nog een verdere groei in Zeebrugge. De fabriek werd zodanig ontworpen dat, met een minimale investering, de capaciteit kan worden verdubbeld.

Zoals reeds vermeld werd eind april 2002 in Antwerpen de eerste semi-mobiele containerscanner in gebruik genomen. De mobiele scanner werkt op basis van X-stralen. Het toestel licht een container in enkele minuten door. Speciaal opgeleide douaniers zien op monitors

wat zich in de container bevindt en checken of de inhoud overeenstemt met de lading die op de vrachtbrief van de container staat vermeld. Alhoewel de scanner slechts een uiterst klein deel van de behandelde containers in de Vlaamse havens kan controleren, is het toestel toch een geducht wapen bij het opsporen van drugs, accijnsgoederen en zelfs verstekelingen. Het scantoestel is gemonteerd op een vrachtwagen en kan daardoor vrij gemakkelijk worden ingezet in de verschillende Vlaamse havens. De mobiele scanner werd ook in 2002 minstens éénmaal per maand ingezet in de haven van Zeebrugge.

In augustus 2002 besliste het havenbestuur om de vroegere concessie van de voormalige bulkterminal ZBM (Zeebrugse Behandelingsmaatschappij) aan de diepwaterkaai in de achterhaven, gedeeltelijk toe te wijzen aan CTO (Combined Terminal Operators). Het gaat om een oppervlakte van 15,5 ha, met een optie op een bijkomende 20 ha. De vroegere ZBM-concessie heeft een totale oppervlakte van 56 ha. De aan CTO toegewezen concessie ligt langs 600 meter kade met een waterdiepte van 18,5 meter. Een strook van 50 meter breed aan de achterkaai blijft openbaar. CTO is van plan om 10 miljoen euro te investeren voor de bouw van een nieuwe auto-terminal.

In 2002 is Inter Ferry Boats (IFB) in de haven van Zeebrugge begonnen met de bouw van een nieuw spooroverslagcentrum of cross docking station. Het magazijn dient voor de overslag tussen spoor- en wegvervoer en wordt gebouwd aan de Lanceloot Blondeellaan in de westelijke achterhaven. Het sluit aan bij het vormingsstation van de NMBS. Het spooroverslagcentrum bestaat uit een overdekt magazijn van 10.000 m² waardoor een spoor loopt. Op die manier kan het laden en/of lossen van de wagons in optimale omstandigheden gebeuren. Aan de overzijde van de loods bevinden zich 12 platformen waar de te behandelen vrachtwagens of containers staan. De keuze van Zeebrugge als locatie voor het nieuwe spooroverslagcentrum heeft in de eerste plaats te maken met het feit dat de haven een leidinggevende rol speelt in het shortsea-verkeer tussen het continent en Groot-Brittannië. Het spooroverslagcentrum biedt een alternatief voor de Kanaaltunnel en een oplossing voor Britse klanten die niet over een eigen rangeerstation beschikken en gebruik willen maken van het continentale spoornet en vice versa. In het magazijn is er 6.000 m² aan nuttige stapelruimte beschikbaar. Dit laat tijdelijke opslag toe van goederen en het wordt mogelijk containers te stufen en/of te strippen. Bij het ter perse gaan van dit jaarverslag ligt de bouw van het spooroverslag-

centrum stil wegens onvoldoende vooruitzichten en financieringsproblemen van Inter Ferry Boats. Er zijn gesprekken met potentiële partners aan de gang.

In oktober 2002 startte Bridgestone/Firestone Europa (BFE) met de uitbreiding van hun bestaand magazijn in de achterhaven van Zeebrugge. De bestaande opslagplaats van 28.000 m² en de parking van 12.000 m² worden verdubbeld in oppervlakte. De bestaande installaties werden in 1998 gebouwd door Sea Park en verhuurd aan BFE. In december 2001 kocht BFE de site van Sea Park. Tot nu toe werden via de magazijnen van BFE enkel vrachtwagen- en autobusbanden verdeeld. Dankzij de voorziene uitbreiding van de opslagruimte zullen er aanzienlijk meer banden kunnen worden opgeslagen. Naast vrachtwagen- en autobusbanden zullen er ook banden voor personenwagens, handelsvoertuigen, landbouw- en terreinvoertuigen worden behandeld. De uitbreiding maakt deel uit van een algemene rationalisering van het Europese distributiebeleid van BFE. De extra capaciteit in Zeebrugge levert heel wat voordelen op. De samenvoeging van de binnenkomende verzendingen uit Japan moet leiden tot een verlaging van de vaste kosten. Een uitbreiding van het volume maakt een rendabele toename mogelijk van de frequentie van de uitgaande zendingen en leidt tot een betere service aan de klanten. Door een gegarandeerde voorraad in een centrale locatie aan te leggen kunnen de nationale voorraden worden ingekrompen, vooral wat de gespecialiseerde banden betreft. Tenslotte maakt een gecentraliseerde controle het bestuderen en optimaliseren van het logistiek beleid gemakkelijker. Met de uitbreiding van de opslagcapaciteit is een investering van 6,5 miljoen euro gemeoid en zal leiden tot bijkomende tewerkstelling bij BFE in Zeebrugge. De bouw moet in juli 2003 klaar zijn.

Fluxys, de Belgische aardgasvervoerder en uitbater van de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge, stelt dat een eerste onderzoek aantoonde dat een extra opslagtank voor vloeibaar aardgas in de haven van Zeebrugge haalbaar is. De bouw van een vierde tank is vooral nodig om de opslagcapaciteit in Zeebrugge te doen meegroeien met de toenemende vraag naar aardgas in West-Europa. De Centrale Raad voor Elektriciteit en Gas, die de Belgische elektriciteits- en gasmarkt controleert, had Fluxys gevraagd te onderzoeken of de capaciteit van enkele installaties moet worden uitgebreid. Tot de onderzochte projecten behoren de eventuele uitbreiding van de opslagcapaciteit voor vloeibaar aardgas in Zeebrugge en een mogelijke vergroting van de transitcapaciteit van Zeebrugge naar Engeland. Uit het onderzoek blijkt dat er voldoende vraag is om de capa-

citeitsuitbreiding te verantwoorden. Het zou gaan om een investering van ongeveer 100 miljoen euro en de uitbreiding moet uiterlijk in 2007 operationeel zijn. Vanaf dat jaar moet Groot-Brittannië aardgas uit het continent invoeren en daarvoor is een vergroting van de compressiecapaciteit in Zeebrugge nodig.

In het kader van de verhoging van de compressiecapaciteit heeft Interconnector, de eigenaar en uitbater van de aardgaspijpleiding van Bacton naar Zeebrugge, beslist om de transportcapaciteit van de pijpleiding te verhogen. Daarvoor zal op de terreinen van de terminal van Interconnector in Zeebrugge een bijkomende compressie-installatie worden gebouwd waardoor de capaciteit van de pijpleiding wordt opgevoerd van 8,5 tot 16,5 miljard kubieke meter per jaar. In een later stadium kan de capaciteit nog opgevoerd worden tot 20 miljard kubieke meter per jaar. Aanvankelijk liet de pijpleiding enkel het transport van gas toe van Bacton naar Zeebrugge. De installaties werden echter aangepast zodat nu transport van aardgas in beide richtingen mogelijk is. Fluxys droeg bij tot de beslissing om de capaciteit van de leiding te verhogen door een optie te nemen op meer dan één vierde van de transportcapaciteit.

In november 2002 kondigde Combined Terminal Operators (CTO) aan dat ze haar gespecialiseerde autoterminal in het Noordelijk Insteekdok met ongeveer 15 hectare gaat vergroten. De werken werden eind november aangevangen. De uitbreiding is opgedeeld in twee nageoeg gelijke delen, elk van zo'n 7,5 hectare. He ene deel is gelegen tussen de Kiwiweg en de Nieuw-Zeelandkaai, de andere tussen de Jos. Verschaeveweg en de USA-Kaai. Naast de uitbreiding van de opslagoppervlakte gingen de werken voort voor de aanleg van een roro-glooiing tussen de USA-Kaai en de Nieuw-Zeelandkaai. Na voltooiing van die werken zal CTO aan de noordelijke oever van het Noordelijk Insteekdok vier roro-schepen tegelijk kunnen behandelen.

Op het einde van 2002 startte Middlegate Europe met de bouw van een nieuw magazijn met bijhorende kantoren op de Transportzone in Zeebrugge. Het bedrijf startte haar opslag- en distributieactiviteiten in 1989. In 1994 werden een nieuw magazijn en kantoren in gebruik genomen op de Transportzone. In februari 2000 verdubbelde Middlegate Europe haar opslagruimte en beschikte sindsdien over een totale opslagcapaciteit van 5.400 m² met vijf laadkaaien en twee laadpoorten. Ook dit magazijn was vlug te klein en daarom werd bijkomende opslagruimte met een oppervlakte van 3.400 m² gehuurd in de buurt van de eigen magazijnen.

Om de verdere groei van het bedrijf te garanderen werd een terrein van 18.000 m² aangekocht, eveneens op de Transportzone. Daar wordt nu een nieuw magazijn gebouwd van 10.000 m² met acht laadkaden. Het nieuwe magazijn is speciaal geschikt voor de opslag en het behandelen van voedingswaren en zal aan de strengste hygiënische eisen voldoen. Middlegate Europe specialiseert zich in Zeebrugge in de opslag en de just-in-time leveringen op afroep van de klant. Het bedrijf legt zich vooral toe op de Britse markt en garandeert daarbij levering binnen de 24 uur. Daarvoor beschikt het over een eigen vloot van 145 opleggers en 3 trekkers. Het transport tussen Groot-Brittannië en het vaste land gebeurt bijna uitsluitend door onderaannemers. De firma biedt in Zeebrugge werk aan 22 personen. Met de bouw van het nieuwe magazijn betreft het een investering van ongeveer 3,7 miljoen euro.

Infrastructuur en milieu

In de voorhaven werden de werken aan de Leopold II-dam verder gezet in het raam van de zesde fase van de herstelling en de renovatie van de kaaimuur. Deze werken worden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging Smet Boring - Intersol. Met deze fase is een bedrag van nageoeg 389.000 euro gemoeid. De werken worden betaald door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) die ervoor een subsidie krijgt van het Vlaams Gewest.

In het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge wordt het uiteinde van het dok afgewerkt. Over de volledige breedte van het dok wordt een dubbele damplankenwand gebouwd met erop een verhard talud. De werken werden toegewezen aan MBG nv voor een bedrag van 1.509.000 euro en worden gedragen door de MBZ, die ervoor van het Vlaams gewest een subsidie krijgt. De baggerwerken worden uitgevoerd door de firma Decloedt voor een bedrag van 685.000 euro. Na voltooiing zal het mogelijk zijn om er vier roro-schepen tegelijkertijd te behandelen.

Ten behoeve van de papier- en pulpterminal van Stora-Enso in de westelijke voorhaven werden de werken verder gezet voor de bouw van de kaaimuur met een lengte van 657 meter in het Wielingendok en van ongeveer 400 meter in het Albert II-dok. De kostprijs van de kaai beloopt 30,9 miljoen euro. De werken worden uitgevoerd door de firma Van Laere. Een gedeelte van de terreinen tussen het Wielingendok en het Albert II-dok werd verder verhoogd. Dit werd uitgevoerd door de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust voor ongeveer 10 miljoen euro. Bovendien werden voor rekening van Sea-Ro

Terminal nv ten behoeve van StoraEnso verhardingen en gebouwen uitgevoerd.

Op 22 november 2002 besliste het Vlaams Gewest tot de verdieping van de maritieme toegangseul naar Zeebrugge en dit in het kader van het 55 voet programma. De verdiepingswerken werden toegewezen aan de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust voor een bedrag van 11,15 miljoen euro. De Tijdelijke Vereniging Noordzee en Kust is een vereniging van drie grote Vlaamse baggerondernemingen: Baggerwerken Decloedt en zoon, Dredging International en Ondernemingen Jan De Nul. In een eerste fase zullen het Pas van het Zand, het centrale deel van de nieuwe buitenhaven en de toegang tot de Pierre Vandamme-sluis verdiept worden zodat tijongebonden vaart mogelijk wordt voor schepen met een diepgang van 46 voet (14 meter). Het gaat om baggerwerken over een afstand van ongeveer vijf kilometer. De eerste fase moest tegen begin april 2003 klaar zijn. In een verdere fase zal het Pas van het Zand verder uitgediept worden tot 15,2 meter en de doorgang naar de Pierre Vandammesluis tot 15,0 meter. De verdieping van de vaargeul naar Zeebrugge past in het beter toegankelijk maken van de haven voor grote containerschepen. Aanvankelijk was het de bedoeling om bulkschepen met een grote diepgang te ontvangen aan de diepwaterkaai in de achterhaven. Maar sinds Sea-Invest de terminal van ZBM (Zeebrugse Behandelmata-schappij) heeft gesloten meren geen bulkschepen met een grote diepgang meer aan. De verdieping is wel nodig om de grote containerschepen, die een strak vaarschema moeten volgen en een grote diepgang hebben, tijongebonden te kunnen ontvangen.

Ten behoeve van Toyota werd op de carterminal in de zuidelijke achterhaven een terrein van 45 hectare verhard. Deze werken werden uitgevoerd door de firma Aswebo.

Scheepvaartlijnen

In het raam van een verdere integratie van de havens in de logistieke keten van en naar het hinterland heeft het havenbestuur van Zeebrugge een structuur opgericht om het containertransport van en naar het hinterland te organiseren per spoor, de kustvaart, en de binnenwateren. De nieuwe constructie kreeg de naam van PortConnect mee. In het kader van PortConnect worden twee kruiplijncoasters ingezet die regelmatige feederdiensten verzekeren naar de naburige havens en naar diverse havens op de Rijn.

Begin januari 2002 besliste de Franse autoconstructeur Renault om de export van alle nieuwe wagens naar de Brit-

se haven Teesport opnieuw te concentreren in Zeebrugge. Ongeveer een jaar daarvoor verloor de haven van Zeebrugge die trafiek door de beslissing van Renault om de export van alle nieuwe wagens in Le Havre te concentreren. De export van Renault naar Teesport vertegenwoordigt een volume van ongeveer 32.000 wagens per jaar en drie afvaarten per week. De lijn wordt verzekerd door United European Car Carriers (UECC) en de schepen worden in Zeebrugge behandeld door CTO.

Op 4 april 2002 startte C2C Lines (Coast to Coast Lines) met een wekelijkse containerdienst naar Warrenpoint, een haven gelegen op de grens tussen de Ierse Republiek en Noord-Ierland. De havens van Belfast en Dublin liggen respectievelijk op 75 en 120 kilometer van Warrenpoint. C2C Lines, een samenwerking tussen Cobelfret en ECS European Containers, baat reeds enkele jaren een regelmatige containerdienst vanuit Zeebrugge uit naar de Zuid-Ierse haven Waterford. In Zeebrugge worden de containerschepen behandeld aan de Flanders Container Terminals. Cobelfret treedt op als lokaal agent.

Op 22 april 2002 hebben de rederijen P&O North Sea Ferries en P&O Stena Line op een bijzondere ondernemingsraad in Zeebrugge meegedeeld dat ze drie vrachtlijnen zouden opdoeken. Het ging om de lijnen Zeebrugge-Dover, Zeebrugge-Felixstowe en Rotterdam-Felixstowe. P&O gaf als reden dat er op het Kanaal een overaanbod van ferrydiensten bestond en dat de rederij niet wilde deelnemen aan een prijzenslag. Ook de concurrentie van de Kanaaltunnel werd als reden opgegeven. Ook de slechte financiële resultaten lagen mede aan de basis van de beslissing. De harde concurrentie had ertoe geleid dat P&O de verliezen op de routes Zeebrugge/Felixstowe en Zeebrugge/Dover had opgestapeld en er waren geen vooruitzichten op een merkbare verbetering. Voor de haven van Zeebrugge betekent het wegvallen van de lijn op Felixstowe en Dover een zware slag. Rechtstreeks verloren een tachtigtal werknemers hun job en de twee lijnen samen waren goed voor ongeveer een kwart van de aanlopen in de kusthaven. Ook voor de toeleveranciers, zoals bijvoorbeeld transportbedrijven, waren de twee lijnen van zeer groot belang. In 2001 waren de lijnen op Dover en Felixstowe nog goed voor respectievelijk 2,98 en 0,96 miljoen ton vracht, of ongeveer 12 % van de totale goederenoverslag in de haven. De route op Dover heeft voor Zeebrugge bovendien een belangrijke historische waarde want 17 maart 1966 startte Townsend Lines met de eerste carferryverbinding vanuit Zeebrugge naar Groot-Britannië. De lijn werd tijdens haar bestaan verschillende maal

overgenomen. Achtereenvolgens werd de verbinding Zeebrugge-Dover gerund door Townsend Lines, Townsend Thoresen Lines, P&O European Ferries, P&O Stena Line en P&O Ferries. Mede door die lijn werden de mogelijkheden van Zeebrugge als ro-ro haven duidelijk aangetoond en kan gesteld worden dat die lijn één van de peilers was van het grote succes van de haven. De laatste afvaarten naar Felixstowe en Dover vonden plaats op respectievelijk 6 juli en 15 december 2002. De drie ferry'schepen die op de lijn Zeebrugge/Dover werden ingezet zullen, na verbouwing, door P&O Ferries vanaf begin 2003 worden ingelegd op de lijn Calais/Dover.

Op 17 mei 2002 vaarde voor het eerst een ferry van Superfast Ferries vanuit Zeebrugge naar de Schotse haven Rosyth nabij Edinburgh. Hierdoor kwam de eerste rechtstreekse ferryverbinding van Schotland met het Europese vasteland tot stand. Superfast Ferries pakt uit met een concept van snelle schepen van Duitse makelij die door hun spitse romp en krachtige motoren een snelheid halen van 30,5 knopen. Dat is heel wat sneller dan de klasieke ferry's. De verbinding Zeebrugge-Rosyth duurt 17,5 uur. Vanuit Zeebrugge vertrekt dagelijks één schip omstreeks 18 uur dat 's anderdaags om 10.30 uur plaatselijke tijd aanmeert in Rosyth. Een tweede schip vaart om 17 uur plaatselijke tijd af uit Rosyth en komt om 11.30 uur, de dag erna, aan in Zeebrugge. De twee ferry's die op de lijn worden ingelegd werden in 2001 gebouwd op de scheepswerf van Howaldswerke in Kiel. Ze hebben een lengte van 200 meter en bieden slaapgelegenheid aan maximaal 626 passagiers. Bovendien kunnen ze 110 vrachtwagens en 110 personenwagens laden. Faciliteiten zoals een casino, disco, restaurants, bars, jacuzzi en sauna evenals een congreszaal zorgen voor de nodige ontspanning aan boord. De realisatie van een rechtstreekse Noordzeeverbinding voor vracht en passagiers tussen Schotland en het Europese vasteland is een direct gevolg van het statuut van gedeeltelijke politieke en economische autonomie die de Schotten in 1999 verwierven. De Schotse regering pompte 19,41 miljoen euro in de reconversie van de voormalige militaire haven van Rosyth tot een commercieel knooppunt voor shortsea trafieken. Deze investering werd geconstesteerd door P&O dat vaart vanuit Zeebrugge en Rotterdam op de Noord-Britse haven Hull, dat tot dan de belangrijkste maritieme poort voor Schotland was, maar de investering kreeg finaal de goedkeuring van de Europese Commissie. Via een internationale tender waarop 42 kandidaten meedongen, werd de Griekse rederij Superfast Ferries gekozen als operationele partner van de Schotse regering. De rederij is een onderdeel van de Griekse groep Attica Enterprises die reeds actief

is met verbindingen tussen Italië en Griekenland en tussen het Duitse Rostock en het Finse Hanko nabij Helsinki. Superfast Ferries koos Zeebrugge uit een grondig overwogen selectie van Franse, Belgische en Nederlandse havens als continentale haven. Het maakt er gebruik van de voormalige Car Ferry Terminal van P&O aan de Doverlaan. Het dochterbedrijf Attica Premium opereert als draaischijf van Superfast Ferries in Zeebrugge. De schepen worden in Zeebrugge behandeld door de stouwerijcombinatie SeaRo en CTO en Zeebrugge Shipping & Bunkering Company treedt op als scheepsagent. De nieuwe verbinding is goed voor ongeveer 50 bijkomende jobs.

De Britse rederij Dart Line verhoogde vanaf 1 oktober 2002 de frequentie op haar vrachtdienst tussen Zeebrugge en de Britse Theemshaven Dartford, van twee naar drie afvaarten per dag. Met de uitbreiding van de dienst wil de rederij het hoofd bieden aan de toenemende vraag naar scheepsruimte. Dart Line bood in het verleden al eens drie afvaarten per dag op deze route met schepen met een capaciteit van ongeveer 80 trailers. In 1999 werd de capaciteit van de route verhoogd door de drie kleinere schepen te vervangen door twee grotere eenheden met een capaciteit van 145 trailers. Het bijkomende schip dat vanaf 1 oktober 2002 wordt ingezet kan 80 trailers vervoeren.

P&O Nedlloyd en Contship Containerlines hebben hun diepzeecontainerdienst omgevormd, tot een eastbound rond-de-wereld-dienst dat diverse haven van Noord-Europa verbindt met havens in Australië en Nieuw-Zeeland. De dienst vaart vervolgens verder naar Noord-Amerika. Zeebrugge is de eerste aanloophaven in Europa. Op 25 oktober 2002 meerde in Zeebrugge het eerste containerschip aan van deze vernieuwde dienst. De schepen die op die lijn worden ingezet hebben een zeer grote reefercapaciteit.

Wallenius-Wilhelmsen (WWL) startte eind oktober 2002 met een nieuwe rond-de-wereld-scheepvaartlijn. De Zweeds-Noorse rederij biedt twee maal per maand een afvaart aan en zet daarvoor acht hypermoderne roro-schepen in. De dienst vertrekt vanuit Azië naar de westkust van de Verenigde Staten, transiteert daarna het Panamakanaal naar de Amerikaanse oostkust om vervolgens Noord-Europa aan te lopen. Vanuit Europa gaat het terug naar Oceanië via Noord-Amerika. Een roundtrip duurt 120 dagen. Bovendien worden op de route grote schepen ingezet. Daarnaast startte WWL in november nog twee nieuwe diensten op. Een eerste dienst loopt vanuit Singapore en biedt intra-Aziatische verscheppingsmogelijkheden. Achtereenvolgens worden de havens

van Singapore, Laem Chabong, Hong Kong, Keelung, Shanghai, Tianjin, Inchon, Masan, Kobe, Osaka, Yokohama aangelopen en gaat het via Shanghai terug naar Singapore. Een tweede dienst, naar het Midden-Oosten, start vanuit Singapore en doet achtereenvolgens Oman, Bahrein, Kuwait, Irak, Iran en Pakistan aan. Naar al die bestemmingen kan, via transshipment, lading vanuit Zeebrugge worden geboekt.

Op 30 december 2002 startte de Finse rederij Finnlines een nieuwe ro-ro-verbinding tussen de havens van Zeebrugge en de Finse havens Helsinki en Hamina. De schepen worden behandeld door SeaRo Terminal aan het Wielingendok. Met haar beslissing om Zeebrugge aan te lopen wilde Finnlines optimaal inspelen op de shortseaverbindingen die worden aangeboden in Zeebrugge, waar rederijen zoals Cobelfret Ferries en Dart Line regelmatige diensten verzorgen van en naar het Verenigd Koninkrijk. Op de nieuwe verbinding worden schepen ingezet van 12.000 ton met een capaciteit van 136 trailers. De lijn is van start gegaan met drie aanlopen per week. Indien de vrachtvolumes groeien zullen meer afvaarten worden gepland.

Sinds het begin van de maand december 2002 is de haven van Zeebrugge met Vlissingen verbonden door middel van een shortsea containershuttledienst. Tussen Zeebrugge en Vlissingen bestaat een intensieve containertrafiek. Een belangrijk deel van de containers die in Zeebrugge worden aangevoerd in het raam van de eastbound rond-de-wereld-dienst die wordt uitgebaat door de groep die bestaat uit CMA CGM Mafret, P&O Nedlloyd, Contship, Hapag-Lloyd en Hamburg-Süd, hebben een eindbestemming in het Nederlandse Zeeland. Het gaat hierbij in het bijzonder om koel- en vriescontainers bestemd voor de koel- en vrieshuizen in de haven van Vlissingen. Voorheen werden de containers over de weg van Zeebrugge naar Vlissingen vervoerd. Voor de verbinding naar Vlissingen worden twee kruiplijncoasters van 250 TEU ingezet die door het havenbestuur van Zeebrugge worden ingehuurd in het kader van het logistieke dienstverleningsinitiatief Portconnect.

In 2002 besliste de Noorse rederij United European Car Carriers (UECC), een 50/50 samenwerkingsverband tussen het Japanse Nippon Yusen Kaisha (NYK) en het Zweedse Wallenius Lines, om vanaf januari 2003 het aantal aanlopen naar de kusthaven te verhogen. UECC is voor Zeebrugge een erg belangrijke klant met diverse lijndiensten op verschillende vaargebieden. Op maandbasis lopen er zo'n dertig UECC-schepen de haven aan. De schepen van UECC worden hoofdzakelijk behandeld aan

de gespecialiseerde ro-ro-terminal van Combined Terminal Operators (CTO) aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven, maar ook aan de Toyota-terminal in het Zuidelijk Insteekdok. Het opdrijven van het aantal aanlopen valt samen met een herschikking van de bestaande diensten, waaruit dan uiteindelijk twee Europese loops zullen worden uitgebouwd, elk met schepen van verschillende capaciteit. Door het nieuwe operationele concept moet het Middellandse Zeegebied beter worden bediend, met de klemtoon op Turkije, Portugal en Spanje. Turkije neemt hierin een speciale plaats in omdat zowel Toyota als Ford daar fabrieken hebben. De twee genoemde loops krijgen een wekelijkse afvaartfrequentie. Een eerste loop zal de volgende havens verbinden: Southampton, Vigo, Livorno, Piraeus, Gemlik, Yenikoy, Barcelona, Vigo, Zeebrugge, Sheerness, Tilbury, Bremerhaven en opnieuw Zeebrugge. Hiervoor zullen vier schepen met een capaciteit van 2.500 tot 3.000 wagens worden ingezet. Een tweede, kleinere loop zal volgende havens aanlopen: Setubal, Vigo, Le Havre, Southampton, Zeebrugge, Sheerness, Bremerhaven, Emden, Sheerness, Southampton en terug Zeebrugge. Op deze loop zal UECC drie, kleinere, schepen inzetten.

4.4 Ontwikkelingen in de haven van Oostende



Industrie

Het bedrijventerrein voor de chemische industrie Plassendale Chemie, gelegen in de achterhaven van Oostende, werd door minister Dua erkend als brown field piloot project. De Vlaamse regering wil de problematiek van de vervuilde bedrijfsterreinen gestructureerd aanpakken. Daarom kiest de regering om aan de hand van enkele pilootprojecten ervaring op te doen. Aan de hand van de opgedane ervaring kan de regering haar beleid eventueel aanpassen. Vervuilde bedrijven blijven vandaag gewoon onbenut of onderbenut liggen omdat de eigenaar geen weg weet met de vervuilde bodem. Kandidaat kopers schrikken terug voor de meestal sterk overschatte risico's die een aankoop van een vervuild terrein met zich mee kan brengen, en kiezen daarom meestal voor niet-vervuilde vestigingsplaatsen. Hierdoor wordt echter steeds meer grond voor bebouwing gebruikt. De Vlaamse regering wil daarom braakliggende gronden opnieuw een zinvolle bestemming geven. Bij Plassendale Chemie gaat het om een terrein van ongeveer 75 hectare, waarvan 65 procent niet wordt benut. Een deel van de oppervlakte is het terrein van de in 1966 afgebroken cokesfabriek. De eigenaar, Proviron, heeft een bodemsaneringsproject uitgewerkt. In een eerste stap worden 20.000 m² bedrijfsgebouwen afgebroken om plaats te maken voor nieuwe investeerders. In die optiek werkt Plassendale Chemie mee aan het pilootproject. Proviron werkt, binnen het pilootproject, samen met het havenbestuur van Oostende voorstellen en initiatieven uit die het aantrekken van nieuwe investeerders op de brown field moeten bevorderen.

De dochterondernemingen van de energiedivisie van Suez, Tractebel (Fabricom, Axima en Electrabel), hebben een allesomvattend beheerscontract gesloten met Proviron, actief in de productie van fijnchemicaliën, betreffende het beheer, de exploitatie en het onderhoud van

nutsvoorzieningen en faciliteiten op de site Plassendale Chemie te Oostende. Het contract houdt diverse activiteiten in zoals onder meer engineering, piping, industrieel onderhoud, exploitatie en beheer van nutsvoorzieningen voor de aankoop van gas, elektriciteit en water. Het contract loopt over een periode van 15 jaar en heeft een waarde van ongeveer 12 miljoen euro. Om het project te realiseren werd Tractebel Industrial Solutions Ostend opgericht, waarin Fabricom, Electrabel en Axima participeren voor respectievelijk 40, 35 en 25 procent.

Een Belgisch-Amerikaans consortium rond Immo Industry Group (IIG), GE Capital Real Estate en KBC heeft in december 2002 haar plannen bekend gemaakt voor de bouw van een logistiek park in de zone Plassendale 1 in de achterhaven van Oostende. Het project kreeg de naam van Sea Gate. Op een terrein van 230.000 m² zullen volledig operationeel en op maat gebouwde magazijnen en kantoren worden opgetrokken volgens de behoeften van de klanten. Het nieuwe logistiek park krijgt een directe aansluiting met de E40 en met het spoor. Het project voorziet dat Immo Industry Group zelf zorgt voor het design, de ontwikkeling en de financiering van de loodsen. Het park wordt niet op risico gebouwd want de magazijnen en de kantoren worden enkel gebouwd indien er een langdurige overeenkomst wordt gesloten met een klant.

Infrastructuur

Op 1 oktober 2002 werd gestart met de bouw van de nieuwe spoorwegbrug over het kanaal Oostende-Gent, ter hoogte van Plassendale Chemie. Door de spoorwegbrug wordt het industrieterrein Plassendale I, naast de ontsluiting via de zee, de weg en het kanaal eveneens ontsloten via het spoor. Hierdoor wordt Plassendale I volledig multimodaal ontsloten. Deze nieuwe spoorontsluiting is essentieel voor de op stapel staande nieuwe bedrijfsinvesteringen te Plassendale I. De brug moet tevens bijdragen om zoveel mogelijk goederenvervoer van de weg af te houden. Als de werken naar wens verlopen moet de nieuwe spoorwegbrug tegen augustus 2003 klaar zijn. Na voltooiing van de brug wordt de bestaande spoorweglijn, gelegen op Plassendale Chemie, doorgetrokken tot op Plassendale I en wordt er een spoorwegplatform aangelegd.

Eveneens op 1 oktober 2002 werd begonnen met de bouw van een nieuwe oeververdediging ter hoogte van het terrein van Seminck Gas en met de bouw van een glooiing van 450 meter lang, die aansluit op de reeds gebouwde kaaimuur, die een lengte heeft van 300 meter.

Beide constructies worden uitgevoerd in het droge. Van zodra de werken beëindigd zijn wordt gestart met het uitbaggeren van het insteekdok. Met de gebaggerde specie wordt het ophogen van het ganse industriegebied Plassendale I afgewerkt.

Eind oktober werd gestart met de werken aan het kruispunt De Bolle, met als doel de doorstroming van het verkeer vlotter te laten verlopen. Dit verkeerskruispunt is van essentieel belang voor de vlotte ontsluiting van de diverse terminals in de haven via de weg. De werken, die nagenoeg 381.000 euro zullen kosten, moeten uiterlijk eind januari 2003 klaar zijn.

Scheepvaartlijnen

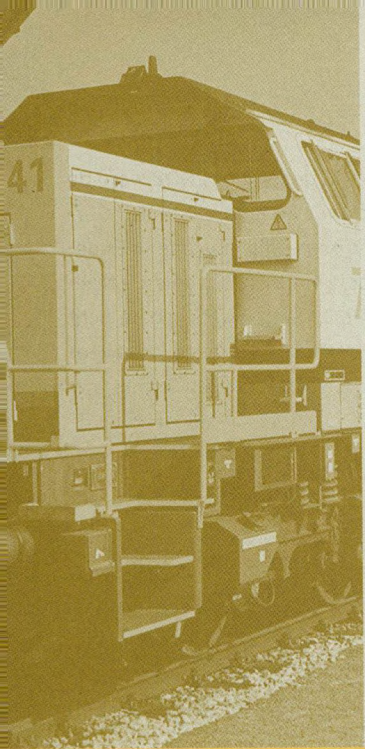
De Belgische rederij Ferryways startte op 29 januari 2002 met een nieuwe verbinding naar de haven van Killingholme in het Verenigd Koninkrijk. De rederij baat reeds twee jaar een regelmatige lijn uit tussen de haven van Oostende en het Britse Ipswich. Killingholme is een meer noordelijk gelegen haven op de rivier de Humber, recht tegenover de stad Hull. Op de nieuwe verbinding zet Ferryways twee schepen in met een capaciteit van 70 en 90 trailers. De schepen worden in Oostende door Searoad Stevedores behandeld aan het Zeewezendok en door de Simons Group in Killingholme, die er tevens de eigenaar van de haven is. Van de twaalf hectare grote terminal aan het Zeewezendok was bij de start van de nieuwe lijn reeds acht hectare bruikbaar. De rest van het terrein werd in de loop van het jaar afgewerkt. Eén van de twee nieuwe pontons in het Zeewezendok wordt gebruikt voor de behandeling van de schepen.

Vanaf 28 mei 2002 heeft de Belgische rederij Ferryways een derde schip ingezet op haar lijn Oostende-Ipswich. Tot dan toe werden twee zusterschepen ingelegd, de "Anglian Way" en de "Flanders Way". Deze schepen, met een capaciteit van 80 trailers, volstonden niet meer om de sterke groei van het verkeer op de lijn op te vangen. Het derde schip dat door Ferryways wordt ingezet is de "Belard" en heeft een capaciteit van 50 trailers. Door het inleggen van een derde schip kan het aantal afvaarten worden verhoogd tot drie per dag.

Ook Transeuropa Ferries verhoogde midden juni 2002 haar capaciteit op de lijn Oostende-Ramsgate door het inleggen van een zesde ferry. Het gaat om het schip de "Oleander", dat een laadcapaciteit heeft van 55 begeleide trailers. De ferry werd door Transeuropa Ferries aangekocht van P&O en werd eerst grondig vernieuwd in de haven van Duinkerke. Het schip heette oorspronkelijk "Pride of Free Enterprise" en is een zusterschip van de

"Herald of Free Enterprise". In december 2002 werd de vloot andermaal versterkt door de komst van de "Gardenia". Ook dit schip, dat vroeger als "European Endeavour" vaarde en een capaciteit van 45 begeleide trailers heeft, werd gekocht bij P&O. De lijn op Ramsgate richt zich vooral op begeleide trailers. Ze maken ongeveer negentig procent uit van de trafiek. Met de komst van de nieuwe schepen worden er op deze lijn elf afvaarten per dag aangeboden.

In december 2002 kondigde Hoverspeed de sluiting aan van de ferryverbinding Oostende-Dover. De bijna tweehonderd personeelsleden, die hoofdzakelijk afkomstig zijn van het vroegere RMT, verliezen daarbij hun job. Op de lijn naar Dover vervoerde Hoverspeed, met twee afvaarten per dag, enkel nog passagiers en voertuigen. De trafiek op de lijn naar Dover liep de voorbije jaren fors achteruit: van 934.137 passagiers in 1999, 824.370 passagiers in 2000, 613.723 passagiers in 2001 naar 269.759 passagiers in 2002. Ook het aantal vervoerde auto's daalde sterk: 179.558 in 1999, 175.022 in 2000, 119.237 in 2001 en 51.199 in 2002. De sterke pond en de toenemende concurrentie met de kanaaltunnel en met de andere passagierslijnen op het Kanaal zijn de belangrijkste oorzaken van de achteruitgang. Om aan de moeilijkheden het hoofd te bieden besliste Hoverspeed eind 2001 reeds om over te schakelen op een seizoensdienst, waarbij de overtochten in de wintermaanden werden gestaakt. Dit regime werd voor het eerst toegepast in 2002 maar droeg blijkbaar niet bij tot een betere rendabiliteit van de ferryverbinding. Bijgevolg werd beslist op de dienst volledig te staken.



5 De Belgische spoorwegen

Het Belgisch vervoerbeleid werd door de staats Hervorming van 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen: NMBS, de nationale luchthaven, de Regie der Luchtwegen (opgenomen in BIAC) en de Regie voor Maritiem Transport (eind 1998 werd de RMT volledig onafhankelijk) 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 voeren. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2002 68,5 % (in ton-kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

Voor het jaar 2003 worden de totale investeringen begroot op 1.251,75 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2003). Van deze 1.251,75 miljoen euro is 819,39 miljoen euro bestemd voor de klassieke investeringen en 432,36 miljoen euro voor 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 2003" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2003 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2003 zal 33,53 miljoen euro geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 15,61 miljoen euro (of 31,77 %) minder dan in 2002. Toch blijft het een omvangrijk bedrag, dat aanzienlijk hoger is dan de jaarlijkse investeringsbudgetten voor de periode 1994-1997, die toen gemiddeld 14,45 miljoen euro bedroegen.

De bouw van het derde en vierde spoor tussen Gent-Sint-Pieters en Drogen, goed voor een investering in 2003 van 10,97 miljoen euro, komt onrechtstreeks ook de haven van Zeebrugge ten goede.

Verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijker factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens¹⁴,

¹⁴ Het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse Havens" verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

Investerings in spoorweginfrastructuur (in duizend euro - prijzen 2003)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2003 (in 1.000 EURO)
Haven van Antwerpen	31.560
Antwerpen DS - Dienstgebouw LO Z Waaslandhaven	500
Antwerpen DS - Groenland renovatie + far-west (aanleggen van een parking)	40
Lillo herstelling sanitair + WDK	25
Antwerpen ND (Dienstgebouw TCT - ventilatie)	2
Concentratie seinhuizen	550
Antwerpen DS en noord: vernieuwen sporen	1.510
Vernieuwen industriële lijnen	720
Antwerpen Noord: aanpassen SK	407
Diversen	325
Antwerpen DS en noord: aanleg sporen	100
Antwerpen: verlichting dienstwegen + bundels	21
Antwerpen DS RO Interferry	5
Antwerpen Schijnpoort TRW (fase II inbegrepen)	5
Antwerpen Noord: tweede toegang tot de haven	11.469
Antwerpen Noord: Verlenging L11	13
Antwerpen Noord: LO bijkomende sporen	8.585
Antwerpen Noord: L10 op dubbelspoor	6.641
Antwerpen Noord: L59/L10 verbindingsbocht	10
Antwerpen Noord: bundels b en c	339
Antwerpen Noord: OTN: openbare diensten	80
Antwerpen DS Bundel Oorden elektrificatie	80
Antwerpen Noord: Main hub	133
Haven van Gent	927
Gent-Zeehaven: spoorvernieuwingen	300
Gent-Zeehaven: kuisplatform droge reiniging	300
Gent-Zeehaven: bundelverlichting	175
Aanpassen bundelsporen	52
Gent-Zeehaven: Project Tower Automotive (Volvo)	50
Petroleumdok (Mercatordok)	50
Haven van Zeebrugge	1.036
Concentratie seinhuis	100
Aanpassen bundelsporen	375
Spoorvernieuwingen	300
Diversen	225
Zeebrugge vorming: nieuwe seinpost	36
Haven van Oostende	5
Lokale uitbreidingswerken	5
Totaal	33.528

gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

Het aantal door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, steeg in 2002 met 3,1 % van 7,08 miljard tonkilometer in 2001 naar 7,30 miljard tonkilometer in 2002. Hiervan werd ongeveer 68,5 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met ongeveer 44,6 %; de haven van Gent ongeveer 9,2 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 14,7 %. Het aandeel van de Vlaamse havens in het totaal aantal tonkilometer goederenverkeer daalde licht van 70,2 % in 2001 naar 68,5 % in 2002, of een vermindering van 2,4 %. Daarbij was het voornamelijk het aandeel van Antwerpen dat terug liep van 47,8 % in 2001 naar 44,6 % in 2002 of een daling van 6,7 %. Het aandeel van Gent steeg licht van 9,0 % in 2001 naar 9,2 % in 2002, terwijl de haven van Zeebrugge haar aandeel opnieuw verhoogde van

13,3 % in 2001 naar 14,7 % in 2002, of een stijging van 10,5 %. De toename van het spoorwegverkeer van en naar Zeebrugge in 2002 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de toename van de autotrafieken.

Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de haven van Antwerpen, die tevens de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van enkele belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn", de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen en de ontsluiting per spoor van de linkeroever.

Over de problematiek van het heringebruikname van de Rijn¹⁵, de spoorlijn die de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied en met Oost-Europa verbindt, werd ook

¹⁵ Het belang van de IJzeren Rijn wordt uitvoerig behandeld in historisch en economisch perspectief in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1999 (van blz. 35 t.e.m. blz. 38).

in 2002 geen vooruitgang tussen Nederland en België geboekt. De IJzeren Rijn is voor Antwerpen van zeer groot belang omdat die lijn 50 kilometer korter is dan de bestaande spoorwegverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, waardoor de goederen veel sneller het hinterland bereiken. Door de groei van de overslag in de Antwerpse haven werd een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied weer wenselijk. Op grond van verdragen tussen België en Nederland heeft België het recht op de aanleg, het gebruik en de modernisering van die spoorverbinding. Na gesprekken tussen beide landen werd begin 2000 beloofd om de verbinding opnieuw te openen voor doorgaande goederentreinen naar en van Duitsland en alles wees er toen op dat de eerste treinen het traject reeds zouden kunnen gebruiken op het einde van het jaar 2002. Maar al gauw bleek er onenigheid over het te volgen tracé. Het oorspronkelijk tracé loopt door het natuur- en stiltegebied De Meinweg bij Roermond. De provincies van Nederland verzetten zich tegen deze route en stelden een alternatief voor langsheen de A67. Maar deze variant werd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgewezen omdat die te duur was. Uit de verrichte tracéstudie bleek dat de oorspronkelijke route, met enige aanpassingen om de overlast te beperken, het beste alternatief was. In oktober 2001 zouden België, Nederland en Duitsland een memorandum van overeenkomst ondertekenen, waarin de drie landen een dubbelbesluit zouden vastleggen, namelijk over het definitieve tracé en over het al dan niet tijdelijk gebruik van het tracé. België en Nederland konden het echter op dat moment niet eens worden over de grootte van de kosten. Nederland schatte de kosten veel hoger dan België. Daarom werd aan het studiebureau KPMG de opdracht gegeven het verschil in kosten te onderzoeken. Intussen zijn de resultaten van die studie bekend. KPMG besloot dat het verschil hoofdzakelijk in het feit lag dat bij de berekeningen de eisen waaraan de kunstwerken moeten voldoen niet gelijk zijn in de twee landen. Bovendien was de post "onvoorziene kosten" erg verschillend in de beide berekeningen. Het rapport van KPMG gaf niet aan hoe de verschillen konden worden overbrugd. Daarover moet worden onderhandeld tussen België en Nederland. Deze onderhandelingen verlopen zeer moeilijk omdat de kwestie van het tijdelijk gebruik van het tracé meespeelt. België wil immers het tracé zo snel mogelijk gebruiken en niet wachten totdat de lijn volledig is opgeknapt, vermoedelijk in 2004 of 2005. In het begin van 2002 deelde de Nederlandse minister Netelenbos mee dat reeds in november 2001 alle voorbereidingen voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé werden stopgezet. België reageerde daarop door te dreigen om in het dos-

sier juridische stappen te ondernemen. Het aftreden in 2002 van het kabinet-Balkenende in Nederland heeft extra vertraging veroorzaakt. Toch zijn twee gebeurtenissen in 2002 van belang voor het dossier van de IJzeren Rijn. Vooreerst is er de beslissing van november 2002 van de Nederlandse Raad van State om het licht op groen te zetten voor de aanleg van de autosnelweg A73 ten oosten van Roermond. Een tweede belangrijke beslissing in dit dossier is de mededeling door de Europese milieucommissaris Wallström dat de heringebruikname van de IJzeren Rijn niet in strijd is met de Europese vogel- en habitatrichtlijnen. "Op het ogenblik dat het stiltegebied ingesteld werd, was de spoorverbinding al meer dan honderd jaar in bedrijf. Het is daarom onwaarschijnlijk dat een hervatting van het treinverkeer de natuurwaarde van het gebied ernstig zal aantasten" aldus de milieucommissaris.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van de Antwerpse haven (met onder meer het vormingsstation Antwerpen-Noord) loopt nu langs de L27A en de vertakking Schijn. Het feit dat er maar één toegang is maakt het spoorvervoer van en naar de haven kwetsbaar. Bovendien is de L27A reeds verzadigd. De tweede toe-



gang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst. De aanleg van die tweede toegang maakt het tevens mogelijk om bepaalde baanvakken te ontlasten van goederenverkeer. Hierdoor wordt het treinaanbod aantrekkelijker voor reizigers. Het project wordt momenteel geraamd op 731,29 miljoen euro (29,5 miljard BEF) (1999) en is daarmee het belangrijkste investeringsproject van de NMBS in Vlaanderen. Wanneer alles volgens plan verloopt, kunnen de werken vanaf het jaar 2005 van start gaan. De werken aan de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven kunnen reeds in 2005 van start gaan. De spoorlijn kan in de periode 2010-2012 operationeel zijn als het Vlaamse Gewest tussenkomt via pre- en cofinanciering.

Op 2 april 2002 reed de eerste private goederentrein op Belgisch grondgebied. Het betreft een nieuwe pendelverbinding tussen Duitsland en de haven van Antwerpen. De nieuwe spoorverbinding uitgebaat door het Belgisch spoorbedrijf Dillen & Le Jeune Cargo NV (DLC). In Antwerpen gebruikt DLC het station Cirkeldijk als terminal, terwijl in Duitsland de goederenstations van Regensburg en Wackersdorf het eindstation zijn. Om de pendelverbinding snel en betrouwbaar uit te kunnen baten zet DLC drie locomotieven in. Tussen de Antwerpse haven en Aaken-West wordt gebruik gemaakt van een diesel-elektrische locomotief, gehuurd van General Motors. Een elektrische locomotief, Siemens Taurus, wordt ingezet tussen Aaken-West en Nürnberg en een diesel-hydraulische locomotief, Vossloh G2000, is in dienst tussen Nürnberg en Wackendorf. Voor de nieuwe verbinding heeft D&L Cargo twee treinbestuurders in dienst genomen. In de beginfase was de frequentie van de spoorverbinding drie à vier treinen per week in beide richtingen. Aangezien DCL het vervoer van verzender naar eindbestemming zelf in handen heeft kan de documentenstroom geoptimaliseerd worden en dit is een groot voordeel voor de klant. De volledige capaciteit van de eerste lijn van DCL werd verkocht aan Mediterranean Shipping Company SA (MSC). MSC gebruikt de lijn hoofdzakelijk voor het vervoer van containers met onderdelen van de autofabrikant BMW. In de loop van 2002 werd de frequentie opgevoerd en er is ook reeds sprake om een rechtstreekse, dagelijkse verbinding op te starten tussen Luxemburg en de achterhaven van Zeebrugge.

Op 23 maart 2002 verscheen in het Belgisch Staatsblad (p. 12554) de wet houdende wijziging van de wet van 21/03/1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven met als doel de toegang

tot het Belgische spoorweginet te liberaliseren voor het vrachtvervoer. In juni 2002 keurde de Ministerraad het omzettingsmodel goed voor de Europese richtlijnen 2001/12/EG¹⁶, 2001/13/EG¹⁷ en 2001/14/EG¹⁸ betreffende de liberalisering van het vrachtvervoer per spoor over het hele internationale spoorweginet¹⁹. De minister van Vervoer, Isabelle Durant, stelde de tekst voor die het mogelijk moet maken om de structuren in België aan te passen aan de vrijmaking van de markt op 15 maart 2003: er worden twee onafhankelijke organen (een regelorgaan, "Instituut van de spoorwegen" en een toewijzingsorgaan, "Spoordienst") in het leven geroepen waarmee het mogelijk is om het Europese beleid na te leven zonder de exploitatie van de NMBS en het beheer van de spoorinfrastructuur op te splitsen. Om een billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te waarborgen, eist de Europese Commissie immers dat de lidstaten de nodige maatregelen zouden nemen opdat de essentiële functies zouden worden toevertrouwd aan instanties die zelf geen spoorvervoerdiensten verschaffen.

De toewijzende instantie staat in voor de toewijzing van de capaciteiten, de bepaling van de heffing en de opstelling van de netverklaring. Ze zal de ondernemingen die een vergunning toegewezen kregen de toegang tot het Belgische spoornet moeten verschaffen en de tarieven voor het gebruik van de sporen bepalen. De regulerende instantie heeft voornamelijk tot taak de andere organen te controleren en is de beroepsinstantie. De mededingingsraad zal de klachten van de privé-operatoren over mogelijke misbruiken en/of discriminaties onderzoeken.

Over een betere spoorontsluiting van de linkeroever van de haven van Antwerpen en van de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende werd uitvoerig aandacht besteed in het vorige jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie²⁰.

16 Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (Publicatieblad Nr. L075 van 15/03/2001 blz. 0001 - 0025).

17 Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (Publicatieblad Nr. L075 van 15/03/2001 blz. 0026 - 0028).

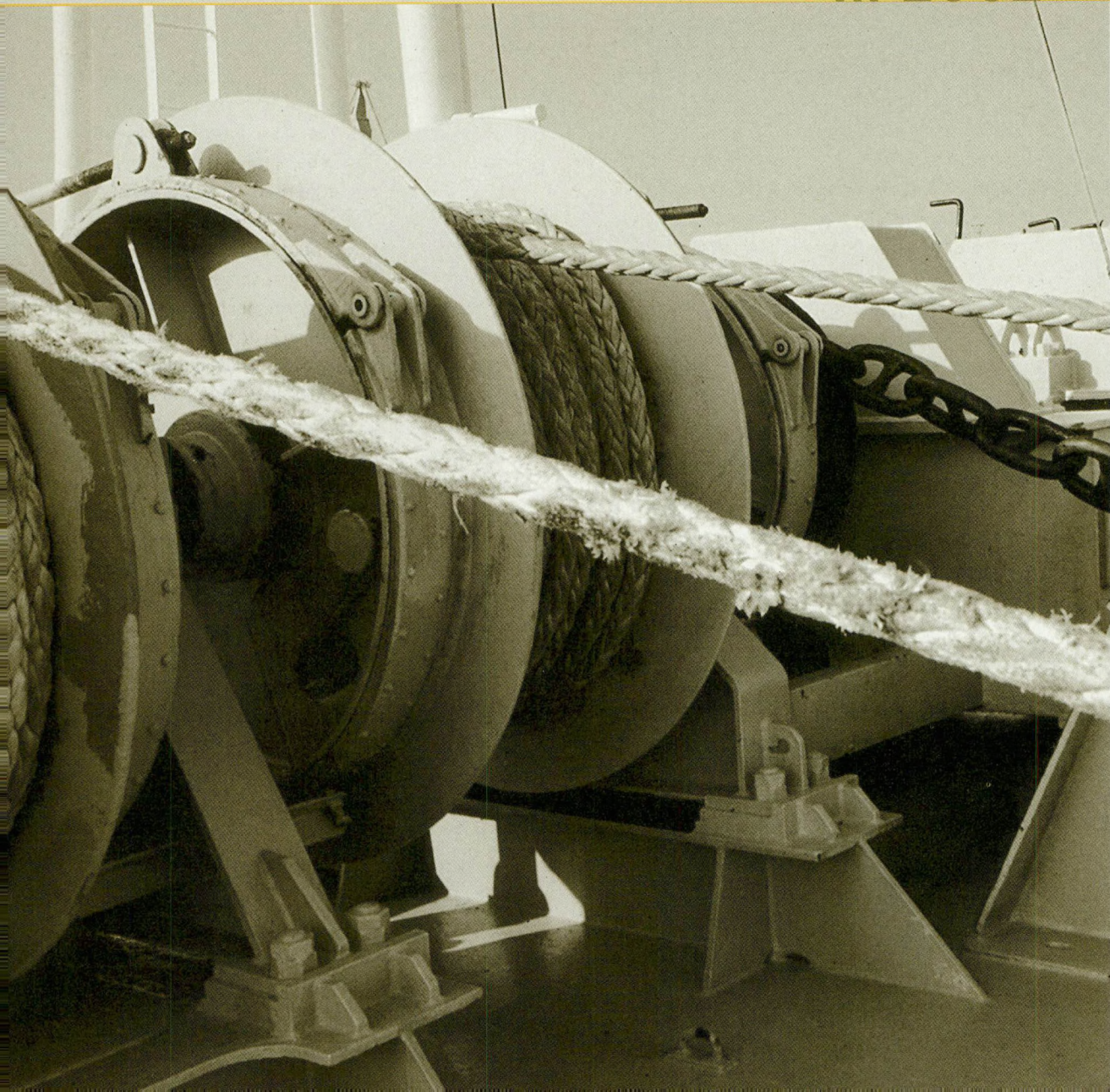
18 Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Publicatieblad Nr. L075 van 15/03/2001 blz. 0029 - 0046).

19 De gedeeltelijke omzetting van de richtlijnen 2001/12-13-14 werd op 14 maart 2003 gepubliceerd in het Belgische Staatsblad.

20 De lezer vindt deze informatie op blz. 30 en 31 van het jaarverslag 2001 van de Vlaamse Havencommissie.

6

Adviezen en aanbevelingen in 2002



6.1 Aanbeveling over de strategische plannen

Brussel, 1 maart 2002

1. Inleiding

1.1 Onderwerp van deze aanbeveling

In deze aanbeveling spreekt de Vlaamse Havencommissie zich uit over de strategische plannen die op dit moment worden gemaakt of binnenkort worden opgestart. Aan de ene kant gaat het om de strategische plannen die voor elk van de Vlaamse havens worden gemaakt. Aan de andere kant gaat het om het strategisch plan dat door de Administratie Waterwegen en Zeewezen wordt gepland, de "Langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid". Dit plan is van toepassing op het havenbeleid en op het geheel van de Vlaamse havens.

1.2 De Strategische Plannen voor de Vlaamse havens

Het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 1999 stelt dat voor elk van de Vlaamse zeehavens een "geïntegreerd strategisch plan" moet worden gemaakt. Deze strategische plannen moeten multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehavens en zijn relatie met de omgeving beschrijven op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar). Dit plan moet vertaald worden naar een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en op langere termijn.

Ondertussen wordt volop gewerkt aan deze strategische plannen. Het strategisch plan voor de haven van Gent is bijna klaar (ROM(E)-project). Voor de linker-scheldeoever (LSO) van de haven van Antwerpen wordt

sinds 1999 gewerkt aan een strategisch plan. Dit gebeurt onder de leiding van de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen. Het plan voor de rechterscheldeoever van de haven van Antwerpen is later van start gegaan en wordt gemaakt onder leiding van de gouverneur van de provincie Antwerpen. Het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge wordt gemaakt door een studiebureau; de vergaderingen worden geleid door de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen. In december 2001 werd een oproep tot kandidaten gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen voor de opmaak van een strategisch plan voor de haven van Oostende. In het voorjaar van 2002 zullen voor de vier Vlaamse havens strategische plannen in aanmaak zijn. De door het regeeringsakkoord opgelegde studietermijn is twee jaar.

In het dagelijks bestuur van de Vlaamse Havencommissie werd een discussie gevoerd over de strategische plannen. Het algemene gevoel heerste dat niet alle in aanmaak zijnde strategische plannen voldoende rekening werd gehouden met de economische en sociaal-economische functie van de havens. De methodologie²¹ voor de opstelling van de plannen is in beginsel hetzelfde, maar de uitwerking en structuur zijn zeer verschillend voor elk van de havens. Een verdere discussie in werkgroepverband, in opdracht van het dagelijks bestuur, en in de Vlaamse Havencommissie zelf, leverde een aantal inzichten en suggesties op die nuttig kunnen zijn voor de opstellers van de strategische plannen.

²¹ In alle Strategische Plannen wordt verplicht dezelfde methodologie, de geïntegreerde gebiedsgerichte benadering (GGB), als uitgangspunt genomen. De uitwerking en de structuur van de plannen verschilt wel, waardoor ze moeilijk vergelijkbaar zijn.



Dit in het vooruitzicht van de aanbevelingen die de Vlaamse Havencommissie over de strategische plannen zal formuleren van zodra deze voltooid zijn. De inzichten en suggesties worden verder in deze aanbeveling weergegeven.

1.3 De langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid

De Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) heeft van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie de opdracht gekregen om ook een strategisch plan op te stellen, de "Langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid". In de tweede helft van 2001 werd op het niveau van AWZ een voorstudie gedaan ter voorbereiding van de opstelling van de eigenlijke visie. Deze voorstudie zal dienen als uitgangspunt voor de nog uit te voeren studie en zal in bijlage worden gevoegd bij het bestek van de studie. Aan de hand van dat bestek wordt de eigenlijke langetermijnvisie uitgevoerd door een nog aan te duiden studiebureau, onder leiding van AWZ. Deze basisideeën werden voorgelegd aan diverse instanties, waaronder het dagelijks bestuur van de Vlaamse Havencommissie. In deze aanbeveling formuleert de Vlaamse Havencommissie haar kritische bedenkingen en inzichten bij de voorstudie en bij de plannen om op dit moment met een langetermijnvisie van start te gaan.

1.4 Indeling van deze aanbeveling

Deze aanbeveling bevat twee luiken. In punt 2 wordt ingegaan op de langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid dat door AWZ wordt voorbereid. Punt 3 gaat volledig over de strategische plannen die op havenniveau worden opgesteld.

2. Kritische bedenkingen bij de langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid

2.1 Relatie tussen langetermijnvisie en het Havendecreet

Het Havendecreet is duidelijk gericht op meer autonomie voor de havens, gekoppeld aan meer verantwoordelijkheden op financieel vlak. De Vlaamse overheid concentreert zich veel meer dan vroeger op het aanbieden van de toegankelijkheid van de havens, de ontwikkeling en vrijwaring van de basisinfrastructuur en de ondersteuning van taken in de haven die verband houden met verkeersafwikkeling, veiligheid en vrijwaring van het milieu. *Het initiatief voor de strategiebepaling ligt dus meer dan ooit bij de havens zelf*, en dit wordt bevestigd en zelfs versterkt door het Havendecreet.

De uitgangspunten voor de langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid lijken echter te contrasteren met de filosofie van het Havendecreet. De Vlaamse Havencommissie stelt in de eerste plaats vast dat de rol van de havenbesturen in de langetermijnvisie te klein is. Bovendien wordt de indruk gewekt dat de Vlaamse overheid in het havenbeleid een andere rol krijgt toebedeeld dan de rol die werd voorzien in de filosofie van het Havendecreet.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat in de langetermijnvisie *de sinds het Havendecreet vergrote autonomie duidelijk tot uiting moet komen*.

2.2 Relatie tussen strategische plannen en langetermijnvisie

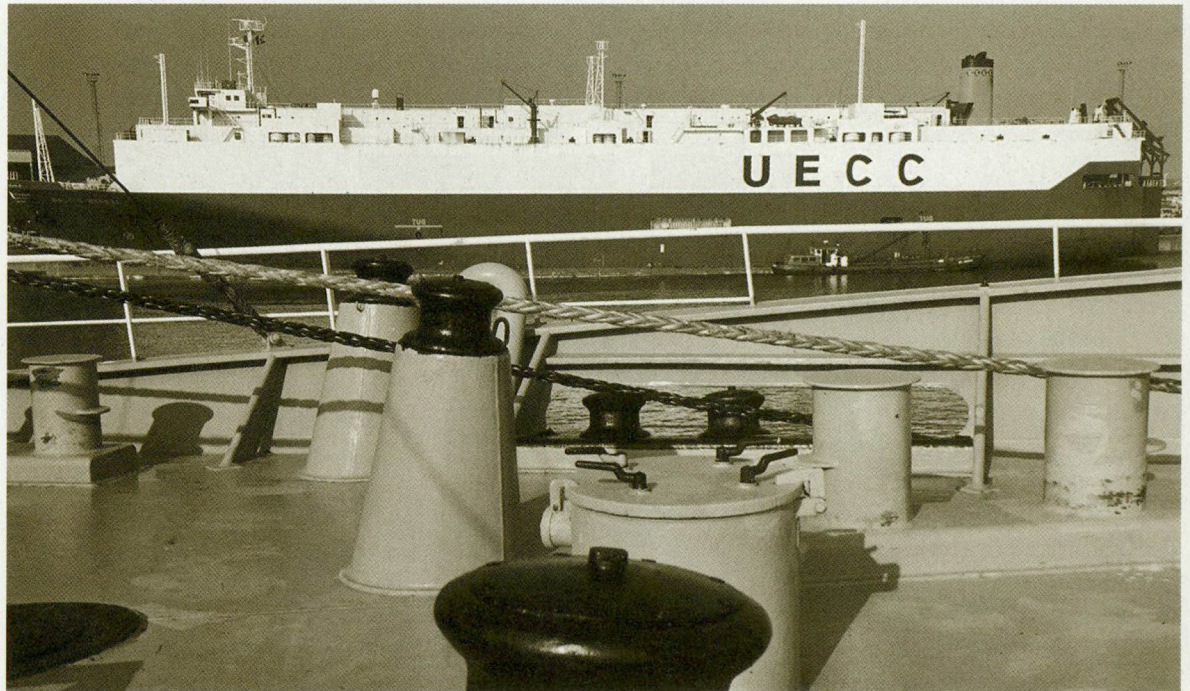
Gegeven de verhoogde responsabilisering die voortvloeit uit het Havendecreet is het logisch dat de langetermijnvisie wordt "gevoed" met gegevens en inzichten van de havens zelf en vooral uit de strategische plannen die op havenniveau worden uitgevoerd. Op deze wijze ontstaat een coherent geheel; alleen al hierdoor kan de Langetermijnvisie een meerwaarde bieden t.o.v. de afzonderlijke strategische plannen. Wordt de langetermijnvisie afzonderlijk uitgevoerd dan geeft dit aanleiding tot vragen over het nut en de noodzaak van de strategische plannen die op havenniveau worden (werden) uitgevoerd.

De strategische plannen voor de havens bevinden zich echter elk in een ander stadium van voltooiing; in Gent is het plan afgerond terwijl het strategisch plan in Oostende zich in de aanbestedingsfase bevindt. Op zijn vroegst zijn de plannen allemaal voltooid binnen twee jaar. Door de langetermijnvisie nu van start te laten gaan wordt de kans gemist om de basisgegevens, inzichten en resultaten van de strategische plannen te integreren in één coherent beleidsplan. *De meest logische en in feite de enige aanvaardbare werkwijze zou immers zijn om voor de langetermijnvisie de lokale strategische plannen als vertrekbasis te gebruiken (bottom-up benadering)*.

De Vlaamse Havencommissie pleit er met andere woorden sterk voor om de langetermijnvisie voor het Vlaamse Havenbeleid *niet van start te laten gaan vooraleer de strategische plannen op havenniveau voltooid zijn*.

2.3 Economische invalshoek

Verder in deze aanbeveling wordt met betrekking tot de strategische plannen op havenniveau de kritische bedenking geformuleerd dat er in de plannen te veel de nadruk wordt gelegd op de ecologische en de ruimtelijke aspecten.



ten van de haven en te weinig op de sociaal-economische aspecten. Deze kritische bedenking is evenzeer geldig voor de langetermijnvisie zoals die op dit moment wordt gepland door AWZ. In de eerste plaats zijn de havens sociaal-economische entiteiten. Havenplanning en havenontwikkeling moeten gebeuren binnen ecologische, ruimtelijke en maatschappelijke randvoorwaarden, maar deze voorwaarden mogen niet de primaire uitgangspunten van de langetermijnvisie zijn. Dit geldt eens te meer voor een langetermijnvisie die uitgaat van AWZ, zijnde de afdeling van de Vlaamse Gemeenschap die het dichtste bij de havens staat.

3. Kritische bedenkingen bij de strategische plannen voor de Vlaamse havens

3.1 Te hanteren principes bij de opmaak van de strategische plannen

Realistische planning van nieuwe infrastructuur

De strategische plannen worden vertaald naar een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en op langere termijn. De opdracht om een "streefbeeld" te ontwikkelen mag echter niet gezien worden als een ongelimiteerde verlanglijst voor bijkomende infrastructuur of een vrijgeleide om ongelimiteerd bestaande infrastructuren opnieuw te plannen en te hertekenen. Uiteraard kan er geen streefbeeld ontwikkeld worden zonder infrastructurale aan-

passingen of investeringen, maar de Vlaamse Havencommissie vindt het essentieel dat hierbij voldoende realiteitszin aan de dag gelegd wordt. Waar mogelijk moet uitgegaan worden van de bestaande infrastructuren. Het is absoluut niet zinvol om infrastructurale aanpassingen en investeringen te plannen die budgettair onmogelijk te realiseren zijn.

Bij de strategische planning moet ook rekening gehouden worden met nieuwe en op stapel staande wetgeving rond het plan-MER. Deze wetgeving, opgelegd vanuit de Europese Unie, schrijft voor dat er voor elk "plan" een plan-MER moet worden opgemaakt. Vooralsnog is het nog niet helemaal duidelijk wat de reikwijdte is van die wetgeving (op welke plannen is de wetgeving van toepassing), maar op het eerste gezicht wordt deze Europese wetgeving door de Vlaamse wetgever zeer ruim geïnterpreteerd. Alleszins vallen de strategische plannen hieronder. Het spreekt voor zich dat de strategische plannen van bij het begin van de opmaak rekening moeten houden met de principes van de richtlijn van het plan-MER.

Maatschappelijk belang van de havens

De strategisch plannen zijn bijzonder ruim opgevat en zijn bij uitstek geschikt om een breed maatschappelijk draagvlak te creëren. De Vlaamse Havencommissie stelt echter vast dat er in de strategische plannen bij de communicatie naar de verschillende actoren in en buiten het havenlandschap klaarblijkelijk te veel de nadruk wordt gelegd op de ruimtelijke en milieuaspecten van de havens en veel minder op de sociaal-economische aspecten. De

Vlaamse Havencommissie vindt dat het maatschappelijk draagvlak dat door middel van de strategisch plannen wordt gecreëerd ook - en ten volle - moet gebruikt worden om het belang en de functies van de havens voor de Vlaamse economie aan te geven en de acceptatiegraad van de havens bij het ruime publiek te verhogen. Ten gevolge van specifieke dossiers krijgen de havens in de media dikwijls eenzijdige negatieve aandacht. Hierdoor wordt de publieke opinie onvoldoende evenwichtig geïnformeerd. Terwijl de havens vroeger het symbool waren van economische vooruitgang en werkgelegenheid lijken ze nu symbool te worden voor onaanvaardbare ruimtelijke uitbreiding en ecologische probleemgebieden. De uiterst belangrijke rol van de havens als motor van de economie verdwijnt in de publieke opinie vaak onterecht naar de achtergrond. De strategische plannen moeten, aangezien ze naast beleidsinstrument ook een krachtig communicatie-instrument zijn met een breed publiek, het evenwicht tussen het economisch en maatschappelijk belang van de havens en de ruimtelijke/ecologische aspecten ervan terug herstellen. Dit moet niet alleen gebeuren met de weergave van de "goede prestaties" van de haven, zoals de records die op het vlak van de overslag worden gerealiseerd of het belang van de havens op het vlak van toegevoegde waarde of terugvloeit naar de overheid. Ook moet de nodige aandacht worden besteed aan de rol en de functie van de havens in de economie (als draaischijf in het logistieke gebeuren, als onmisbaar instrument om tal van geïmporteerde goederen tot bij de consument te brengen, als intermodaal knooppunt, als middel om producten die in heel de Vlaamse economie worden geproduceerd tot bij de buitenlandse klanten te brengen) en de generator van werkgelegenheid. Er moet een kwantitatieve en kwalitatieve inschatting gebeuren van de impact van de werkgelegenheid. De rol van de ondernemingen in de haven, met onder meer de groter wordende aandacht voor "duurzaam ondernemen", moet hierbij ook aan bod komen.

Wat de werkgelegenheid betreft is het niet voldoende om het aantal rechtstreeks tewerkgestelde personen in de haven te vernoemen, maar het is ook belangrijk om het ruime publiek te informeren over de rol die de havens spelen in de "cascade" van de onrechtstreekse werkgelegenheid en de welvaart die dat met zich meebrengt. De werkgelegenheid is weliswaar gedaald in de laatste decennia, maar dit is voor een deel toe te schrijven aan een verschuiving van de werkgelegenheid van de haven zelf naar gebieden in de ruime omgeving van de haven. Een deel van die werkgelegenheid is er dus wel, maar is minder zichtbaar dan vroeger. Hetzelfde geldt voor het traditionele beeld van de havenarbeid. Deze arbeid, die in de publieke opinie stilaan lijkt te verdwijnen, is niet ver-

dwenen maar wel van uitzicht veranderd door de evoluties in de overslagtechnieken in de haven.

Deze verzuchting van de Vlaamse Havencommissie hangt nauw samen met het eerste punt dat betrekking heeft op de realistische planning van infrastructuur. Enerzijds hebben havens ruimte nodig om goed te kunnen functioneren (en strategische reserves om dat ook in de toekomst te kunnen), anderzijds is het essentieel dat er wordt gestreefd naar een zuinig en efficiënt ruimtegebruik (optimalisatie van bestaande infrastructuur, inbreiding). Worden de strategische plannen echter te groots opgevat op het vlak van de planning van aanpassing of uitbreiding van infrastructuur dan wordt het bovengenoemde evenwicht tussen economische en maatschappelijk belang en de ruimtelijk/economische aspecten ervan verstoord en dit heeft een negatieve invloed op de publieke opinie over de havens.

Duidelijke en concrete teksten en plannen

De strategische plannen worden opgesteld in werkgroepen en stuurgroepen waarin verschillende actoren zeten die elk hun eigen opinies en belangen hebben. Het samenbrengen van al deze meningen is geen gemakkelijke opgave en leidt soms tot consensusstukken en -plannen en vaagheden waarmee iedereen het eens is, maar waar niemand nog op een eenvoudige wijze de essentie kan uithalen. De Vlaamse Havencommissie vraagt bij deze dan ook om, hoe moeilijk dat soms ook is, concrete, eenvoudig leesbare en begrijpbare teksten en plannen te produceren. Pas dan is de communicatieopdracht, die essentieel is in de strategische plannen, ten volle geslaagd.

Betrokkenheid van alle relevante actoren

De waarde van de strategische plannen als ondersteunend beleidsinstrument verhoogt naarmate het meer gedragen wordt door alle relevante actoren. Dit vereist dat alle relevante actoren betrokken worden bij de opmaak van de plannen en dat elk van de actoren inspraak heeft in het proces en het eindproduct. De Vlaamse Havencommissie heeft het gevoel dat dit niet bij alle in opmaak zijnde strategisch plannen in voldoende mate het geval is. De lokale vertegenwoordigers van de werknemers- en werkgeversorganisaties zijn bijvoorbeeld niet bij alle strategische plannen ten volle als actor betrokken. Gegeven het belang van deze actoren in het havengebeuren is dit een ernstig gebrek dat er op termijn voor kan zorgen dat de plannen, hoe deskundig ze ook zijn opgesteld, niet voldoende worden gedragen.

De Havencommissie is van mening dat de stand van zaken met betrekking tot de strategische plannen op

regelmatige basis moet meegedeeld worden aan de Vlaamse regering. Deze procedur stap mag het werkproces uiteraard niet stilleggen of vertragen.

Commitment en mandatering van de betrokken actoren

De betrokkenheid van alle relevante actoren is een noodzakelijke, maar geen voldoende voorwaarde. Het spreekt voor zich dat de actoren die bij de opmaak van de strategische plannen betrokken worden in de eerste plaats actief meewerken en in de tweede plaats bij de finalisering van het plan ook achter het ontwikkelde plan blijven staan. Al te dikwijls gebeurt het dat actoren die betrokken worden bij een besluitvormingsproces achteraf de gevonden consensus bekritisieren. Ook bij de opmaak van de Strategische Plannen is het gevaar dat zo iets gebeurt niet gering. De opstellers moeten alles in het werk stellen om dergelijke situaties te voorkomen door met de betrokken actoren goede afspraken te maken over het commitment en het mandaat van de vertegenwoordigers van de actoren in stuur- en werkgroepen.

Een tweede aspect dat met de inzet van de betrokken actoren te maken heeft, is het feit dat individuele actoren het overlegproces kunnen beheersen. De Vlaamse Havencommissie wenst dat de opmaak van de strategische plannen op een democratische wijze gebeurt waarbij alle maatschappelijke actoren hun inbreng moeten hebben. De "gewichten" die nu aan elk van de actoren in de opmaak van de strategische plannen worden toegekend zijn niet steeds even duidelijk. Hierover moeten in principe duidelijke afspraken worden gemaakt. De Vlaamse Havencommissie wil er in dit verband de nadruk op leggen dat havens in de eerste plaats een sociaal-economische functie hebben. Alle betrokken actoren moeten streven naar een plan waarbij deze sociaal-economische functie centraal staat, maar waarbij gestreefd wordt naar een consensus over de voorwaarden op maatschappelijk, ecologisch, veiligheids- en leefkwaliteitsvlak.

3.2 Op te nemen elementen in de strategische plannen

Inleiding

In totaal zijn er 5 strategische plannen in de maak op havenniveau²². De finaliteit van deze plannen wordt op termijn samengebracht en/of geëvalueerd in de "Langetermijnvisie voor het Vlaamse havenbeleid" en wordt ter advies voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie.

²²Eén voor elke haven, met uitzondering voor Antwerpen, waar er voor linker- en rechteroever op dit ogenblik twee afzonderlijke plannen worden opgesteld.

Bovendien wordt elk van deze plannen op het hoogste beleidsniveau geanalyseerd en geïnterpreteerd (zoals eerder gesteld is de Havencommissie er voorstander van dat de strategische plannen op regelmatige basis ook al in de opmaak fase aan de Vlaamse regering worden meegedeeld). Er is dus alle reden om te vertrekken van een gemeenschappelijke structuur waarin steeds dezelfde items op een analoge wijze worden uitgewerkt in elk plan.

In de praktijk is dergelijk ideaal bijzonder moeilijk te verwezenlijken. De meeste strategische plannen zijn reeds ver gevorderd en de timing, de uitvoerders en de betrokken actoren zijn verschillend. Toch meent de Vlaamse Havencommissie dat het zinvol is om een lijst op te stellen met elementen die volgens de Havencommissie op zijn minst in één of andere vorm aan bod moeten komen. Deze elementen worden gestructureerd in een schema, dat wordt weergegeven in figuur 1.

Bespreking van de elementen die op zijn minst in de strategische plannen aan bod moeten komen

Een eerste element dat aan bod moet komen in een strategisch plan is de afbakening van het studie-object. Hiertoe behoort de afbakening van het geografisch studiegebied, een omschrijving van de invalshoeken van waaruit de materie wordt bestudeerd en de methoden die zullen worden gebruikt.

Het tweede element dat volgens de Havencommissie essentieel is, is de opstelling van uitgangspunten. Een eerste uitgangspunt is de bestaande situatie in het geografisch studiegebied. Welke politieke en strategische opties worden er voor het havengebied genomen (zowel op het niveau van het havenbestuur als op het niveau van de plaatselijke en Vlaamse politiek)? Welke zijn de randvoorwaarden (Ruimtelijk Structuurplan, Europese, nationale en Vlaamse wetgeving, zoals bijv. de Vogel- en Habitatrichtlijn, enz.)? Een bijzonder essentieel uitgangspunt voor een havengebied is tenslotte de economische omgeving waarin de haven zich verder moet ontwikkelen: wereldhandel, concurrentie, trends (bijv. containerisatie), enz.

Een derde element in de strategische plannen is de planning zelf. In functie van de opgestelde uitgangspunten (zie nr. 2 in schema) moet bepaald worden welke acties er ondernomen moeten worden op het terrein zelf: aanpassing van bestaande infrastructuur of nieuwe infrastructuurwerken en een gedegen grondbeleid (verwerving, afstoting, invulling terreinen). De ruimtelijke concepten moeten worden uitgewerkt (inplanting wegen,

spoorwegen, bewoning). Bij de behandeling moet ook al rekening gehouden worden met de elementen 4, 5 en 6 in het schema.

Het vierde element houdt het toetsen in van de opgestelde plannen aan de maatschappelijke gevolgen van de voorstelde acties. Hierbij moet rekening gehouden worden met elementen zoals de mobiliteit van de bewoners, het regionale verkeer, de koppeling wonen en werken en de hinderbeleving.

Ook het vijfde element houdt het toetsen in van de geplande acties, maar dan op milieugebied. Dit houdt onder meer in: de invulling van de koppelingsgebieden, de overgangsstructuren en de ecologische infrastructuur.

In het zesde element wordt nagegaan of de geplande acties stroken met normen en streefdoelen op het vlak van geluids-, stof- en geurhinder en veiligheidsrisico's.

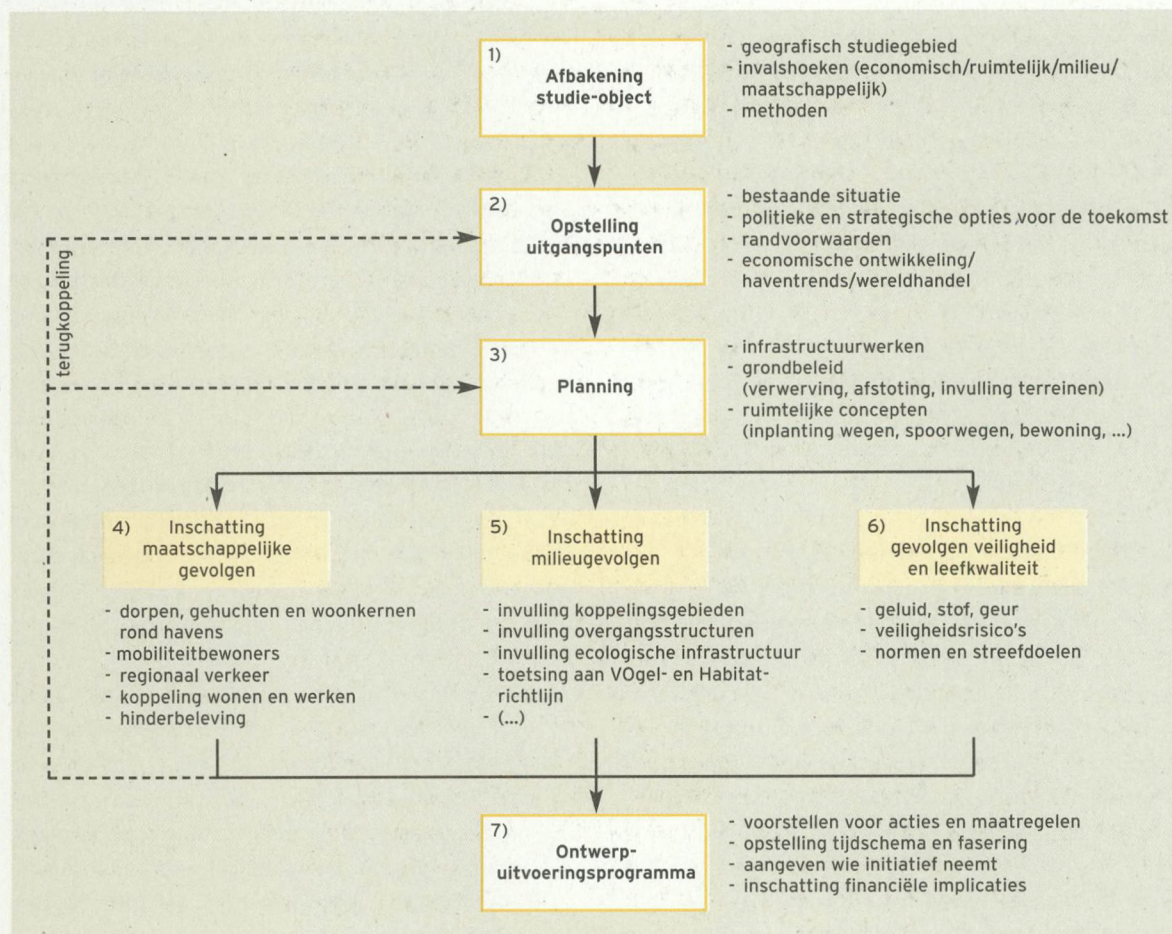
In de elementen 4, 5 en 6 (inschatting van respectievelijk de maatschappelijke gevolgen, de milieugevolgen en de

gevolgen voor veiligheid en leefkwaliteit) worden de opgestelde uitgangspunten en de planning getoetst. Indien nodig moet terugkoppeling plaatsvinden naar de uitgangspunten en de planning, waarbij deze eventueel worden aangepast. In figuur 1 wordt deze terugkoppeling visueel weergegeven.

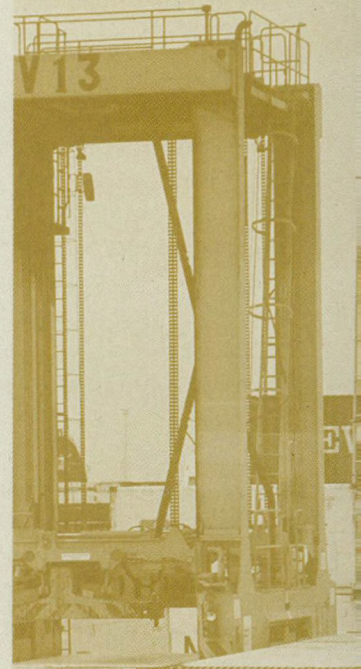
Als finaliteit wordt er door de Vlaamse Havencommissie een concreet strategisch plan verwacht waarin voorstellen voor acties en maatregelen worden gedaan. Initiatiefnemers moeten worden aangeduid en de financiële implicaties moeten worden ingeschat. Voor deze concrete acties moet aangegeven worden hoe het na te streven tijdschema er zou kunnen uitzien.

Verder in de procedure leidt het strategisch plan tot het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) afbakening zeehavengebieden (dit wordt opgemaakt door de afdeling Ruimtelijke Planning van het Vlaamse Gewest) en de invulling van stedenbouwkundige voorschriften en de opmaak van specifieke ruimtelijke uitvoeringsplannen per deelgebied.

Figuur 1: Mogelijke structuur strategisch plan



6.2 Nota over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen



Brussel, 1 maart 2002

1. Inleiding

Met een brief van 7 februari 2002 vraagt het dagelijks bestuur van de SERV aan de Vlaamse Havencommissie en aan de sectorale commissie Goederenvervoer om bedenkingen en voorstellen te formuleren in verband met het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit met het oog op de integratie van deze voorstellen en bedenkingen in de aanbeveling van de SERV.

Deze nota bevat een aantal algemene bedenkingen en voorstellen van de Vlaamse Havencommissie, in functie van de vraag van de SERV. De nadruk ligt op de aspecten "haven" en "goederenvervoer". De Vlaamse Havencommissie zal later beslissen of ze ook zelf nog "ten gronde" over het mobiliteitsplan een aanbeveling zal formuleren.

2. Opmerkingen

2.1 Omvang en duidelijkheid van het document

Door het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt een grote hoeveelheid interessante informatie beschikbaar, *maar er wordt absoluut te weinig onderscheid gemaakt tussen hoofdzaak en bijzaak*. Dit resulteert in een bijzonder lijk studiewerk dat, ondanks de erin vervatte interessante informatie, onvoldoende concreet en duidelijk is en bijgevolg ongeschikt is als beleidsdocument. De omvang van het document is een drempel waardoor reeds bij voorbaat een deel van de impact ervan verloren gaat. Het Mobiliteitsplan is nu een zeer ruime inven-

taris van prioriteiten, waarin geen afweging wordt gemaakt tussen belangrijk of minder belangrijk, dringend of minder dringend, enz.

2.2 Het ontbreken van een duidelijk finale planning

De Vlaamse Havencommissie vindt het een ernstig gebrek dat er in het Mobiliteitsplan geen concrete planning wordt opgesteld. Een essentieel onderdeel van het Mobiliteitsplan zou moeten bestaan uit een concrete aanduiding door de overheid van de maatregelen en/of infrastructuurwerken die worden gepland tussen nu en bijv. 2010, met daarbij concrete gegevens over timing, kenmerken, kostprijs, enz. De financiële implicaties van die planning moeten wel in overeenstemming zijn met de financiële mogelijkheden, eventueel rekening houdende met alternatieve financieringsconstructies.

2.3 Miskening van de invloed van de havens en het goederenvervoer

Een fundamenteel gebrek aan het Mobiliteitsplan is het feit dat er op geen enkele zinvolle wijze rekening wordt gehouden met de Vlaamse havens. Nochtans spelen de Vlaamse havens in heel het mobiliteitsgebeuren een essentiële rol:

- Jaarlijks wordt ruim 190 miljoen ton goederen in de 4 Vlaamse havens gelost of geladen vanuit of in een zeeschip. Bovendien wordt er in de havengebieden een hoeveelheid goederen van dezelfde grootteorde gegenereerd in sommige industriële havengebieden (bijv. Antwerpen als tweede grootste chemische cluster in de wereld, Sidmar in Gent). Al

deze goederen worden vervoerd vanuit of naar het nationale of internationale hinterland. Er zijn sterke aanwijzingen dat deze goederenstromen nog verder zullen toenemen, vooral voor containers. Dat deze goederenhoeveelheden een impact hebben op de mobiliteit, valt moeilijk te ontkennen.

- Doordat een belangrijk deel van de overslag van goederen in de havens gebeurt, worden ook daar de fundamenteën gelegd voor de huidige modal split en de toekomstige modal shift. Bijvoorbeeld de wijze waarop haveninfrastructuur wordt geconcipeerd en de ontwikkelingen in de havens op het vlak van logistieke organisatie heeft een beduidende invloed (op termijn) op de modal split en modal shift. De huidige en toekomstige verdeling van de ladingsstromen over de vervoermodi is een essentieel gegeven in het mobiliteitsvraagstuk.

In het Mobiliteitsplan wordt de indruk gewekt dat het mogelijk is om de modal split van overheidswege grondig en op relatief korte termijn bij te sturen. Dit is echter niet of nauwelijks het geval en is bovendien afhankelijk van verschillende factoren zoals het voldoende beschikbaar zijn van alternatieven, het aanwezig zijn van voldoende stimulerende maatregelen, het bekomen van een mentaliteitswijziging enz. Overigens is het door middel van een modal shift fysiek en organisatorisch onmogelijk om de te verwachten toekomstige groei van het wegvervoer volledig op te vangen.

- De zwaartepunten in de havengebieden kunnen verschuiven. Bijvoorbeeld: bij het volledig operationeel zijn van het Deurganckdok zal het zwaartepunt in de haven van Antwerpen voor een deel verschuiven naar de linkerscheldeoever, hetgeen een belangrijke impact heeft op de mobiliteit. Een ander voorbeeld is de Westerscheldeoeververbinding; wanneer deze verbinding operationeel wordt kunnen en zullen er goederenstromen verschuiven in de regio.
- Naast de impact van toekomstige infrastructurele ontwikkelingen in de havens zijn er tal van technische, organisatorische en institutionele ontwikkelingen in de havens die ongetwijfeld een sterke invloed hebben op de toekomstige goederenstromen en bijgevolg ook op de mobiliteit. Deze ontwikkelingen komen niet of onvoldoende aan bod. Enkele voorbeelden: ontwikkelingen in de logistiek (containerrederijen die een steeds grotere impact hebben op de vervoersketen), schaalvergroting in de zeevaart,

of de invloed van het Europese vervoersbeleid op de havens en het goederenvervoer (bijv. het Port Package, Vogel- en Habitatrichtlijn).

- De havens hebben een essentiële impact op de mobiliteit. Het omgekeerde is evenzeer een feit. De ontwikkelingsmogelijkheden van de havens zijn sterk afhankelijk van de mogelijkheden die zij hebben om de goederen aan de hinterlandzijde aan- en af te voeren. Mobiliteitsproblemen hebben in dat geval ook ernstige gevolgen voor de havens. En hierbij moet de rol van de havens in de Vlaamse economie worden benadrukt: de havens zijn centra waarin een belangrijk deel van de rechtstreekse en onrechtstreekse toegevoegde waarde en werkgelegenheid ontstaat. Problemen op het vlak van mobiliteit hebben, ook via de havens, een belangrijke impact op de welvaart in Vlaanderen.



2.4 Coherentie van vervoersmodellen en prognoses

De kwantitatieve basis van het Mobiliteitsplan wordt gevormd door vervoersmodellen. Het is bijzonder moeilijk om perfect werkende vervoersmodellen te maken die bovendien met grote zekerheid de toekomst kunnen voorspellen. De Vlaamse Havencommissie vindt echter dat de modellen die aan de basis liggen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, zeker voor wat het goederenvervoer betreft, absoluut niet voldoen aan de minimale eisen op het vlak van coherentie, volledigheid en consistentie.


De basisgegevens, de gevolgde methodologie en de resultaten zijn ontoereikend om als basis te dienen van een plan met verstrekkende gevolgen zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen. *Uiterste voorzichtigheid is dus geboden bij het trekken van beleidsconclusies uit het door het Mobiliteitsplan aangereikte studiemateriaal.*

Enkele voorbeelden:

- De gehanteerde prognoses zijn gebaseerd op een goederenmodel en een personenvervoermodel. Beide modellen werden niet op een behoorlijke wijze geïntegreerd. Wijzigingen in het ene model lijken niet door te werken op het andere model en vice versa.
- De prognoses werden gedaan per modus, zonder rekening te houden met het geheel van de goederenstromen en de effecten van de verschuiving van het verkeer van de ene modus naar de andere. Deze werkwijze is onlogisch en strookt niet met de gangbare technieken op het vlak van vervoersprognoses. De resultaten die uit dergelijke werkwijze voortvloeien, zijn onbetrouwbaar en inconsistent.
- Er wordt in de modellen uitgegaan van de "normale situaties in de avondspits". Daarenboven wordt de meeste aandacht besteed aan de "Vlaamse ruit", omdat daar de meeste problemen inzake congestie voorkomen. Daarmee wordt voorbijgegaan aan seizoensgebonden fenomenen, zoals de situaties waarbij verplaatsingen in functie van het kusttoerisme en havenverkeer samenkomen.
- In het "duurzaam scenario" wordt in de prognose aangenomen dat er tegen 2010 slechts evenveel voertuigkilometers voor het personenvervoer zullen worden gepresteerd dan in 1998. Hoewel dit een begerenswaardige doelstelling is, is het een bijzonder onwaarschijnlijk resultaat van een "prognose". Er wordt met andere woorden geen onderscheid gemaakt tussen "prognose" en "streefcijfers".

2.5 Interactie en afstemming met andere plannen, initiatieven en beleidsniveaus

- Er wordt te weinig aangegeven in welke mate het Mobiliteitsplan past in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Voor sommige transportmodi wordt verwezen naar RSV, voor anderen niet.
- De relatie met andere constructies (zoals bijv. de BAM) of plannen om de mobiliteit te bevorderen (bijv. het Masterplan Antwerpen) is onduidelijk.
- Er moet voorkomen worden dat er in Vlaanderen beleidsmaatregelen ter bevordering van de mobiliteit worden genomen die de internationale concurrentiepositie van de Vlaamse havens en de Vlaamse vervoerssector negatief beïnvloeden. Sommige beleidsmaatregelen zijn immers bijzonder interessant, doch hebben een negatief effect voor Vlaanderen als er niet op Europees niveau aan dergelijke maatregel wordt gewerkt (zie bijv. de discussie rond het Eurovignet).
- In het Mobiliteitsplan wordt te weinig rekening gehouden met andere beleidsdomeinen. Het is bijvoorbeeld weinig zinvol om aan de ene kant beleidsmaatregelen te nemen ter bevordering van de binnenvaart terwijl aan de andere kant blijkt dat er in tal van binnenwateren niet meer wordt gebaggerd omdat er problemen zijn rond slibberging.



6.3 Aanbeveling over een gewijzigd voorstel van richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'

Brussel, 5 april 2002

1. Inleiding

In februari 2001 formuleerde de Europese Commissie een mededeling met als titel 'De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in havens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa'. Deze mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad bevat een voorstel voor richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'. Genoemde documenten worden meestal aangeduid als het 'Port Package'. De Vlaamse Havencommissie formuleerde op 22 juni 2001 een aanbeveling over dit voorstel van richtlijn. Deze aanbeveling gaf aanleiding tot de formulering van amendementen die uiteindelijk, samen met een groot aantal amendementen uit andere lidstaten, leidden op 14 november 2001 tot de goedkeuring van een tekst door het Europees Parlement.

Ondertussen heeft de Europese Commissie op 19 februari 2002 een nieuwe tekst opgemaakt ten behoeve van de Europese Raad. Naar eigen zeggen neemt de Europese Commissie "een groot aantal amendementen over die ten doel hebben om de oorspronkelijke tekst te verbeteren en te verduidelijken". Een aantal andere amendementen, die in het Europees Parlement wel werden goedgekeurd, worden door de Europese Commissie echter niet aangehouden in het nieuwe voorstel. In de tekst van het Europees Parlement werd evenwel aan tal van bekommernissen reeds tegemoetgekomen.

Voortgaande op haar vorige aanbeveling (juni 2001) vindt de Vlaamse Havencommissie dat de nieuwe ont-

werptekst nog aanzienlijke aanpassingen moet ondergaan vooraleer aanvaardbaar te zijn. De VHC formuleert in deze aanbeveling haar commentaren op de nieuwe versie van het voorstel van richtlijn.

2. Overzicht van de knelpunten in de voorgestelde richtlijn

2.1 De noodzaak van de richtlijn

De Vlaamse Havencommissie heeft in haar aanbeveling van 22 juni 2001 de noodzaak van de nieuwe richtlijn in vraag gesteld, en dit op basis van verschillende redenen. Er is inderdaad nog steeds onvoldoende aangetoond door de Europese Commissie dat er een nieuwe richtlijn nodig is ter verbetering van de dienstverlening van de havens en het is bovendien absoluut niet zeker of de richtlijn, zoals geformuleerd in het huidige voorstel, de vooropgestelde doelstellingen zal realiseren. Overigens is de dienstverlening in de Noordwest-Europese havens nu reeds van een hoogstaande kwaliteit.

De Havencommissie formuleerde in haar aanbeveling van 2001 de volgende fundamentele vragen bij het voorstel van richtlijn. *Deze blijven onverminderd geldig:*

- 1 De argumentatie voor de opstelling van de procedureregels suggereren dat er op dit moment onvoldoende toegang tot de markt bestaat en vooral dat er daarover grote ontevredenheid bestaat. De Europese Commissie toont echter onvoldoende aan dat dit inderdaad zo is. Bovendien is er in de havensector al een liberalisatie aan de gang. De ontevredenheid over de huidige situatie zou bijvoorbeeld kun-

nen blijken uit het bestaan van een groot aantal klachten bij de Europese instanties. Als de ontevredenheid minder groot is dan wordt gesuggereerd, dan zijn een aantal onderdelen van de richtlijn (zoals over de vergunningen, de overgangsmaatregelen) te ingrijpend, en dus *niet proportioneel*.

- 2 In de ontwerprichtlijn worden maatregelen voorgesteld ter voorkoming van situaties waarin slechts één publieke of private onderneming een prijspolitiek kan voeren waarbij de relatie met de geleverde prestaties onaanvaardbaar is. Deze doelstelling is logisch en zeker na te streven, doch de maatregelen die daarvoor in de richtlijn worden getroffen zijn buiten proportie en bovendien niet nodig. In de zeer sterk concurrentiële Noord-Europese havencontext vergelijken rederijen prijzen tussen dienstverleners niet alleen binnen het havengebied maar ook tussen verschillende havens. Wanverhoudingen tussen prijs en prestatie in de dienstverlening, zelfs als het slechts om één aanbieder per haven gaat, wordt automatisch afgestraft door het vertrek van de reder naar een andere haven. Het aanbod van havens in de Europese Unie is dermate dat deze optie voor de reder reëel is.
- 3 In de Noord-Europese havens zijn ondernemingen gevestigd die beschikken over de allernieuwste installaties. Deze installaties vergen enorme investeringen die slechts gedragen kunnen worden door de grootste ondernemingen. De laatste decennia hebben fusies en overnames plaatsgevonden in de havens tussen kleinere ondernemingen, precies omwille van de financiële implicaties van deze investeringen. Als een moderne Noord-Europese haven slechts beschikt over één onderneming voor de overslag van een bepaald soort goederen (bijv. fruit), dan is dit meestal noodzakelijk in functie van de enorme investeringen die werden gedaan. Teruggaan naar een situatie met meerdere kleine ondernemingen zou de grote investeringen onmogelijk maken, hetgeen een aantasting is van de efficiëntie van de haven. Misbruiken op het vlak van prijszetting zijn ook in dit geval onwaarschijnlijk, omdat de klant steeds over de mogelijkheid beschikt om naar een andere haven te gaan. Bovendien zou een tendens naar meerdere kleinere dienstverleners contrasten met de tendens naar een steeds groeiende omvang en marktmacht van reders en verladers (de klanten).
- 4 Totale liberalisering van publieke dienstverlening zoals dit in sommige Europese havens voorkomt

voor bijvoorbeeld sleepdiensten of beloodsing, is niet na te streven en contraproductief. Dit in tegenstelling tot de intenties van de richtlijn. In de eerste plaats is de publieke dienstverlening 'universeel', d.w.z. beschikbaar voor alle klanten ongeacht hun grootte of marktmacht, hetgeen in een geliberaliseerde markt veel moeilijker gerealiseerd kan worden. Een geliberaliseerde markt voor bijv. beloodsing of sleepdiensten kan leiden tot situaties waarin de grote klanten gunstige prijzen kunnen bedingen of eigen nautische dienstverlening kunnen organiseren doch waarbij kleinere klanten onevenredig hoge prijzen betalen of zelfs in het geheel geen of inferieure dienstverlening krijgen (het zgn. 'cherry-picking'). Voor bepaalde diensten, zoals sleepdiensten of beloodsing, biedt de publieke dienstverlening dus een noodzakelijke solidariteit tussen en een garantie op gelijke behandeling van alle havengebruikers. Bovendien biedt publieke dienstverlening voor bijv. beloodsing de beste garantie op voldoende respectering van de veiligheidseisen (zie de Britse spoorwegen).

Het behoud van publieke dienstverlening moet nagestreefd worden, maar deze dienstverlening moet wel gestoeld zijn op bedrijfseconomische principes, op het streven naar een efficiënte werking, de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening en volledige transparantie. In deze geest dient de nautische dienstverlening zowel binnen als buiten het havengebied conform dezelfde richtlijn geregeld te worden.

2.2 Onduidelijkheid van de tekst

De Europese Commissie heeft in haar nieuwe voorstel van richtlijn enkele onduidelijkheden in de tekst weggevoerd. Toch blijven er nog heel wat onduidelijkheden over. Op enkele uitzonderingen na²³ blijven de voorbeelden, die de Vlaamse Havencommissie heeft opgesomd in haar aanbeveling van 22 juni 2001, geldig.

2.3 Het recht van een verlener van havendiensten om zelf personeel te kiezen

De Vlaamse Havencommissie formuleerde in haar aanbeveling van 22 juni 2001 een fundamenteel bezwaar tegen de formulering van Artikel 6 punt 5, waarin wordt gesteld dat de verlener van havendiensten het recht heeft om zelf personeel te kiezen voor de uitvoering van de dienst waarop de vergunning betrekking heeft. Der-

²³Bijvoorbeeld: de definitie van "havensysteem" is nu wel duidelijk. Art. 11 is nu duidelijker en geeft geen aanleiding meer tot foute interpretatie.

gelijke formulering zou kunnen leiden tot de noodzaak om de havenarbeid in de Vlaamse havens, en overigens ook in een aantal andere belangrijke Europese havens, fundamenteel anders te gaan organiseren. De noodzaak hiervan werd door de Europese Commissie onvoldoende aangetoond.

Wel was de Vlaamse Havencommissie het in haar aanbeveling eens met het principe dat de havenarbeid in voldoende mate moet aangepast zijn aan de noden van het moderne havenbedrijf. Hiervoor bestaan reeds mogelijkheden tot het maken van afspraken tussen vertegenwoordigers van werknemers- en werkgeversorganisaties. Het is uiteraard noodzakelijk dat dergelijke afspraken ook inderdaad gemaakt worden. De Havencommissie is overigens ook van mening dat regimes afgestemd op de conventies en aanbevelingen van de ILO over havenarbeid (nrs. 137 en 152 resp. 145) daartoe voldoende ruimte kunnen bieden. Er is dan ook geen reden om de toepassing van die conventies en aanbevelingen in de bestaande nationale sociale wetgevingen vanuit de Europese Unie aan banden te leggen of te doen herzien. Voorwaarde is evenwel dat alle lidstaten de ILO-conventies ratificeren.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat de Europese Commissie in het nieuwe voorstel van richtlijn op geen enkele relevante wijze is ingegaan op de bezwaren die in dit verband door verschillende lidstaten en organisaties zijn geuit. Dit is onaanvaardbaar.

2.4 Bevoegde instantie

De vergunningen moeten toegekend worden door een 'bevoegde instantie'. Dit is volgens het voorstel van richtlijn in principe het havenbestuur, tenzij het havenbestuur zelf dienstverlener is of direct of indirect zeggenschap heeft, want dan moet de vergunning worden toegekend door een andere 'bevoegde instantie'. Hoe dit moet gebeuren is, ook in de nieuwe tekst, niet duidelijk. Bovendien is het havenbestuur de instantie met een unieke knowhow op het vlak van het bestuur en de bepaling van de noden van de haven. De aanwijzing of oprichting van een andere 'bevoegde instantie' zou kunnen leiden tot een verminderde autonomie van het bestaande havenbestuur, hetgeen absoluut niet wenselijk is.

De Vlaamse Havencommissie benadrukt dat het steeds het havenbestuur moet zijn dat moet worden erkend als de "bevoegde instantie". Een voorwaarde is evenwel dat er door de lidstaten een efficiënt werkende beroepsprocedure wordt mogelijk gemaakt. Door het bestaan van dergelijke beroepsprocedure is het eventueel oprichten

van een 'bevoegde instantie' buiten het havenbestuur geheel overbodig.

2.5 Looptijd van de vergunning

Volgens artikel 9 wordt de looptijd van de vergunningen bepaald door het al dan niet aanzienlijk zijn van de investeringen in roerende of onroerende activa. De looptijd van de vergunningen kan afhankelijk hiervan 5, 10 of 25 jaar bedragen.

Artikel 9 was in de eerste versie van het voorstel van richtlijn bijzonder vaag en onduidelijk en hierin is geen verandering gekomen in het nieuwe voorstel.

Er is geen definitie van 'aanzienlijk', hetgeen een juiste interpretatie van dit deel van de richtlijn onmogelijk maakt. Het is bovendien te betwijfelen of er een correcte definitie van het woord 'aanzienlijk' kan gevonden worden, aangezien een investering die voor de ene onderneming 'onbeduidend' is, voor de andere onderneming als 'aanzienlijk' moet beschouwd worden, afhankelijk van onder meer de financiële draagkracht van de onderneming. Bovendien moet er niet alleen gewag gemaakt worden van de investeringen, maar ook van het handelsfonds en de investeringen in menselijk kapitaal. Dezelfde onduidelijkheid is er over de termen 'roerend' en 'onroerend'. Het is de vraag of deze termen in alle lidstaten van de Europese Unie in de nationale (boekhoudkundige) regelgeving op dezelfde wijze werd gedefinieerd. Bovendien kan een 'roerend' goed volgens Belgisch recht 'onroerend' worden door de permanente verbinding met een ander onroerend goed (d.i. 'onroerend door bestemming').

Overigens zijn de looptijden van de huidige vergunningen (in de betekenis van 'concessies') in de meeste Europese havens beduidend langer. De bedrijfseconomische redenen hiervoor zijn evident (o.a. is de termijn van de concessie gekoppeld aan de afschrijvingsperiodes van de gedane private investeringen). Over de looptijd van de vergunningen zijn er geen of weinig legale disputen geweest in het verleden. Er is dan ook geen enkele reden om hiervoor beperkende voorwaarden te bepalen. De arbitraire beperking van de concessieduur zou de kwaliteit van de dienstverlening en de normale bedrijfseconomische exploitatie van de private ondernemingen sterk in het gedrang brengen.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat er ook in het nieuwe voorstel geen realistische looptijden voor vergunningen werden gedefinieerd. Door het Europees Parlement waren nochtans amendementen goedge-

keurd die op zijn minst voor een deel tegemoetkamen aan de bezwaren op dit vlak. De Havencommissie is van mening dat de voorgestelde looptijden van de vergunningen absoluut drastisch verhoogd moeten worden teneinde voldoende mogelijkheden te creëren om private investeringen te laten renderen. De looptijd van de bestaande vergunningen moet gerespecteerd worden.

2.6 Overgangsmatregelen

Artikel 16 bepaalt de overgangsmatregelen. In eerste instantie gelden dezelfde onduidelijkheden over de gebruikte terminologie als bij de discussie over de looptijd van de vergunningen: 'onbeduidende' versus 'aanzienlijke' investeringen en 'roerende' versus 'onroerende' activa. Ook het al dan niet 'beperkt zijn' van het aantal verleners van havendiensten (zie artikel 7) speelt een essentiële rol omdat de regels rond de overgangsmatregelen hiervan rechtstreeks afhankelijk zijn. Deze bezwaren, die de Vlaamse Havencommissie formuleerde in haar aanbeveling over het eerste voorstel van richtlijn, blijven onverminderd geldig voor het nieuwe voorstel.

Wel werd er in het nieuwe voorstel een regeling voorzien waarin een geselecteerde dienstverlener "zodanig een vergoeding betaalt voor de door hem overgenomen onroerende activa. De bevoegde autoriteit kan de waarde daarvan vaststellen voordat de selectieprocedure wordt opgestart". Deze compensatieclausule (nieuw art. 17) is een zinvolle verbetering van het voorstel van richtlijn.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat art. 16 niet werd verduidelijkt. De eerder door de Vlaamse Havencommissie geuite bezwaren op dit vlak blijven bijgevolg geldig. Wel werd er in art. 17 een compensatieclausule voorzien, zodat een deel van de rechtsonzekerheid die door art. 16 ontstaat, wordt opgeheven. Toch vindt de Havencommissie dat de overgangsmatregelen de bestaande overeenkomsten te weinig respecteren.

2.7 Tenuitvoerlegging

De lidstaten moeten uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden. De Europese Commissie heeft het voorstel van richtlijn op dit vlak niet aangepast, niettegenstaande de bezwaren die door verschillende lidstaten en organisaties op dit vlak werden geuit.

De Vlaamse Havencommissie vindt deze termijn bijzonder beperkt en niet haalbaar.



3. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie formuleerde in juni 2001 een aanbeveling over het toenmalige voorstel van richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'. Er heeft ondertussen onder meer een ruime discussie plaatsgevonden op het niveau van het Europees Parlement en in het Economisch en Sociaal Comité, doch de Europese Commissie heeft de meest essentiële opmerkingen en amendementen niet in haar nieuwe tekst opgenomen.

Zoals ook gesteld in de aanbeveling van juni 2001 is de Havencommissie het eens met het algemene principe dat alle huidige en potentiële dienstverleners een eerlijke kans moeten krijgen om zich toegang te verschaffen tot de markt voor havendiensten. Voor een groot deel is dit nu al het geval en in zowel de Vlaamse als de meeste andere Noordwest-Europese havens zijn er structurele ontwikkelingen aan de gang waarbij de bestaande situatie stilaan evolueert naar de situatie die in het voorstel van richtlijn wordt beoogd.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat *noch de eerste noch de nieuwe* tekst van het voorstel van richtlijn voldoet om de beoogde doelstelling te bereiken. Niettegenstaande er inspraakprocedures bestaan, o.m. via het Europees Parlement, blijken deze bijzonder weinig effect te hebben op de klaarblijkelijke intenties van de Europese Commissie om de oorspronkelijke tekst, met zo weinig mogelijk wijzigingen, op een zo kort mogelijk tijd te voltooien en te doen implementeren. Dergelijke werkwijze is niet aanvaardbaar en is niet in verhouding tot het belang en de implicaties van de richtlijn.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat er inhoudelijk wel enkele verduidelijkingen zijn gebeurd, maar dat aan de meeste fundamentele bezwaren die de Havencommissie in haar vorige aanbeveling formuleerde, op geen enkele wijze tegemoetgekomen is.

De Vlaamse Havencommissie formuleerde in haar aanbeveling over het voorstel van richtlijn in juni 2001 reeds een aantal belangrijke tekortkomingen van de toenmalige tekst. De Havencommissie betreurt dat deze tekortkomingen nog quasi volledig aanwezig zijn in de nieuwe tekst die door de Europese Commissie in februari 2002 werd gemaakt:

1 De ontwerprichtlijn streeft naar een afbouw van publieke dienstverlening. Er zijn evenwel belangrijke redenen (veiligheid, solidariteit, organisatorische omstandigheden) om op efficiëntieprincipes gestoelde publieke dienstverlening te behouden. Dit wil zeggen dat er hierbij wel strikte voorwaarden gelden op het vlak van het nastreven van bedrijfseconomische efficiëntie en transparantie. De argumenten die in de richtlijn worden gebruikt om publieke dienstverlening aan banden te leggen zijn niet geldig in de moderne Noord-Europese zeehavens.

Met betrekking tot zelfafhandeling wordt in het voorstel van richtlijn niet gespecificeerd welke vormen van dienstverlening hiervoor in aanmerking komen. Het is evenwel *volstrekt onaanvaardbaar* dat de nautische dienstverlening ook onder de noemer "zelfafhandeling" zou kunnen vallen. Dit zou de veiligheid in het gedrang brengen en is ook absoluut niet aanvaardbaar om redenen op het vlak van solidariteit en continuïteit.

2 De tekst van de richtlijn bevat een belangrijk aantal vaagheden, onduidelijkheden en onvolledigheden. In de nieuwe versie van de tekst werden verduidelijkingen aangebracht, doch in onvoldoende mate. Het gaat hierbij niet om details; sommige onduidelijkheden hebben tot resultaat dat het voor de betrokkenen in het geheel niet duidelijk is wat het toepassingsgebied en de draagwijdte van de richtlijn is.

3 In de richtlijn wordt op een bijzonder ongunstige wijze bepaald dat verleners van havendiensten het recht hebben zelf personeel te kiezen. De formulering zou ertoe kunnen leiden dat de havenarbeid in Vlaanderen en in een aantal belangrijke buitenlandse havens op een fundamenteel andere wijze georganiseerd zal moeten worden. Deze bepaling is

geheel buiten proportie, temeer daar er op dit ogenblik reeds mogelijkheden zijn om tussen werkgevers en werknemers afspraken te maken in functie van de noden van het moderne havenbedrijf. De voorwaarde is natuurlijk dat dergelijke afspraken ook daadwerkelijk gemaakt worden. De betreffende tekst was in de vorige versie van het voorstel van richtlijn absoluut niet aanvaardbaar en deze situatie is ongewijzigd gebleven.

4 De bepalingen rond de aanwijzing of oprichting van een 'bevoegde instantie' voor de toekenning van vergunningen zijn niet geheel duidelijk. Bovendien is er een reëel gevaar dat de oprichting van dergelijke instantie leidt tot een verminderde autonomie van het bestaande havenbestuur. Dergelijke constructies zijn onaanvaardbaar en niet proportioneel met de doelstellingen van de richtlijn. Nochtans zijn de doelstellingen van de Europese Commissie op dit vlak gegarandeerd op voorwaarde dat er door de lidstaten een efficiënt werkende beroepsprocedure mogelijk wordt gemaakt.

5 De bepalingen die betrekking hebben op de looptijd van de vergunningen en op de overgangsmatregelen bevatten tal van onduidelijkheden die sterk uiteenlopende interpretaties toelaten. Hoewel in de nieuwe versie van het voorstel van richtlijn een compensatieclausule werd ingebouwd, kunnen deze bepalingen toch nog leiden tot rechtsonzekerheid. Om die rechtsonzekerheid op te heffen zou de hoogte van de compensatie op een objectieve wijze bepaald moeten kunnen worden, bijvoorbeeld door een college van arbiters. De bepalingen met betrekking tot de looptijd van de vergunningen zijn bijgevolg niet proportioneel met de initiële doelstellingen van de richtlijn, die o.a. een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening nastreeft. De arbitraire beperking van de concessieduur zou integendeel de kwaliteit van de dienstverlening en de normale bedrijfseconomische exploitatie van de private ondernemingen sterk in het gedrang brengen.

6.4 Aanbeveling over de wijziging van het Natuurdecreet en andere decreten voor de omzetting van de Vogel- en Habitatrichtlijn

Brussel, 30 april 2002

1. Inleiding

In januari 2002 werd in het Vlaams Parlement een voorstel van decreet ingediend tot wijziging van het natuurdecreet en enkele andere decreten met het oog op de omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Naast de omzetting van beide richtlijnen bevat het voorstel van decreet ook een aantal andere wijzigingen van het natuurdecreet.

Het voorstel van decreet wijzigt het decreet van 21 oktober 1997 over het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. De wijziging is het gevolg van een ingebrekestelling van 1 juli 1999 en een "met reden omkleed advies" van 10 februari 2000 waarin de Europese Commissie stelt dat de bestaande wetgeving in Vlaanderen niet volstond om de te bereiken resultaten van de Richtlijn 92/43 van de Raad van 21 mei 1992 (Habitatrichtlijn) en van de Richtlijn 79/409 van de Raad van 2 april 1979 (Vogelrichtlijn) te realiseren.

2. Overzicht van knelpunten in het voorstel van decreet en commentaren van de Vlaamse Havencommissie

2.1 De Vlaamse Havencommissie sluit zich aan bij de aanbeveling van de SERV

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) formuleerde op 13 maart 2002 een aanbeveling over het voorstel van decreet. De volledige tekst van de SERV-aanbeveling kan geraadpleegd worden op de website van de SERV: www.serv.be.

De Vlaamse Havencommissie sluit zich aan bij de aanbeveling van de SERV doch gaat in haar eigen aanbeveling iets dieper in op de havenspecifieke aspecten van de materie. Door hun specifieke functies zijn havens immers steeds gelegen aan de kust of aan grote rivieren. Hiermee treden de havens voor wat de ruimte-inname betreft quasi onvermijdbaar in concurrentie met ecologisch waardevolle gebieden aan de kust of aan de rivieren. De verhouding tussen enerzijds de poortfunctie van de havens (waardoor er een grote behoefte bestaat aan ruimte voor havens) en anderzijds de beperkte ruimte in Vlaanderen in de nabijheid van havens (o.m. door de beperkte kustlijn) zorgt ervoor dat materies zoals ruimtelijke compensatie niet steeds eenvoudig zijn.

2.2 Omzetting Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn dringend en noodzakelijk

De correcte omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn vormt een belangrijk onderdeel van een offensief natuurbeleid. De omzetting is niet alleen dringend en noodzakelijk voor de bescherming van belangrijke natuurwaarden of omwille van de lopende procedure tegen België wegens de onvolledige omzetting van deze Richtlijnen, maar ook om meer rechtszekerheid te bieden en aanslepende discussies te deblokken. In de Vlaamse havens zijn er diverse dossiers geblokkeerd of betrokken in een moeilijke procedurekwestie omwille van het uitblijven van een correcte omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Dit vormt een belemmering van de verdere ontwikkeling van de Vlaamse havens. En gegeven het belang van de Vlaamse havens voor de welvaart in Vlaanderen (werkgelegenheid, toegevoegde waarde, ...)



is snelle en correcte actie vereist, inclusief het nemen van de nodige uitvoeringsbesluiten. De Vlaamse Havencommissie vraagt hiermee niet om regelgeving die aan havenprojecten onvoorwaardelijke voorrang geeft, maar wel om duidelijke regels en procedures.

Daarnaast stelt de Vlaamse Havencommissie vast dat een correcte en efficiënte omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn (het zoeken, het aanduiden en het beheer van compensatiegebieden) pas zal kunnen indien de personeelsformatie in de desbetreffende administratie op een adequate wijze is ingevuld.

2.3 Rechtszekerheid

De Vlaamse Havencommissie is niettemin verontrust over de mogelijke sociaal-economische implicaties van het voorstel van decreet. Deze zijn momenteel, met de vandaag beschikbare informatie, moeilijk in te schatten. De Havencommissie vraagt dan ook dat tijdens de parlementaire voorbereiding bijzondere aandacht wordt geschonken aan de potentiële sociaal-economische implicaties, zodat een correcte en evenwichtige omzetting van de Vogel- en Habitatrichtlijn gebeurt. Met name de havengebieden in Vlaanderen zijn, gegeven de concurrentiële omgeving waarin zij opereren, bijzonder kwetsbaar voor rechtsonzekerheid. Bedrijven en activiteiten in de havengebieden beschikken over tal van alternatieve locaties in de naburige buitenlandse havens en zullen mogelijks van deze mogelijkheden gebruik maken als onvoldoende rechtszekerheid wordt geboden, met alle gevolgen van dien voor de havens en de Vlaamse economie. Enkele voorbeelden van elementen in het voorstel die rechtsonzekerheid creëren:

- **Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen.** Het voorstel van decreet vermeldt op verschillende plaatsen dat de Vlaamse regering nadere "regels kan vaststellen" en in sommige artikels wordt geen nadere uitvoeringsreglementering voorzien. Nochtans is er voor heel wat belangrijke bepalingen een concretere invulling vereist. Zonder degelijke en duidelijke regeling krijgt de administratie bevoegd voor natuurbehoud en andere betrokken overheden te veel interpretatieruimte, hetgeen rechtsonzekerheid in de hand werkt.

De Vlaamse Havencommissie vindt het dringend en noodzakelijk dat de draagwijdte en de interpretatie van essentiële bepalingen zo concreet en duidelijk mogelijk in de regelgeving moeten worden vastgelegd. Deze verdere precisering van betreffende regelgeving voorkomt dat havendossiers geblokkeerd zouden

geraken ten gevolge van onduidelijkheden over de draagwijdte en de interpretatie van de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Vlaamse omzetting ervan.

- **Definitief vastgesteld gebied.** De Vlaamse Regering heeft in 1996 op grond van art. 4.1 van de Habitatrichtlijn een aantal gebieden *voorgesteld als mogelijke* gebieden van communautair belang²⁴. Het is in het voorstel van decreet niet duidelijk welke gebieden als definitief vastgesteld gebied moeten beschouwd worden. Gaat het om de gebieden die in 1996 door de Vlaamse regering werden voorgesteld als zijnde van communautair belang of gaat het om gebieden die in een door de Vlaamse Regering nog te nemen beslissing zullen worden aangeduid? Er is dus onduidelijkheid over wat precies als een definitief vastgesteld gebied in de zin art. 36bis §6 van het voorstel van decreet moet worden verstaan, hetgeen rechtsonzekerheid creëert. Daarenboven kan voor wat de gebieden betreft, die in uitvoering van art. 4.1 van de Habitatrichtlijn zijn voorgesteld aan de Europese Commissie, volgens de Habitatrichtlijn nog niet gesproken worden van een "speciale beschermingszone" (SBZ). De aanwijzing van een SBZ in het kader van de Habitatrichtlijn verloopt immers in verschillende fases. Pas in de laatste fase gebeurt de aanwijzing als SBZ-H, nadat het gebied door de Europese Commissie op de lijst van "gebieden van communautair belang" is geplaatst. Die lijst is echter nog niet vastgesteld.

Onder de regeling van het voorstel van decreet worden de bestaande SBZ's gehandhaafd zonder hiervoor enige formaliteit te vereisen. Uit het voorstel kan evenwel niet worden afgeleid dat de gebieden die als SBZ werden aangeduid, voor eens en voor altijd dergelijke status blijven behouden. Het verdient aanbeveling om de bestaande SBZ's te koppelen aan een herevaluatie.

Bovendien is het noodzakelijk om de plicht tot het vastleggen van instandhoudingsdoelstellingen voor

²⁴In een eerste fase van de procedure van de Habitatrichtlijn dienden de EU-lidstaten 'gebieden van communautair belang' voor te stellen. De aanmelding daarvan moest gebeuren tegen 10 juni 1995. België heeft deze termijn overschreden en deed aanmelding in 1996. Iedere lidstaat diende een zgn. nationale lijst op te stellen, op basis van de criteria van bijlage III van de richtlijn en relevante wetenschappelijke gegevens. Aan de hand van deze nationale lijsten wordt in een tweede fase door de Commissie in overleg met de Lidstaten, en uiterlijk tegen 10 juni 1998, een lijst van gebieden van communautair belang opgesteld (zgn. communautaire lijst). Deze termijn is ondertussen overschreden. In een derde fase worden de gebieden die voorkomen op de communautaire lijst tegen 10 juni 2004 door de lidstaten definitief aangewezen als speciale beschermingszone.

elk gebied gelijktijdig met de aanmelding en/of aanduiding van dat betrokken gebied, zowel bij aan te wijzen gebieden als bij herziening van reeds aangewezen gebieden, decretaal te verankeren. De passende beoordeling van de effecten van een project in het kader van de EU-richtlijnen moet immers gebeuren in het licht van deze instandhoudingsdoelstellingen.

- **Code van goede natuurpraktijk.** Artikel 6 van het voorstel van decreet beoogt een tweede lid in art. 14 van het decreet Natuurbehoud in te voegen, met als tekst: "De Vlaamse regering kan een code van goede natuurpraktijk vaststellen die de in het voorgaande lid bedoelde zorgplicht verduidelijkt." Een "code van goede natuurpraktijk" kan meebrengen dat een reeks bijkomende, specifieke verplichtingen in het leven wordt geroepen die vergaande rechtsgevolgen instellen zonder werkelijke decretale basis.

2.4 Het voorstel van decreet moet zo nauw mogelijk aansluiten bij de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn

Het voorstel van decreet beoogt in de eerste plaats de omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn, maar bevat ook andere wijzigingen van het natuurdecreet die soms ingrijpend zijn en waarover meer inspraak en overleg wenselijk is. Deze opmerking werd door de SERV reeds geformuleerd en de Vlaamse Havencommissie sluit zich hierbij volledig aan. De overige wijzigingen van het natuurdecreet kunnen beter in een latere fase gebeuren, in een afzonderlijk decreet, waarbij ruim de tijd wordt genomen voor overleg en debat.

Het feit dat het voorstel van decreet verdergaat dan de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn kan in een aantal gevallen nadelig zijn voor de havens en de verdere ontwikkeling ervan:

- **De elementen reeds aangehaald in het SERV-advies.** Zie o.m. bij nieuw art. 36ter.
- **Gelijktijdigheid bij compenserende maatregelen.** Art. 25 van het voorstel van decreet wenst een artikel 36ter in te voegen in het decreet natuurbehoud. Door middel van deze invoeging wordt in essentie art. 6, leden 2 t.e.m. 4 van de Habitatrichtlijn, omgezet (compensatieplicht). Het betreffende artikel in het voorstel van decreet *gaat echter verder* dan het overeenkomstige artikel in de Habitatrichtlijn. Er wordt met name een eigen (strengere) interpretatie gegeven aan de notie "gelijktijdigheid". In feite komt het er in het voorstel op neer dat er reeds een com-

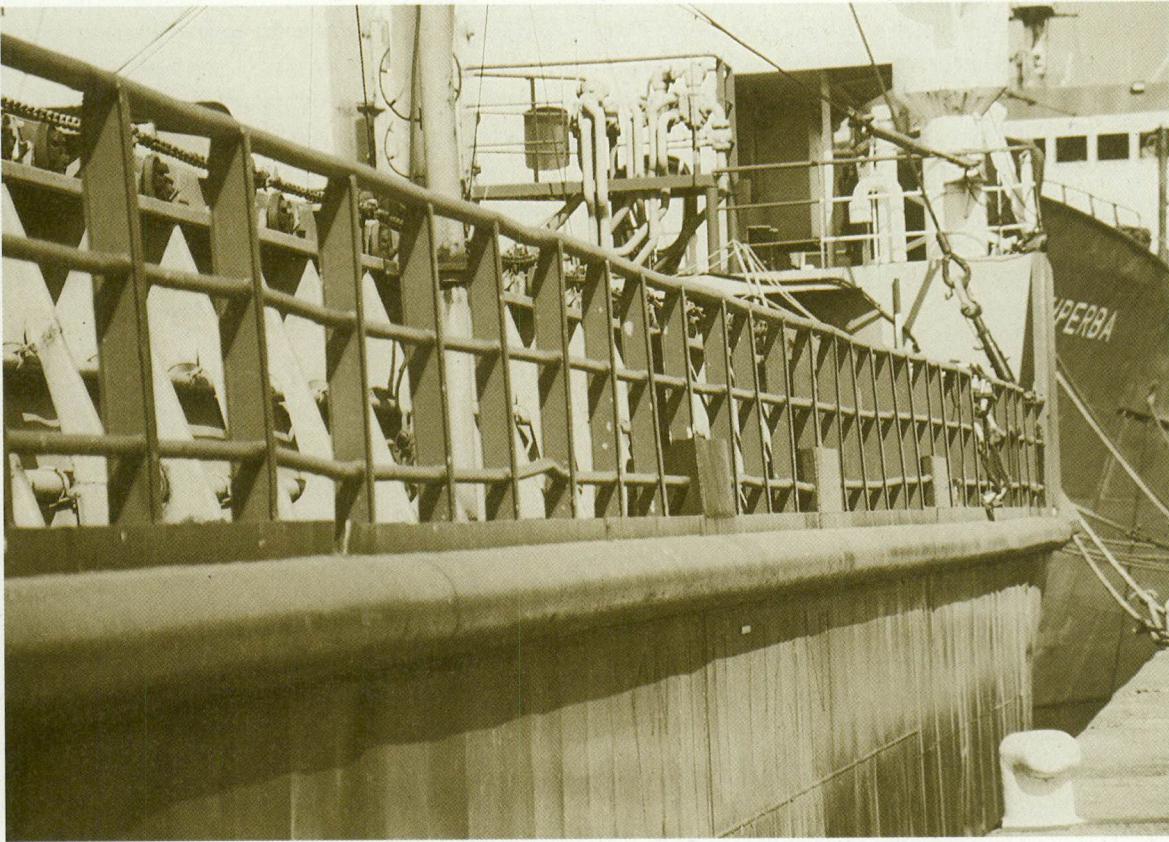
pensatieplicht is van zodra een planbeslissing (zeer ruime interpretatie met uitzondering van beleidsverklaringen die de krijtlijnen van het beleid uittekenen) wordt genomen. Het onderscheid tussen het planniveau en het projectniveau wordt volledig genegeerd²⁵.

De Havencommissie vindt dat met betrekking tot de "gelijktijdigheid" een onderscheid moet gemaakt worden tussen het planniveau en het projectniveau. Compensaties dienen op planniveau zeker in overweging te worden genomen en er moet op zijn minst stedenbouwkundig aangetoond kunnen worden dat ze realiseerbaar zijn zonder dat er reeds sprake is van actieve compensaties. Op projectniveau is dit uiteraard anders.

Wat die ruime interpretatie van plannen en programma's betreft worden in de toelichting uitdrukkelijk de strategische plannen voor de havens vermeld: *"Het gebruik van het veelomvattende begrip 'plannen of programma' is tevens aangewezen omdat de eventuele negatieve effecten op een speciale beschermingszone, of een gebied dat aldus is voorgesteld aan de Commissie, van plannen of projecten best in een zo vroeg mogelijk stadium worden ingeschat (bijv. reeds bij de opmaak van strategische plannen voor havens) en niet eerst op het ogenblik van de wijziging van een plan van aanleg of de opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP). Op dat ogenblik heeft het project waarvoor een plan van aanleg wordt gewijzigd of een RUP wordt opgemaakt immers reeds zijn definitieve vorm gekregen. Een passende beoordeling die pas dan zou worden uitgevoerd, zou tot absoluut te vermijden problemen kunnen leiden. Dit toont ook aan dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de besluitvorming inzake een plan of programma de eventuele betekenisvolle effecten op een speciale beschermingszone worden ingeschat en passend beoordeeld."*

De Vlaamse Havencommissie vindt het al te ver gaand dat de goedkeuring van plannen of programma's (zoals bijvoorbeeld de strategische plannen)

²⁵Voor wat het begrip "project" betreft kan steun worden gevonden in de Richtlijn 85/337/EEG betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. Voor wat het begrip "plan" betreft kunnen ruimtelijke uitvoeringsplannen en ook sectorale plannen (bijv. plannen inzake beheer van afvalstoffen, waterbeheer, vervoersnetwerken, ...) in aanmerking komen. Ten allen tijde moet echter vermeden worden dat plannen die de aard hebben van een beleidsverklaring, algemene beleidsintenties of intenties van een ondergeschikt bestuur ook in aanmerking komen als "plan" in de zin van de Habitatrichtlijn.



mogelijkerwijze zou worden gekoppeld aan de voorwaarde van een gelijktijdige 'actieve' compensatie. Bij het opmaken van een "plan" met mogelijke effecten op een SBZ is het noodzakelijk dat ook de nodige compensaties worden "gepland". Waar het vooral op aankomt is dat het begrip "plan" zo duidelijk en zo strikt mogelijk wordt afgebakend zonder verder te gaan dan volgens art. 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn noodzakelijk kan zijn. Aangezien in de betrokken richtlijn zelf de begrippen "plan" en "project" niet duidelijk worden omschreven is het strikt noodzakelijk dat de interpretatiebeginselen met de passende zorgvuldigheid worden toegepast.

- **Gelijkaardige oppervlakte en gelijkwaardige habitat.** In datzelfde toe te voegen art. 36ter wordt ook bepaald dat de compenserende maatregelen van die aard zijn "dat een evenwaardige habitat of het natuurlijke milieu ervan, van minstens een gelijkwaardige oppervlakte in principe actief is ontwikkeld". De voorwaarde van gelijk(w)aardigheid in oppervlakte wordt toegevoegd in het voorstel van decreet, doch dit is geen rechtstreekse vertaling van de Habitatrichtlijn.

De Vlaamse Havencommissie vindt de compensatieplicht, zoals geïnterpreteerd in het voorstel van

decreet, te ruim en te streng in vergelijking tot overeenkomstige bepalingen in de Habitatrichtlijn. Dit kan tot resultaat hebben dat er projecten, die essentieel zijn voor de havens, niet meer kunnen doorgaan omwille van het decreet. De Vlaamse Havencommissie is van mening dat evenwaardig niet noodzakelijk betekent dat eenzelfde oppervlakte moet worden gecompenseerd. Wel moet de kwaliteit van de habitat minstens gelijkwaardig zijn. Bij de beoordeling van de gelijkwaardigheid moeten kwaliteit en kwantiteit gezamenlijk in aanmerking genomen worden.

2.5 Speciale beschermingszones versus andere maatschappelijk gewenste projecten

De aanduiding van een speciale beschermingszone doet geen uitspraak over de functies die in dergelijke zones mogelijk zijn. Sociaal-economische activiteiten blijven er in principe, binnen bepaalde randvoorwaarden, mogelijk. Conform de Habitatrichtlijn zijn door het voorstel van decreet in speciale beschermingszones vergunningsplichtige activiteiten die een 'betekenisvolle aantasting' van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kunnen veroorzaken slechts toegestaan onder strikte voorwaarden (art. 36ter § 5). Zij komen erop neer dat (1) sociaal-economische activiteiten die niet van *dwingend groot openbaar belang* zijn

geen afwijking kunnen krijgen van het nieuwe art. 36ter §4 en (2) afwijkingstoelatingen steeds de nodige ecologische compensaties moeten opleggen, onafhankelijk van de ruimtelijke mogelijkheden, de natuurtechnische haalbaarheid of de kostprijs daarvan. Hieruit blijkt dat de in het voorstel van decreet (en de Habitatrichtlijn) toegelaten afweging slechts partieel is omdat vragen rond proportionaliteit niet kunnen worden gesteld. Bijzondere aandacht is voorts nodig voor de implicaties van de aanduiding van speciale beschermingszones voor *bestaande activiteiten* in én in de nabijheid van deze zones. Het betreft o.m. de gevolgen voor de bestaande exploitatievoorwaarden, voor de hernieuwing van de vergunning, voor de goedkeuring van uitbreidingen, wijzigingen e.d. Terzake wordt vandaag in de praktijk reeds de administratieve richtlijn gehanteerd dat zgn. sterk dynamiserende activiteiten²⁶ die gelegen zijn binnen een straal van 400m van een vogelrichtlijngebied "allicht niet verenigbaar" zijn met de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. De mogelijke impact van de speciale beschermingszones op bestaande en nieuwe sociaal-economische activiteiten kan dus weldegelijk aanzienlijk zijn, mede gelet op het verwachte aantal hectaren waarover het gaat.

In dit verband vindt de Vlaamse Havencommissie de volgende elementen essentieel:

- Het voorstel van decreet stelt dat "*de Vlaamse regering oordeelt over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard*". De Vlaamse Havencommissie wijst in dit verband op het enorme belang van de havens en van het netwerk van lijninfrastructuur op Vlaams niveau voor de Vlaamse economie en welvaart en vraagt uitdrukkelijk om duidelijke en objectieve criteria te hanteren bij dergelijke beoordeling, rekening houdende met de enorme impact van de havens op de welvaart in Vlaanderen. De "poortfunctie", een essentiële functie die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitdrukkelijk wordt erkend, mag niet in vraag worden gesteld.
- Voor de speciale beschermingszones geldt de primairheid van de ruimtelijke ordening niet. Er kunnen maatregelen opgelegd worden die conflicteren met de ruimtelijke bestemming, wat conform de Habita-

trichtlijn is. Het is daarentegen uitermate belangrijk dat dit gepaard gaat met een zorgvuldige afstemming van het ruimtelijk beleid en de nodige begeleidings- en overgangsmaatregelen. Daarenboven heeft de habitatrichtlijn niet tot doel sociaal-economische activiteiten binnen speciale beschermingszones onmogelijk te maken of te verbieden. Deze mogelijkheid tot verweving zal echter verschillen van gebied tot gebied en zal bijgevolg ook stelselmatig moeten afgewogen worden.

- De activiteiten die op dit moment binnen de havenzones plaatsvinden zijn tot stand gekomen binnen de geldende Belgische en Vlaamse regelgeving en zijn reeds uitgebreid getoetst aan diverse door de overheid opgelegde criteria en vergunningen. Om een minimum aan rechtszekerheid te garanderen is het wenselijk dat de bestaande activiteiten zullen kunnen toegelaten blijven, ook na de implementatie van het nieuwe decreet. Voor zover hiervan toch wordt afgeweken door de Vlaamse overheid, in het kader van de internationale verplichtingen ten gevolge van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn, moet de Vlaamse overheid passende ecologische en/of economische alternatieven en/of compensaties bieden.

²⁶De ruimtelijke impact wordt bepaald aan de hand van criteria zoals ruimtegebruik, generatie van verkeer- en vervoerstromen, lawaai-, stof-, licht- of reukhinder, afvalproductie, enz. Aan deze criteria worden scores toegekend en aan de hand van deze scores worden activiteiten ingedeeld als zwak of sterk dynamiserend.



6.5 Aanbeveling over de interpretatie van de havenbestuurlijke bevoegdheden in het Havendecreet

Brussel, 17 september 2002

1. Inleiding

Sinds de regionalisering van het havenbeleid is de Vlaamse Overheid vrijwel onmiddellijk gestart met de opmaak van een havendecreet dat voor de toekomst een nieuwe beheersstructuur mogelijk moest maken voor de Vlaamse zeehavens. Op 25 maart 1992 bracht de Vlaamse Havencommissie advies uit over een eerste versie van een ontwerpdecreet. Uiteindelijk werd dit ontwerp echter niet goedgekeurd. In de hierop volgende jaren werd door de Vlaamse overheid verder gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw decreet. Op 2 maart 1999 werd uiteindelijk het *'Decreet houdende het beleid en beheer van de zeehavens'* (het Havendecreet) goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

De ontwikkeling van het Havendecreet werd door de Havencommissie nauwgezet gevolgd. Met name rond de financiering van investeringen in de havens en op de maritieme toegangswegen werden door de VHC de basisprincipes uitgewerkt (zie de aanbeveling van de VHC "over de financiering van haveninvesteringen" van 8 januari 1997). Het Havendecreet is uitdrukkelijk gebaseerd op deze aanbeveling.

De Vlaamse Havencommissie constateert nu echter dat sommige aspecten van de basisfilosofie van het Havendecreet, met name deze rond de financiering van investeringen in havens, nog onvoldoende duidelijk tot uiting zijn gekomen in de wijze waarop het decreet in uitvoering wordt gebracht. Er blijft ruimte voor interpretatie, en dit vooral met betrekking tot de verantwoordelijkheden

tussen enerzijds de havenbesturen en anderzijds het Vlaamse gewest. Deze ruimte voor discussie is bovendien groter geworden sinds de aanpassing van het Havendecreet door middel van het Programmadecreet van 21 december 2001.

In deze aanbeveling wenst de Vlaamse Havencommissie duidelijkheid te scheppen rond de interpretatie van de elementen in het Havendecreet die betrekking hebben op de havenbestuurlijke bevoegdheden en de gewestelijke financieringsverantwoordelijkheid. Daar waar nodig worden voorstellen gedaan om bestaande onduidelijkheden weg te werken.

2. Probleemstelling

De Vlaamse Havencommissie constateert dat er onduidelijkheid bestaat rond de vraag of de nieuwe gewestelijke verantwoordelijkheid met betrekking tot het onderhoud van de zeesluizen en van de maritieme toegangswegen binnen de havengebieden een weerslag heeft op de bevoegdheid om deze infrastructuur te beheren en te exploiteren en om de onderhoudswerken te organiseren en uit te (laten) voeren.

Twee interpretaties zijn mogelijk:

- 1 De **havenbevoegdheid-interpretatie**. Het onderhouden van haveninfrastructuur binnen de havengebieden is een exclusieve havenbestuurlijke bevoegdheid van de havenbedrijven. De uitoefening wordt binnen bepaalde voorwaarden financieel ondersteund door het gewest. Deze interpretatie heeft de volgende implicaties:

- De gewestelijke financieringsbijdrage neemt de vorm aan van een subsidie;
- Er is geen probleem met betrekking tot inmededingingstelling want er is geen betrokkenheid van een derde partij;
- Op het vlak van het Europees mededingingsrecht is er geen probleem op voorwaarde dat er sprake is van marktconformiteit (d.w.z. geen misbruik van machtspositie, geen gebrekkige uitvoering van het werk of abnormale tariefzetting van de haven-gelden, waardoor de havengebruikers benadeeld zijn). Dit kan worden verzekerd door het afspreken van nadere voorwaarden waaronder de subsidie wordt verstrekt. Het Havendecreet maakt dit uitdrukkelijk mogelijk onder artikel 34.

2 De **gewestbevoegdheid-interpretatie**. De gewestelijke verantwoordelijkheid is niet louter een financiële, maar ook een operationele verantwoordelijkheid. De havenbedrijven kunnen maar bij het onderhoud worden betrokken op grond van een door het gewest gegeven opdracht. Deze interpretatie heeft de volgende implicaties:

- De operationele tussenkomst van het havenbedrijf, bijvoorbeeld het in eigen beheer onderhouden van zeesluizen en kanaaldokken, moet berusten op een opdracht die daartoe door het gewest aan het havenbedrijf werd gegeven. Hierbij rijst de vraag of het al dan niet om een gewone overheidsopdracht gaat, die onder de overheidsopdrachtenwetgeving valt;
- Inmededingingstelling kan noodzakelijk zijn, vooral als de betreffende werken beschouwd kunnen worden als een overheidsopdracht (bijv. bij onderhoudsbaggerwerken in kanaaldokken);
- Marktconformiteit is verzekerd van zodra het gewest de werken in mededinging stelt.

3. Principiële uitgangspunten

3.1 Uitgangspunten van de Vlaamse Havencommissie

3.1.1 Advies over het voorstel van ontwerp-decreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen (1993)

In haar advies van 25 juni 1993 over het (toenmalige) voorstel van ontwerpdecreet voor een vernieuwd haven-

beheer en havenbeleid in Vlaanderen werd uitgebreid ingegaan op de rol van enerzijds de havenbedrijven en anderzijds het gewest. De basisfilosofie in dat advies van 1993 is grotendeels ook de basisfilosofie van het huidige havendecreet. Enkele uittreksels uit dat advies geven de visie aan van de Havencommissie over de rolverdeling tussen de havenbedrijven en het gewest.

“De expliciete keuze voor een lokale verankering is geen miskennis van de rol, de bijdrage en de bevoegdheid van het gewest in het havenbeleid”

(...) In het havengebeuren vervult het gewest de volgende functie:

- ***De uitbouw van infrastructuur: in het licht van algemeen economische doelstellingen financiert het gewest in substantiële mate de haveninfrastructuur. Het gewest waakt over de goede aanwending van de middelen en beslist - na advies van de Vlaamse Havencommissie - over de prioriteiten die daarbij in acht genomen worden. (...)***
- ***Een algemeen normerende bevoegdheid: rekening houdend met het groot belang van de havenactiviteiten is het evident dat het gewest toeziet op de vrijwaring van het openbaar karakter van de havenexploitatie en op de eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden van de havenbedrijven.***

De havenbedrijven zelf dragen de volledige verantwoordelijkheid om de ter beschikking gestelde infrastructuur optimaal aan te wenden en te rentabiliseren. Zij werken daartoe een eigen commerciële strategie uit, inspelend op de regionale en subregionale sociaal-economische doelstellingen. In toenemende mate vervullen de havenbedrijven ook een rol in de financiering van de haveninfrastructuur, waarvoor zij een substantieel deel van de opbrengsten uit hun commerciële activiteiten moeten aanwenden (...).

De taken van beide niveaus (het gewest en het lokale havenbedrijf) vergen een eigen structuur. Voor het gewest zijn daarbij uiteraard structuren voor evaluatie van en controle op de investeringen en voor toezicht op de werking van de havenbedrijven doorslaggevend. De uitbouw van deze structuren moet echter uitsluitend gebaseerd zijn op overwegingen van efficiëntie, op overwegingen van democratische controle en op de aanwending van gemeenschapsmiddelen. Ten alle prijze moet vermeden worden dat de havenbedrijven in uitgesproken bureaucratische controlemechanismen gevat worden. (...)

Hoewel het advies werd opgesteld ruim vóór de uitwerking van de huidige financieringsregeling werd ook hier reeds duidelijk aangegeven (1) dat er meer operationele verantwoordelijkheid bij de havenbedrijven komt te liggen, (2) dat er geenszins sprake is van een overheveling van exploitatiebevoegdheid of havenbestuurlijke bevoegdheid van havenbedrijven naar het gewest, (3) doch ook dat er voor de overheid zeker een belangrijke taak behouden blijft.

3.1.2 Aanbeveling over de financiering van haveninvesteringen (1997)

In haar aanbeveling van 8 januari 1997 over de financiering van haveninvesteringen stelde de Vlaamse Havencommissie het volgende met betrekking tot "Het budget voor gewestelijk infrastructuurbeleid":

"Op het budget voor het 'gewestelijk infrastructuurbeleid' komen de volledige uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief de sluizen. Voor de sluizen gaat het niet enkel over de investeringen en het buitengewoon onderhoud (zoals nu reeds het geval is in de huidige regeling), maar ook over exploitatie en gewoon onderhoud. In Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt de exploitatie en het gewone en buitengewone onderhoud inclusief van de sluizen verder effectief uitgevoerd door en onder de bevoegdheid van de havenautoriteiten. Het gewest vergoedt voor de taken die de havenautoriteiten voor het gewest uitvoeren. Het spreekt vanzelf dat havenautoriteiten enkel dergelijke vergoeding kunnen ontvangen voor sluizen die zijzelf exploiteren ten behoeve van de zeevaart of de binnenvaart. (...) Deze vergoeding wordt vastgesteld in het kader van een beheersovereenkomst met resultaatsverbintenis en vertrekkend van het huidige kostenniveau."

De Havencommissie had in haar aanbeveling dus geenszins de intentie om wijzigingen aan te brengen in de havenbestuurlijke bevoegdheid van de havenbedrijven. Het op zich nemen van een bijkomende financiële verantwoordelijkheid door het gewest ging dus niet gepaard met een overheveling van enige havenbestuurlijke bevoegdheid of exploitatiebevoegdheid, gegeven de hierboven vetgedrukte passage uit de aanbeveling.

Hetzelfde geldt voor de onderhoudsbaggerwerken in de havengebieden. In haar aanbeveling van 8 januari 1997 stelde de VHC het volgende:

"Voor aangelegenheden die onder de volledige verantwoordelijkheid vallen van de havenbesturen worden door de Vlaamse gemeenschap toelagen toegekend.

Deze **toelagen** betreffen volgende zaken:

(b.1) *baggerwerken (investeringsuitgaven en onderhoud) van de "vaartroutes" in de havengebieden. (...)"*

Het is duidelijk dat de oorspronkelijke visie van de Vlaamse Havencommissie de nadruk legde op de havenbevoegdheid-interpretatie. De Havencommissie stelt uitdrukkelijk dat deze visie ondertussen niet gewijzigd is.

3.2 De voorbereidende parlementaire discussies in functie van de opstelling van het Havendecreet

Tijdens de jarenlange voorbereiding van het decreet, in de talrijke VHC-adviezen, in de diverse voorontwerpen en ontwerpen van decreet en in de uitvoerige parlementaire stukken, is nergens sprake van de bedoeling om een deel van de havenbestuurlijke bevoegdheden over te hevelen naar het Vlaams Gewest. Dergelijke fundamentele ingreep zou, indien hij werkelijk ooit beoogd was, uitdrukkelijk zijn verwoord. In werkelijkheid benadrukken alle voorbereidende stukken en adviezen de noodzaak om de havenbestuurlijke bevoegdheden te blijven toevertrouwen aan de plaatselijke havenbedrijven in het raam van de zgn. Hanseatische traditie.

Wél beoogde het Havendecreet duidelijk een herziening van het financieringsregime, waarbij de gewestelijke tussenkomst zou worden geconcentreerd op het instandhouden van de toegankelijkheid, en de havenbedrijven meer zouden worden geresponsabiliseerd voor 'commerciële' investeringsprojecten. Deze herziening sloot aan bij de Europese tendensen (inz. het Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur). Nooit werd echter ook maar geopperd dat de havenbestuurlijke bevoegdheden zouden moeten worden (her)verdeeld tussen havenbedrijven en gewest.

3.3 De uitwerking van de visie van de Havencommissie in het Havendecreet

Het Havendecreet kent de havenbestuurlijke bevoegdheid (het beheer en de exploitatie) m.b.t. de sluizen en de maritieme toegangswegen exclusief toe aan de havenbedrijven. Hiertoe behoort ook de bevoegdheid voor onderhoudswerken, waaronder baggerwerken. Dit valt af te leiden uit artikel 2, 2°, a) van het Havendecreet, dat bepaalt dat "het beheer en de exploitatie van het openbaar en privaat havendomein" een havenbestuurlijke bevoegdheid is, samengelezen met artikel 4, §1, dat bepaalt dat alleen de havenbedrijven de havenbestuur-

lijke bevoegdheden kunnen uitoefenen, waardoor uitoefening van havenbestuurlijke bevoegdheden door andere besturen expliciet wordt uitgesloten, en met artikel 9, § 1, dat de havenbedrijven meer in het bijzonder belast met het "beheer" van het openbaar en privaat haven-domein, en met artikel 9, § 2, dat onder de aan de havenbedrijven opgedragen "beheershandelingen" uitdrukkelijk "het onderhouden, het verbeteren, het vernieuwen, het uitbreiden, het ter beschikking stellen en het bedienen" van de bedoelde domeingoederen vermeldt.

Samengevat dragen deze teksten de havenbestuurlijke bevoegdheid om haveninfrastructuur te onderhouden - en derhalve om in de kanaaldokken onderhoudsbaggerwerken uit te voeren - uitdrukkelijk en uitsluitend op aan de havenbedrijven. Hetzelfde geldt voor de bediening en het onderhoud van de sluisen.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat deze tekstonderdelen overeenstemmen met de geest van haar oorspronkelijk aanbeveling van 8 januari 1997. Ook hier wordt dus ondubbelzinnig de havenbevoegdheid-interpretatie gehanteerd.

3.4 Het advies van de Raad van State

Bij de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten van het (oorspronkelijke) Havendecreet werden kritische opmerkingen gemaakt door de Inspectie van Financiën en de afdeling wetgeving van de Raad van State.

In zijn advies van 29 mei 2001 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering "betreffende de bepalingen inzake het vergoeden van prestaties aan de havenbedrijven ten behoeve van de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van de maritieme toegangswegen, haveninterne basisinfrastructuur uitgezonderd", heeft de Raad van State in wezen gesteld dat instandhoudings- en onderhoudswerken in de havendokken niet - zoals in het ontwerp van besluit werd beoogd - bij louter uitvoeringsbesluit door het Gewest konden worden uitbesteed aan de havenbedrijven. Dergelijke uitbesteding is immers onderworpen aan de (federale) wetgeving overheidsopdrachten en moet derhalve principieel in mededinging worden gesteld.

Op zich lijkt het bezwaar van de Raad van State terecht. De Raad van State oordeelde echter op basis van het hem voorgelegde ontwerp van uitvoeringsbesluit. Dat ontwerp ging uit van de gewestbevoegdheid-interpretatie. De Raad heeft zeker niet gesteld dat deze interpretatie de enige juiste is en liet expliciet een opening voor een andere interpretatie (inz. de havenbevoegdheid-interpretatie).

De Raad heeft geenszins gesteld dat het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken geen havenbestuurlijke bevoegdheid van de havenbedrijven zou zijn. Het aan de Raad voorgelegde uitvoeringsbesluit hield zoals gezegd een zgn. uitbestedingsformule in. De Raad heeft expliciet openingen gelaten voor andere juridische constructies voor de implementatie van het Havendecreet, zelfs zonder decreetswijziging.

De Havencommissie is van mening dat aan de bezwaren van de Raad van State kon worden tegemoetgekomen door over te gaan naar de havenbevoegdheid-interpretatie en door de gewestelijke financiering uit te werken als een subsidiëring onder contractueel af te spreken voorwaarden. Het advies van de Raad van State verzet zich geenszins tegen het bepalen van de nadere voorwaarden van de gewestelijke financiële tussenkomsten in overeenkomsten op grond van artikel 34 van het Havendecreet. In deze formule, waarbij uitsluitend een financieringsovereenkomst zou worden gesloten, zou wettelijk niet eens bijkomend advies van de Raad van State vereist zijn. Dergelijke overeenkomst zou m.a.w. onmiddellijk door partijen kunnen worden gesloten.

3.5 De aanpassingen aan het Havendecreet via het decreet van 21 december 2001 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting

3.5.1 De aanpassingen

Het Havendecreet werd gewijzigd bij decreet van 21 december 2001 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2002 (B.S., 29 december 2001, Ed. 3).

Het gewijzigde artikel 9 luidt nu (de wijzigingen zijn vetjes weergegeven):

"§ 1. De havenbedrijven beheren het binnen het havengebied gelegen openbaar domein waarvan zij het eigendomsrecht hebben of dat hen in beheer werd gegeven en zijn verantwoordelijk voor de exploitatie en het onderhoud, met inbegrip van het verwerken van de specie van de binnen het havengebied gelegen zeesluisen. Voor buitengewone herstellingswerken, buitengewone uitbreidingen of vervangingswerken aan zeesluisen en aanhorigheden, zoals het vervangen of renoveren van sluisdeuren, van sluisbruggen, van seinmasten, van en aan bedieningsgebouwen, grootschalige vervanging van elektromechanische uitrusting en dergelijke is voorafgaandelijk de goedkeuring van de bevoegde diensten van het Vlaamse Gewest vereist.



Zij beheren het binnen het havengebied gelegen privaat domein van de overheid waarop zij een zakelijk recht hebben of dat hen in concessie werd gegeven.

Zij beheren eveneens de suprastructuur waarvan zij eigenaar zijn en de uitrustingsinfrastructuur op het openbaar en privaat domein.

- § 2. Zij kunnen daartoe alle beheershandelingen stellen zoals onder meer het onderhouden, het verbeteren, het vernieuwen, het uitbreiden, het ter beschikking stellen en bedienen van de in § 1. bedoelde goederen, behoudens:
- 1° handelingen die de eigendomsrechten op de in beheer gegeven goederen, bedoeld in § 1 bezwaren, tenzij met toestemming van de eigenaar. Deze toestemming wordt per aangetekende brief gevraagd en wordt geacht te zijn verworven bij gebreke aan een beslissing binnen zestig dagen;
 - 2° het affecteren, het desaffecteren en het wijzigen van bestemming van de goederen, bedoeld in § 1, tenzij met toestemming van de eigenaar. Deze toestemming wordt per aangetekende brief gevraagd en wordt geacht te zijn verworven bij gebreke aan een beslissing binnen zestig dagen".

Het gewijzigde artikel 18 luidt:

"§ 1. Onverminderd artikel 9, § 1, eerste lid, en artikel 19, behouden het Vlaamse Gewest en de andere publiekrechtelijke besturen of instellingen bij en na de oprichting van een havenbedrijf hun eigendomsrechten op de domeingoederen, inbegrepen de basisinfrastructuur, de haveninterne basisin-

frastructuur en uitrustingsinfrastructuur, gelegen, verworven of te verwerven in het havengebied.

- § 2. Het Vlaamse Gewest en andere publieke instellingen en overheden kunnen hun domeingoederen al naargelang hun finaliteit in concessie dan wel in beheer geven middels af te sluiten overeenkomsten. Wat het beheersaspect betreft worden in deze overeenkomsten bepalingen opgenomen in verband met het dagelijks onderhoud en exploitatie van de in beheer gegeven domeingoederen en de daarmee overeenstemmende kosten van het havenbedrijf.
- De Vlaamse regering stelt met betrekking tot het beheer en in concessie geven van de domeingoederen van het Vlaamse Gewest eenvormige regelen vast, inzonderheid met betrekking tot het bepalen van de jaarlijkse beheers- en concessievergoedingen.

- § 3. **De havenbedrijven en het Vlaamse Gewest sluiten voor 1 januari 2004 overeenkomsten om tot een eenvormig eigendomsstatuut te komen van de in § 1 bedoelde domeingoederen, met inbegrip van de basisinfrastructuur, de haveninterne basisinfrastructuur, de uitrustingsinfrastructuur en maritieme toegangswegen, gelegen, verworven of te verwerven in het havengebied".**

Het volledig vervangen artikel 29 luidt voortaan:

"Onverminderd artikelen 9 en 31 is het Vlaamse Gewest verantwoordelijk voor de aanleg, de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, het onderhoud en de exploitatie van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur, de haveninterne basisinfrastructuur uitgezonderd. In afwijking van het eerste lid van artikel 18 blijft het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen tot 31 december 2004 verantwoordelijk voor de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, het onderhoud en de exploitatie van de kanaaldokken en zwaaikommen".

Voorts werd een nieuw artikel 29bis ingevoegd, dat luidt:

"De Vlaamse regering wordt ertoe gemachtigd binnen de perken van de begroting toelagen toe te kennen aan de havenbedrijven voor de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, het onderhoud en de exploitatie van de binnen de havengebieden gelegen zeesluizen".

Aan hoofdstuk VI "Overgangs- en slotbepalingen" werd tenslotte een nieuw artikel 44 toegevoegd, dat luidt:

§ 1. Onverminderd artikel 29bis wordt binnen de perken van de begrotingskredieten voor de begrotingsjaren 2001, 2002 en 2003 aan de havenbedrijven van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende ten behoeve van de exploitatie, de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van de binnen de havengebieden gelegen zeesluizen, een te verantwoorden toelage vastgesteld van:

- voor de haven van Antwerpen, voor het begrotingsjaar
 - 2001: 108.490.401 frank
 - 2002: 5.378.814 euro
 - 2003: 8.068.220 euro
- voor de haven van Zeebrugge, voor het begrotingsjaar
 - 2001: 30.181.686 frank
 - 2002: 1.496.369 euro
 - 2003: 2.244.553 euro
- voor de haven van Oostende, voor het begrotingsjaar
 - 2001: 9.762.023 frank
 - 2002: 483.988 euro
 - 2003: 725.982 euro.

§ 2. Onverminderd artikelen 29, 33 en 34 wordt binnen de perken van de begroting voor de begrotingsjaren 2001, 2002, 2003 en 2004 aan het havenbedrijf van Antwerpen ten behoeve van de instandhouding, met inbegrip van het verwerken van de specie, en het onderhoud van de kanaaldokken en zwaaikommen, een te verantwoorden toelage vastgesteld van:

- voor de haven van Antwerpen, voor het begrotingsjaar
 - 2001: 203.986.739 frank
 - 2002: 10.113.375 euro
 - 2003: 15.170.062 euro
 - 2004: 20.226.749 euro.

De in artikel 9, § 1, bedoelde werken voor buitengewoon onderhoud van de zeesluizen zijn niet in deze toelagen begrepen".

3.5.2 Bespreking van de aanpassingen

De hierboven weergegeven aanpassingen aan het Havendecreet werden geformuleerd naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State van 29 mei 2001. Hierin werd gesteld dat instandhoudings- en onderhoudswerken in de havendokken niet bij louter uitvoe-

ringsbesluit door het Gewest konden worden uitbesteed aan de havenbedrijven. Dergelijke uitbesteding is immers onderworpen aan de (federale) wetgeving overheidsopdrachten en moet derhalve principieel in mededinging worden gesteld.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat de doorgevoerde aanpassingen aan het Havendecreet onvoldoende rechtszekerheid bieden voor de havenbesturen. Het lijkt er sterk op dat met de aanpassingen aan het Havendecreet werd getracht om het door de Raad van State afgewezen 'uitbestedingsmodel' opnieuw te introduceren, maar dan in een voor de Raad van State meer aanvaardbare vorm. In eerste instantie kan dergelijke decreetale uitbesteding stuiten op dezelfde bezwaren als de eerder uitgewerkt uitvoeringsbesluiten. Wanneer het om uitbesteding gaat kan ook de decreetgever niet omheen de federale overheidsopdrachtenregelgeving en de Europese aanbestedingsrichtlijnen.

De Havencommissie vindt dat de decreetwijzigingen van eind 2001 het probleem in verband met de inmededingingstelling niet oplossen. Dit kan leiden tot ernstige juridische problemen vanaf 2005, waarbij derde baggeraars uit de private sector de huidige decreetale regeling zouden kunnen aanvechten omdat zij een verdoken aanbesteding invoert met schending van de door de Europese en Belgische overheidsopdrachtenregelgeving vereiste inmededingingstelling.

De Havencommissie constateert dat de decreetswijzigingen van eind 2001 bovendien enkele onduidelijkheden bevat die de interpretatie van de teksten bemoeilijkt. Enkele voorbeelden maken dit duidelijk:

- Het nieuwe artikel 29 van het Havendecreet verklaart het Gewest in eerste instantie "verantwoordelijk" voor de onderhoudsbaggerwerken in de kanaaldokken en de zwaaikommen. Dit principe wordt echter onmiddellijk *tenietgedaan* doordat artikel 29 sedert de wijziging maar geldt "onverminderd artikelen 9 en 31". Het woord "onverminderd" duidt erop dat de artikelen 9 en 31 in geval van conflict voorrang hebben. Ingevolge artikel 9, dat betrekking heeft op de havenbestuurlijke bevoegdheden, zijn de havenbedrijven expliciet bevoegd voor het onderhouden van het havendomein waarvan zij eigenaar zijn of dat zij in beheer hebben. In de praktijk zijn alle bestaande kanaaldokken momenteel ofwel eigendom van het havenbedrijf (o.m. in de Antwerpse rechteroeverhaven) ofwel aan het havenbedrijf in beheer gegeven op basis van de Wet-Chabert en/of van bindende

overeenkomsten. Bovendien valt te herinneren aan artikelen 4, § 1 en 2, 1^o en 2^o van het Havendecreet die samengelezen de exclusiviteit van de havenbestuurlijke bevoegdheden poneren. *Conclusie is dat artikel 29 niet kan worden geacht afbreuk te doen aan de uitsluitende beheers- en onderhoudsbevoegdheden van het Havenbedrijf m.b.t. alle sluizen en kanaaldokken.*

- Een indicatie in de zin van de bevoegdheid van het Gewest voor de onderhoudsbaggerwerken lijkt evenwel dat de tweede zin van artikel 29 een tijdelijke overgangsregeling uitmaakt. Merkwaardig is dat deze andersluidende overgangsregeling niet is gelibelleerd als een afwijking van de eerste zin van het artikel, maar als een afwijking van het eerste lid van *artikel 18*. Dit is onbegrijpelijk en zinledig, want men ziet niet in waarom de uitvoering van onderhoudsbaggerwerken door het Havenbedrijf Antwerpen in zijn kanaaldokken zou "afwijken" van artikel 18, § 1 (niet lid 1), dat alleen gaat over de eigendomsrechten.
- Het nieuwe artikel 29 bevat verder een terminologische anomalie. Het legt de "verantwoordelijkheid" voor de "exploitatie" van de kanaaldokken etc. bij het Vlaams Gewest. Het begrip "exploitatie" in de zin van die bepaling is nergens gedefinieerd. De nieuwe tekst kan in theorie zelfs worden geïnterpreteerd als wordt het Gewest voortaan verantwoordelijk voor de uitoefening van de havenbestuurlijke bevoegdheden (inclusief inning havengelden etc.) in de kanaaldokken. Dat is echter nooit de bedoeling geweest. Oorspronkelijk werd overigens beoogd de "exploitatie" van alle "exploiteerbare" infrastructuur bij de Havenbedrijven te leggen, en alleen de financiering van de "algemene", "niet-exploiteerbare" infrastructuur bij het Gewest. *Minstens moet worden geconcludeerd dat de terminologie onzuiver is en aanleiding geeft tot verwarring.*
- Specifiek m.b.t. de zeesluizen bevat het gewijzigde decreet een nodeloze veelheid aan onderling gebrekkig afgestemde bepalingen:
 - artikel 9, § 1 verklaart de havenbedrijven "verantwoordelijk" voor de exploitatie en het onderhoud van de zeesluizen (wat (1) overbodig is omdat exploitatie en onderhoud voorwerp zijn van een havenbestuurlijke bevoegdheid en (2) terminologisch ongelukkig is);
 - artikel 29 verklaart het Vlaams Gewest dan weer verantwoordelijk voor de exploitatie en het onder-

houd van de "basisinfrastructuur", waaronder de zeesluizen vallen (art. 2, 10^o); dit artikel beoogde het Gewest - conform het advies van de Vlaamse Havencommissie - integraal financieel verantwoordelijk te maken voor het onderhoud van de zeesluizen;

- artikel 29bis bepaalt dan weer dat het Gewest voor het onderhoud en de exploitatie van de zeesluizen toelagen mag toekennen (waarbij het Gewest, in strijd met de oorspronkelijke bedoeling, m.b.t. de financiering van de zeesluizen een keuzemogelijkheid zou hebben en ook niet moet overgaan tot integrale financiering);
- artikel 44 kent voor de jaren 2001-2003 een vaste toelage toe.

Legistiek is deze toestand ongelukkig. Artikel 9 verklaart de havenbedrijven "verantwoordelijk", artikel 29 het Gewest, en artikel 29bis gewaagt dan weer van mogelijke toelagen door het Gewest. Bovendien blijkt de decreetswijziging van eind 2001 afbreuk te doen aan de oorspronkelijke bedoeling van de decreetgever en de Havencommissie, die het Gewest integraal en verplicht financieel verantwoordelijk beoogden te stellen voor (in alle geval) het onderhoud van de zeesluizen.

4. Conclusies

4.1 Aanleiding van deze aanbeveling

De Vlaamse Havencommissie is sinds haar oprichting in 1989 nauw betrokken geweest bij de opstelling van het Havendecreet. Een aantal belangrijke principes en met name de financieringsregeling vloeien voort uit discussies die in de Havencommissie zijn gevoerd en uit aanbevelingen die zij heeft geformuleerd. Samen met de politieke besluitvorming heeft dit in 1999 geleid tot het Havendecreet, waarin de principes die door de Havencommissie naar voor zijn geschoven, volledig zijn vervat.

Intussen is er echter een wijziging aan het Havendecreet doorgevoerd door middel van het Programmadecreet van eind 2001. Deze wijzigingen hebben enkele onduidelikheden geïntroduceerd en creëren op een aantal vlakken rechtsonzekerheid voor de havenbedrijven. Bovendien worden interpretaties van het Havendecreet mogelijk gemaakt die niet overeenstemmen met de door de Havencommissie oorspronkelijk geformuleerde ideeën. De Havencommissie betreurt overigens dat zij niet om advies werd gevraagd in verband met de door middel van het Programmadecreet doorgevoerde wijzigingen aan het Havendecreet.

Deze aanbeveling zet enkele commentaren op de recente wijzigingen aan het Havendecreet op een rij, formuleert voor alle duidelijkheid nog eens de oorspronkelijke intenties van de Havencommissie en doet voorstellen om de tekst van het Havendecreet zodanig aan te passen dat onduidelijkheden en rechtsonzekerheid voor alle partijen wordt vermeden.

4.2 Interpretatie van het Havendecreet

Uit de jarenlange voorbereiding van het Havendecreet en uit de relevante aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie blijkt dat het nooit de bedoeling was om naar aanleiding van de financiële hervorming over te gaan tot een herschikking of herverdeling van havenbestuurlijke bevoegdheden. Integendeel hebben de Vlaamse Havencommissie en de decreetgever steeds het belang beklemtoond van het behoud en de versteviging van de zgn. Hanseatische traditie van plaatselijk havenbeheer²⁷. De Vlaamse Havencommissie bevestigde in haar aanbeveling van januari 1997 expliciet dat de invoering van een gewestbijdrage tot het onderhoud van zee-sluizen geenszins afbreuk deed aan de havenbestuurlijke bevoegdheid om dit onderhoud te organiseren en eventueel zelf uit te voeren. Hetzelfde principe geldt voor de onderhoudsbaggerwerken in de kanaaldokken. Nooit is sprake geweest van de invoering van een model waarbij het gewest zelf de onderhoudsbevoegdheid zou overnemen en het onderhoud vervolgens zou uitbesteden aan de havenbedrijven of aan private aannemers.

Het Havendecreet beoogde een situatie waarbij het onderhoud van alle haveninfrastructuur binnen het havengebied valt onder de havenbestuurlijke bevoegdheden van het plaatselijke havenbestuur, en waarbij het gewest deze activiteit van de havenbedrijven subsidieert. Omtrent de toekenning van deze subsidie kunnen de havenbedrijven en het gewest voorwaarden afspreken in bijzondere overeenkomsten gesloten op grond van artikel 34 van het Havendecreet. Daarin kan het gewest - om enerzijds de toets van de EU te weerstaan en anderzijds de transparantie te garanderen - als voorwaarde stellen dat de onderhoudsbaggerwerken en het routine onderhoud en de bediening van de zeesluizen die

²⁷Zie bijvoorbeeld de recente "Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de strategische plannen", waarin uitdrukkelijk wordt uitgegaan van het principe dat het initiatief voor de strategie bepaling bij de havens ligt. De Vlaamse overheid concentreert zicht veel meer dan vroeger op het aanbieden van de toegankelijkheid van de havens, de ontwikkeling en vrijwaring van de basisinfrastructuur en de ondersteuning van taken die verband houden met verkeersafwikkeling, veiligheid en vrijwaring van het milieu (zie blz. 3 van genoemde aanbeveling). Er is nood aan een langetermijnvisie voor de Vlaamse havens, doch deze moet gebaseerd zijn op de strategieën die op havenniveau worden ontwikkeld.

een havenbedrijf in eigen regie zou uitvoeren, op marktconforme principes stoelt en aan marktconforme voorwaarden wordt uitgevoerd.

De wijzigingen aan het Havendecreet, die werden doorgevoerd door middel van het Programmadecreet van eind 2001, laten echter verschillende interpretaties toe. Dit is in strijd met de oorspronkelijke bedoelingen van de Havencommissie en het oorspronkelijke Havendecreet zelf.


4.3 Rechtsonzekerheid

Er zijn verschillende onduidelijkheden in de tekst. Een aantal hiervan werden in deze aanbeveling aangehaald. Maar belangrijker nog is dat de tekst werd aangepast in de richting van een aanbestedingsmodel. Dit kan op termijn ernstige juridische problemen opleveren, met name als na 2005 derden de voorziene bepalingen in het aangepaste Havendecreet rond de financiering van de sluizen en de baggerwerken in de doorvaartroutes, juridische gaan aanvechten. De formulering van het aangepaste Havendecreet is op dit moment zodanig dat een juridische discussie hierover na 2005 niet ondenkbaar is. Het spreekt voor zich dat dergelijke situatie absoluut te vermijden is. Er zijn mogelijkheden om het Havendecreet op het vlak van de financiering van de sluizen en de baggerwerken in het havengebied "juridisch waterdicht" te maken en van deze mogelijkheden moet ten volle gebruik worden gemaakt. Essentieel is dat de oorspronkelijke geest van het Havendecreet, en daarbij ook van de oorspronkelijke ideeën van de Vlaamse Havencommissie, bewaard blijven.

4.4 Voorstel voor verdere analyse

In functie van het "waterdicht maken" van het Havendecreet, teneinde rechtsonzekerheid voor alle betrokken partijen te vermijden, en in functie van het herstel van de basisfilosofie die ten grondslag lag van het oorspronkelijke Havendecreet, zal de Havencommissie op zeer korte termijn concrete voorstellen doen voor de amendering van de huidige tekst van het Havendecreet.

De Havencommissie plant eveneens een grondige ex post analyse van de uitvoeringsbesluiten die in functie van het Havendecreet werden geformuleerd. Dit met het oog op een eventuele bijsturing ervan, nu de eerste ervaringen met deze teksten "op het veld" werden opgedaan. De Havencommissie zal naar aanleiding van deze analyse amendementen of voorstellen formuleren, uiteraard steeds met respect voor de basisfilosofie van het havendecreet en louter met als doel onduidelijkheden en mogelijke rechtsonzekerheden weg te werken.



6.6 Aanbeveling over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Brussel, 4 oktober 2002

1. Inleiding

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd in 1997 goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Voorzien is dat dit plan na 5 jaar kan worden bijgestuurd. De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, Dirk Van Mechelen, heeft deze bijsturing aangekondigd voor 2003 (het gaat om een *bijsturing*, een *herziening* is pas voorzien voor 2007). Om deze bijsturing goed te laten verlopen vraagt hij dat de verschillende beleidssectoren deze bijsturing vanuit hun sector voorbereiden via een gemeenschappelijk charter.

De Vlaamse minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, Jaak Gabriels, heeft deze oproep voor de sector economie opgenomen en de SERV zal als forum fungeren voor de opmaak van het 'charter economie'. De bedoeling is om dit charter na de zomer 2002 af te werken.

De Vlaamse Havencommissie formuleert in deze aanbeveling haar opmerkingen op het reeds bestaande Ruimtelijk Structuurplan van 1997. Dit met het oog op de geplande bijsturing in 2003.

De Vlaamse Havencommissie formuleert in punt 2 van deze aanbeveling enkele principes die bij de bijsturing van het RSV in aanmerking genomen moeten worden. Niet vermeld bij deze principes, maar wel essentieel, is de actualisering van het RSV op het vlak van feiten en cijfers.

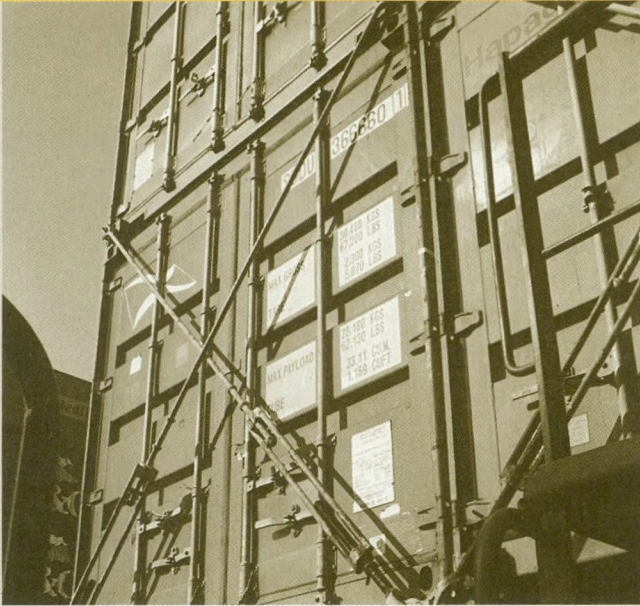
2. Algemene principes

2.1 De havens als economische poorten

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden de havens terecht beschouwd als zijnde van groot belang. Op blz. 165 wordt bij de synthesekaart bijvoorbeeld het volgende gesteld: *"De steden, de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en de internationale luchthaven van Zaventem bepalen de economische structuur van Vlaanderen. Het zijn de belangrijkste concentratiegebieden van economische activiteiten."*

Op blz. 431 staat te lezen: *"Met het formuleren van een aantal ruimtelijke randvoorwaarden wil het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de Vlaamse economische potenties versterken. De troeven liggen in de concentratiegebieden voor economische activiteiten, en meer bepaald in de economische knooppunten en in de poorten. Die poorten zijn de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende (in samenhang met de regionale luchthaven van Oostende) met de internationaal geïënteerde multimodale parken, de internationale luchthaven Zaventem en het station voor de Hoge Snelheidstrein (Antwerpen-Centraal)."*

De Havencommissie wenst het belang van de havens te benadrukken en vraagt om zowel bij de bijsturing als bij de later geplande herziening van het RSV terdege met dit belang rekening te houden. Enkel door de erkenning van de havendynamiek, inclusief de ontsluiting aan de maritieme en de landzijde, kunnen de havens hun poortfunctie volwaardig vervullen.



De havengebieden, die door het Ruimtelijk Structuurplan als belangrijke zones met economische functies worden erkend, worden echter voor een niet onbelangrijk deel ingenomen door niet-economische functies. Dergelijke "infiltratie" van niet-economische bestemmingen (veiligheidsvoorschriften, verplichte natuurcompensaties, ecologische netwerken, spoorwegbundels, weg- en spoorwegbermen, oeverstroken langs waterpartijen, stroken voor pijpleidingen, enz.) holt de economische bestemming van de havengebieden uit.

2.2 Ruimtegebruik in havens in juist perspectief

Algemeen wordt aangenomen dat havens enorm veel ruimte in beslag nemen, hetgeen in feite niet correct is. Slechts 16 % van Vlaanderen is bebouwd, één vierde daarvan is bestemd voor ruimte om te werken en de havens nemen van die overblijvende 4 % slechts een fractie in. De Havencommissie pleit ervoor dat het ruimtegebruik door de havens in een correct perspectief wordt geplaatst. De mythe die hier rond bestaat moet worden doorbroken.

Essentieel is ook dat de havens niet méér ruimte vragen dan in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997 werd bepaald. Want ook dat wordt soms verkeerd gepercipieerd: er bestaat de indruk dat de havens steeds meer ruimte innemen en ook voor de toekomst voortdurend vragende partij zijn voor bijkomende terreinen. Waar het wel om gaat is dat de bestaande bedrijventerreinen ook daadwerkelijk worden ingevuld. In dit verband kan verwezen worden naar het Zomerakkoord van 21 juni 2002, waarin de Vlaamse regering dit probleem heeft erkend en waarin overgangsmaatregelen werden afgekondigd om versneld toch nog een aantal indus-

trieterreinen te kunnen afbakenen. De Vlaamse Havencommissie vindt deze inhaalbeweging bijzonder positief.

Een derde element dat bijdraagt tot de perceptie dat havens "ruimteverslinders" zijn is dat er, niettegenstaande de vraag naar de ontwikkeling van bedrijventerreinen, ogenschijnlijk nog veel reservecapaciteit beschikbaar is in de havens. Dit is een misvatting, want een belangrijk deel van de open ruimten in de haven heeft onder meer te maken met verplichte natuurcompensaties, ecologische netwerken, spoorwegbundels, weg- en spoorwegbermen, oeverstroken langs waterpartijen, stroken voor pijpleidingen, veiligheidsvoorschriften (bijv. brandweervoorschriften), enz. en ook met de strategische reserves die door individuele bedrijven worden aangehouden in functie van noodzakelijke uitbreiding. Voorts is een deel van de open ruimten weliswaar ingekleurd als bedrijventerrein, maar nog niet als dusdanig ontwikkeld.

2.3 Afbakening en invulling van havengebieden

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd in 1997 gewezen op de noodzaak om de havengebieden duidelijk af te bakenen. Zie bijv. op blz. 457: *"Om het zeehavengebied exclusief voor deze zeehavenactiviteiten (met name zeehavengebonden industriële, distributie- (physical distribution), opslag-, overslag- en logistieke activiteiten) te bestemmen is een afbakening als dusdanig noodzakelijk. Het begrip zeehavengebied heeft aldus ook een ruimtelijke betekenis en wordt ruimtelijk afgebakend."*

In het Havendecreet van 1999 werd deze noodzaak nogmaals geëxpliciteerd. Zie hiervoor het Havendecreet zelf, waarin in artikel 3 §1 het volgende wordt gesteld: *"De Vlaamse regering stelt overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening nader de grenzen van de havengebieden, zoals bedoeld in artikel 2, vast. Voor de zeehavens gelden de in de gewestplannen of in de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen als zeehavengebied afgebakende terreinen."* Ondertussen zijn er wel voorlopige begrenzingen van de havengebieden vastgelegd door het besluit van de Vlaamse gemeenschap van 13 juli 2001, waarin wordt verwezen naar de strategische plannen die voor elke haven in uitvoering zijn.

Ondertussen zijn er 5 respectievelijk 3 jaar verstreken en op dit moment is er nog steeds geen sprake van een duidelijke en definitieve afbakening van de havengebieden in Vlaanderen. Dit heeft belangrijke gevolgen op het vlak van rechtszekerheid.

De Vlaamse Havencommissie vraagt dan ook dat de havengebieden zo snel mogelijk op een degelijke en zinvolle wijze worden afgebakend.

Zoals gezegd wordt er niet gevraagd om méér ruimte voor de havens, wel is het noodzakelijk dat de ruimte in de havengebieden kan worden ingevuld met respect voor de economische dynamiek en in overleg. De inhoud van de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) moet daarom rekening kunnen houden met de verwevenheid met andere activiteiten en andere niveau's.

2.4 Havens als ruimtelijk, economisch en functioneel geheel

2.4.1 Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet rekening houden met het Havendecreet

Het Havendecreet is een essentieel document waarin de havenbestuurlijke principes en bevoegdheden worden vastgelegd. Essentieel in de filosofie van het Havendecreet is dat het havenbestuur bevoegd is voor het beheer van de haventerreinen. Anderzijds worden er door het RSV heel wat regels bepaald die op geen enkele wijze rekening houden met de bevoegdheden die door het Havendecreet aan de havenbedrijven werden toegewezen. Deze problematiek komt vooral tot uiting tijdens onderhandelingen met buitenlandse investeerders, die er soms moeite mee hebben dat hun onderhandelingspartner, zijnde het havenbedrijf, ogenschijnlijk weinig impact heeft op het verloop van sommige essentiële procedures die doorlopen moeten worden bij de uiteindelijke realisatie van een investeringsproject in het havengebied.

Verband houdende hiermee zijn de bevoegdheidsconflicten rond de regionale bedrijventerreinen die binnen de havengebieden liggen. Er is onduidelijkheid rond de relatie tussen de regionale bedrijventerreinen in havengebieden enerzijds en de bedrijventerreinen in de stedelijke gebieden anderzijds. Is het de stad of het havenbedrijf die de regionale bedrijventerreinen in havengebieden beheert? Is de stedelijke regelgeving van toepassing of niet? Of deze van het havenbedrijf, overeenkomstig de door het Havendecreet toegekende bevoegdheden?

Het spreekt voor zich dat er in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997 geen rekening kon worden gehouden met het Havendecreet, dat pas in 1999 werd goedgekeurd. Bij de bijsturing van het RSV is het echter noodzakelijk dat het Havendecreet wordt erkend als essentieel element bij de toewijzing van bevoegdheden die betrekking hebben op de havengebieden.

2.4.2 Ruimtelijke bevoegdheden voor havenbedrijven

De Vlaamse Havencommissie is van mening dat havenbedrijven, gegeven de bevoegdheden die zij door middel van het Havendecreet werden toebedeeld, een rol moeten kunnen spelen in de praktische uitwerking van ruimtelijke uitvoeringsplannen, de informatieplicht aan de burger, het vergunningen- of het handhavingsbeleid.

Ook in het Havendecreet werd nagelaten het verband met deze regelgeving te bekijken. Aanpassingen dringen zich op want eenheid van beheer, beleid en toezicht inzake ruimtelijke ordening en milieu binnen één en hetzelfde havengebied is met de huidige instrumenten moeilijk of niet te garanderen, versnippering is de regel. Een grond- en pandenbeleid, gebaseerd op de principes van zuinig ruimtegebruik en milieu veronderstelt dan ook dat de havenbestuurlijke bevoegdheden ook op het vlak van ruimtelijke ordening en milieu worden ingevuld en dat de eenheid van beheer inzake grond- en pandenbeleid binnen elk havengebied decretaal wordt verankerd.

Er is in dit verband niet te vergeten dat de havengebieden, luidens artikel 2, 4^o van het Havendecreet, een ruimtelijk, economisch en functioneel geheel vormen. Eveneens belangrijk is dat reeds in het strategisch planningsproces de ruimtelijke eigenheid van de havengebieden werd erkend. Uit deze (territoriaal af te bakenen) ruimtelijke eenheid en eigenheid, gekoppeld aan het subsidiariteitsbeginsel, lijkt logisch voort te vloeien dat een ruimtelijk en milieubeleid bij uitstek wordt gevoerd op het daartoe meest geëigende niveau van het havengebied. Ook vanuit logistiek oogpunt is het aangewezen dat de havenautoriteiten verantwoordelijkheid dragen inzake ruimtelijke ordening. Het ontbreekt de thans bevoegde overheden daartoe immers vaak aan mensen en middelen, hetgeen o.m. blijkt uit de moeizame implementatie van de verplichtingen uit het nieuwe decreet ruimtelijke ordening.

Een debat over de wijze waarop de ruimtelijke bevoegdheden van de havenautoriteiten decretaal worden verankerd, is aangewezen. Er kunnen aanpassingen aan de sectorale regelgeving inzake ruimtelijke ordening en milieu worden voorzien, doch eveneens kan worden gedacht aan een bijzondere en uniforme uitwerking in het Havendecreet. Het ruimtelijk beheer van de havengebieden hangt immers nauw samen met het algemeen beheer van deze gebieden.

2.5 Versnippering versus concentratie van bedrijventerreinen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de versnippering van de bedrijventerreinen aangeklaagd. Op blz. 157 van het RSV wordt gesteld dat *“De versnippering van de economische activiteiten over 626 bestaande bedrijventerreinen (...) leiden tot een verzwakking van de concentratie van economische activiteiten, tot een vermindering van potentiële ruimtelijke synergieën en schaalvoordelen, tot een verhoging van de aanleg- en onderhoudskosten van de nutsvoorzieningen en tot een toename van de goederenmobiliteit. Kleinere bedrijventerreinen veroorzaken ten opzichte van de oppervlakte nuttige bedrijfsruimte een grotere rest- en bufferruimte. Reserve-ruimte op kleinere bedrijventerreinen is moeilijker beheerbaar. Het versnipperd aanbod aan bedrijventerreinen veroorzaakt ook een bijkomende behoefte aan ontsluitingsinfrastructuur (...)”*. Deze visie uit het RSV is correct.

Havengebieden zijn nochtans bijzonder geschikte gebieden om te kunnen concentreren. Naast de mogelijkheden tot concentratie levert de clustervorming tal van voordelen en zijn er in havens voorzieningen die andere bedrijventerreinen niet kunnen bieden (uitgebreide veiligheidsvoorzieningen, meestal verder gelegen van woonzones, uitstekende vervoersmogelijkheden over zee, weg, spoor en binnenvaart, de aanwezigheid van complementaire ondernemingen, enz.). De Vlaamse Havencommissie pleit er daarom voor om bedrijventerreinen te concentreren in havengebieden, uiteraard met absolute voorrang voor bedrijven die ten volle gebruikmaken van de watergebonden mogelijkheden van de bedrijventerreinen in zeehavens.

2.6 Ecologische infrastructuur

In het RSV wordt op blz. 459 het volgende gesteld: *“De oppervlakte van de ecologische structuur die niet voor zeehavenactiviteiten van nut is, bedraagt maximaal 5 % van de oppervlakte van het zeehavengebied. Door de 5%-doelstelling echter niet per zeehavengebied voorop te stellen maar voor alle zeehavengebieden samen, moet het beleid beter in staat zijn om tegemoet te komen aan de specifieke karakteristieken van elk zeehavengebied. De lokalisatie van de ecologische infrastructuur moet zo gebeuren dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd.”*

De bewering dat maximum 5% ecologische structuur voorzien wordt in de havengebieden is verwarrend. Enerzijds blijkt het om een maximum te gaan, anderzijds wordt deze 5 % als doelstelling benoemd. Andere open-

bare besturen interpreteren deze 5 % als doelstelling, m.a.w. als een minimum. Voorts is er onduidelijkheid over het feit of het percentage geldig is voor elke zeehaven afzonderlijk of voor de 4 Vlaamse havens samen. De Havencommissie vraagt met aandrang om duidelijkheid te scheppen en de betreffende teksten zodanig te formuleren dat een eenduidige interpretatie mogelijk wordt.

De Havencommissie is wel van mening dat reststukken op bedrijventerreinen, met name wegbermen, interne reserves, onderhoudszones voor grachten, ... beheerd moeten worden volgens natuurtechnische principes. In de mate van het mogelijke moet aandacht worden gegeven aan een meer ecologische invulling door bijvoorbeeld het gebruik van herbiciden te vermijden, natuurvriendelijke oevers aan te leggen, enz., doch essentieel is dat de economische functie primeert en dat een “groen beheer” van de reststukken in geen geval mag leiden tot latere compensatieverplichtingen bij het in gebruik nemen van de terreinen of tot een verlies in oppervlakte voor industrie.

Bovendien moet er ook een onderscheid gemaakt worden tussen permanente ecologische infrastructuur (bijvoorbeeld koppelingsgebieden - wegbermen en grachten) en flexibele ecologische infrastructuur (grond die nog braak ligt, interne reserves gevestigde bedrijven) die bij ingebruikname niet zou moeten gecompenseerd worden, terwijl het permanent gedeelte bij een inname verplicht moet gecompenseerd worden.

6.7 Aanbeveling over een door de Europese Raad van transportministers geformuleerd voorstel van de richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten', ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement

Brussel, 27 november 2002

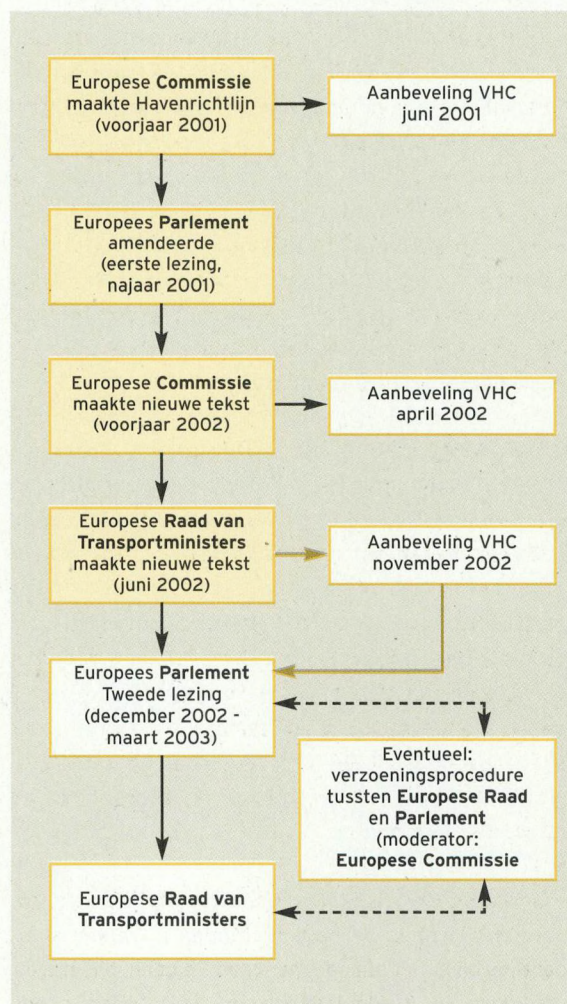
1. Situering van deze aanbeveling in de besluitvormingsprocedure

In februari 2001 formuleerde de Europese Commissie een mededeling met als titel 'De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in havens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa'. Deze mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad bevat een voorstel voor richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'. Deze ontwerprichtlijn heeft reeds een hele weg afgelegd in de ontwikkelingsprocedure tussen ontwerp en finale goedkeuring. Op datum van deze aanbeveling moet het ontwerp nog een laatste keer besproken worden in het Europees Parlement, met daarna eventueel nog een verzoeningsprocedure tussen de Europese Raad van Transportministers en het Europees Parlement. De hele procedure wordt vereenvoudigd weergegeven in bijgaande figuur. De Havencommissie heeft reeds op twee verschillende momenten in de procedure een aanbeveling geformuleerd (juni 2001 en april 2002). Die twee aanbevelingen worden in de figuur weergegeven, alsook deze derde aanbeveling.

2. Mogelijkheden tot amendering door het Europees Parlement

Het Europees Parlement heeft in haar tweede lezing niet meer de volledige vrijheid om nieuwe inhoudelijke voorstellen te doen voor de Havenrichtlijn. Met betrekking tot de amendering van de tekst zijn de voorwaarden de volgende: (a) het Europees Parlement kan haar amendementen die ze in haar eerste lezing heeft aangenomen, opnieuw opnemen en (b) het Europees Par-

Figuur 1: Vereenvoudigde voorstelling van de ontwikkelingsprocedure van de Havenrichtlijn, met situering van deze aanbeveling in de procedure



lement kan nieuwe amendementen introduceren voor zover het gaat om delen van de richtlijn waarin de Raad wijzigingen voorstelt die in de eerste lezing van het Parlement niet aan bod zijn kunnen komen. Volgens het intern reglement van het Parlement mogen er bovendien ook (c) amendementen worden ingediend die tot doel hebben een compromis te bereiken tussen het Parlement en de Raad en (d) amendementen worden ingediend over nieuwe feiten of juridische situaties die zijn ontstaan na de eerste lezing van het Parlement.

3. Gemeenschappelijke verklaring

In functie van het dossier van de Havenrichtlijn werd door alle bij het Vlaamse havengebeuren betrokken organisaties een belangrijke verklaring ondertekend. Deze verklaring wordt in bijlage bij deze aanbeveling gevoegd (bijlage 1²⁸).

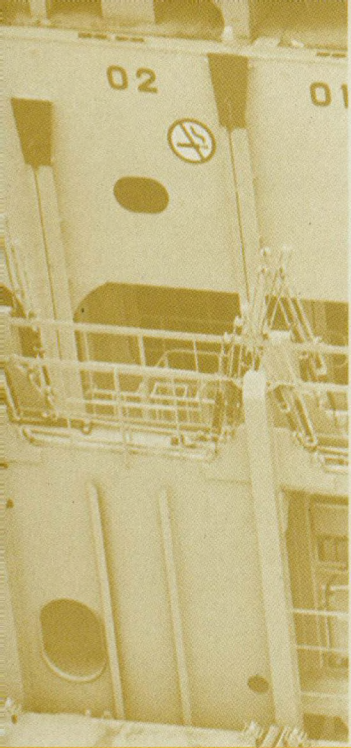
4. Aanbeveling

In het licht van de hierboven gestelde voorwaarden is het weinig zinvol om geheel nieuwe voorstellen te doen of om grondige tekstwijzigingen voor te stellen die door het Europees Parlement niet in de eerste lezing aan bod zijn gekomen. In feite moet er, paragraaf per paragraaf, steeds een keuze gemaakt worden tussen de reeds bestaande tekst van de Europese Raad van Transportministers en de tekst die het Europees Parlement had opgesteld tijdens haar eerste lezing.

Daarom heeft de Vlaamse Havencommissie, als essentie van deze aanbeveling, een vergelijkende tabel opgesteld met daarin zowel de overwegingen en artikels van het Europees Parlement in de eerste lezing als deze van de Europese Raad van Transportministers. De Havencommissie heeft in de tabel een duidelijke keuze gemaakt tussen (1) het behoud van de tekst van de Raad van Transportministers of (2) het teruggrijpen naar de teksten die het Europese Parlement in haar eerste lezing heeft geformuleerd.

Deze vergelijkende tabel wordt weergegeven als bijlage bij deze aanbeveling (bijlage 2²⁸).

²⁸In dit jaarverslag worden de bijlagen bij deze aanbeveling, omwille van hun omvang, niet weergegeven. Deze bijlagen zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie of in PDF-formaat beschikbaar op de website: www.serv.be/vhc.



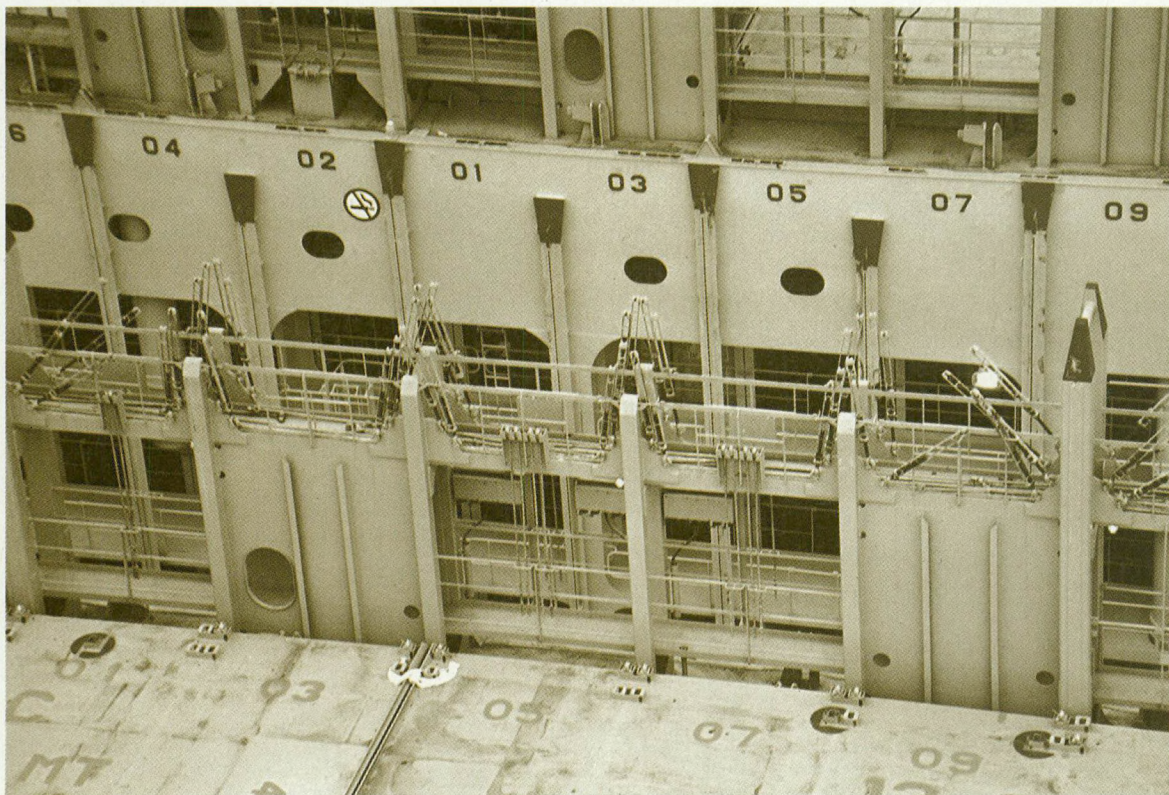
7

Statistiek Vlaamse havens

Inleiding

Dit hoofdstuk van het jaarverslag bevat vier onderdelen. In een eerste deel wordt ingegaan op de **overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens**. Gedetailleerd wordt weergegeven hoeveel de Vlaamse Gemeenschap sinds de regionalisering van het havenbeleid in de havens en de maritieme toegang heeft geïnvesteerd. In een tweede deel worden de evoluties in de **havenarbeid in de Vlaamse havens** bestudeerd. In het derde deel wordt het

sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens cijfermatig uit de doeken gedaan. In dit deel wordt ingegaan op werkgelegenheid en investeringen in de havens (maar hier in beide gevallen in de brede betekenis van het woord), alsook op toegevoegde waarde. Tenslotte wordt een vierde deel gewijd aan de **maritieme statistieken**: uitgebreide overslaggegevens voor de Vlaamse havens voor de periode 1980-2002.



7.1 Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens



Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2002, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 2002 ca. 330,78 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan³⁰.

Inleiding

Het onderdeel "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" wordt in het jaarverslag opgenomen sinds 1995 (jaarverslag 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de lopende projecten van het betreffende verslagjaar. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 2002 werden aangevat of in uitvoering waren.

Om de investeringen voor de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, worden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 2002 door middel van de ABEX-index³¹.

³⁰In dit jaarverslag werden de cijfers van 2000 en 2001 vervolledigd met de bedragen van de overdrachten aan Nederland.

³¹De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkostprijs. De bouwkostprijs lag in 2001, in 2000, in 1999 en in 1998 hoger dan het jaar ervoor.

Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-2002. In deze tabel zijn zowel de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven als de investeringen in de maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de verdieping van de Westerschelde inbegrepen. Omwille van het belang van dit project zijn de uitgaven voor dit project in deze tabel ook afzonderlijk weergegeven.

De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 reeds meer dan 3.301,68 miljoen euro geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen³² voor de maritieme toegankelijkheid bedragen ruim de helft van dit totale budget (52,0 %). De laatste jaren investeert de Vlaam-

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln euro voor de periode 1989-2002 (in prijzen 2001)

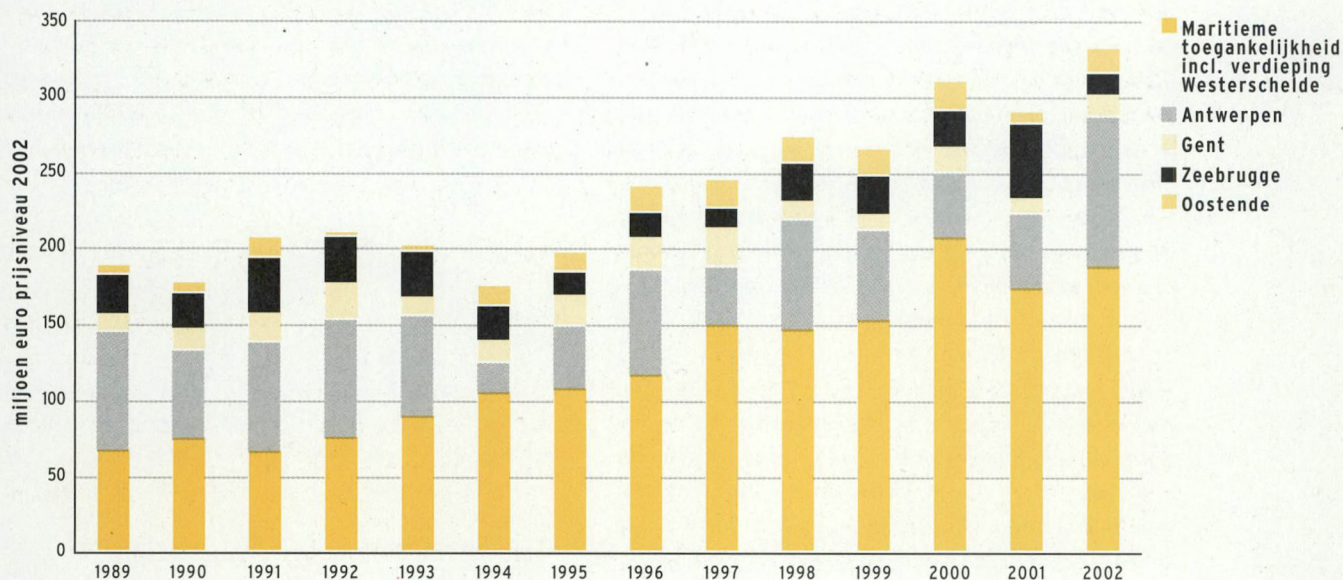
	1989	1990
Maritieme toegankelijkheid		
incl. verdieping Westerschelde	66,96	74,69
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00
Antwerpen	78,36	58,50
Gent	12,63	25,03
Zeebrugge	25,12	22,98
Oostende	4,64	5,66
Totaal incl. maritieme toegang	187,71	176,86
Totaal excl. maritieme toegang	120,75	102,17
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%

se Overheid meer in de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1995 werd officieel gestart met de "Verdieping van de Westerschelde"³³. Op acht jaar tijd werd hierin meer dan 222 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is 13,0 % van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2002 werd bijna 57 % van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid. In 2001 werd het verdiepingsprogramma van de Westerschelde bijna volledig afgewerkt. In 2002 werden nog 8,67 miljoen euro uitgegeven voor de verdere verdieping van de Westerschelde. Het grootste deel daarvan, 6,20 miljoen euro of 72 %, werd besteed aan onderzoek voor het ruimen van wrakken in de vaargeul. Deze opruimingswerken worden uitgevoerd in 2003.



32 De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.
33 In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totaal
13	75,36	89,25	104,87	107,68	116,73	149,22	146,27	152,39	206,21	173,83	187,73	1.717,32
00	0,00	0,00	1,45	17,81	16,45	45,06	45,80	55,72	19,09	13,54	8,67	223,59
38	77,98	66,63	20,59	41,54	69,54	39,02	72,38	59,34	44,46	48,95	99,63	849,30
86	25,21	13,37	15,17	21,44	21,43	25,91	13,66	11,63	17,57	11,53	15,30	239,73
42	28,77	28,49	22,06	14,29	16,00	12,60	24,63	25,30	23,25	48,41	13,34	340,68
82	1,51	2,64	11,95	11,06	16,51	17,87	15,78	16,06	17,69	6,38	14,78	154,35
61	208,83	200,39	174,63	196,01	240,22	244,62	272,71	264,72	309,19	289,10	330,78	3.301,37
48	133,47	111,14	69,76	88,33	123,49	95,41	126,44	112,32	102,98	115,27	143,05	1.584,06
2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	52,0%

Nota: onder voorbehoud van wijzigingen die nog kunnen gebeuren via het Financieringsfonds voor schuldaanbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU)
Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

7.2 Investerings Vlaamse Gemeenschap in de vier Vlaamse havens



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

7.2.1 De haven van Antwerpen

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 1989-2002 reeds 849,30 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Daarvan werd 394,16 miljoen euro, of 46 % van deze totale investering, besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 412,34 miljoen euro of 49 % aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. Bijna 18 % van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in Antwerpen sinds 1989, of ongeveer 152,26 miljoen euro, werden aangewend voor de renovatie van het oude havengedeelte, met name van het Amerikadok tot en met het Marshalldok. Tussen 1997 en 1999 werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de Containerkade Zuid. Enkele jaren na de afwerking van de terminal werden er grondverzakkingen vastgesteld. Deze herstellingswerken hebben in totaal een extra investering van bijna 11,69 miljoen euro geleverd, waarvan nog 0,15 miljoen euro in 2002.

De toename van het aandeel van investeringen in projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1997, met de opstart van het Containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2002 ging het leeuwenaandeel (95 %) van de investeringen naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. De belangrijkste deel van de investeringen op Linkeroever in 2002 ging naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2002 86,69 miljoen euro of 87 % van de totale overheidsinvesteringen in Antwerpen uitgege-

ven. Daarvan was 12,25 miljoen euro bestemd voor bewarende maatregelen die de aannemers die het Deurganckdok bouwen moesten uitvoeren door het stilleggen van de werken door de Raad van State en 13,39 miljoen euro voor onteigeningen en het structuurfonds van Doel.

Project	1989	1990
<i>Rechteroever</i>		
Berendrechtshuis (saldo vanaf 1989)	17,15	21,45
Containerkade Zuid	39,20	10,27
Containerkade Noord	3,25	0,07
Zandvlietsluis	0,00	0,00
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	3,84	10,43
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00
Vierde Havendok	0,88	0,74
Royerssluis en Kattendijkshuis	0,00	0,00
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00
Totaal Rechteroever	64,33	42,96
<i>Linkeroever</i>		
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	5,04	6,87
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,58	1,08
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00
Containerdok West	0,00	0,00
Vrasendok geschil	0,00	0,00
Totaal Linkeroever	5,62	7,95
Overige (kleinere werken en diversen)	8,41	7,58
Havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Antwerpen	78,36	58,50

In 2002 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen 50,53 miljoen euro meer dan in 2001 (of 103 % meer). Dit is bijna 39 miljoen euro meer dan het gemiddelde investeringsbedrag van de periode 1989-2002.

Het Vlaamse gewest komt sinds 2001 tussen in de exploitatiekosten van de sluisen in de Vlaamse havens. Sinds de invoering van het Havendecreet in 1999 is de Vlaamse overheid financieel verantwoordelijk voor de exploitatie van de sluisen. In de nieuwe regeling blijven de havenbesturen operationeel verantwoordelijk voor de exploitatie van de sluisen. Het Havendecreet voorziet een jaarlijkse te verantwoorden maximale toelage voor deze exploitatiekosten. Deze vergoeding wordt afgestemd op de werkelijke kosten. De havenbesturen blijven dus operationeel verantwoordelijk, maar de financiële lasten daarvan vallen nu onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse gewest. In 2002 bedroeg de tussenkomst van het Vlaamse gewest in de exploitatie van de sluisen in Antwerpen 3,31 miljoen euro.



Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2002 in mln euro (in prijzen 2002)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totaal
,46	12,05	8,01	0,35	0,00	0,22	0,00	0,01	0,01	0,08	0,00	0,00	78,80
,89	1,18	0,21	0,00	0,03	0,00	3,40	2,07	5,22	0,11	0,74	0,15	64,47
,92	0,55	23,08	0,46	17,55	27,77	6,23	2,25	0,00	0,00	0,00	0,00	82,12
,67	4,62	0,00	0,00	1,93	0,00	0,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,86
,50	35,72	21,43	11,82	7,23	11,47	0,63	5,19	7,68	1,57	1,82	0,58	141,91
,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,77	0,52	2,78	0,14	0,13	0,00	10,35
,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,62
,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,03	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66
,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,46	0,15	1,38
,45	54,12	52,73	12,63	27,06	39,49	17,66	10,35	15,69	2,67	3,14	0,88	394,16
,19	8,80	10,30	2,99	1,76	0,00	0,58	7,45	0,73	5,51	0,91	4,81	60,95
,22	1,29	0,31	1,15	0,00	0,00	2,96	0,34	3,61	0,46	0,00	0,00	14,00
,36	0,00	0,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,85
,00	8,35	0,00	0,08	0,00	0,43	3,66	2,45	4,11	0,00	0,00	0,00	19,08
,00	0,08	0,00	0,01	12,62	28,44	6,99	13,21	12,51	7,61	12,59	2,74	96,81
,00	0,00	0,00	0,00	0,09	1,00	7,16	38,22	22,68	25,43	30,59	86,69	211,85
,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,79	0,00	0,00	2,79
,77	18,52	11,10	4,24	14,48	29,87	21,36	61,67	43,64	41,79	44,09	94,24	412,34
,16	5,34	2,81	3,72	0,00	0,18	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00	1,20	37,76
,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,72	3,31	5,03
,38	77,98	66,63	20,59	41,54	69,54	39,02	72,38	59,34	44,46	48,95	99,63	849,30

7.2.2 De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989 en 2002 iets meer dan 239,73 miljoen euro geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 41 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluisendok.

In 2002 werd ongeveer 76 % van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluisendok.

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de exploitatiekosten van de sluizen bedroeg in 2002 voor de haven van Gent 0,82 miljoen euro.

7.2.3 De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap investeerde in de periode 1989-2002 340,68 miljoen euro in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Daarvan werd 68,2 % of 232,27 miljoen euro van dit budget aangewend voor werken in de voorhaven. De twee belangrijkste projecten uit die periode zijn de bouw van de kaaimuur voor de Flanders Container Terminals (72,26 miljoen euro of 21,21 %) en van de kaaimuren voor het Wielingendok (51,54 miljoen euro of 15,13 %). Ook naar de aanleg van het zuidelijk insteeddok in de achterhaven ging een belangrijk deel van de fondsen (20,33 miljoen euro of 5,97 %).

Bovendien ging een groot deel van de investeringen in de periode 1989-2002 naar de afwerking van de nieuwe voorhaven. (71,27 miljoen euro of 20,9 %). Een groot deel daarvan (38,09 miljoen euro) ging in 2001 naar een schadeclaim vanwege de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand voor schade die de aannemerscombinatie heeft geleden door het stilvallen van de werken van de nieuwe buitenhaven begin jaren tachtig. De schade ontstond door vertragingen bij de goedkeuring van enkele deelcontracten. In 2002 werden daarvoor 2,04 miljoen euro besteed als aanvullende interesten en kapitalisaties.

De belangrijkste investeringen van de Vlaamse overheid in de Zeebrugse haven in 2002 gingen naar het eerste deelcontract voor het verdiepingsprogramma 55'/46' (5,56 miljoen euro of 41,68 % van de investeringen) en naar de bouw van een kaaimuur in het Wielingendok in de westelijke voorhaven (2,08 miljoen euro of 15,59 %). De tussenkomst van het Vlaamse Gewest in de exploitatiekosten van de sluizen (de zogenoemde decreetkosten) bedroeg in 2002 voor de haven van Zeebrugge 1,02 miljoen euro.

Wanneer de schadeclaim van 2001 van de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand buiten beschouwing wordt gelaten, steeg het totale investeringsbedrag in de haven van Zeebrugge in 2002 met 3,02 miljoen euro of met nagenoeg 30 % ten opzichte van het jaar daarvoor.

Project	1989	1990
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,15	0,00
Uitbouw Petroleumdok	6,25	7,34
Renovatie Zuiddok	1,83	0,00
Renovatie Noorddok	0,00	3,38
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,00	0,00
Kluisendok	0,00	0,00
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,58	0,05
Moervaart	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,12	3,50
Studies (nieuwe) zeeluis	0,00	0,00
Overige (kleinere werken en diversen)	3,70	0,76
Havenkapiteinsdienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Gent	12,63	15,03

Project	1989	1990
<i>Voorhaven</i>		
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	0,00
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	5,36	14,80
verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,02	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00
Brittanniadok	0,00	0,00
Flanders Containerterminal	0,00	0,00
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00
Vaargeul oude zeeluis	0,00	0,00
Totaal Voorhaven	5,39	14,80
<i>Achterhaven</i>		
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,21	1,69
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00
Cast-terminal	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00
Bastennakenkade	0,00	0,00
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	0,21	1,69
Overige (kleinere werken en diversen)	19,52	6,49
Havenkapiteinsdienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Zeebrugge	25,12	22,98

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2002 in mln EUR (in prijzen 2002)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totaal
2,11	2,02	0,49	0,00	0,00	1,58	1,72	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	8,23
5,48	18,01	0,42	2,19	3,89	5,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	47,46
0,00	0,42	3,04	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	5,48
0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,47
3,33	0,00	6,21	5,83	0,32	0,63	0,02	0,71	0,14	0,32	0,36	0,19	23,05
0,00	0,00	0,00	6,20	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,16	0,28	0,00	6,74
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	1,37	0,00	0,04	0,00	0,01	1,60
0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,32
0,10	0,00	0,16	0,00	14,67	12,88	17,12	10,46	6,66	16,05	9,03	11,63	98,76
,11	0,82	0,42	0,60	0,65	0,15	6,03	0,85	4,26	0,64	1,00	1,93	19,08
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
0,43	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,42	0,01	4,94
0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,04	0,85	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	1,35
4,21	3,94	2,33	0,00	1,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,29	0,01	0,71	17,87
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,82	1,25
9,86	25,21	13,37	15,17	21,44	21,43	25,91	13,66	11,63	17,57	11,53	15,30	239,73

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

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2002 in mln EUR (in prijzen 2002)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,56	5,56
5,44	0,00	0,00	4,08	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	1,41	38,09	2,04	71,27
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41
0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
8,66	2,27	0,00	0,61	2,29	0,04	3,70	0,35	0,26	0,70	0,00	0,69	14,57
0,63	0,00	0,00	0,00	0,00	1,33	0,71	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	2,97
0,00	0,75	0,00	0,20	0,75	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,96
5,89	21,63	16,79	14,15	3,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72,26
0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	1,94	0,63	16,01	12,57	10,42	6,92	2,08	51,54
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,57	3,58	1,34	1,60	2,60	0,00	0,00	16,68
0,00	0,00	0,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56
5,65	24,66	17,36	19,04	7,85	11,14	8,61	18,11	14,73	15,13	45,01	10,37	232,27
0,41	0,00	0,00	0,16	0,00	0,72	0,01	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	3,32
0,01	0,00	2,64	1,76	0,00	0,76	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	5,70
4,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,92
0,00	1,23	5,02	1,10	5,36	1,77	2,77	0,99	0,67	1,81	0,98	0,00	21,71
0,00	0,00	2,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,94
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,02	2,81	9,19	5,63	1,06	0,61	20,33
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,83	0,00	0,83
5,34	1,23	10,59	3,02	5,36	3,26	3,99	3,92	9,86	7,45	2,87	0,96	59,75
4,43	2,89	0,54	0,00	1,09	1,60	0,00	2,61	0,71	0,67	0,00	0,99	41,54
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53	1,02	1,55
5,42	28,77	28,49	22,06	14,29	16,00	12,60	24,63	25,30	23,25	48,41	13,34	340,68

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



7.2.4 De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap reeds meer dan 154,35 miljoen euro geïnvesteerd in de haven van Oostende. Iets meer dan 51 % van dit totaal bedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok.

De twee belangrijkste projecten uit de periode 1989-2002 zijn het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (47,80 miljoen euro of 30,97 %) en het Plassendaleproject (22,79 miljoen euro of 14,77 %).

In 2002 werden belangrijke investeringen uitgevoerd voor het Plassendale I project, namelijk 6,03 miljoen euro of 40,80 % van de investeringen in Oostende. Daarvan

Project	1989	1990
<i>Beperkte renovatie</i>		
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00
Wandelaarskaai	0,00	0,00
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,07	0,00
Voorhaven	3,60	2,31
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,27
Verdiepingswerken	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	3,67	4,58
<i>Eigenlijk renovatieprogramma</i>		
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,00
Andere wegenwerken	0,00	0,00
Studies	0,07	0,16
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00
Plassendaleproject	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00
Totaal eigenlijke renovatie	0,07	0,16
Overige (kleinere werken en diversen)	0,90	0,92
Havenkapiteinsdienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Oostende	4,64	5,66

werd 4,76 miljoen euro besteed aan de bouw van glooingen, een stuk kaaimuur en het vrijbaggeren ervan. Bovendien werd 1,10 miljoen euro uitgegeven voor het afdekken van het Essostort. Dit stort bevat vervuild slib dat destijds uit de havengeul werd gebaggerd en dat aan land werd geborgen.

Voor de bouw van de Wandelaarskaai werd een bedrag vastgelegd van 4,34 miljoen euro. Deze kaai, die gelegen is aan de buitenkant van de vismijn, wordt volledig gerenoveerd en verdiept zodat ze kan dienen als wachtkaai voor vrachtschepen. Door de renovatiewerken kan tevens de zwaikom in de haven worden vergroot.

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de kosten van de havenkapiteindienst bedroeg in 2002 voor de haven van Oostende 0,16 miljoen euro.

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2002 in mln EUR (in prijzen 2002)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,48	2,48
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,34	4,34
5,22	1,14	0,00	5,02	9,68	8,65	4,98	5,42	4,67	2,07	0,77	0,12	47,80
0,00	0,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	6,90
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,34	0,00	2,20	2,56	0,42	0,34	9,85
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,45	0,91	0,00	3,74
7,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,78
0,00	1,14	0,85	5,02	9,68	8,65	9,32	5,53	7,00	5,08	2,09	7,28	78,89
0,00	0,00	0,00	0,00	1,33	5,55	1,84	3,53	0,16	1,28	0,06	0,30	14,06
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,03	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	1,15
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,41	0,00	0,54	1,95
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,70	0,00	1,52	0,00	0,01	0,12	8,36
0,09	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
0,00	0,00	0,00	5,67	0,03	1,29	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	7,11
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,56	6,93	0,14	4,13	6,03	22,79
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,78	0,00	0,16	9,94
0,09	0,00	0,00	5,74	1,36	7,87	8,55	9,35	8,79	12,61	4,20	7,15	65,94
7,73	0,37	1,79	1,19	0,02	0,00	0,00	0,90	0,27	0,01	0,00	0,19	9,27
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,16	0,25
82	1,51	2,64	11,95	11,06	16,51	17,87	15,78	16,06	17,69	6,38	14,78	154,35

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

7.3 Havenarbeid in de Vlaamse havens



Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2002 in de haven van Antwerpen en Oostende, terwijl in Gent en Zeebrugge het aantal gepresteerde arbeidstaken terugliep. Ook het aantal havenarbeiders in 2002 volgde diezelfde trend. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2002.

De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling in de havengebonden sector. Zij vormen geen aparte entiteit binnen de studies van de Nationale Bank van België (NBB)³⁴. De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Het aantal bij de havengebonden activiteiten betrokken havenarbeiders is dus groter dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

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

³⁴In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

Historische achtergrond

De algemene principes over Havenarbeid worden in België geregeld in de kaderwet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid en de uitvoeringsbesluiten ervan. Deze kaderwet, ook soms de Wet Major genoemd, bepaalt dat binnen de geografisch vastgelegde havengebieden havenarbeid in alle Belgische havens enkel en alléén verricht mag worden door erkende havenarbeiders. Op bepaalde punten bestaan er wel kleine verschillen in de diverse havens. Deze verschillen vinden hun voedingsbodem in 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 de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen. De Codex³⁵, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast 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

³⁵Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

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

De wet van 8 juni 1972 werd verder uitgebreid door de wet van 17 juli 1985. Deze laatste bepaalt dat de werkgevers die havenarbeiders in dienst nemen verplicht worden om zich bij een werkgeversorganisatie aan te sluiten die alle sociaalrechtelijke verplichtingen met betrekking tot de havenarbeiders vervult. Deze werkgeversorganisaties zijn op hun beurt lid van het "Werkgeversverbond der Belgische Havens". Deze werkgeversorganisaties per haven zijn de volgende:

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

De havenarbeiders van hun kant zijn over het algemeen aangesloten bij één der volgende drie grote werknemersorganisaties: de BTB (Belgische Transportarbeidersbond), de ACV-Transcom (ACV - Transport en Communicatie) en de ACLVB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België). Deze drie grote vakbonden plegen regelmatig gezamenlijk overleg inzake havenaanleggelegenheden.

Het algemeen toepassingsgebied

Onder havenarbeid wordt conform het Koninklijk Besluit van 12 januari 1973 (Belgisch Staatsblad van 23 juli 1973) verstaan alle behandelingen van goederen welke per zee- of binnenschepen, spoorwagens of vrachtwagens aan- of afgevoerd worden, en de met deze goederen in verband staande bijkomende diensten, ongeacht deze activiteiten geschieden in de dokken, op bevaarbare waterwegen, op de kaden of in de instellingen welke gericht zijn op invoer, uitvoer en doorvoer van goederen, alsook alle behandelingen van goederen, welke per zee- of binnenschepen aan- of afgevoerd worden op de kaden van nijverheidsinstellingen.

Dus binnen de havenzone moet elke behandeling van goederen die per zee- en/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 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 stellen dat voor alle Vlaamse havens, bij de aan- en afvoer en behandeling van vloeibare aardolieproducten,³⁶ geen havenarbeid in de strikte zin van het woord te pas komt. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals bijvoorbeeld fruitsap of visolie, moeten wel havenarbeiders worden aangeworven. Bovendien moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de bedrijven gericht op in-, uit- en doorvoer en anderzijds de industriële ondernemingen.

De geografische havengebieden 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 samenvallen met de officiële grenzen van de havens.

Ondanks het feit dat de havenarbeid in alle Belgische havens geregeld is door eenzelfde wet, bestaan er verschillen inzake de concrete uitwerking ervan tussen de verschillende havens waardoor onderlinge vergelijking zeer moeilijk is.

De contingentering van de havenarbeiders

Het overgrote deel van de Vlaamse havenarbeiders is tewerkgesteld in de haven van Antwerpen. Daarom wordt hier een overzicht gegeven van de opdeling van de havenarbeiders in Antwerpen. In de overige Vlaamse havens is de opdeling in grote lijnen gelijk, alhoewel er hier en daar wel kleine afwijkingen bestaan.

De havenarbeiders kunnen worden ingedeeld in twee contingenten: het "Algemeen contingent" en het "Logistiek contingent". Al deze havenarbeiders krijgen bij hun erkenning een erkennings- en een aanwervingskaart.

Het "Algemeen contingent" omvat "havenarbeiders A" en "havenarbeiders B", die op hun beurt in verschillende beroeps categorieën worden onderverdeeld. De "havenarbeiders A" worden verder onderverdeeld in vijf categorieën:

³⁶Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.



- 1 havenarbeiders algemeen werk (inclusief de huidige magazijnarbeiders A);
- 2 gespecialiseerde beroepscategorieën dokautovoerders, dokautovoerders-kraanmannen, dekmannen, markeerders, wakers, kuipers;
- 3 beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen: walkraanmannen, walkraanmannen/speciale tuigen, dokautovoerders-kraanmannen/speciale tuigen;
- 4 kaderpersoneel (leidinggevend personeel): ceelbazen, foremannen, chef-markeerders, assistent-chef-markeerders, conterbazen, wakers-controleurs;
- 5 beroepscategorie containerschadevaststellers.

De "havenarbeiders B" worden in twee categorieën onderverdeeld:

- 1 havenarbeiders algemeen werk;
- 2 gespecialiseerde beroepscategorieën.

De nieuwelingen worden automatisch ondergebracht in rang B. De overheveling van B naar A is mogelijk wanneer de havenarbeider voldoende prestaties heeft geleverd gedurende een referentieperiode van twee jaar.

Het "Logistiek contingent" omvat de havenarbeiders die tewerkgesteld worden op plaatsen waar goederen ter voorbereiding van hun verdere distributie en/of ver-

zending een transformatie ondergaan die indirect leidt tot een aanwijsbare toegevoegde waarde. De havenarbeiders van het logistiek contingent worden verder onderverdeeld in vier beroepscategorieën:

- 1 magazijnarbeiders B;
- 2 logistieke arbeiders;
- 3 fruitsorteerders;
- 4 fruitpakkers

Verder zijn er nog de "vaklui" die geen erkende havenarbeiders zijn, maar wier loon- en arbeidsvoorwaarden toch worden vastgesteld in de collectieve afspraken van het Paritair Comité.

Volgens de aard van het dienstverband kunnen de havenarbeiders ook nog worden onderverdeeld in "havenarbeiders in vast dienstverband" en "havenarbeiders in los dienstverband".

Havenarbeiders in vast dienstverband zijn diegenen die steeds bij dezelfde werkgever tewerkgesteld worden en gebonden zijn door een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde duur. Volgende categorieën werken in vast dienstverband:

- het kaderpersoneel;
- de beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen;

- de beroepscategorie van de containerschadevaststellers;
- de havenarbeiders van het logistiek contingent;
- de vaklui.

De havenarbeiders in los dienstverband zijn de havenarbeiders die van dag tot dag worden aangeworven met een ongeschreven arbeidsovereenkomst voor een bepaalde tijd. De havenarbeiders die in los dienstverband werken zijn de volgende:

- de havenarbeiders algemeen werk;
- de gespecialiseerde beroepscategorieën.

De havenarbeiders die niet in vast dienstverband werken moeten zich dagelijks in het aanwervingsbureau aanbieden, op de aanwervingszitting waarvoor zij aangeduid zijn. Het aanwervingsbureau is eigendom van de stad Antwerpen en functioneert in samenwerking met en onder toezicht van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB).

In het havengebied is iedere werkgever verplicht om erkende havenarbeiders in dienst te nemen. Enkel bij een officieel vastgesteld tekort aan erkende havenarbeiders mag op gelegenheidsarbeiders beroep gedaan worden.

Distributie-arbeid in de haven van Zeebrugge

Bij KB van 4 juni 1999 wordt bepaald dat naast het Algemeen contingent van havenarbeiders een tweede groep bestaat, met name het aanvullend contingent. Per werkgever worden bedrijfsovereenkomsten afgesloten die ter kennisgeving worden afgegeven in het Paritair Subcomité. De havenarbeiders van het aanvullend contingent zijn verbonden door een arbeidsovereenkomst met die betrokken werkgever. Momenteel zijn er in Zeebrugge 15 bedrijfsovereenkomsten afgesloten.

Specifieke toestand in de haven van Gent

Zoals in Antwerpen zijn er in Gent twee contingenten, namelijk de havenarbeiders van het Algemeen contingent en de havenarbeiders van het Aanvullend contingent. Het Algemeen contingent bevat de zogenaamde losse havenarbeiders en de polyvalente dagloners erkend voor alle werk. Voor de havenarbeiders van het Aanvullend contingent, die allen in vast dienstverband werken, gelden dezelfde regels als voor de logistiekers in Antwerpen en de distributie-arbeiders in Zeebrugge. Net zoals in de andere Vlaamse havens zijn er in de haven van Gent ook vaklui tewerkgesteld.

Haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 2002 telde het Algemeen Contingent 5.720 tewerkgestelde personen³⁷.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen was voor het totale aantal havenarbeiders, en die zich in 1998 en 1999 enigszins stabiliseerde, zet zich verder tot 2001. Het contingent havenarbeiders steeg echter opnieuw in 2002 met 332 eenheden (+6,2 %). Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2002 sterk met bijna 7,2 %. (+77.118 eenheden). Dit is de grootste procentuele stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in één jaar tijd sinds 1984. In absolute cijfers was de stijging het grootst tussen 1983 en 1984 met een toename met 110.677 arbeidstaken van het contingent havenarbeiders. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 216 in 2001 tot 217 in 2002. Hierdoor komt dit gemiddelde op het hoogste peil sinds 1980. De stijging van het contingent havenarbeiders en van het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2002 heeft voor een groot deel te maken met de spectaculaire toename van de containertrafiek in de haven (+14,2 %). Hierdoor ontstond een tekort aan havenarbeiders. Om het hoofd te bieden aan dit probleem werden in 2002 chauffeurs aangeworven voor de containerterminals.

Zoals reeds vermeld wordt het contingent magazijnarbeiders van 2002 niet meer afzonderlijk vermeld in de statistieken. Er werd een nieuwe klasse ingevoerd, het logistiek contingent dat magazijnarbeiders B, fruitsorteerders en logistieke arbeiders bevat. De categorie logistieke arbeiders doet voor het eerst zijn intrede. Eind 2002 bevatte deze nieuwe klasse 52 arbeiders. Het logistiek contingent telde eind 2002 in totaal 292 personen, verdeeld in 170 magazijnarbeiders type B, 70 fruitsorteerders en 52 logistieke arbeiders. Het contingent fruitsorteerders wordt vanaf 2002 niet meer afzonderlijk vermeld maar wordt opgenomen in het logistiek contingent. Het contingent vaklui daalt in 2002 met 56 personen. Dit is een vermindering met meer dan 6,5 %.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart daalde in 2002 met bijna 1 %. De procentuele daling (-0,8 %) van het totaal aantal uitgevoerde taken door alle arbeiders met een erken-

ningskaart staat haaks tegenover de grote procentuele toename (+7,2 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders. Dit is deels te verklaren door de daling van het aantal arbeiders in het nieuwe logistiek contingent tegenover het aantal magazijnarbeiders in 2001 en door de sterke toename van het aantal erkende havenarbeiders.

Gedurende de periode 1980-2002 daalde het algemeen contingent met 3.550 tewerkgestelde personen (-38,3 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2002 28,5 % lager (459.751 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2002 bijna 21 % (-423.268 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbei-

Jaar	Contingent haven- arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent haven- arbeiders (index)	Erkende haven- arbeiders (A)	Kandidaat haven- arbeiders (B)
1980	9.270	100	9.084	186
1981	9.196	99	8.496	700
1982	8.748	94	8.307	441
1983	8.469	91	8.153	316
1984	8.367	90	7.980	387
1985	8.449	91	7.774	675
1986	8.457	91	7.521	936
1987	8.013	86	7.110	903
1988	7.701	83	7.027	674
1989	7.337	79	6.888	449
1990	7.009	76	6.701	308
1991	7.170	77	6.428	742
1992	7.354	79	6.506	848
1993	7.029	76	6.554	475
1994	6.643	72	6.399	244
1995	6.367	69	6.251	116
1996	6.052	65	5.936	116
1997	5.820	63	5.741	79
1998	5.727	62	5.512	215
1999	5.764	62	5.352	412
2000	5.567	60	5.257	310
2001	5.388	58	4.914	474
2002	5.720	62	5.182	538

³⁷ Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2002; gegevens einde van het jaar)

Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders	Totaal gepresteerde RSZ-taken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar(3)	Contingent magazijnarbeiders (4)	Vaklui	Fruitsorteersters (5)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
0	1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
0	1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
0	1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
0	1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
0	1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
0	1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
0	1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
0	1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
0	1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
0	1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
0	1.384.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
0	1.362.931	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
587	1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
533	1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
487	1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
481	1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
442	1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
446	1.076.774	67	200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
421	1.111.469	69	209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
413	1.011.857	63	189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137
390	1.071.813	66	207	632	828	70	7.097	1.597.260	79	96.492	153
394	1.076.236	67	216	479	858	65	6.790	1.610.383	80	95.606	152
409	1.153.354	71	217	292	802	70	6.814	1.597.503	79	99.633	158

Bron: CEPA, AGHA (SEA), 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 werden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.

(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

(4) Vanaf 2002 wordt het contingent magazijnarbeiders niet meer opgenomen.

De nieuwe rubriek, Logistiek Contingent, bevat de magazijnarbeiders B, de fruitsorteerders en de logistieke arbeiders.

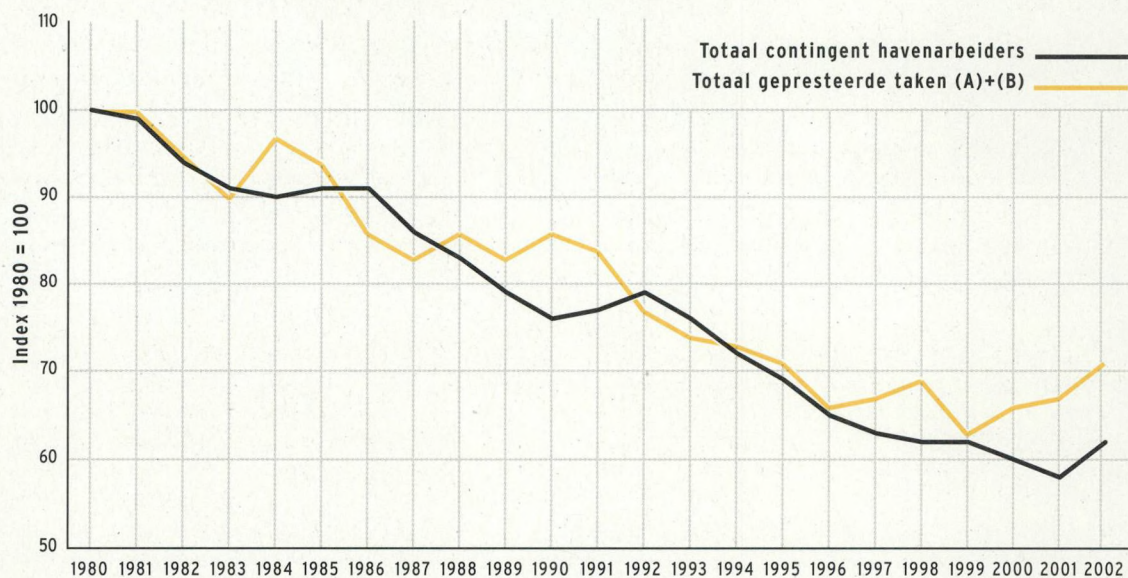
(5) Vanaf 2002 wordt het aantal fruitsorteerders opgenomen in het logistiek contingent.

ders, vaklui, fruitsorteerders en vanaf 2002 de logistieke arbeiders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2002 bijna één derde (27,8 %). In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 2002 36.483 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

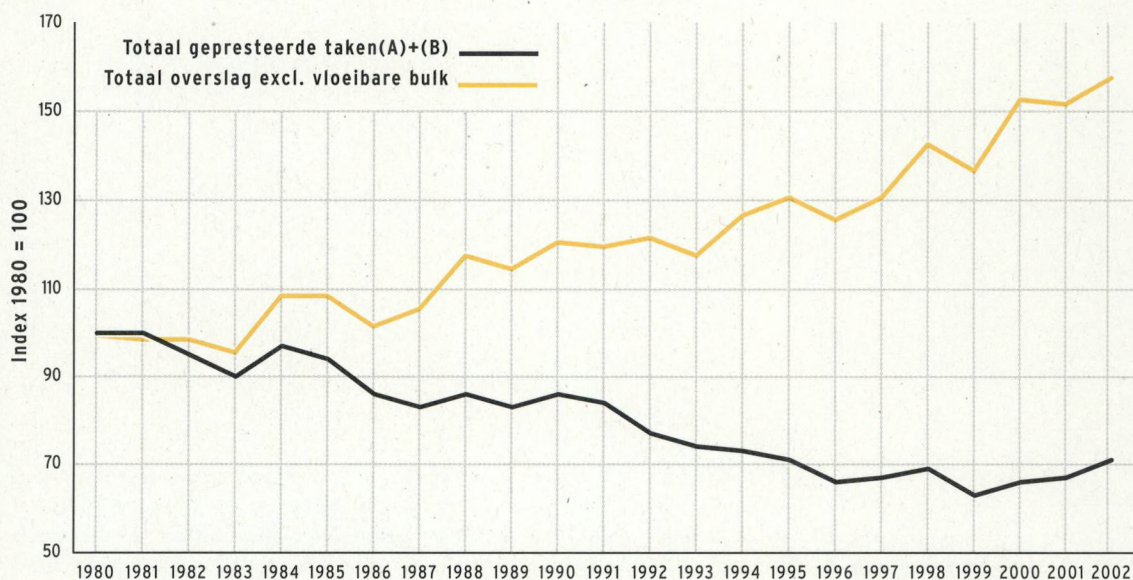
Mede door de stijging van de goederenoverslag en in het bijzonder door de forse toename van de containertrafiek (+14,2 %) steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken

sterk in 2002. Het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent erkende havenarbeiders (+7,2 %) steeg iets sterker dan het aantal erkende havenarbeiders (+6,2 %). Daardoor steeg het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar licht van 216 in 2001 naar 217 in 2002, of een toename met 0,5 %. De hoeveelheid behandelde stukgoederen daalde in 2002, na de sterke daling van 25,4 % in 2001, opnieuw met 9,1 %. Hiermee zet de forse afname van het stukgoed in 1999, na een onderbreking in 2000, zich verder in het jaar 2002.

Haven van Antwerpen evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Antwerpen gepresteerde taken versus overslag



Haven van Gent

In de haven van Gent daalt het aantal havenarbeiders in 2002 met 29 eenheden of met 6,32 %. In 2000 daalde het contingent havenarbeiders voor het eerst sinds 1980 tot beneden het peil van 500 eenheden. Deze dalende trend zette zich in 2002 verder. Over de periode 1980-2002 is de afname van het totale contingent havenarbeiders sterker dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1990-2002. Na een stabilisatie gedurende de laatste jaren zet de trend van de laatste tien jaar zich weer fors door in 2002. De daling in 2002 van het contingent havenarbeiders is, met 6,32 %, wel nog minder dan de forse daling van 8,76 % in 2000. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen daalde in 2002 met 7.566 eenheden (-10,06 %). Het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider daalde met 7 eenheden van 164 in 2001 tot 157 in 2002 (-4,27 %), en bereikt hiermee terug het niveau van 1989. Deze daling is te verklaren doordat het aantal gepresteerde arbeidstaken (-10,06 %) sneller daalde

dan de daling van het algemeen contingent havenarbeiders (-6,32 %). De behandelde goederenstroom, exclusief vloeibare bulk, steeg tussen 2001 en 2002 met 1,4 %.

Over de periode 1980-2002 daalde het algemeen contingent met 45 %³⁸ of 357 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen (gemiddeld met 4,9 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2002 daalt het contingent jaarlijks verder met 5,3 %. De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Het aantal vaklui, kraanmannen en havenarbeiders-markeerders daalde licht in 2002. Sinds 1993 is er een

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

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1989-2002; gegevens begin van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	787	100	131.095,0	100	167	0	0	n.b.	787	16.511	100
1981	809	103	135.914,0	104	168	0	0	n.b.	809	17.466	106
1982	887	113	149.096,0	114	168	0	0	n.b.	887	21.014	127
1983	925	118	123.264,5	94	133	0	0	n.b.	925	21.435	130
1984	905	115	150.460,0	115	166	0	0	n.b.	905	24.554	149
1985	881	112	157.295,5	120	179	0	0	n.b.	881	24.198	147
1986	896	114	137.957,0	105	154	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
1987	908	115	121.601,5	93	134	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
1988	835	106	121.772,5	93	146	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
1989	796	101	122.903,5	94	154	171	0	n.b.	967	21.044	127
1990	761	97	126.292,5	96	166	119	0	n.b.	880	21.501	130
1991	738	94	118.356,5	90	160	117	38	94	987	23.295	141
1992	715	91	102.737,0	78	144	125	51	83	974	20.781	126
1993	706	90	96.145,0	73	136	119	52	74	951	20.116	122
1994	665	84	82.234,0	63	124	111	50	69	895	21.876	132
1995	565	72	78.734,0	60	139	99	38	69	771	20.050	121
1996	553	70	75.692,5	58	137	91	47	60	751	19.626	119
1997	541	69	80.691,0	62	149	85	54	62	742	21.187	128
1998	539	68	87.489,5	67	162	86	46	58	729	21.534	130
1999	525	67	79.200,0	60	151	90	46	59	720	21.795	132
2000	479	61	81.142,0	62	169	98	49	60	686	21.934	133
2001	459	58	75.185,0	57	164	94	48	48	649	20.638	125
2002	430	55	67.619,5	52	157	91	45	43	609	20.926	127

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

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

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

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

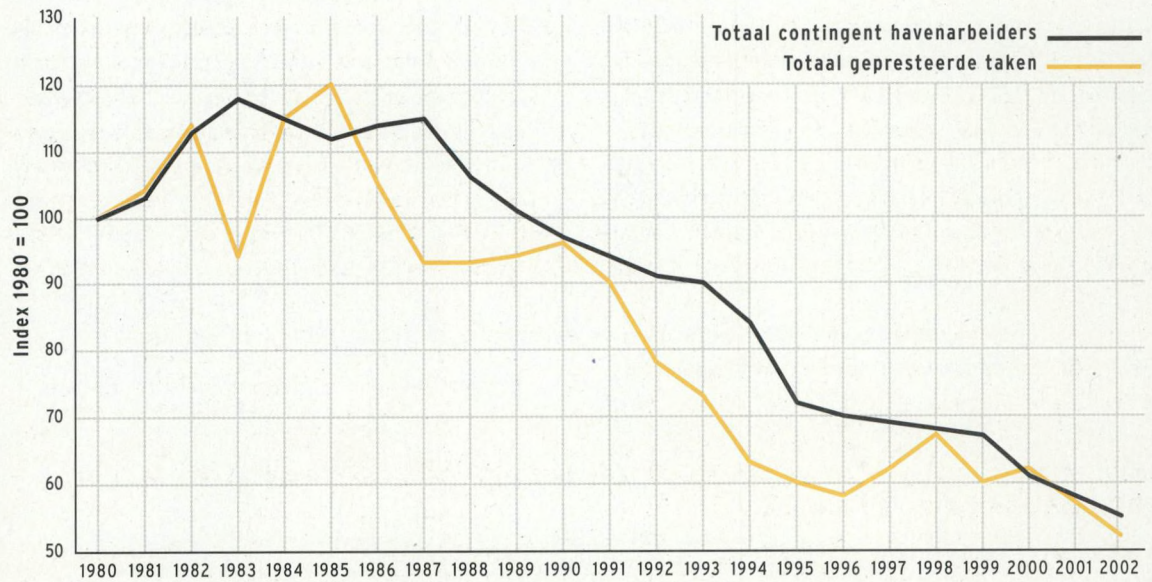
Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991.

dalend verloop van deze drie categorieën waar te nemen. De stabilisatie van die daling, die sinds 1999 was waar te nemen, zet zich in 2002 niet verder. Zo daalt het aantal vaklui met 3 eenheden (-3,2 %), bij de havenarbeiders markeerders gaan er 3 personen weg (-6,3 %) en het aantal kraanmannen havenarbeiders vermindert opnieuw met 5 personen (-10,4 %).

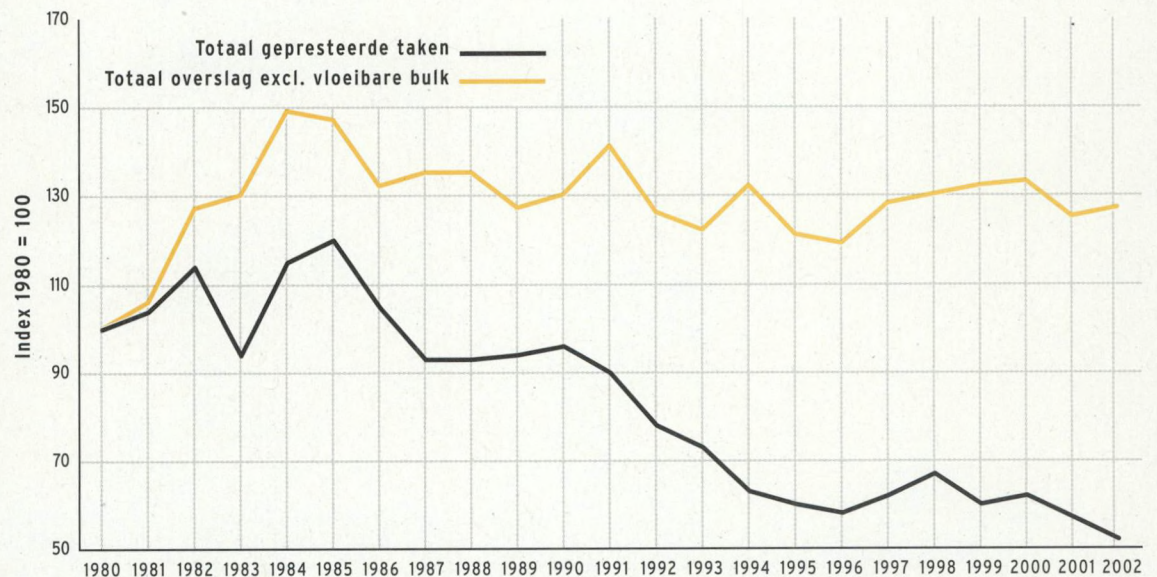
De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de

sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). In 1997 en 1998 neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken terug toe, om in 1999 terug drastisch te dalen. Na een korte stabilisering in 2000 zet deze dalende trend zich in 2002 sterk door (-10,06 %).

Haven van Gent evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent gepresteerde taken versus overslag



Haven van Zeebrugge

Net zoals in de haven van Gent daalde het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge in 2002. Het contingent havenarbeiders daalde er in 2002 met bijna 2 % (21 eenheden). In 2000 steeg het algemeen contingent havenarbeiders voor het eerst in de geschiedenis van de haven boven de 1.000 eenheden. In 2002 bleef het aantal havenarbeiders boven de 1.000. Ook het aantal arbeidstaken is gedaald van 235.986 in 2001 naar 228.979 in 2002, of een vermindering met 3,0 % (- 7.007 eenheden). Hiermee wordt, op twee na (2000 en 2001), het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde taken bereikt sinds 1980. De daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken heeft onder meer te maken met het wegvallen van een ferryverbinding naar Felixstowe in juli 2002 en naar Dover in december 2002. Door de sterkere daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken (-2,97 %) tegenover de vermindering van het contingent (-1,98 %), verminderde het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met bijna 0,90 % tussen 2001 en 2002. Het gemiddelde bedraagt nu 221 tegenover 223 in 2001.

Tot en met 1995 kende het contingent havenarbeiders een zeer sterke stijging. In de periode 1996-1998 daalde

de het aantal om in 1999 terug het peil van 1995 te bereiken. In 2000 steeg het contingent verder en bereikte, met een contingent van 1.080 havenarbeiders, voor het eerst de kaap van 1.000 eenheden. Tegenover 1980 is dit meer dan een verdrievoudiging. Het totale aantal havenarbeiders nam in de periode 1980-2002 toe van 327 tot 1.037 eenheden. De gemiddelde jaarlijkse stijging in die periode bedraagt 5,4 %³⁹.

De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2002 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals auto- en fruittrafieken, leiden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Maar ook de forse groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzesvoudigde in deze periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 8,8 %. De overslagactiviteiten verdrievoudigden tussen 1980 en 2002 (gemiddelde jaarlijkse groei 5,5 %). Tijdens die periode was 2001, met

³⁹En dit ondanks het feit dat het Algemeen Contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2002; gegevens einde van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	327	100	36.162	100	111	8.677	100
1981	361	110	35.508	98	98	8.292	96
1982	342	105	35.864	99	105	8.123	94
1983	341	104	35.712	99	105	9.434	109
1984	488	149	41.313	114	85	11.292	130
1985	520	159	66.077	183	127	13.350	154
1986	530	162	79.549	220	150	14.157	163
1987	679	208	88.986	246	131	15.618	180
1988	748	229	103.382	286	138	16.685	192
1989	786	240	130.057	360	165	21.637	249
1990	862	264	158.725	439	184	25.771	297
1991	887	271	152.744	422	172	26.114	301
1992	866	265	160.267	443	185	28.502	328
1993	830	254	159.385	441	192	26.534	306
1994	917	280	169.076	468	184	27.968	322
1995	973	298	178.779	494	184	25.407	293
1996	921	282	194.215	537	211	23.688	273
1997	860	263	174.181	482	203	27.265	314
1998	830	254	182.510	505	220	28.482	328
1999	972	297	201.834	558	208	30.411	350
2000	1.080	330	238.235	659	221	31.884	367
2001	1.058	324	235.986	653	223	27.940	322
2002	1.037	317	228.979	633	221	28.013	323

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

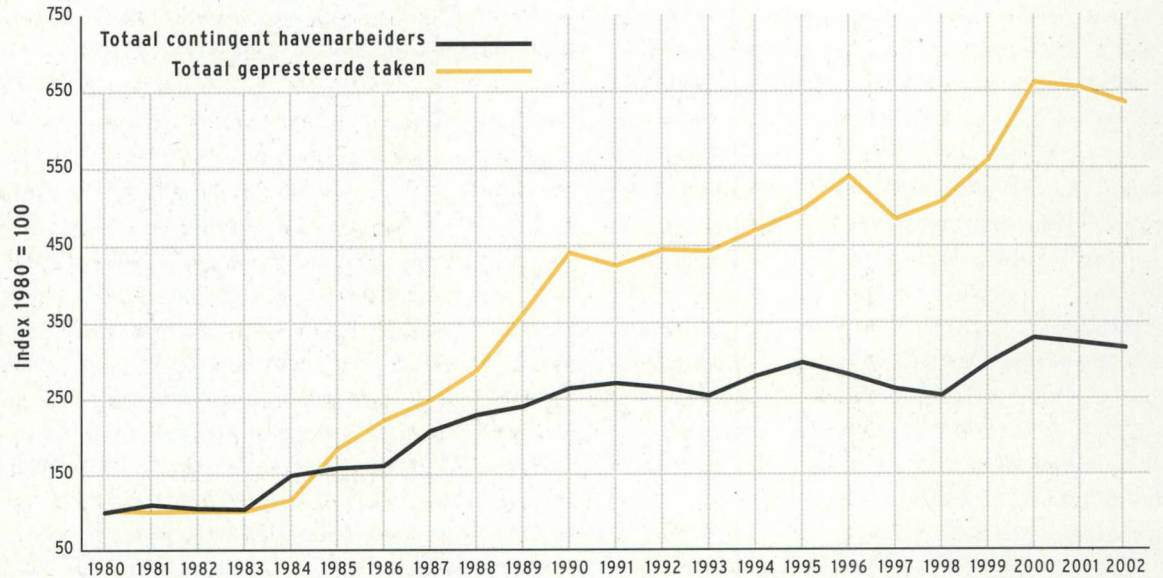
(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende jaar.

(2) Tot en met 1995 gaat het hier om alle gepresteerde taken. Vanaf 1996 is het weergegeven aantal het aantal RSZ-taken.

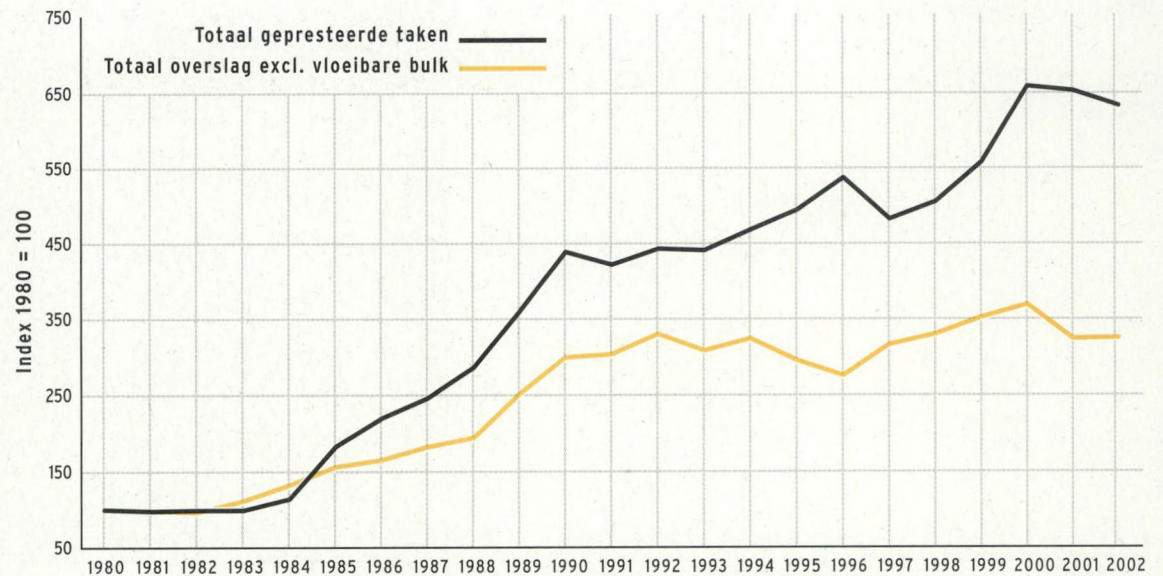
een gemiddeld aantal van 223 taken per havenarbieder, het topjaar inzake het gemiddeld aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider. Het gemiddeld aantal

uitgevoerde taken per havenarbeider daalde in 2002 echter opnieuw tot het niveau van 2000, met name 221 taken per jaar.

Haven van Zeebrugge evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge gepresteerde taken versus overslag



Haven van Oostende

Zoals in Antwerpen steeg in de haven van Oostende het algemeen contingent havenarbeiders. Er was een sterke stijging met 11 eenheden (ongeveer +32 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt in 2002 bovendien met meer dan 25 % ten opzichte van 2001 of met een totaal van 1.849 taken. De stijging van het aantal arbeidstaken is echter kleiner dan de forse toename van het maritieme verkeer, dat tussen 2001 en 2002 met meer dan 28 % toenam. Het verschil tussen het groei-cijfer van het maritieme verkeer en dat van het aantal gepresteerde arbeidstaken is voor een deel te verklaren door het grote aandeel van begeleide vracht in de haven van Oostende. Voor begeleide vracht zijn geen dokwerkers nodig om de vrachtwagens aan boord van het schip te rijden. Voor het eerst sinds 1990 stijgt het contingent havenarbeiders in Oostende. Dat de voorbije jaren het aantal gepresteerde arbeidstaken bleef stijgen niettegenstaande de voortdurende daling van het algemeen contingent havenarbeiders was te verklaren door het bestaan van een grote, niet benutte reserve aan capaciteit in de voorbije jaren. Deze reserve is nu uitgeput en in 2002 werd het contingent opnieuw versterkt.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2002. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent van havenarbeiders met 10 eenheden of bijna 18 % (gemiddelde

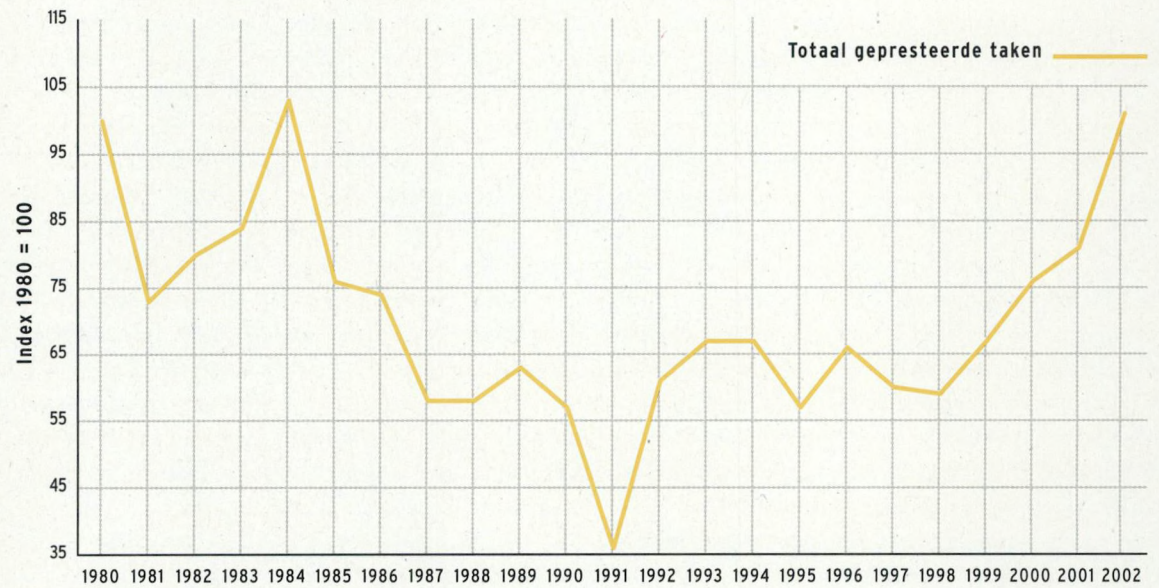
jaarlijkse daling 1,7 %). Het aantal arbeidstaken ligt in 2002 echter 4.022 eenheden hoger dan in 1990 (+78 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag. In 1991 was het gemiddelde immers 60 arbeidstaken per havenarbeider. In 2001 wordt hierin na 2000, een nieuw hoogtepunt bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 215 taken per havenarbeider. In 2002 daalt het gemiddelde aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar per havenarbeider echter opnieuw tot 203 taken. Deze daling is te verklaren doordat de groei van het aantal gepresteerde arbeidstaken (+25,30 %) beduidend lager lag dan de groei van het contingent havenarbeiders (+32,35 %). De goede prestatie in 2002 inzake het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken is toe te schrijven aan het verhogen van het aantal afvaarten van ferryschepen en de verdere ontwikkeling van de containertrafiek.

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

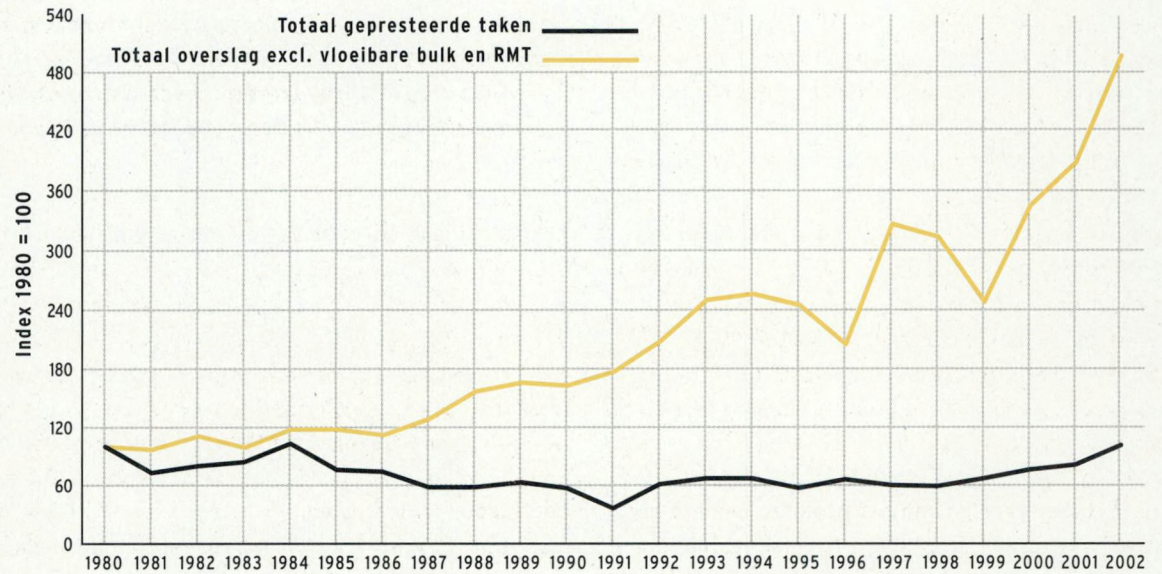
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Oostende (1980-2002)

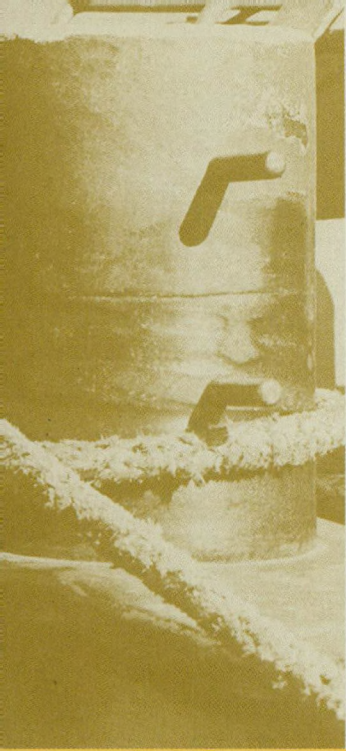
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248
2000	40	73	6.838,0	76	171	4.277.000	345
2001	34	62	7.308,0	81	215	4.808.877	388
2002	45	82	9.157,0	101	203	6.167.436	497

Haven van Oostende evolutie gepresteerde taken



Haven van Oostende gepresteerde taken versus overslag





7.4 Sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens

In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse havens besproken in de periode 1991-2001. Het is gebaseerd op de jaarlijkse studies van het economisch belang van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende van de Nationale Bank van België (NBB)⁴⁰. In 2001 bedroeg de totale toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, maar liefst 9,88 miljard euro. In deze havens werden in datzelfde jaar 97.922 personen tewerkgesteld en werd er 2,09 miljard euro geïnvesteerd.

Definities

De studies van het economisch belang van de havens worden voor Antwerpen en Gent gemaakt sinds 1985 en voor de havens van Zeebrugge en Oostende sinds 1991. In dit deel wordt de evolutie in de vier Vlaamse havens besproken van de *toegevoegde waarde*, de *werkgelegenheid* en de *investeringen* in de periode 1991-2001. Vermits de ondernemingen die de neerleggingsverplichting hebben, hun jaarrekening van het boekjaar moeten neerleggen uiterlijk vóór eind juli van het jaar daarna, zijn de gegevens van 2002 slechts bekend in de tweede helft van 2003. Daardoor eindigt de onderzochte periode met het jaar 2001.

De *toegevoegde waarde* is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De som van de Bruto Toegevoegde Waarde van alle ondernemingen en de overheid samen is gelijk aan het Bruto Binnenlands Product (BBP)⁴¹. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. Dit is noch tegen factorkosten, noch tegen marktprijzen⁴². Het benadert wel sterk de factorkosten met die uitzondering dat er nog een klein gedeelte indirecte belastingen in begrepen zijn. Deze indirecte belastingen bevatten onder andere de accijnzen. De BTW is er wel uit⁴³.

40 Het is tevens een aanvulling van een studie van het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens, uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie in 1998: "Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economisch belang van de Vlaamse zeehavens".

41 Bij het BBP zijn de afschrijvingen inbegrepen. Ze worden aldus niet beschouwd als een input. Indien het BBP verminderd wordt met de afschrijvingen bekomt men het Netto Binnenlands Product.

42 In deze marktprijzen zijn ook de indirecte belastingen (BTW en accijnzen), die de ondernemingen moeten betalen aan de overheid inbegrepen. De subsidies die de ondernemingen ontvangen van de overheid zijn echter niet inbegrepen. Door van het BBP tegen marktprijzen de indirecte belastingen af te trekken en de subsidies toe te voegen bekomt men het BBP tegen factorkosten.

43 De berekening omvat de volgende posten uit de resultatenrekening van de jaarrekeningen:

- + personeelskosten (rubriek 62)
- + afschrijvingen (rubriek 630)
- + andere kosten (rubrieken 631/4; 635/7; 640/8 minus rubriek 649)
- +/- bedrijfsresultaat (rubriek 70/64 of 64/70)
- exploitatiesubsidies (rubriek 740).

De Bruto Toegevoegde Waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid, de betaalde huur voor overheidsgebouwen en de afschrijvingen en toegerekende afschrijvingen van de overheid.

De **werkgelegenheid** wordt in de statistieken niet steeds op dezelfde wijze weergegeven. De cijfers van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid drukken steeds het aantal tewerkgestelden uit, ongeacht of deze personen al dan niet een voltijdse betrekking uitoefenen. De tewerkstellingscijfers van de private sector in de diverse studies van de NBB zijn de optelling van de cijfergegevens die terug te vinden zijn in de jaarrekeningen van de individuele ondernemingen. In deze jaarverslagen van de individuele ondernemingen worden de gegevens over werkgelegenheid - afhankelijk van de onderneming - ofwel vermeld in voltijdse arbeidsequivalenten ofwel in aantal effectieven.

In de studies van de NBB over de havens van Antwerpen en Oostende zijn ook de "losse havenarbeiders" vermeld. Het betreft hier in feite het aantal havenarbeiders dat door andere sectoren dan de goederenbehandelaars worden ingehuurd. In de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge zijn de havenarbeiders allen opgenomen bij de sector "goederenbehandelaars", gezien ze in deze havens enkel en alléén in deze sector worden tewerkgesteld.

De **investeringen** die berekend worden in de studies van de NBB zijn voor de private ondernemingen enkel de nieuwe investeringen in materiële vaste activa (rubriek 816 uit de jaarrekening), met aftrek van vaste activa verworven van derden (berekend uit rubriek 829). Het zijn dus de netto investeringen. Bij de bruto investeringen zijn ook de afschrijvingen inbegrepen.

De overheidsinvesteringen omvatten de uitgaven voor infrastructuur en voor nieuwe overheidsgebouwen. De NBB vraagt deze gegevens per instelling op.

De cijfers van de overheidsinvesteringen in dit hoofdstuk wijken af van deze die vermeld worden in het hoofdstuk "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" in dit jaarverslag. In het huidig hoofdstuk omvatten de cijfers de investeringen van alle overheden in het door de NBB gedefinieerde havengebied. In "Overheidsinvesteringen

in de Vlaamse havens" worden enkel de investeringen van AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap) besproken en niet enkel de investeringen in de havens, maar ook die in hun toegangswegen. Bovendien is de definiëring van het havengebied hier niet gelijk aan deze van de NBB.

De samenstelling van de drie onderzochte sectoren (havendiensten, havenindustrie en publieke sector) ziet er in de vier havens bijna volledig hetzelfde uit. Er zijn wel enkele verschillen in de samenstelling tussen de vier havenzones. De verschillen zijn van tweeërlei aard. Enerzijds zijn in een havenzone niet steeds dezelfde aard van bedrijven aanwezig. Anderzijds werd een aantal deelsectoren niet op dezelfde wijze opgenomen in de vier studies van de NBB. Hierna worden de samenstelling en de verschillen weergegeven die er zijn in de vier studies.

De havendiensten:

- de scheepsagenten en expediteurs inclusief de distributiebedrijven;
- de goederenbehandelaars: in de studies over de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge zijn de losse havenarbeiders in deze deelcomponent inbegrepen voor de berekening van de toegevoegde waarde en de tewerkstelling. In de studies over de havens van Antwerpen en Oostende zijn de losse havenarbeiders als een afzonderlijke deelcomponent terug te vinden onder de havendiensten;
- de zeevaart- en binnenvaartrederijen;
- de invoer-, uitvoer- en tankopslagbedrijven;
- de wegvervoerbedrijven;
- de overige diensten zoals kuipers en schoorders, bergingsbedrijven, reinigings- en ontsmettingsbedrijven, bunkerfirma's, coördinatiecentra en zelfstandigde afdelingen, enz.

Bij de havendiensten is de selectie naargelang van de aard van de activiteit gebeurd op basis van een verschillend criterium. Voor bepaalde activiteiten geldt enkel het geografische criterium; d.w.z. gelegen zijn in het geografisch afgebakende havengebied; Het zuiver geografische criterium is van toepassing op de goederenbehandelaars, de in- en uitvoerbedrijven en de basis van een combinatie van het geografische en het functionele criterium, d.w.z. dat de strikt geografische afbakening niet op alle bedrijven, die een duidelijk havengebonden karakter hebben, toepasbaar is. De vestigingen van deze bedrijven moeten wel gelegen zijn in de stad, waarmee de haven verbonden is.

44 Dit aantal "losse havenarbeiders" wordt bekomen door het aantal uitgevoerde taken te delen door het gemiddeld aantal uitgevoerde taken per havenarbeider in het betreffende jaar.

45 Het zijn zowel vervangings- als uitbreidingsinvesteringen.



De havenindustrie:

Dit is de verzameling van alle vestigingen (maatschappelijke zetels + exploitatiezetels) die een industriële activiteit uitoefenen in het gedefinieerde havengebied. De industriële activiteiten die terug te vinden zijn in de havenzones zijn:

- de petroleumindustrie;
- de chemie en petrochemie;
- de scheepsbouw en de scheepsherstelling;
- de automobielenindustrie;
- de andere havenindustrie: in de studie van de haven van Antwerpen zit de energiesector begrepen in deze deelcomponent. In de studie van de haven van Zeebrugge is dit een aparte deelcomponent;
- de metaalverwerkende nijverheid (havens van Gent en Brugge-Zeebrugge);
- de voedingsnijverheid (de havens van Gent, Brugge-Zeebrugge en Oostende). In de studie over de haven van Oostende is deze component nog opgesplitst in de voeding-visverwerking en de voeding-ander. In de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge is de visverwerking inbegrepen.
- de elektronica (haven van Brugge-Zeebrugge);
- de visserij (havens van Zeebrugge en Oostende);
- de bouw- en betonindustrie (haven van Brugge-Zee

De publieke sector:

- de federale, gewestelijke en provinciale betrokken overheden zoals: de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de Douane en Accijnzen, de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, ...
- de betrokken stedelijke diensten zoals: de Havenpolitie, de Havenbrandweer en het betrokken gemeentelijke havenbedrijf. In de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge is de MBZ afzonderlijk vermeld en de stedelijke diensten zijn ondergebracht bij de federale, gewestelijke en provinciale diensten;
- de NMBS (goederenvervoer);
- de Zeemacht (in de studies over de havens van Brugge-Zeebrugge en Oostende).

In de studie over de haven van Oostende zijn de algemene statistische gegevens van de publieke sector niet opgesplitst over de verschillende diensten. Er is steeds enkel een globaal cijfer weer te vinden voor de publieke sector.

De noodzakelijke gegevens voor de diverse instellingen uit de publieke sector worden door elk van deze instellingen afzonderlijk overgemaakt aan de NBB.

Zoals reeds vermeld, is de gegevensverzameling voor de bedrijven uit de private sector gebeurd aan de hand van de gepubliceerde jaarverslagen. Dus in principe zijn hier enkel de gegevens van ondernemingen opgenomen die onderworpen zijn aan de neerleggingsverplichting van jaarrekeningen (verkorte en volledige publicatieplicht). Zelfstandigen en bepaalde personenvennootschappen die niet onderworpen zijn aan deze neerleggingsverplichting, zijn niet opgenomen in deze studies. De opgenomen cijfers hebben steeds betrekking op dat gedeelte dat in de jaarrekeningen toewijsbaar is aan specifieke havengebonden diensten of industriële activiteiten gelokaliseerd in havengebieden. De financiële en verzekeringssector en andere dienstenactiviteiten die ook gedeeltelijk voor de havensector werken, zijn buiten het onderzoek gelaten.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. De Bruto Toegevoegde Waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid; de betaalde huur voor overheidsgebouwen en de afschrijvingen en toegerekende afschrijvingen van de overheid.

Voor het geheel van de Vlaamse havens is het vooral de industrie waarin een groot deel van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd (70 % in 2001). De havendiensten en de overheid zijn elk goed voor respectievelijk 24 % en 6 %. Deze verdeling is echter verschillend van haven tot haven.

In Antwerpen is de industrie het belangrijkste met een aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde van 67 %. In Gent is de industrie in verhouding nog belangrijker met een aandeel van 87 % (hierbij heeft de plaatselijke staalindustrie alleen al een aandeel van 20,8 %). De industrie is verhoudingsgewijs iets minder belangrijk in Zeebrugge en Oostende (56 resp. 46 %). In deze havens is het aandeel van de overheid relatief groot (Zeebrugge 14%, deels toe te schrijven aan de aanwezigheid van de marine, Oostende 28 %).

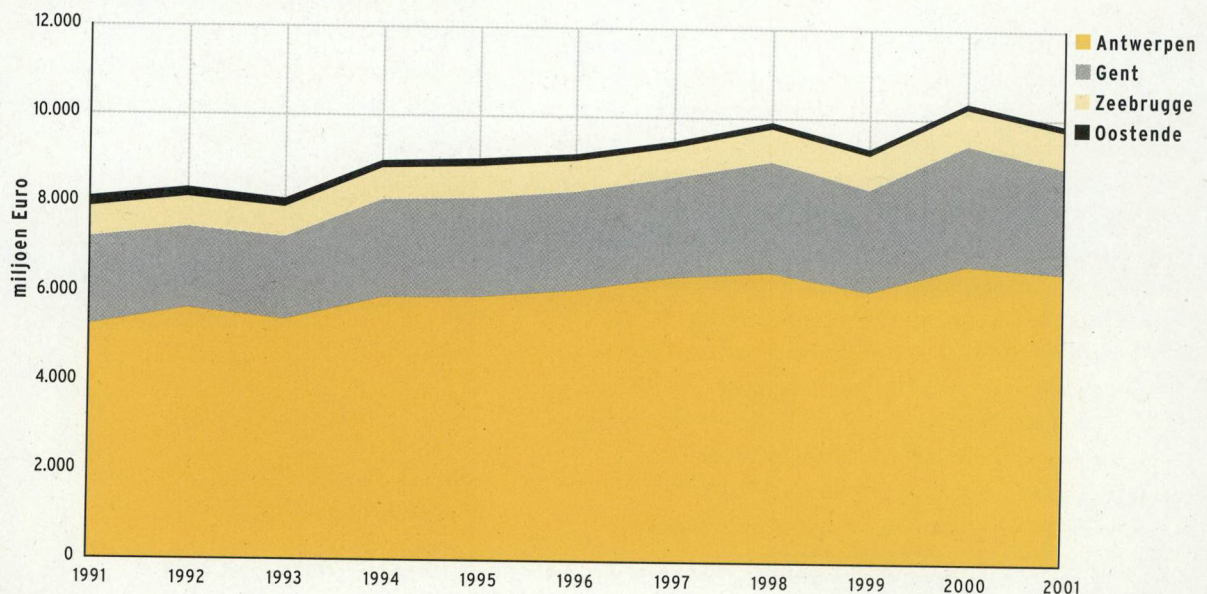
Het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkste in Zeebrugge (30 %), gevolgd door Antwerpen (28 %), Oostende (27 %) en Gent (11 %).

Het aandeel van de publieke sector in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkste in de haven van Oostende (28 %). In Antwerpen, Gent en Zeebrugge bedraagt dit aandeel respectievelijk 6 %, 2 % en 14 %. In de industriehavens Antwerpen en Gent is het aandeel van de publieke sector relatief gering.

De Vlaamse havens hebben elk een verschillend aandeel in het geheel van de gerealiseerde toegevoegde waarde, afhankelijk van diverse factoren (trafiekstructuur, industriële structuur). De haven van Antwerpen heeft het grootste aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde (66 %), gevolgd door Gent met een aandeel van 24 %. Zeebrugge en Oostende hebben een aandeel van 9 % resp. 1 %. Het grote aandeel van Antwerpen en Gent hangt samen met hun functie als industriehaven.

In de periode 1991-2001 steeg de totale toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens samen van 8,13 miljard euro tot 9,88 miljard euro. De gemiddelde jaarlijkse toename van de toegevoegde waarde bedraagt in die periode 2,0 %. Het aandeel van de industrie steeg van 5,41 miljard euro in 1991 tot 6,94 miljard euro in 2001. Dit is een gemiddelde jaarlijkse stijging van 2,5 %. Hieruit blijkt dat de industrie haar aandeel in de toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens vergroot. De toegevoegde waarde van de publieke sector steeg licht van 459,8 miljoen euro in 1991 tot 565,5 miljoen euro in 2001 of een gemiddelde jaarlijkse toename van 2,1 %. De bijdrage van de havendiensten van alle Vlaamse havens samen in de realisatie van de toegevoegde waarde steeg van 2,26 miljard euro in 1991 tot 2,37 miljard euro in 2001. Dit is een gemiddelde jaarlijkse toename van 0,5 %.

Toegevoegde waarde in de Vlaamse havens



Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in Antwerpen en Gent nam toe in de periode 1991-2001: respectievelijk van 61,0 % tot 66,5 % en van 85,5 % tot 87,1 %. Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in de havens van Oostende en Zeebrugge daarentegen daalde respectievelijk van 47,4 % in 1991 tot 45,9 % in 2001 en van 61,0 % in 1991 tot 55,9 % in 2001. Het aandeel van de publieke sector daalt in Gent (van 3,1 % tot 1,9 %) terwijl het in Antwerpen, in Zeebrugge en in Oostende toeneemt (respectievelijk van 5,5 % tot 5,6 %, 11,6 % tot 14,0 % en van 13,0 % tot 27,5 %). De toename is dus het sterkst in Oostende. In het laatste jaar is er een lichte daling van het aandeel van de publieke sector waar te nemen in Zeebrugge, van 14,1 % in 2000

naar 14,0 % in 2001. In Antwerpen, Gent en Oostende daarentegen stijgt het aandeel van de publieke sector respectievelijk van 5,2 % in 2000 tot 5,6 % in 2001, van 1,6 % in 2000 tot 1,9 % in 2001 en van 26,5 % in 2000 tot 27,5 % in 2001.

Het aandeel van de havendiensten daalt tussen 1991 en 2001 in Antwerpen, Oostende en Gent (respectievelijk van 33,4 % tot 27,9 %, van 39,6 % tot 26,6 % en van 11,4 % tot 11,0 %). De forse daling in Oostende is toe te schrijven aan het stopzetten van de activiteiten van de RMT. In Zeebrugge steeg het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde van 27,4 % in 1991 tot 30,1 % in 2001.

Antwerpen - Toegev. waarde (miljoen euro)				
Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	1.761,3	3.213,0	291,7	5.266,0
1992	1.776,5	3.567,8	305,4	5.649,7
1993	1.718,5	3.375,8	309,4	5.403,7
1994	1.788,7	3.806,1	313,1	5.907,9
1995	1.704,2	3.920,8	312,5	5.937,5
1996	1.625,3	4.149,9	328,4	6.103,6
1997	1.661,4	4.419,0	329,1	6.409,5
1998	1.661,4	4.539,1	326,6	6.527,1
1999	1.626,5	4.152,6	334,5	6.113,6
2000	1.831,4	4.520,5	350,9	6.702,8
2001	1.822,6	4.353,9	366,2	6.542,7

Gent - Toegev. waarde (miljoen euro)				
Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	223,2	1.678,2	60,5	1.961,9
1992	218,4	1.534,0	58,7	1.811,1
1993	227,2	1.564,5	55,3	1.847,0
1994	267,0	1.846,3	75,2	2.188,5
1995	260,1	1.896,8	48,5	2.205,5
1996	261,2	1.891,1	53,6	2.205,8
1997	283,6	1.905,2	49,1	2.237,9
1998	297,4	2.135,5	54,3	2.487,2
1999	232,3	2.019,4	45,2	2.296,9
2000	254,4	2.412,9	42,5	2.709,8
2001	260,6	2.057,6	44,3	2.362,5

Zeebrugge - Toegev. waarde (miljoen euro)				
Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	183,2	407,4	77,4	668,0
1992	205,5	386,3	74,4	666,2
1993	209,6	383,3	70,5	663,4
1994	221,3	417,1	72,0	710,4
1995	228,5	414,5	76,7	719,7
1996	210,7	406,0	83,3	700,0
1997	212,3	383,0	85,8	681,0
1998	228,3	413,3	113,5	755,1
1999	256,3	393,3	118,0	767,7
2000	248,7	458,4	116,2	823,3
2001	253,3	469,7	117,6	840,6

Oostende - Toegev. waarde (miljoen euro)				
Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	92,1	110,4	30,2	232,7
1992	84,2	103,3	31,1	218,6
1993	72,4	88,4	28,8	189,6
1994	50,0	92,5	25,5	168,0
1995	50,6	95,9	28,0	174,5
1996	38,1	85,8	26,6	150,5
1997	19,1	90,3	34,5	144,0
1998	29,5	86,6	32,7	148,7
1999	36,3	77,9	33,9	148,1
2000	34,9	63,9	35,7	134,6
2001	36,1	62,4	37,4	135,9

Totaal Vlaamse havens - Toegev. waarde (miljoen euro)				
Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	2.259,8	5.409,0	459,8	8.128,6
1992	2.284,6	5.591,4	469,6	8.345,6
1993	2.227,7	5.412,0	464,0	8.103,7
1994	2.327,0	6.162,0	485,8	8.974,8
1995	2.243,4	6.328,0	465,7	9.037,1
1996	2.135,3	6.532,8	491,9	9.160,0
1997	2.176,4	6.797,5	498,5	9.472,4
1998	2.216,6	7.174,5	527,1	9.918,2
1999	2.151,4	6.643,2	531,6	9.326,2
2000	2.369,4	7.455,7	545,3	10.370,4
2001	2.372,6	6.943,6	565,5	9.881,7

Totaal Vlaamse havens - Toegev. waarde (miljoen euro)				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	5266,0	1961,9	668,0	232,7
1992	5649,7	1811,1	666,2	218,6
1993	5403,7	1847,0	663,4	189,6
1994	5907,9	2188,5	710,4	168,0
1995	5937,5	2205,5	719,7	174,5
1996	6103,6	2205,8	700,0	150,5
1997	6409,5	2237,9	681,0	144,0
1998	6527,1	2487,2	755,1	148,7
1999	6113,6	2296,9	767,7	148,1
2000	6702,8	2709,8	823,3	134,6
2001	6542,7	2362,5	840,6	135,9

Werkgelegenheid

De cijfergegevens over werkgelegenheid in de Vlaamse havens - zoals weergegeven in de NBB-studies - zijn gebaseerd op de jaarrekeningen van de bedrijven. De cijfers over werkgelegenheid in de openbare sector werden door de NBB rechtstreeks opgevraagd bij de betrokken overheidsdiensten. Het gaat hierbij om de directe werkgelegenheid. De indirecte werkgelegenheid werd niet in aanmerking genomen.

De impact op de economie van het betreffende arrondissement - inzake werkgelegenheid - bedraagt in 2001 in de havenregio's van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 15,3 %, 14,3 %, 11,9 % en 7,5 %.

In 2001 werkten er 56.401 personen in de haven van Antwerpen. Dit is iets meer dan de werkgelegenheid van 2000 (56.342). Het belangrijkste deel van deze werkgelegenheid is gesitueerd in de industrie (52 %) en de havendiensten (38 %). De Antwerpse werkgelegenheid maakt 2,8 % uit van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest en 1,6 % van de werkgelegenheid in de gehele Belgische economie. De werkgelegenheid bleef nagenoeg onveranderd tegenover 1999 en 2000 in de sector havendiensten, in de industrie en in de publieke sector.

In de haven van Gent waren in 2001 27.542 personen tewerkgesteld in de haven. Iets meer dan 84 % van deze jobs zijn in de industrie gesitueerd, terwijl 13 % gerelateerd is tot de havendiensten en 3 % tot de publieke

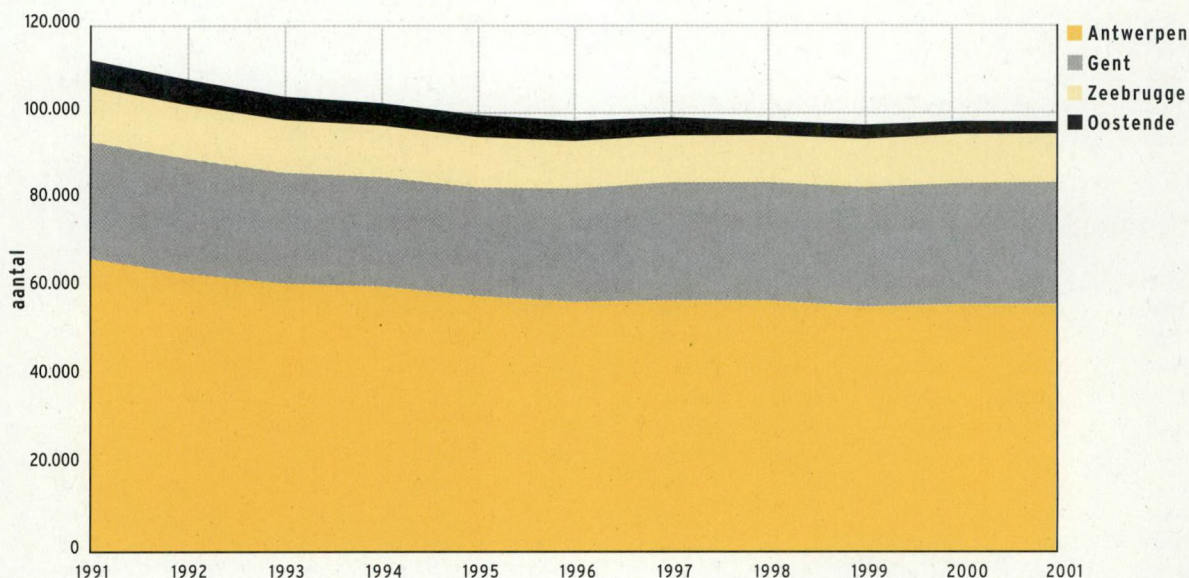
sector. De haven van Gent heeft een aandeel van 1,4 % in de Vlaamse werkgelegenheid. De totale tewerkstelling steeg in Gent met 1 %. Deze stijging van de totale tewerkstelling is toe te schrijven aan de toename met 9,5 % van de werkgelegenheid in de sector van de havendiensten en met 1,2 % in de publieke sector. De tewerkstelling in de industrie ging erop achteruit met 0,6 %.

In de haven van Zeebrugge werkten in 2001 11.223 personen, hetgeen neerkomt op een aandeel in het Vlaamse Gewest van 0,6 %. De totale werkgelegenheid daalde in 2001 met 1,3 % tegenover 2000. De tewerkstelling in de sector havendiensten, in de industrie en in de publieke sector daalde in 2001 met respectievelijk 0,3 %, 1,2 % en 2,9 % tegenover 2000.

In de haven van Oostende waren 2.756 mensen aan het werk in 2001, of 0,1 % van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest. De totale werkgelegenheid daalde met 6,5 % tegenover 2000. Deze daling wordt veroorzaakt door een vermindering van de tewerkstelling in de sector industrie (-11,9 %) en in de publieke sector (-4,1 %). De tewerkstelling in de sector havendiensten daarentegen steeg met 2,3 % tegenover 2000. De stijging van de tewerkstelling in de sector havendiensten kon de daling in de industrie en in de publieke sector echter niet goed maken.

De werkgelegenheid in de havens is belangrijk: in 2001 werkte 4,9 % van de actieve bevolking in het Vlaamse Gewest in één van de vier Vlaamse havens.

Werkgelegenheid in de Vlaamse havens



In drie Vlaamse havens (Antwerpen, Zeebrugge en Oostende) nam de totale werkgelegenheid in de periode 1991-2001 af. De gemiddelde jaarlijkse daling bedraagt voor Antwerpen, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 1,6 %, 1,3 % en 7,5 %. Voor Oostende heeft dit te maken met het verdwijnen van de RMT en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was.

De dalende trend is waar te nemen in de drie sectoren, met name in de industrie, in de sector havendiensten en in de publieke sector. In Gent daarentegen steeg de tewerkstelling licht met een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,2 %. Enkel in de sector havendiensten in Zeebrugge en in de sector havendiensten en industrie in Gent is er een lichte stijging van de werkgelegenheid waar te nemen in de periode 1991-2001.

Antwerpen - Werkgelegenheid (aantal)				
Jaar	Haven-diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	25.551	34.381	6.537	66.469
1992	23.328	33.441	6.312	63.081
1993	22.805	32.149	5.965	60.919
1994	22.410	32.009	5.878	60.297
1995	21.636	30.718	5.802	58.156
1996	20.169	30.999	5.684	56.852
1997	20.306	31.119	5.788	57.213
1998	20.630	31.031	5.540	57.201
1999	20.396	29.802	5.599	55.797
2000	20.953	29.765	5.624	56.342
2001	21.282	29.494	5.625	56.401

Gent - Werkgelegenheid (aantal)				
Jaar	Haven-diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3.050	22.795	1.060	26.905
1992	2.969	22.328	1.053	26.350
1993	2.912	21.466	897	25.275
1994	2.800	21.236	856	24.892
1995	2.787	21.011	804	24.603
1996	2.678	22.154	817	25.649
1997	3.014	22.760	932	26.706
1998	3.015	22.765	968	26.748
1999	3.073	22.978	946	26.997
2000	3.204	23.345	817	27.366
2001	3.507	23.208	827	27.542

Zeebrugge - Werkgelegenheid (aantal)				
Jaar	Haven-diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3.401	6.645	2.766	12.812
1992	3.512	6.403	2.519	12.434
1993	3.553	6.271	2.343	12.167
1994	3.658	5.974	2.277	11.909
1995	3.806	5.642	2.222	11.670
1996	3.435	5.210	2.356	11.001
1997	3.407	4.914	2.515	10.836
1998	3.507	4.753	2.653	10.913
1999	3.683	4.735	2.733	11.151
2000	3.841	4.822	2.712	11.375
2001	3.828	4.762	2.633	11.223

Oostende - Werkgelegenheid (aantal)				
Jaar	Haven-diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	2.378	2.405	1.215	5.998
1992	2.319	2.359	1.202	5.880
1993	2.252	2.124	1.076	5.452
1994	2.164	2.114	922	5.200
1995	2.138	2.046	914	5.098
1996	1.950	1.912	801	4.663
1997	1.440	1.841	940	4.221
1998	623	1.833	805	3.261
1999	750	1.688	835	3.273
2000	646	1.445	856	2.947
2001	661	1.273	821	2.756

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)				
Jaar	Haven-diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	34.380	66.226	11.578	112.184
1992	32.128	64.531	11.086	107.745
1993	31.522	62.010	10.281	103.813
1994	31.032	61.333	9.933	102.298
1995	30.367	59.417	9.742	99.527
1996	28.232	60.275	9.658	98.165
1997	28.167	60.634	10.175	98.976
1998	27.775	60.382	9.966	98.123
1999	27.902	59.203	10.113	97.218
2000	28.644	59.377	10.009	98.030
2001	29.278	58.737	9.906	97.922

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)					
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1991	66.469	26.905	12.812	5.998	112.184
1992	63.081	26.350	12.434	5.880	107.745
1993	60.919	25.275	12.167	5.452	103.813
1994	60.297	24.892	11.909	5.200	102.298
1995	58.156	24.603	11.670	5.098	99.527
1996	56.852	25.649	11.001	4.663	98.165
1997	57.213	26.706	10.836	4.221	98.976
1998	57.201	26.748	10.913	3.261	98.123
1999	55.797	26.997	11.151	3.273	97.218
2000	56.342	27.366	11.375	2.947	98.030
2001	56.401	27.542	11.223	2.756	97.922

Investerings

Investerings zijn de aankopen van nieuwe duurzame kapitaalgoederen door een onderneming of een overheid, bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen, machines en gereedschappen.

De totale investeringen in de vier Vlaamse havens daalde van 2,82 miljard euro in 1991 tot 2,09 miljard euro in 2001. Dit is een daling met 0,73 miljard euro.

In Antwerpen bedragen de totale investeringen in 2001 in de haven bijna 1,38 miljard euro, waarvan het grootste deel in de industrie heeft plaatsgevonden (66 %). De havendiensten komen op de tweede plaats met 25 %. De investeringen door de overheid liggen verhoudingsgewijs laag (9 %).

In de haven van Gent werd ook het grootste deel van de investeringen door de industrie gedaan: 0,47 miljard euro van de totale investeringen van 0,55 miljard euro of 86 %.

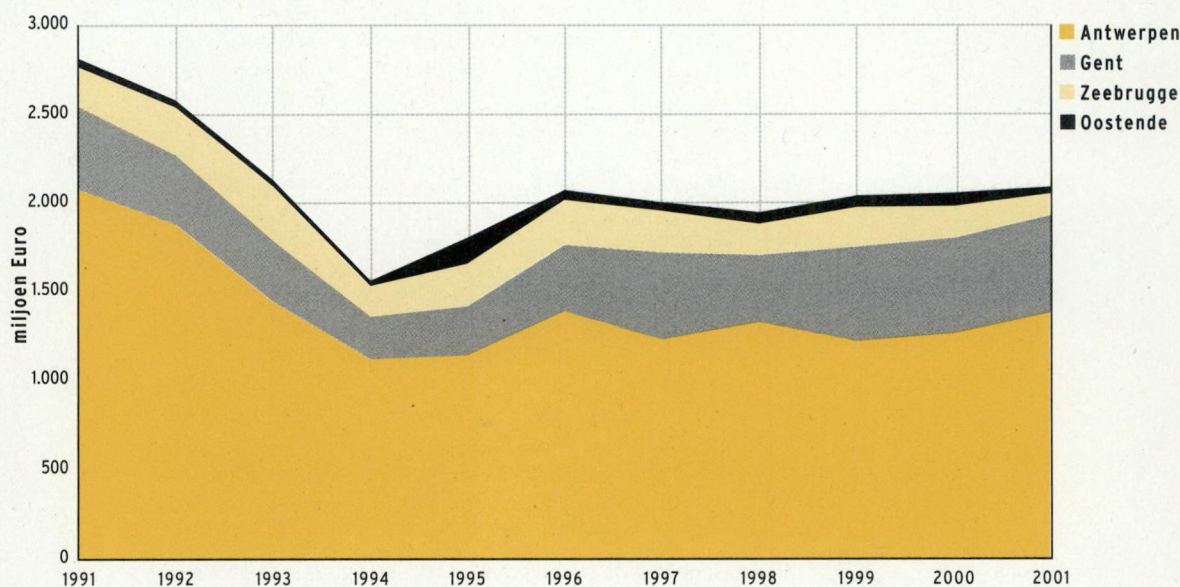
Het relatief aandeel van de industrie in de investeringen in 2001 bedraagt 39 % in Zeebrugge en 40 % in Oostende. Niettegenstaande de investeringen van de industrie in absolute cijfers eerder laag zijn in de beide kusthavens, is het relatief aandeel nogal hoog omdat ook de investeringen van de havendiensten en van de publieke sector in absolute cijfers in verhouding nog lager zijn.

Uit de vergelijking van de investeringscijfers van 1991 met deze van 2001, blijkt dat de totale investeringen in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende zijn afgenomen. In Gent daarentegen zijn de investeringen toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse stijging bedraagt voor Gent 1,6 %. In Antwerpen daalden de totale investeringen met een jaarlijks gemiddelde van 4,1 %, in Zeebrugge met 5,7 % en in Oostende met 2,7 %.

In Oostende zijn de uitzonderlijk hoge investeringen van 1995 vooral gesitueerd bij de havendiensten (80 %). Dit is geen representatief jaar voor de haven van Oostende. De hoge investeringen bij de "havendiensten" zijn toe te schrijven aan de investeringen van de R.M.T. (aankoop Prins Filip 114,03 miljoen euro). In 1994 bedroegen de investeringen van de havendiensten 2,50 miljoen euro, hetgeen slechts 9,1 % van de totale investeringen in Oostende uitmaakte.

Voor de interpretatie van de investeringsgegevens is voorzichtigheid steeds geboden, aangezien er zich in de periode 1991-2001 heel wat schommelingen hebben voorgedaan en dit zowel wat de investeringen van de havendiensten, van de industrie als van de publieke sector betreft.

Investerings in de Vlaamse havens



Antwerpen - Investerings (in miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	583,2	1.397,6	99,5	2.080,3
1992	526,3	1.237,8	117,6	1.881,7
1993	366,3	962,8	112,7	1.441,8
1994	300,6	773,6	44,3	1.118,5
1995	299,0	775,2	65,3	1.139,5
1996	457,1	820,0	108,8	1.385,9
1997	341,6	821,9	63,1	1.226,6
1998	545,8	644,6	133,2	1.323,6
1999	333,1	731,9	151,5	1.216,5
2000	336,6	772,1	150,7	1.259,4
2001	343,6	909,4	123,1	1.376,1

Gent - Investerings (in miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	79,4	362,8	25,4	467,6
1992	37,9	323,4	27,8	389,1
1993	53,8	264,2	26,2	344,2
1994	41,5	165,8	29,4	236,7
1995	39,6	197,7	36,4	273,7
1996	48,2	292,0	34,4	374,6
1997	38,8	406,3	45,5	490,6
1998	36,2	294,4	46,9	377,5
1999	64,0	441,1	26,9	531,9
2000	39,4	471,9	26,5	537,8
2001	49,9	470,7	29,2	549,8

Zeebrugge - Investerings (in miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	73,2	99,8	49,1	222,1
1992	80,4	152,2	39,2	271,8
1993	50,9	218,6	39,9	309,4
1994	40,7	93,8	40,8	175,3
1995	75,3	139,5	27,9	242,7
1996	55,0	177,4	23,8	256,1
1997	63,5	140,7	32,5	236,7
1998	66,1	77,4	34,7	178,1
1999	83,2	77,9	63,9	225,0
2000	48,6	56,3	75,9	180,8
2001	47,7	47,8	28,5	124,0

Oostende - Investerings (in miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	13,1	23,3	12,0	48,4
1992	9,5	27,1	3,5	40,1
1993	5,2	26,4	4,8	36,4
1994	2,7	12,6	14,0	29,3
1995	117,9	15,1	13,6	146,6
1996	8,0	28,1	19,5	55,6
1997	5,2	17,5	25,4	48,1
1998	7,2	33,8	23,8	64,8
1999	11,2	29,4	23,7	64,3
2000	12,0	37,3	25,9	75,3
2001	9,7	14,6	12,5	36,8

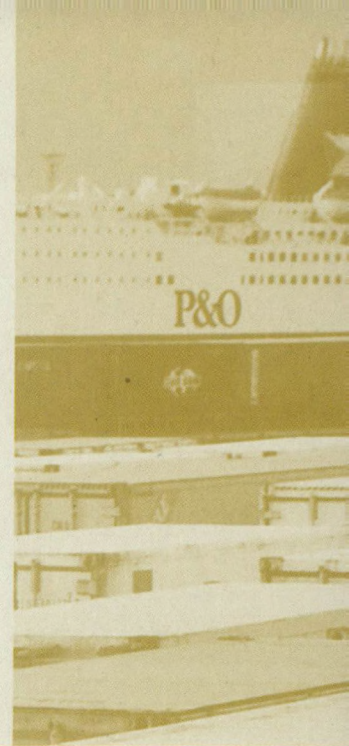
Totaal Vlaamse havens - Investerings (in miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	748,9	1.883,5	186,0	2.818,4
1992	654,1	1.740,5	188,1	2.582,7
1993	476,2	1.472,0	183,6	2.131,8
1994	385,5	1.045,8	128,5	1.559,8
1995	531,8	1.127,5	143,2	1.802,5
1996	568,3	1.317,5	186,5	2.072,3
1997	449,1	1.386,4	166,5	2.002,0
1998	655,3	1.050,2	238,6	1.944,1
1999	491,5	1.280,3	266,0	2.037,8
2000	436,6	1.337,6	279,0	2.053,3
2001	450,9	1.442,5	193,3	2.086,8

Totaal Vlaamse havens - Investerings (in miljoen euro)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	2.080,3	467,6	222,1	48,4
1992	1.881,7	389,1	271,8	40,1
1993	1.441,8	344,2	309,4	36,4
1994	1.118,5	236,7	175,3	29,3
1995	1.139,5	273,7	242,7	146,6
1996	1.385,9	374,6	256,1	55,6
1997	1.226,6	490,6	236,7	48,1
1998	1.323,6	377,5	178,1	64,8
1999	1.216,5	531,9	225,0	64,3
2000	1.259,4	537,8	180,8	75,3
2001	1.376,1	549,8	124,0	36,8

7.5 Maritiem verkeer in de Vlaamse havens in 2002



Na de lichte daling van de totale trafiek in de Vlaamse havens in 2001 steeg de goederenoverslag in 2002 tot een nieuw recordpeil. Het overslagcijfer van 190 miljoen ton in 2001 steeg naar bijna 195 miljoen ton in 2002 of een vermeerdering van 2 %. In alle vier de Vlaamse havens steeg de totale goederenoverslag. In Antwerpen steeg de totale trafiek tot 131,63 miljoen ton. Dit is een stijging van 1,21 % tegenover 2001. De totale goederenoverslag in 2002 is een absoluut record. Ook in Gent, Zeebrugge en Oostende steeg de overslag, respectievelijk met 2,23 %, 2,67 % en 29,23 %. De trafiekstijging is het grootst in Oostende (+29,23 %) en het kleinst in Antwerpen (+1,21 %). Net zoals in Antwerpen, is het overslagcijfer van 2002 in de haven van Oostende een absoluut record.

Algemeen overzicht

De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In totaal werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range in 2002 een totale overslag generaliseerd van 827,12 miljoen ton. Dit is 20,7 miljoen ton méér dan in 2001 (+2,6 %).

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range stabiliseert zich in 2002 tegenover 2001. Het Vlaamse marktaandeel daalde tegenover vorig jaar lichtjes, van 23,6 naar 23,5 %. Dit is terug het niveau van 1999. Voor Antwerpen daalt het marktaandeel van 16,1 naar 15,9 %. Het marktaandeel van de havens van Gent en Zeebrugge blijft gelijk op respectievelijk 2,9 % en 4,0 %. Enkel Oostende kon haar marktaandeel opnieuw licht verbeteren: van 0,6 naar 0,8 %.

Na een lichte groei van 0,2 % in 2001 nam de goederenoverslag in de Le Havre-Hamburg range in 2002

fors toe. (+2,6 %). Opmerkelijk is dat de goederenoverslag in, op één na alle havens van de Le Havre-Hamburg range in 2002 steeg. Enkel in de haven van Le Havre daalde de totale goederenoverslag licht met 1,2 %. De grootste procentuele groei werd genoteerd in de havens van Oostende, Duinkerke, Hamburg en Rotterdam. In deze havens steeg de trafiek met respectievelijk 29,3 %, 7,1 %, 5,7 % en 2,4 %. De totale goederenoverslag steeg in de vier Vlaamse havens. In absolute cijfers kende de haven van Antwerpen, met 1.6 miljoen ton, de grootste trafiekstijging, gevolgd door Oostende met een stijging van 1.4 miljoen ton. De stijging van de goederenoverslag in absolute cijfers in 2002 bedroeg in Zeebrugge 0,8 miljoen ton en in Gent 0,5 miljoen ton.

De haven van Antwerpen in 2002

De haven van Antwerpen noteerde in 2002 nagenoeg gelijke overslagcijfers als in het recordjaar 2000: de kaap van de 130 miljoen ton werd voor het derde opeenvolgende jaar net overschreden. Daar waar de trafiek in 2001 nog daalde met 0,4 % tegenover 2000, vermeerderde de overslag in 2002 licht met 1,2 %. De totale goe-

derenoverslag bereikte, met 131,6 miljoen ton, een absoluut record.

De overslag van droge massagoederen daalde licht met 3,6 % tot 26,3 miljoen ton. Met name de overslag van meststoffen nam toe met 7,6 %. Ook voor de kolen en de overige massagoederen werd er een forse groei opgetekend tegenover 2001 (+9,9 %). Voor ertsen, granen en zand en grind werd een afname van de aan- en afvoer geregistreerd met respectievelijk 24,3 %, 1,9 % en 6,2 %.

De overslag van vloeibare massagoederen daalden sterk in 2002. Hier werd een verlies opgetekend van 7,1 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de zeer forse daling van de aanvoer van ruwe aardolie (-20,8 %) en van aardolie-derivaten (-7,0 %). De aanvoer van chemicaliën daarentegen kende een sterke groei in 2002 (+9,6 %). In totaal werd er ruim 32,0 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen.

Droge en vloeibare massagoederen samen maakten in 2002 44,3 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek.

Wat het totale stukgoed betreft zijn de cijfers ook sterk toegenomen. In totaal werd een forse groei van 5 miljoen ton of 7,3 % genoteerd. In absolute termen is de stijging het grootst bij de sector van het containerverkeer: een toename van 6,6 miljoen ton of 14,2 %. De stijgende trend zet zich reeds door in de containersector sinds 1980. De groei van het containerverkeer in 2002 is veel belangrijker dan de toename van 4,2 % van 2001. Ook de overslag van non-ferro-metalen, fruit, en rollend materieel is gestegen tegenover 2001, respectievelijk met 17,7 %,

4,6 % en 12,8 %. Het conventioneel stukgoed daarentegen daalde opnieuw fors met 9,1 %. Hierdoor bereikte de overslag van stukgoed in de Antwerpse haven het laagste peil sinds vele jaren. Het roll-on roll-off verkeer bleef ongeveer gelijk.

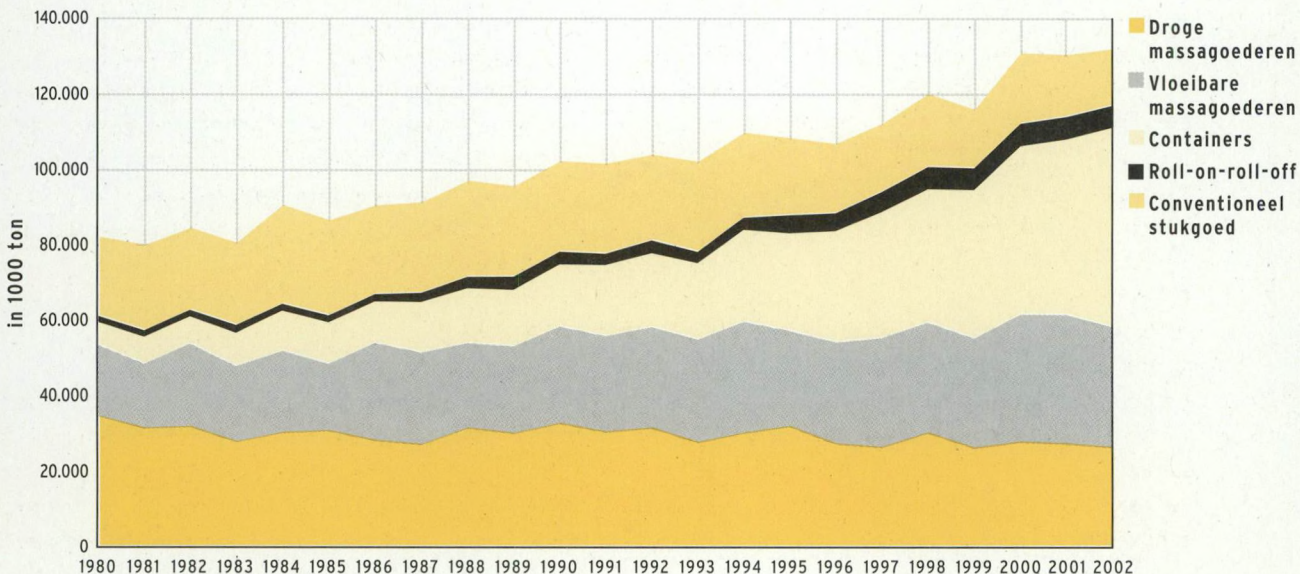
In 2002 kwamen er 15.559 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 218 miljoen BT. Doordat het aantal binnengekomen zeeschepen lichtjes daalde (-2,1%) en de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen steeg (+1,7 %), steeg de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen tot 14.006 BT, of een stijging van 3,8 %. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aankomt lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 37 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 18 %, 11 % en 16 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (28 %), Azië (30 %) Noord-Amerika (23 %) en Afrika (13 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen

	Miljoen ton 2002	Evolutie 2001-2002	Aandeel 2002
Totaal maritiem verkeer	131,6	+1,2 %	100,0 %
Droge massagoederen	26,3	-3,6 %	20,0 %
Vloeibare massagoederen	32,0	-7,1 %	24,3 %
Containers	53,0	+14,2 %	40,3 %
Roll-on-roll-off	5,8	-2,6 %	4,4 %
Conventionele stukgoederen	14,5	-9,1 %	11,0 %

Maritiem verkeer haven van Antwerpen



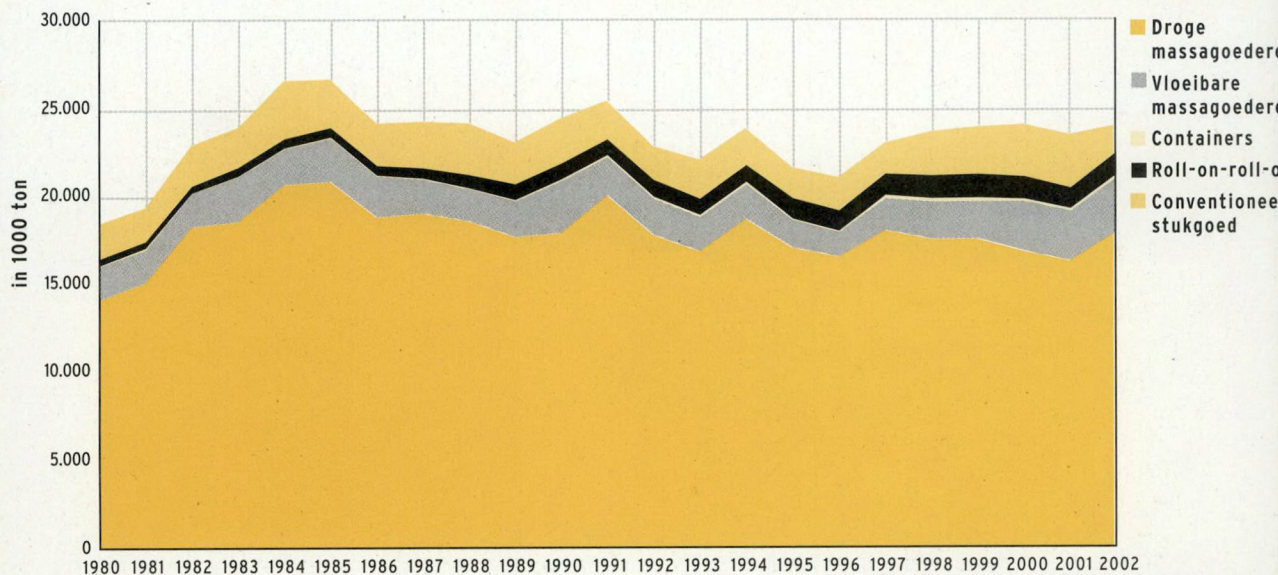
De haven van Gent in 2002

In de haven van Gent werd in 2002 in totaal 24,0 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 82,1 % uit van het totaal. De totale overslag is licht gestegen tegenover 2001: een vermeerdering met 0,5 miljoen ton of met 2,2 %.

De overslag van droge massagoederen is in 2002 sterk toegenomen van 16,2 tot 17,9 miljoen ton (+10,2 %). Ook de overslag van vloeibare massagoederen steeg (+8,4 %). Sommige goederencategorieën kenden een zeer sterke stijging, andere een belangrijke daling. De aanvoer van granen, die in 2001 nog een sterk daling kende, steeg in 2002 met 647.000 ton. Dit is meer dan een verdubbeling tegenover het jaar ervoor. Ook de aanvoer van petroleum en petroleumproducten kende, met 21,7 %, een sterke groei. De trafiek van ijzererts groeide met 32,6 % en de aanvoer van schroot, hoogovenstof en geroost ijzerkies steeg met 17,1 %. De aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsappen) kende eveneens een forse stijging (+17,6 %). De aan- en afvoer van producten van de metaalindustrie nam daarentegen sterk af (-52,3 %). Binnen deze categorie daalde de overslag van halffabrikaten van ijzer en staal en de overslag van staven, profielen en draad van ijzer en staal zelfs met respectievelijk 82,0 % en 71,3 %. De overslag van meststoffen, die in 2001 met 16,4 % daalde, kende in 2002 opnieuw een stijging met bijna 9,7 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de kunstmeststoffen (+12,0 %).

Na de forse daling van 2001, steeg het roll-on-roll-off-verkeer de haven van Gent in 2002 opnieuw met 9,0 % tot 1,3 miljoen ton. Hierdoor werd de daling van het

Maritiem verkeer haven van Gent



vorige jaar weer goed gemaakt. Het roll-on-roll-off-verkeer komt daardoor op hetzelfde niveau van 2000. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge".

Het conventionele stukgoedverkeer daalde in 2002 met 48,4 % tot 1,6 miljoen ton. Deze zeer sterke daling is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de vermindering van de overslag van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.).

De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is verminderd van 10.279 in 2001 tot 9.901 BT in 2002. De gemiddelde grootte daalt voor het eerst sinds 1992. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 2.824 zeeschepen aan in 2001. Dit is een toename met meer dan 3,4 % tegenover 2001.

Van de in Gent geloste goederen hebben er 27 % Europa als herkomst; 24 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 29 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 85 %) in Europa gelegen. Ruim 10 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming en ongeveer 3 % Afrika.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent

	Miljoen ton 2002	Evolutie 2001-2002	Aandeel 2002
Totaal maritiem verkeer	24,0	+2,2 %	100 %
Droge massagoederen	17,9	+10,2%	74,4 %
Vloeibare massagoederen	3,1	+8,4 %	12,7 %
Containers	0,2	+28,7 %	0,8 %
Roll-on-roll-off	1,3	+9,0 %	5,3 %
Conventionele stukgoederen	1,6	-48,4 %	6,7 %

De haven van Zeebrugge in 2002

Na de daling van 2001 steeg de trafiek in de haven van Zeebrugge opnieuw lichtjes van 32,1 miljoen ton in 2001 tot 32,9 miljoen ton in 2002 (+2,7 %). De vooruitgang is vooral toe te schrijven aan de stijging van de containertrafiek en van de aanvoer van vloeibare massagoederen (voornamelijk LNG).

De aanvoer van droge bulkgoederen daalde in 2002 met 13,3 % tot 1,7 miljoen ton. Deze daling is in hoofdzaak toe te schrijven aan de vermindering van de aanvoer van zand en grind, dat voor de Vlaamse en Britse kust wordt opgebaggerd en dat hoofdzakelijk wordt gebruikt in de bouwnijverheid (van 1,8 miljoen ton in 2001 tot bijna 1,6 miljoen ton in 2002). Dit is een daling van 13,3 %. De aanvoer van vloeibare bulk daarentegen is fors gestegen tot 4,9 miljoen ton (+18,9 %). Deze stijging is voornamelijk het gevolg van de forse groei (+49,4 %) van de aanvoer van LNG (vloeibaar aardgas). Het LNG wordt voor de Belgische markt aangevoerd vanuit Algerije maar sinds enkele jaren wordt de LNG-terminal van Fluxys in de voorhaven van Zeebrugge ook gebruikt als hub voor spot-ladingen door derde rederijen. De aanvoer van vloeibare brandstoffen daarentegen daalde in 2002 met 16,6 %. De aanvoer van bunker- en stookolie bleef op het zelfde peil als het jaar ervoor (1,8 miljoen ton).

Ook wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge erop achteruit in 2002. De overslag van roll-on roll-off goederen is verminderd tot 13,7 miljoen ton (-4,9 %). De daling is onder meer toe te schrijven aan de vermindering van het verkeer van en naar het Verenigd

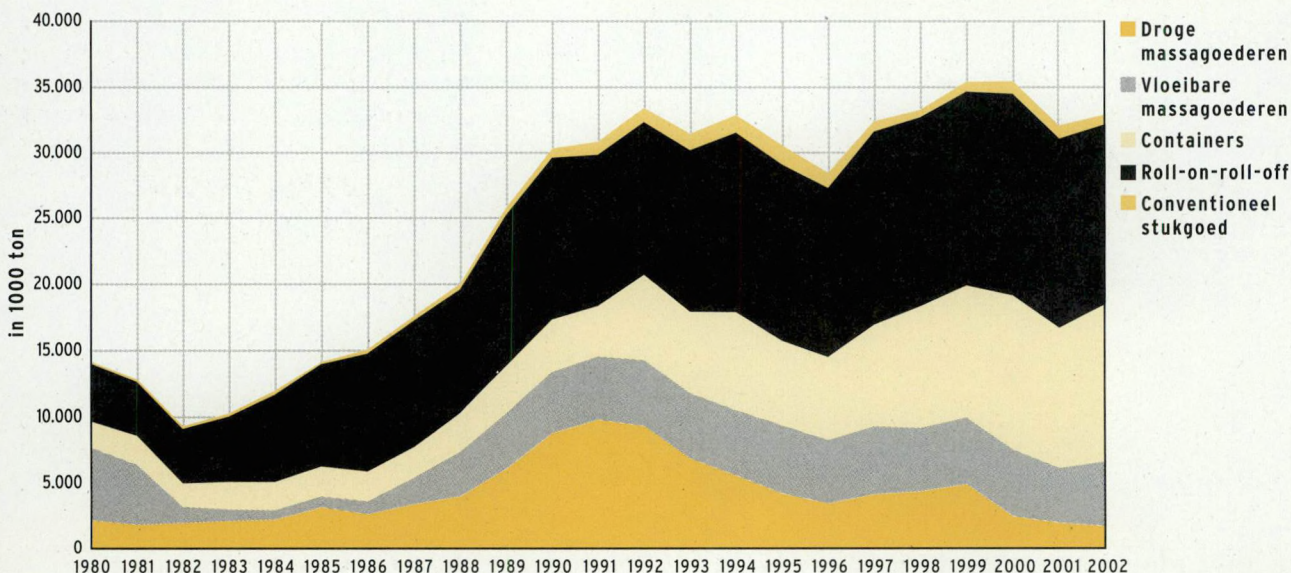
Koninkrijk door de herschikking van de vloot van P&O. Hierdoor werden de ferryverbindingen tussen Zeebrugge en Felixstowe en tussen Zeebrugge en Dover in 2002 stopgezet. De opstart van de nieuwe gecombineerde vracht- en passagiersdienst naar Rosyth in Schotland kon de vermindering van de activiteiten op andere lijnen niet goedmaken. De groei van de overslag van nieuwe auto's zet zich de laatste jaren snel door. In 2002 werden er meer dan 1.390.000 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 11,2 %. Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2002 opnieuw de eerste plaats in deze goederencategorie in Europa (vlak voor Bremerhaven). Ook de verscheping van toeristenwagens nam sterk toe van 82.648 in 2001 tot 109.854 in 2002. Dit is een stijging van 32,9 %. Deze toename kan vooral verklaard worden door de opstart van de ferryverbinding naar Rosyth door de Griekse rederij Superfast Ferries.

Na een vermindering van de containeroverslag met 8,8 % in 2001 steeg de containeroverslag in 2002 opnieuw met 12,1 % tot 11,9 miljoen ton (958.942 TEU of +9,5 %). De containertrafiek maakt 36,0 % van de totale goederenoverslag uit. De stijging van het containervervoer doet zich zowel in het shortsea als in het deepsea verkeer voor. In het raam van een verdere integratie

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge

	Miljoen ton 2002	Evolutie 2001-2002	Aandeel 2002
Totaal maritiem verkeer	32,9	+2,7 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,7	-13,4 %	5,2 %
Vloeibare massagoederen	4,9	+18,9 %	14,9 %
Containers	11,9	+12,1 %	36,0 %
Roll-on-roll-off	13,7	-4,9 %	41,4 %
Conventionele stukgoederen	0,8	-23,8 %	2,4 %

Maritiem verkeer haven van Zeebrugge





van de havens in de logistieke keten van en naar het hinterland heeft het havenbestuur van Zeebrugge een structuur opgericht om het containertransport van en naar het hinterland te organiseren per spoor, de kustvaart, en de binnenwateren. De nieuwe constructie kreeg de naam van PortConnect mee. In het kader van PortConnect worden twee kruiplijncoasters (de "Bass" en de "Cast Salmon") ingezet die regelmatige feederdiensten verzekeren naar de naburige havens en naar diverse havens op de Rijn. In 2002 vervoerde PortConnect 65.000 TEU.

Conventioneel stukgoed daarentegen daalde in 2002 sterk met 23,8 %. De daling zat vooral in de fruitsappen, groenten en fruit en suiker. In totaal gaat het om iets minder dan 800.000 ton.

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2002, had 65 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (15 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (80 %) Europa als bestemming.

In 2002 werden er via de haven van Zeebrugge 773.582 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië (+11,6 %). Deze forse stijging kan gedeeltelijk verklaard worden door de openstelling door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth. De lijn bleek vanaf de start een groot succes voor het passagiersverkeer van het Europese vasteland naar Schotland. Bovendien heeft de nieuwe verbinding naar Schotland de bezettingsgraad van de passagiersdiensten naar Midden-Engeland niet negatief beïnvloed. Het sluiten van de ferry verbinding naar Dover door P&O Stena Line in december 2002 heeft nog weinig invloed gehad op de cijfers van 2002.

In 2002 kwamen er in de haven 9.989 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 89,0 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 8.908 BT.

De haven van Oostende in 2002

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 6,2 miljoen ton in 2002. De groei tegenover 2001 bedroeg 29,2 %. De dalende trend, die ingezet werd in 1994 zette zich jaar na jaar verder tot in 1999. Pas in 2000 werd de evolutie weer positief. De groei van de goederenoverslag zette zich zeer sterk voort in 2002. Het overslagcijfer van 2002 is het hoogste dat in de haven van Oostende ooit werd genoteerd.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 72,6 % van de totale overslag (4,5 miljoen ton). Tegenover 2001 nam de ro/ro spectaculair toe met 46,0 %. Deze forse stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar Ramsgate (Transeuropa Ferries) en Ipswich (Ferryways) en de start van de nieuwe ferrylijn naar Killingholme (Ferryways). De passagierstrafiek is in 2002 verder fors afgenomen van 710.671 naar 394.107 personen; dit is een verlies van 44,5 %. Ook het aantal toeristenwagens, verscheept per ferry, daalde sterk van 119.237 in 2001 tot 51.199 in 2002, of een vermindering met 57,1 %.

De aanvoer van zand en grind maakt ruim 21,9 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende uit. In 2002 ging het om 1,37 miljoen ton, quasi evenveel dan in 2001.

De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 99 % afkomstig uit Europa (voornamelijk Groot-

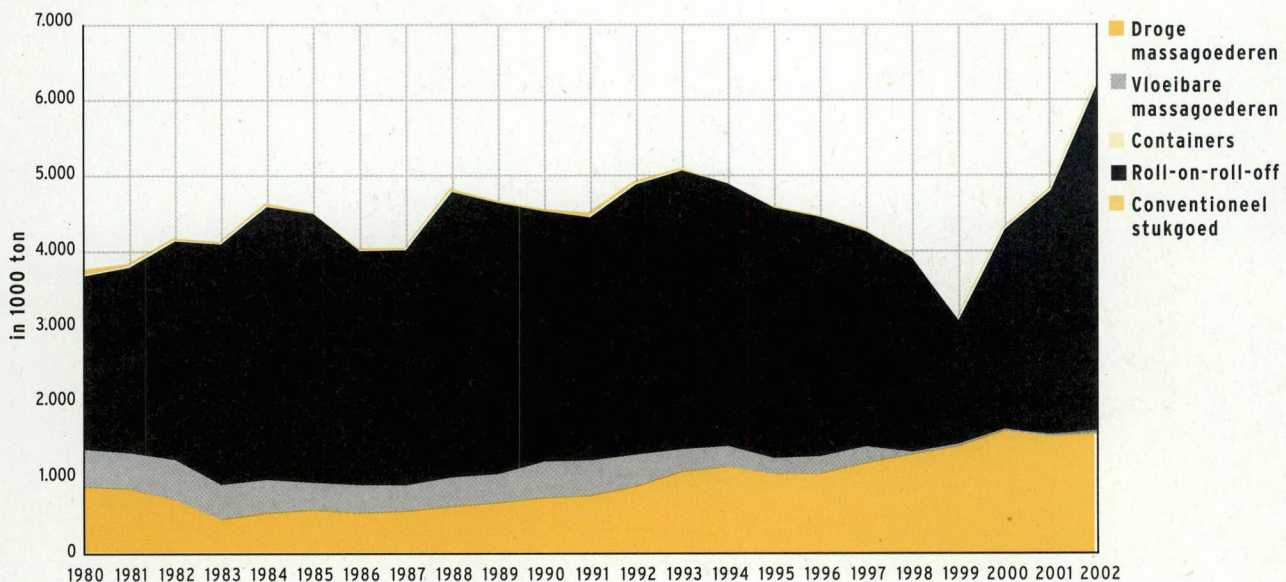
Britannië). Daarvan heeft 22 % als oorsprong de zee (zand en grind die op zee worden gewonnen). Bijna alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 2002 4.283 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 27,5 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 6.420 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende

	Miljoen ton 2002	Evolutie 2001-2002	Aandeel 2002
Totaal maritiem verkeer	6,24	+29,2 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,57	+1,8 %	25,1 %
Vloeibare massagoederen	0,02	+16,7 %	0,3 %
Containers	0,04	+100,0 %	0,7 %
Roll-on-roll-off	4,58	+42,1 %	73,4 %
Conventionele stukgoederen	0,03	+13,8 %	0,5 %

Maritiem verkeer haven van Oostende



Statistische gegevens

Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door private rederijen. De RMT-gegevens waren echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.

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



Tabel 01-01: Lossingen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.482
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620
2000	75.210	19.973	19.409	2.796	117.388
2001	74.227	19.673	16.771	2.914	113.585
2002	72.595	19.693	17.242	3.465	112.995

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

Tabel 01-02: Ladingen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.271
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	54.280
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.633
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.490
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.205
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.061
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488
2000	55.321	4.066	16.066	1.511	76.964
2001	55.823	3.783	15.309	1.913	76.828
2002	59.033	4.287	15.693	2.773	81.786

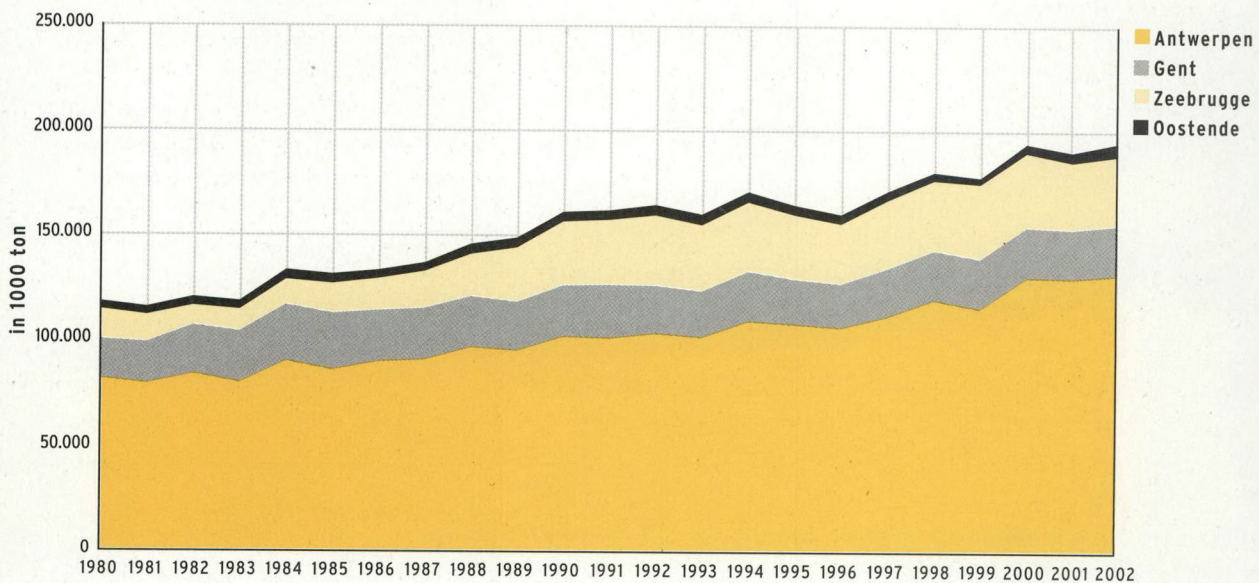
Bron: havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03: Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	145.943
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	162.160
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413
2002	131.628	23.980	32.935	6.238	194.781

Bron: tabellen 01-01 en 01-02

Maritiem verkeer in de Vlaamse havens



Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen O2-01 tot en met O2-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst.

De havens van Gent en Zeebrugge gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken). Antwerpen gebruikt een eigen indeling, maar stelt ook een indeling ter beschikking in de NVS-nomenclatuur (op

hoofdstukkenniveau). Beide indelingen worden in dit jaarverslag weergegeven. Oostende gebruikt een eigen indeling. Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling), is het minder aangewezen om een categorie-percentage vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wél geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

Tabel O2-01: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2002

Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	30.362	42.974	73.336
ijzer en staal	2.040	6.228	8.267
non-ferro-metalen	532	107	639
meststoffen / chemicaliën	62	323	385
hout	428	104	532
houtcellulose, papierpulp	2.995	345	3.340
fruit	1.391	10	1.401
graangewassen	13	44	57
rollend materieel	653	1.384	2.037
meel	0	588	588
suiker	11	602	613
containers	21.455	31.562	53.017
overig stukgoed	783	1.677	2.460
Massagoedbehandeling	42.233	16.060	58.292
ruwe aardolie	6.247	55	6.302
aardoliederivaten	12.237	6.885	19.122
chemicaliën	4.059	2.103	6.162
ertsen	5.911	649	6.560
kolen	8.403	429	8.833
granen	941	617	1.558
meststoffen	1.319	3.321	4.640
zand en grind	1.234	551	1.785
overig massagoed	1.881	1.449	3.330
TOTAAL	72.595	59.033	131.628
Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0. landbouwproducten en levende dieren	3.905	415	4.320
1. voedingsproducten en veevoeders	601	1.896	2.496
2. vaste minerale brandstoffen	8.501	437	8.937
3. aardoliën en aardolieproducten	18.484	6.942	25.426
4. ertsen, metaalafval, ijzerkies	5.931	1.335	7.265
5. ijzer, staal en non-ferrometalen	2.581	6.338	8.919
6. ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.893	1.179	4.072
7. meststoffen	1.371	3.755	5.126
8. chemische producten	4.496	2.200	6.697
9. voertuigen, machines en overige ...	2.378	2.976	5.354
10. containers	21.455	31.562	53.017
TOTAAL	72.595	59.033	131.629

Tabel 02-02: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2002

Haven van Gent			
Goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	1.181	149	1.330
01 - granen	1.047	124	1.171
05 - hout en kurk	134	26	160
09 - andere ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0
1 - Voedingsproducten en veevoeder	3.980	673	4.653
11 - suiker	128	43	171
12 - dranken	414	0	414
16 - producten op basis van graan, fruit en groenten	12	4	16
17 - veevoeder	1.449	439	1.888
18 - oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.977	186	2.163
2 - Vaste minerale brandstoffen	3.648	277	3.924
21 - steenkool	3.063	130	3.193
22 - bruinkool	92	0	92
23 - cokes	492	147	639
3 - Petroleum en petroleumproducten	2.483	354	2.837
32 - vloeibare petroleumbrandstoffen	715	68	782
34 - andere petroleumproducten	1.769	286	2.055
4 - Ertsen en metaalresiduen	5.023	703	5.726
41 - ijzererts	4.700	0	4.700
45 - andere ertsen en afvallen daarvan	51	65	116
46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	271	638	910
5 - Producten van de metaalindustrie	534	824	1.358
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	183	17	200
52 - halfabrikaten van ijzer en staal	275	27	303
53 - staven, profielen en draad van ijzer en staal	66	12	78
54 - platen van ijzer en staal	2	768	769
55 - buizen en pijpen van ijzer en staal	6	0	7
56 - non-ferrometalen ruw, halfabrikaten en eindproducten	2	0	2
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	666	159	825
61 - zand, grind, klei en slakken	59	1	60
62 - zout, ijzerkies en zwavel	27	0	27
63 - andere ruwe mineralen	577	12	588
64 - cement en kalk	4	137	141
65 - gips	0	10	10
69 - bouwmaterialen	0	0	0
7 - Meststoffen	700	141	841
71 - natuurlijke meststoffen	108	7	115
72 - kunstmeststoffen	592	134	726
8 - Chemische producten	578	247	826
81 - chemische basisproducten	230	201	431
82 - aluminiumverbindingen	1	0	1
84 - cellulose en oud papier	84	0	84
89 - andere chemische producten	263	46	309
9 - Overige goederen	901	759	1.660
91 - vervoermaterieel, inclusief onderdelen	108	81	189
92 - landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	1	1
93 - elektrische en andere machines, apparaten en motoren	2	0	2
94 - artikelen van metaal	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halfabrikaten	749	653	1.402
99 - bijzondere transacties	41	24	66
TOTAAL	19.693	4.287	23.981

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2002

Haven van Zeebrugge			
Goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	379	25	404
01 - Granen (m.i.v. rijst)	19	4	24
02 - Aardappelen	35	17	52
03 - Verse groenten en vruchten	298	2	300
04- Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	27	0	27
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	1	1
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	185	58	243
11 - Suiker	114	23	137
12 - Dranken	34	1	35
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	2	2
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	1	1
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	25	25
17 - Veevoeder	25	0	25
18 - Oliezaden, oliën en vetten	7	0	7
19 - andere voedingsproducten	5	6	11
2 - Vaste minerale brandstoffen	70	0	70
21 - Steenkool	32	0	32
22 - Bruinkool en turf	38	0	38
3 - Aardolie & -producten	3.025	0	3.025
32 - Vloeibare brandstoffen	388	0	388
33 - Energiegassen	2.637	0	2.637
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	10	0	10
45 - Andere ertsen	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	10	0	10
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	1	17	18
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0
56 - non-ferro metalen	0	0	0
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	1	16	17
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.544	21	1.565
61 - zand, grind, klei en slakken	1.532	2	1.534
64 - cement, kalk	3	12	15
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	8	8	16
7 - Meststoffen	2	0	2
72 - kunstmeststoffen	2	0	2
8 - Chemische producten	221	5	226
81 - chemische basisproducten	0	0	0
84 - cellulose, papierpulp	219	1	220
89 - andere chemische producten	2	4	6
9 - Overige goederen	11.806	15.567	27.372
91 - vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	10.896	14.622	25.518
92 - landbouwtractoren en -machines	0	1	1
93 - elektrische machines, apparaten ,...	1	8	9
94 - metaalwaren	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	5	65	70
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	903	871	1.774
99 - speciale transacties	0	0	0
TOTAAL	17.242	15.693	32.935

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel O2-O2: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in 1000 ton, 2002

Goederencategorie	Haven van Oostende		
	lossing	lading	totaal
Algemene goederen	1.646	14	1.660
ammoniumnitraat	0	0	0
bloem	0	0	0
cement	0	0	0
chemicaliën	0	0	0
erts	0	0	0
ferrochrome	56	0	56
gasolie	20	0	20
glas	0	0	0
grind en zand	1.367	0	1.367
hoogovenslakken	0	0	0
hout	17	0	17
kabels en Materialen	0	0	0
kassei	12	0	12
katoen	0	0	0
keien	0	0	0
kunstmeststof	0	0	0
magnesiumoxide	7	0	7
microsilica	0	0	0
orthoxyleen	1	0	1
schroot	2	0	2
sepeoliet	80	0	80
sigaretten	0	0	0
silo-machines Jetfoil	0	1	1
steenkool	40	2	42
vee	0	0	0
waterglass	13	13	0
Containers	31	10	41
Roll-on-roll-off	1.795	2.733	4.528
Toeristische wagens*	25	26	51
TOTAAL	3.465	2.773	6.239

Bron: AG Haven Oostende. *1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen

Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.



Tabel 03-01: Lossingen containers, in TEU, 1980-2002

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	0	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	0	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	0	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	0	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	0	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	0	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	0	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	0	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	0	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	0	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	0	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	0	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	0	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	0	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	0	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	0	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	0	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	0	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	0	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	0	2.205.287
2000	2.005.357	4.505	457.496	0	2.467.358
2001	2.084.471	6.479	409.420	2.501	2.502.871
2002	2.343.775	7.427	449.855	4.386	2.805.443

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

Tabel 03-02: Ladingen containers, in TEU, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	355.572	5.371	89.333	0	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	0	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	0	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	0	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	0	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	0	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	0	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	0	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	0	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	0	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	0	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	0	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	0	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	0	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	0	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	0	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	0	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	0	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	0	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	0	2.270.133
2000	2.076.977	5.395	507.849	0	2.590.221
2001	2.133.705	9.111	466.506	2.174	2.611.496
2002	2.433.376	13.889	509.087	4.770	2.961.122

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

Tabel 03-03: Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	0	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	0	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	0	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	0	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	0	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	0	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	0	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	0	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	0	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	0	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	0	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	0	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	0	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	0	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	0	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	0	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	0	4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164	0	4.475.420
2000	4.082.334	9.900	965.345	0	5.057.579
2001	4.218.176	15.590	875.926	4.675	5.114.367
2002	4.777.151	21.316	958.942	9.156	5.766.565

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

Tabel 03-04: Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	277.013	4.567	78.989	0	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	0	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	0	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	0	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	0	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	0	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	0	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	0	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	0	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	0	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	0	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	0	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	0	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	0	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	0	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	0	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	0	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	0	1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010	0	1.400.947
1999	1.226.441	4.321	273.352	0	1.504.114
2000	1.355.741	3.189	299.406	0	1.658.336
2001	1.403.708	4.022	253.732	1.357	1.662.819
2002	1.555.080	5.004	275.659	2.424	1.838.167

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05: Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	277.679	5.258	76.969	0	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	0	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	0	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	0	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	0	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	0	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	0	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	0	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	0	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	0	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	0	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	0	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	0	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	0	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	0	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	0	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	0	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	0	1.309.701
1998	1.143.260	3.286	264.337	0	1.410.883
1999	1.255.035	3.274	295.404	0	1.553.713
2000	1.405.658	3.529	326.809	0	1.735.996
2001	1.444.617	5.800	285.772	1.177	1.736.189
2002	1.625.212	9.004	308.562	2.646	1.942.778

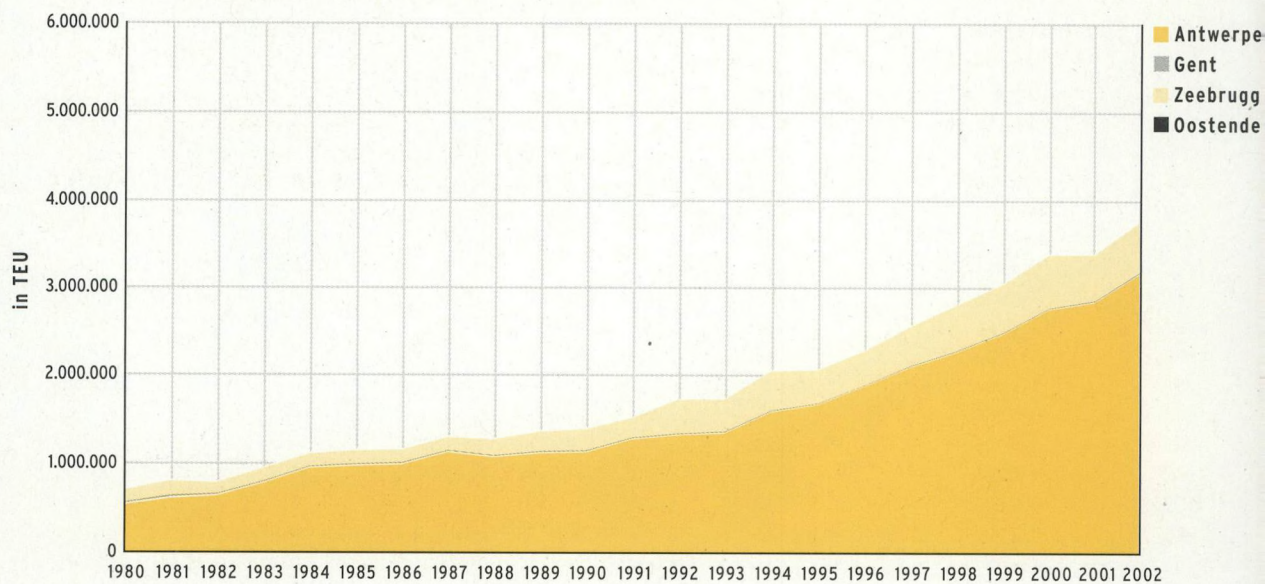
Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06: Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	554.692	9.825	155.958	0	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	0	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	0	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	0	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	0	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	0	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	0	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	0	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	0	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	0	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	0	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	0	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	0	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	0	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	0	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	0	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	0	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	0	2.565.143
1998	2.274.051	7.432	530.347	0	2.811.830
1999	2.481.476	7.595	568.756	0	3.057.827
2000	2.761.399	6.718	626.215	0	3.394.332
2001	2.848.325	9.822	539.504	2.534	3.397.651
2002	3.180.292	14.008	584.221	5.070	3.778.521

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

Containerverkeer in de Vlaamse havens (TEU)



**Maritiem verkeer ingedeeld naar
de verschijningsvorm van de goederen**

In de tabellen O4-01 tot en met O4-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.



Tabel 04-01: Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357
1999	19.290	14.793	3.879	37.962
2000	21.092	14.882	2.380	38.354
2001	20.872	14.452	1.935	37.259
2002	19.348	15.777	1.667	36.792

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-02: Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626
1999	6.851	2.672	1.034	10.557
2000	6.662	1.869	76	8.607
2001	6.400	1.751	41	8.192
2002	6.950	2.073	45	9.068

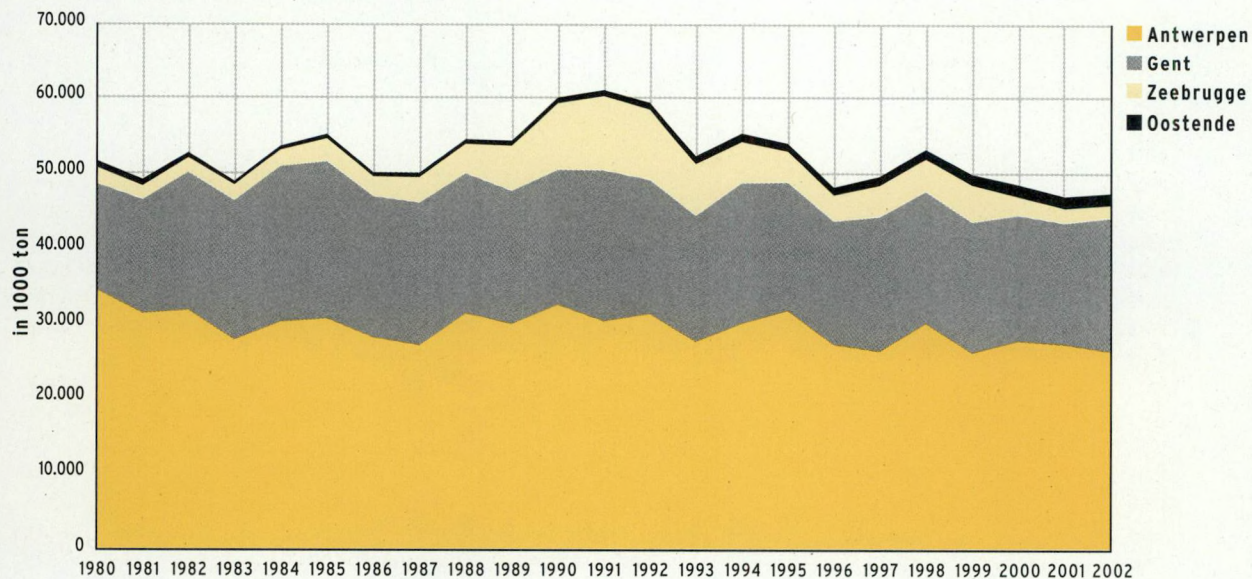
Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-03: Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988
2002	26.298	17.850	1.712	1.565	47.425

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

Havenverkeer droge massagoederen



Tabel 04-04: Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909
1999	19.856	1.463	4.295	25.614
2000	23.466	2.193	4.391	30.050
2001	24.571	2.167	3.244	29.982
2002	22.885	2.443	4.042	29.370

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05: Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2002

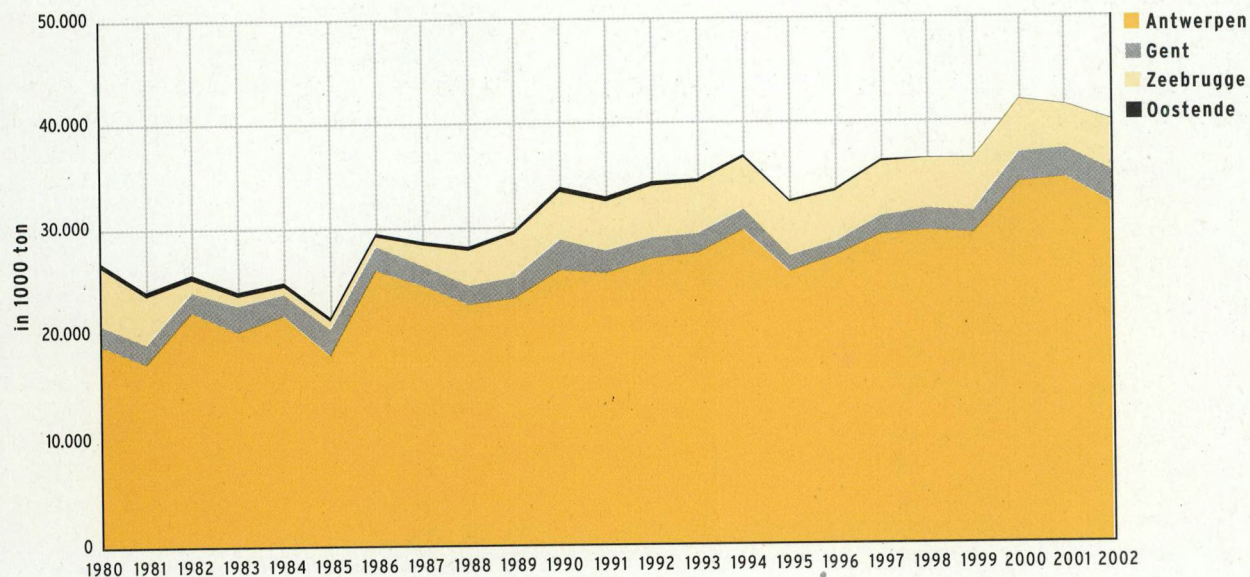
	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474
1999	9.358	648	735	10.741
2000	10.573	634	679	11.886
2001	9.873	651	896	11.420
2002	9.110	612	880	10.602

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-06: Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993

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

Havenverkeer vloeibare massagoederen


Tabel 04-07: Lossingen containers, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592
1999	16.480	141	4.170	20.791
2000	18.228	73	5.123	23.424
2001	18.907	53	4.683	23.643
2002	21.455	67	5.260	26.782

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-08: Ladingen containers, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134
1999	22.962	75	5.787	28.824
2000	26.297	69	6.487	32.853
2001	27.503	97	5.902	33.502
2002	31.562	126	6.605	38.293

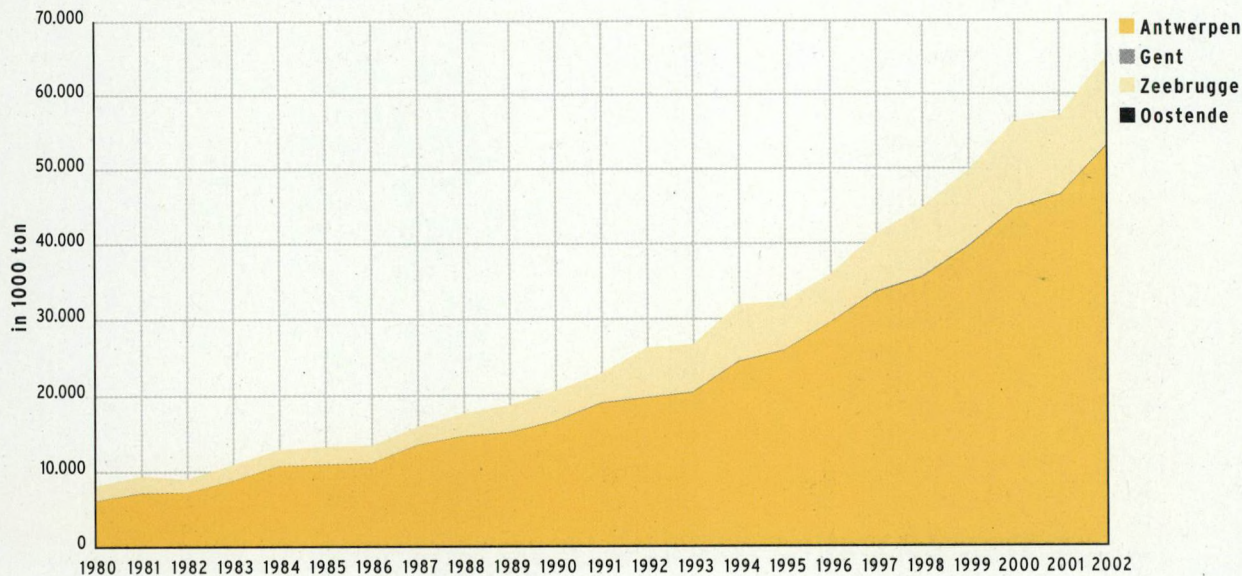
Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-09: Lossing + lading containers, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615
2000	44.526	142	11.610	0	56.278
2001	46.410	150	10.585	21	57.166
2002	53.017	193	11.865	41	65.116

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

Havenverkeer containers



Tabel 04-10: Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394
1999	3.165	732	6.518	10.415
2000	3.173	699	6.744	10.616
2001	2.974	620	6.067	9.661
2002	2.906	672	5.636	9.214

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-11: Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121
1999	2.550	618	8.243	11.411
2000	2.794	580	8.614	11.988
2001	3.019	552	8.281	11.852
2002	2.931	606	8.015	11.552

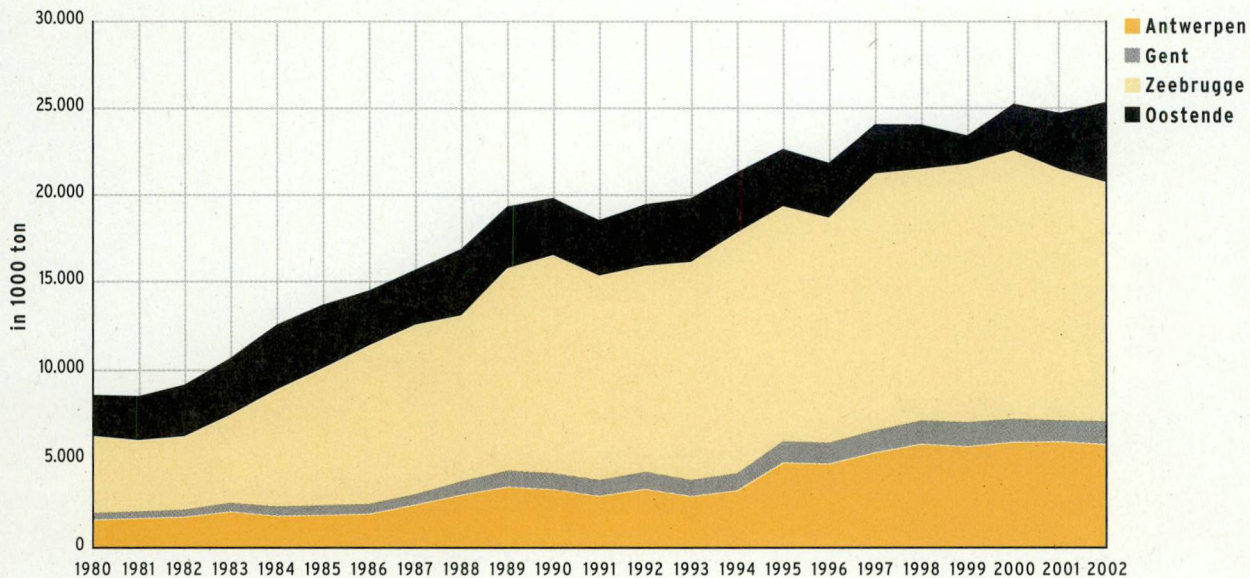
Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-12: Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736
2002	5.837	1.278	13.651	4.579	25.345

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

Havenverkeer roll-on-roll-off



Tabel 04-13: Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765
1999	7.359	1.796	577	9.732
2000	9.250	2.127	771	12.148
2001	6.904	2.381	843	10.128
2002	6.001	735	638	7.374

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-14: Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332
1999	7.783	967	202	8.952
2000	8.995	914	210	10.119
2001	9.028	732	189	9.949
2002	8.482	870	148	9.500

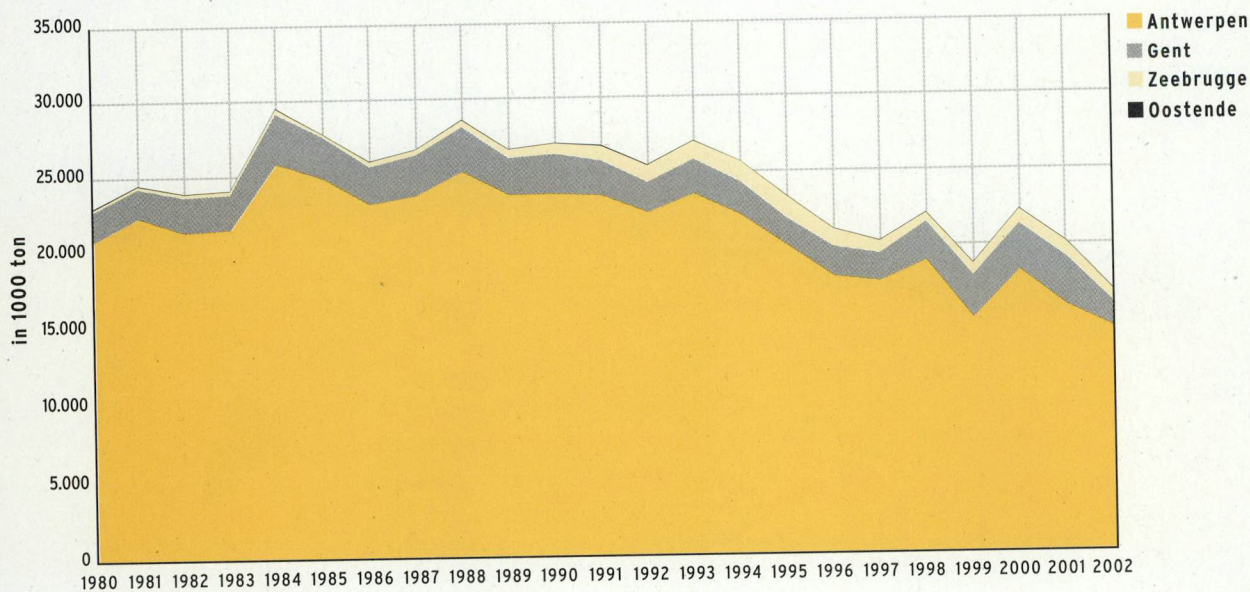
Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-15: Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714
2000	18.245	3.041	981	29	22.296
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106
2002	14.483	1.605	786	33	16.907

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

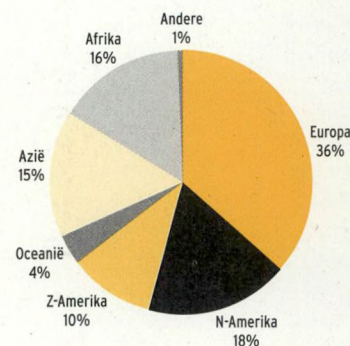
Havenverkeer conventionele stukgoederen



Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Antwerpen, Zeebrugge, Oostende) of op gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (Gent). 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 oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Herkomst van goederen die aankomen in de haven van Antwerpen

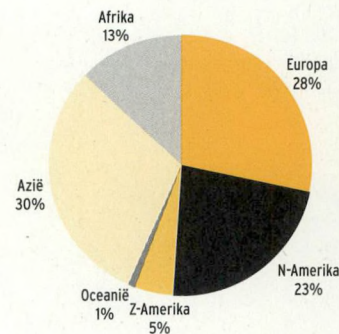


Tabel 05-01: Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	36,5%	26,9%	65,1%	77,7%
N-Amerika	17,7%	24,0%	0,7%	0,0%
Z-Amerika	10,5%	28,5%	1,5%	0,0%
Oceanië	3,7%	4,2%	2,1%	0,0%
Azië	15,5%	10,2%	7,3%	0,0%
Afrika	15,6%	6,2%	14,5%	0,4%
Andere	0,6%	0,0%	8,8%	21,9%

Bron: havenbesturen

Bestemming van goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen

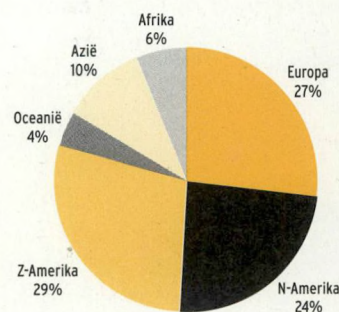


Tabel 05-02: Trafiek naar bestemming, in %

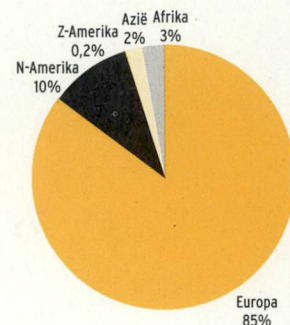
Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	28,3%	85,2%	79,7%	100,0%
N-Amerika	22,7%	9,9%	1,9%	0,0%
Z-Amerika	4,7%	0,2%	1,0%	0,0%
Oceanië	0,9%	0,0%	0,4%	0,0%
Azië	30,3%	1,9%	10,5%	0,0%
Afrika	13,0%	2,8%	1,0%	0,0%
Andere	0,1%	0,0%	5,5%	0,0%

Bron: havenbesturen

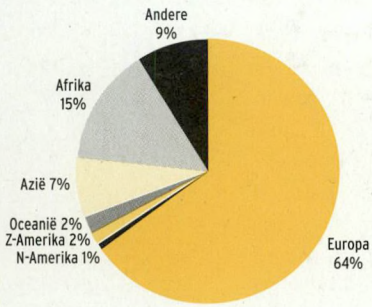
Herkomst van goederen die aankomen in de haven van Gent



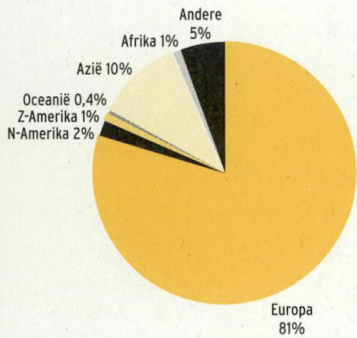
Bestemming van goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



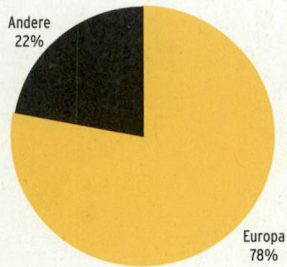
Herkomst van goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



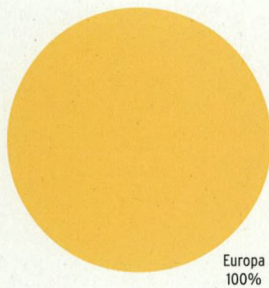
Bestemming van goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Herkomst van goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Ant-

werpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: Waterschoutsambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend: het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers.

Tabel 06-01: Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.262	251	320.567	574.957	900.037
1999	3.960	137	325.871	484.698	814.666
2000	4.169	198	328.622	449.703	782.692
2001	701	171	348.790	351.593	701.255
2002	894	195	389.334	197.624	588.047

Bron: Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld).

Tabel 06-02: Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	439	902.816	1.013.347	1.917.952
1987	1.008	469	860.604	938.061	1.800.142
1988	1.918	324	574.735	1.020.073	1.597.050
1989	684	228	825.472	899.991	1.726.375
1990	821	351	891.286	896.404	1.788.862
1991	937	387	865.614	890.003	1.756.941
1992	1.477	254	572.410	1.076.422	1.650.563
1993	364	589	528.968	951.963	1.481.884
1994	215	2.158	565.032	930.426	1.497.831
1995	554	2.526	507.895	882.306	1.393.281
1996	420	2.130	299.866	812.240	1.114.656
1997	431	1.241	321.800	690.590	1.014.062
1998	379	427	310.348	574.582	885.736
1999	352	1.340	315.831	498.503	816.026
2000	370	1.295	322.461	455.532	779.658
2001	980	199	344.328	359.078	704.585
2002	762	161	384.248	196.483	581.654

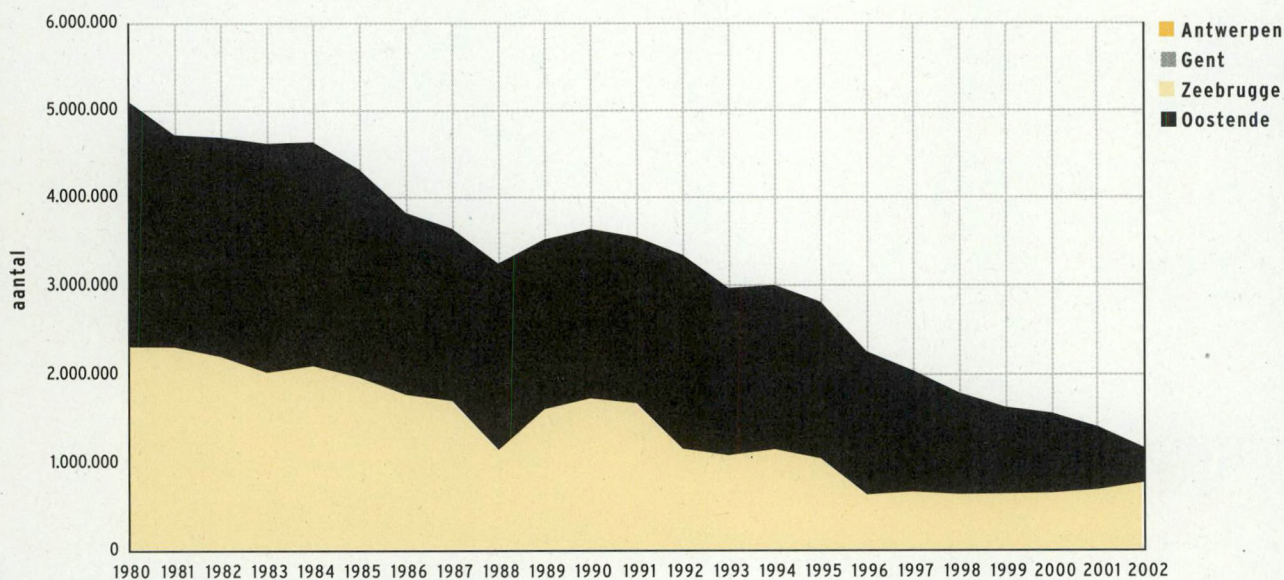
Bron: Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld).

Tabel 06-03: Aantal ingeschepte + ontschepte passagiers, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	702	1.772.416	2.047.697	3.825.225
1987	5.559	699	1.700.623	1.937.631	3.644.512
1988	6.523	533	1.146.956	2.096.492	3.250.504
1989	5.512	417	1.608.271	1.909.106	3.523.306
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408
1991	3.912	528	1.674.965	1.869.204	3.548.609
1992	5.487	438	1.157.775	2.181.874	3.345.574
1993	4.166	760	1.083.505	1.880.296	2.968.727
1994	2.423	2.344	1.151.673	1.844.494	3.000.934
1995	5.535	4.224	1.040.063	1.762.952	2.812.774
1996	4.250	3.240	631.742	1.622.766	2.261.998
1997	5.313	1.448	663.978	1.374.389	2.045.128
1998	4.614	678	636.398	1.149.539	1.791.229
1999	4.312	1.477	641.702	983.201	1.630.692
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701

Bron: Tabellen 06-01 en 06-02

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze

schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655

Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-02: Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2002

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	68.105	23.353	294.467
1997*	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849
1998	198.874	28.648	75.607	16.862	319.992
1999	197.346	30.395	84.609	15.894	328.244
2000	203.064	29.215	90.917	23.422	346.619
2001	214.274	28.073	86.351	25.680	354.378
2002	217.918	27.961	88.984	27.498	362.361

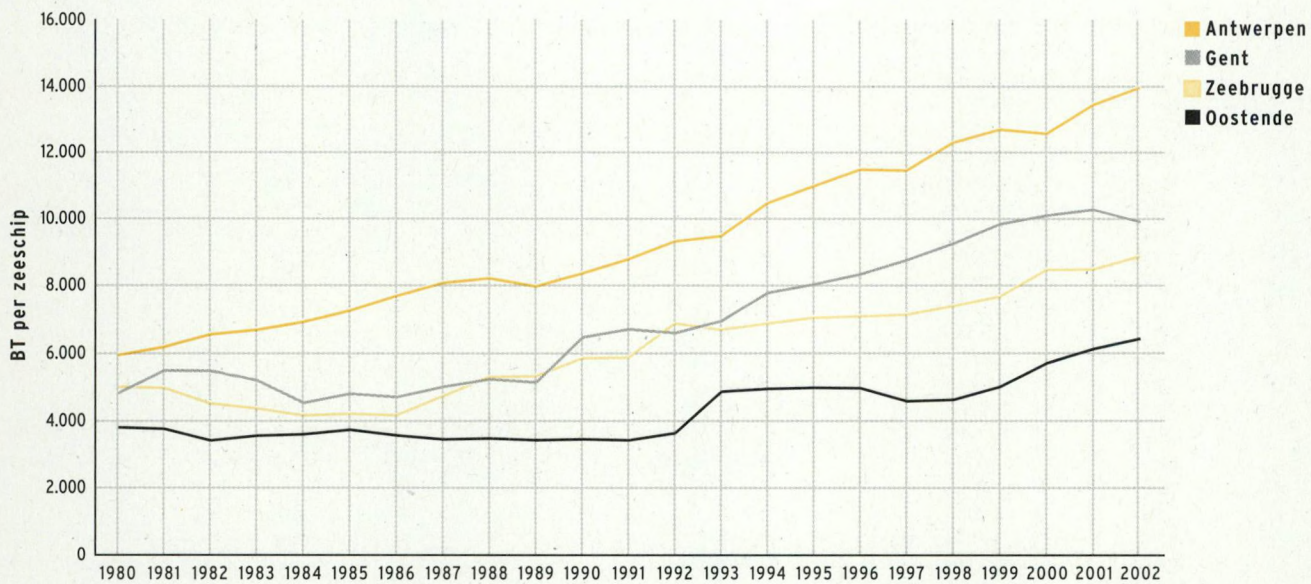
Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2002

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582
1998	12.336	9.253	7.421	4.624
1999	12.738	9.840	7.704	5.012
2000	12.609	10.102	8.506	5.709
2001	13.489	10.279	8.519	6.123
2002	14.006	9.901	8.908	6.420

Bron: Tabellen 07-01 en 07-02.

Gemiddelde scheepsgrootte



Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

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

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

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

Tabel 08-01: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2002, in 1.000 ton

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.392
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072
2001	130.050	23.456	32.080	4.826	314.703
2002	131.629	23.981	32.935	6.238	322.107

Bron: Havenbesturen.

Tabel 08-02: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2002, in 1.000 ton

	haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.376	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.922	39.230
1999	37.628	81.003	36.036	64.424	38.286
2000	44.624	85.093	44.968	68.005	45.283
2001	49.349	92.361	46.134	68.970	44.450
2002	50.330	97.641	46.558	68.117	47.585

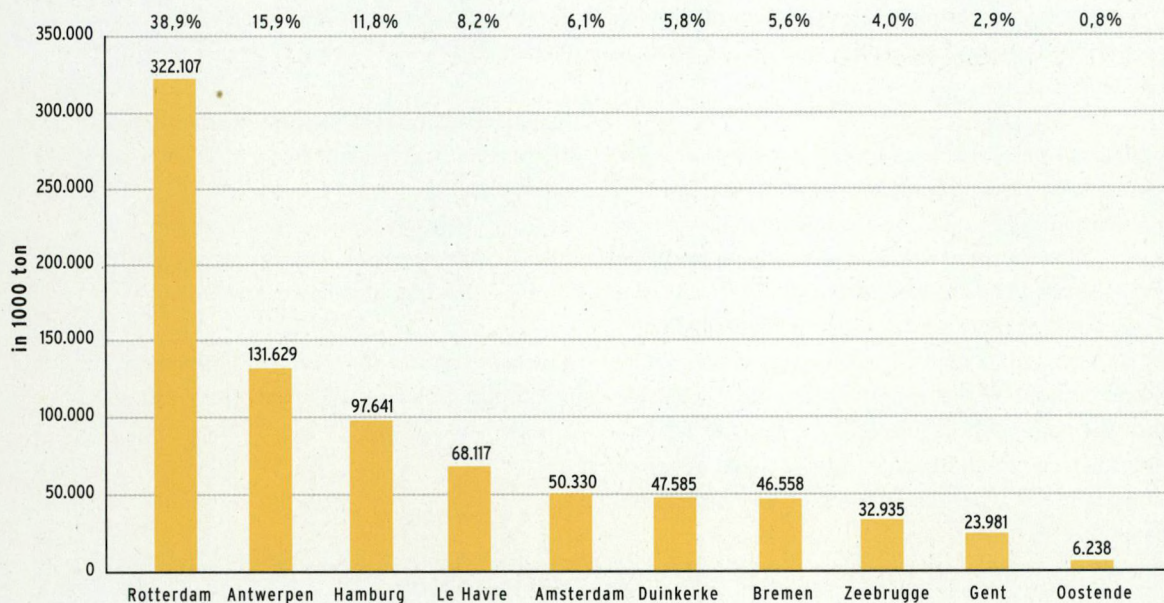
Bron: Havenbesturen.

Tabel 08-03: Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2002, in %

	haven					Vlaamse havens
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende		
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%		18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%		19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%		21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%		22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%		23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%		22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%		22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%		23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%		23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%		22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%		24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%		23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%		24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%		24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%		25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%		24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%		23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%		23,7%
1998	16,0%	3,2%	4,5%	0,5%		24,2%
1999	15,7%	3,2%	4,8%	0,4%		24,1%
2000	16,2%	3,0%	4,4%	0,5%		24,2%
2001	16,1%	2,9%	4,0%	0,6%		23,6%
2002	15,9%	2,9%	4,0%	0,8%		23,5%

Bron: Tabellen 08-01 en 08-02.

Totaal havenverkeer in de Le Havre - Hamburg range



Gegevens 2002

8

Samenstelling (situatie op 1 mei 2003)

Door de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit op 12 januari 2001 werd de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie gewijzigd. Het aantal leden neemt toe van 24 tot 30 leden. Bovendien wordt voor ieder effectief lid een plaatsvervangend lid benoemd. De voorzitter en de leden van de vernieuwde Havencommissie werden, voor een periode van vier jaar, benoemd per ministerieel besluit van 30 maart 2001. In de loop van 2001, in maart en in november 2002 en in januari 2003 werden nog wijzigingen aangebracht aan de samenstelling van de delegaties. De wijzigingen van de samenstelling werden door minister Stevaert door middel van ministeriële besluiten bekrachtigd op 7 maart 2002 en 19 november 2002.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het dagelijks bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De voorzitter is een onafhankelijke deskundige.

Voorzitter

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Effectieve leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Algemeen Belgisch Vakverbond

Fermon Frans (vice voorzitter ACOD)
Verbeeck Monique (medewerkster BTB)
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

Algemeen Christelijk Vakverbond van België

Chaffart Myriam (algemeen sectorverantwoordelijke water CVD)
De Roeck Rita (ACV - Waas en Dender)
Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)
Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)



Vertegenwoordigers van de werkgevers**Vlaams Economisch Verbond**

Droesbeke Marcel (hoofd buitentransport SIDMAR)
 Germis Joost (adviseur studiedienst VEV)
 Pellens Jan (afgevaardigd bestuurder
 Hesse-Noord Natie NV)
 Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)
 Smeulders Annie (zaakvoerder APK Logistics)
 Vienne Erna (manager Belgium, P&O North Sea
 Ferries Ltd.)

UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers

Larik Anja (adviseur studiedienst UNIZO)
 Van De Voorde Eddy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA
 - faculteit TEW)

Vertegenwoordigers van de havens**Het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen**

Bernaers Greet (directeur infrastructuur Gemeentelijk
 Havenbedrijf Antwerpen)
 Bruyninckx Eddy (afgevaardigd bestuurder
 Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Delwaide Leo (schepen voor haven, diamant,
 economie en toerisme Antwerpen)
 Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)
 Koeklenberg Ivo (hoofdingenieur directeur technische
 dienst Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

**De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
(MBZ)**

Coens Joachim (voorzitter MBZ)
 Kerckaert Pierre (administrateur-generaal MBZ)

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Gent

Lengyel-Bernard Katty (financieel en administratief
 directeur Havenbedrijf Gent GAB)
 Termont Daniël (schepen van de haven van de stad
 Gent)

Autonom Gemeentebedrijf Haven Oostende

Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven
 Oostende)
 Vens Vanessa (bestuurder AG Haven Oostende)

Vertegenwoordigers van de transportmodi**Het wegvervoer**

De Wilde Liliane (secretaris-generaal SAV)

Het spoorvervoer

Martens Antoine (directeur-generaal operaties NMBS)

De binnenscheepvaart

Parmentier Octaaf (voorzitter Algemeen Actiecomité
 van de Belgische Binnenscheepvaartorganisaties)

Plaatsvervangende leden**Vertegenwoordigers van de werknemers****Algemeen Belgisch Vakverbond**

Baete Bob (nationaal secretaris BTB)
 Reniers Chris (juridisch adviseur ACOD)
 Van Den Rijse Angeline (economisch adviseur
 studiedienst ABVV)

Algemeen Christelijk Vakverbond van België

Buyse Marc (secretaris ACV Gent-Eeklo)
 de Smedt Christine (ACV - Transcom)
 François Jan (algemeen sectorverantwoordelijke ver-
 keer CVCC)
 Van Poucke Eric (secretaris ACV-Brugge)

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België

Van Hertbruggen Ellen (ACLVB)

Vertegenwoordigers van de werkgevers**Vlaams Economisch Verbond**

Degryse Patrick (administratief en financieel
 directeur N.H.M.)
 Depauw Guy (secretaris-generaal APZI vzw)
 Schram Rita (directie assistente Vlaamse
 Havenvereniging)
 Veris Sabine (adviseur studiedienst VEV)
 Vermeersch Robert (afgevaardigd bestuurder
 Cetraco nv)
 Vermeylen Eric (directeur studiedienst VEV)

UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers

Bortier Johan (directeur studiedienst UNIZO,
 Unie van Zelfstandige Ondernemers)
 Willems Véronique (adviseur studiedienst UNIZO,
 Unie van Zelfstandige Ondernemers)

Vertegenwoordigers van de havens

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Antwerpen:
Blomme Jan (adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
Verhoeven Björn (kabinetschef van de schepen van de haven, toerisme en diamant)
Van Vaerenberg Christien (juridisch adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
Verbist Jan (commandant Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
Wittemans Ann (communicatiemanager Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Maertens Luc (directeur MBZ)
Van Cauwenberghe Patrick (adjunct van de directeur MBZ)

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Gent

Mortier Peter (adjunct directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)
Van Craeyvelt Eugeen (directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)

Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende

Allaert Georges (bestuurder AG Haven Oostende)
Pannecoucke Eddy (bestuurder AG Haven Oostende)

Vertegenwoordigers van de transportmodi**Het wegvervoer**

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)

Het spoorvervoer

Migom Alex (directeur-generaal Netwerk NMBS)

De binnenscheepvaart

Aernouts Daniëlle (beheerder Westvlaams Scheepvaartbedrijf)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem

Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)
Merckx Jean-Pierre (secretaris VHC)

Dagelijks bestuur**Voorzitter**

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Leden

Coens Joachim (voorzitter MBZ)
Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)
Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven Oostende)
Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)
Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)
Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)
Van De Voorde Eddy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

Secretariaat

Merckx Jean-Pierre
Neyts Dirk
Schurmans Ingrid



9

Wetgeving

Voor de Vlaamse Havencommissie zijn de volgende juridische teksten van belang:

(1) Het **decreet op de SERV**⁴⁶. In het 'decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen' (BS 23.06.1990) wordt de Havencommissie geïntegreerd in de SERV. Een uittreksel:

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

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

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

⁴⁶ De volledige gecoördineerde tekst kan op de website geraadpleegd worden (www.serv.be/vhc, kies wetgeving).

(2) Het **oprichtingsbesluit** van de Vlaamse Havencommissie: 'Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie' (BS - 17.02.1990). Deze tekst wordt echter volledig vervangen door een nieuw besluit van 12 januari 2001 (BS 15 maart 2001), met uitzondering van artikel 1 (waarin de VHC werd opgericht). In vorige jaarverslagen werd deze tekst integraal afgedrukt.

(3) Het **Havendecreet**⁴⁷. In het Havendecreet wordt de functie van de Vlaamse Havencommissie herbevestigd in artikel 24:

(...) **Art. 24**. De Vlaamse Havencommissie adviseert de Vlaamse regering over het Vlaamse havenbeleid. De Vlaamse regering kan te allen tijde de bevoegdheid, de samenstelling en de werking ervan nader bepalen.

De Vlaamse Havencommissie brengt adviezen uit en voert studies uit, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement. (...)

(4) Het **nieuwe uitvoeringsbesluit**⁴⁸ over de Vlaamse Havencommissie. Op 12 januari 2001 heeft de Vlaamse regering het 'Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie' goedgekeurd (BS 15 maart 2001).

⁴⁷ De volledige tekst van het Havendecreet kan op de website geraadpleegd worden (www.serv.be/vhc, kies wetgeving).

⁴⁸ De volledige tekst wordt hieronder weergegeven (en kan ook op de website van de VHC geraadpleegd worden, www.serv.be/vhc).

DE VLAAMSE REGERING

Gelet op het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal - Economische Raad van Vlaanderen, inzonderheid op artikel 7quater, ingevoegd bij het decreet van 4 april 1990;

Gelet op het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, inzonderheid op artikel 24;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 22 juni 2000;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse Minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 17 juli 2000;

Gelet op de beraadslaging op 17 juli 2000 van de Vlaamse Regering en haar aanvraag van 27 juli 2000 tot advies bij de Raad van State binnen een maand;

Gelet op het advies 30.529/3 van de Raad van State, gegeven op 31 oktober 2000, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie;
Na beraadslaging,

BESLUIT:**HOOFDSTUK I. Bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie**

Art. 1. § 1. De Vlaamse Havencommissie, hierna de Commissie te noemen, heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren aan de voorbereiding van het havenbeleid.

Deze bijdrage houdt onder meer in:

- 1° het uitwerken van algemene beleidsdoelstellingen voor de infrastructuur en exploitatie van de havens. Het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);
- 2° het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens

(financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);

- 3° het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens;
- 4° het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;
- 5° het uitwerken van de algemene beleidsdoelstellingen in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

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

- 1° 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 regering ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de prognoses van goederenstromen op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectorale analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest wenselijke evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;
- 2° het organiseren van overleg tussen de in de Commissie aanwezige partijen aangaande alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid, en het bevorderen van de samenwerking tussen de havens;

§ 3. Voor 1 juli van elk jaar brengt de Commissie een met redenen omkleed advies uit over een meerjarigenplan voor de havenuitbouw, met aanduiding van de budgettaire gevolgen voor de begroting van het Vlaamse Gewest.

§ 4. De Commissie zal bovendien op basis van het vigerende besluit van de Vlaamse regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages, adviezen verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die door de havenbedrijven, worden ingediend bij de Vlaamse Regering en waarvan de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan het bedrag, bedoeld in artikel 30, § 3, van dit decreet.

§ 5. De Commissie verstrekt, op vraag van de Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, een advies over alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29, van het voornoemd decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, meer bedraagt dan het bedrag bedoeld in artikel 30, §3, van dit decreet. De Vlaamse minister richt zijn vraag aan de Commissie voorafgaand aan de beraadslaging binnen de Vlaamse Regering. Hij kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies uitgebracht moet worden.

De Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, stelt de Commissie in kennis van alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29 van het voornoemde decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, lager ligt dan het bedrag, bedoeld in het artikel 30, §3, van dit decreet.

§ 6. De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken.

Dit programma moet door de Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, worden goedgekeurd, die er de nodige kredieten voor aanwijst. De uitvoering ervan gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, in samenwerking met het secretariaat van de Commissie. De Commissie stelt een begeleidingscommissie aan voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

Art. 2. De Commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.

HOOFDSTUK II Samenstelling en werking

Art. 3. § 1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en 30 leden. De Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, wordt gemachtigd de voorzitter en de effectieve leden van de Vlaamse Havencommissie te benoemen. Hij krijgt tevens de bevoegdheid over te gaan tot de wijziging van de samenstelling van de Commissie.

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

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

§ 4. Elf effectieve leden worden benoemd op voordracht van de havenbedrijven in de hiernavolgende verhouding:

- havenbedrijf van Antwerpen: 5 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Zeebrugge: 2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Gent: 2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Oostende: 2 vertegenwoordigers.

§ 5. Drie effectieve leden vertegenwoordigen erkende instellingen op het vlak van respectievelijk het spoorvervoer; een vertegenwoordiger van de NMBS, het wegvervoer; een vertegenwoordiger van de SAV (Koninklijke beroepsvereniging goederenvervoerders Vlaamse gewest en Brussel hoofdstedelijk Gewest) en de binnenscheepvaart; een vertegenwoordiger van het Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenscheepvaartorganisaties.

§ 6. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

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

§ 8. De kandidaten - voor de effectieve leden, bedoeld in § 2, § 3, § 4 en § 5 - worden voorgedragen op dubbele kandidatenlijsten.

§ 9. De Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, benoemt een plaatsvervanger voor ieder effectief lid, op voordracht van de in de §§ 2 tot 5 bedoelde organisaties, havenbedrijven en instellingen. De §§ 7 en 8 zijn op hen van toepassing.

§10. De plaatsvervangende leden voltooien het mandaat van het effectieve lid dat ze vervangen.

Art. 4. De Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, kan op eigen initiatief, of op uitnodiging van de Commissie, de vergaderingen bijwonen. De administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap kan een ambtenaar afvaardigen voor het bijwonen van de vergaderingen van de Commissie.

Art. 5. § 1. De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Vlaamse Regering, de Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, of het Vlaams Parlement. De goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige effectieve leden. Bij adviezen ter uitvoering van artikel 1, § 4, neemt het havenbedrijf, dat een project ter advies voorlegt, geen deel aan de stemming.

§ 2. Van een eenparig advies van de Commissie kan de Vlaamse Minister, bevoegd voor de openbare werken, slechts afwijken mits een motivering.

§ 3. Bij in artikel 1, § 6, bedoelde adviezen van de Commissie vermelden in voorkomende geval de afwijkende standpunten van de leden.

Art. 6. De leden van de Commissie kunnen een beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de Commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse Regering via de functioneel bevoegde minister.

Art. 7. In de Commissie kunnen werkgroepen worden opgericht, die bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek onderwerpen.

Art. 8. De Commissie stelt een huishoudelijk reglement op, dat onder meer voorziet in:

- 1° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;
- 2° de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;
- 3° de voorwaarde waaronder de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse regering, via de functioneel bevoegde minister;
- 4° de bevoegdheden van de voorzitter;
- 5° de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het Dagelijks Bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;
- 6° de bekendmaking van de handelingen;
- 7° de opdracht en de rol van het secretariaat.

Art. 9. § 1. Het secretariaatswerk van de Commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

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

- 1° de administratieve ondersteuning van de Commissie;

- 2° de redactie van ontwerpadviezen;
- 3° ontwerponderzoekprogramma's en ontwerpverslagen op te stellen;
- 4° de toevertrouwde opdrachten uit te voeren en de uitbestede onderzoekopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen te coördineren.

Art. 10. De bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse Regering, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die bij de Vlaamse Regering behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, op het vlak van toelagen.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en heeft de voorzitter de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt bepaald ten bedrage van € 2.231 per jaar.

HOOFDSTUK III slotbepalingen

Art. 11. Vanaf datum van inwerkingtreding van dit besluit tot en met 31 december 2001 geldt in plaats van het bedrag van € 2.231, vermeldt in artikel 10, het bedrag van 90.000 BEF.

Art. 12. Het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie wordt opgeheven met uitzondering van artikel 1.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking op datum van de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel,
De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAELE

De Vlaamse minister van
Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Steve STEVAERT

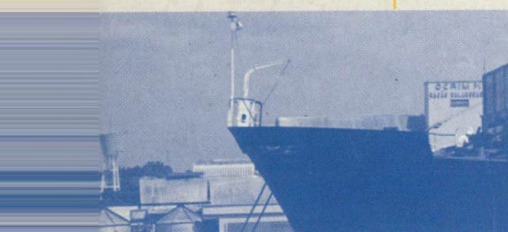


10

Overzicht van adviezen, aanbevelingen en rapporten van de Vlaamse Havencommissie sinds 1990

- 2002 ■ Aanbeveling over het voorstel van decreet tot wijziging van het natuurdecreet en enkele andere decreten met het oog op de omzetting van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn
- Aanbeveling over een gewijzigd voorstel van richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'
 - Aanbeveling over de strategische plannen
 - Nota over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen
 - Aanbeveling over de interpretatie van de havenbestuurlijke bevoegdheden in het haven-decreet
 - Aanbeveling over de bijsturing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
 - Aanbeveling over een door de Europese Raad van transportministers geformuleerd voorstel van de richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten', ter voorbereiding van de tweede lezing in het Europees Parlement
- 2001 ■ Advies nieuwe versie van het 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'
- Aanbeveling over grenscontroles in Zeehavens
 - Aanbeveling over het port package
 - Advies 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'
- 2000 ■ Ontwikkelingen in de containervaart. Kansen of bedreigingen voor de Vlaamse Havens?
- 1999 ■ Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens
- 1998 ■ Milieuregelgeving container- en stukgoedsector in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Vergelijkend onderzoek uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie en de Nationale Havenraad
- Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens
 - Voorstel aan de minister voor een commentaar van de Vlaamse Gemeenschap op het Groenboek "On Sea Ports and Maritime Infrastructure" (Com (97), 678 final)
 - Nota aan de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de adviesvraag "haven van Zeebrugge - STORA-project"
- 1997 ■ De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid
- Aanbevelingen op basis van de studie "Sterkte/zwakte-analyse van de Vlaamse havens"
 - Advies over het project "Verdieping Zeebrugge 55 voet"
 - Advies over de aanleg van een getijdok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (containerdok/kade-west)
 - Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling
 - Aanbeveling over de financiering van haveninvesteringen

- 1996 ■ De werking van de Vlaamse Havencommissie: nieuwe uitdagingen en afspraken
-
- 1995 ■ Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling (december 1995) (Vlaamse Havencommissie)
- 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 over de wijziging aan de inplanting van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge
 - 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"
 - Advies over de bouw van het Wielingendok te Zeebrugge
-
- 1994 ■ Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling
- Aanbeveling over de voorbereiding van het haveninvesteringsbeleid in de toekomst: een nieuw concept
-
- 1993 ■ Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent
- Meerjarenprogramma voor de havens 1994-1996: de noodzaak van een globale afweging. Een tussentijds advies
 - Advies over het ontwerp van decreet over het havenbeheer
 - Advies aan de minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over het voorstel van ontwerpdecreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in Vlaanderen
 - Aanbeveling over de betrokkenheid van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t. internationaal overleg over havenbeleid
-
- 1992 ■ Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent
- Advies over de renovatie van de Oostendse havens - Variantennota
 - Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens (uitgave Vlaamse Havencommissie)
 - Advies over de bouw van een tweede Scheldeterminal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis
 - Advies over het Driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur
 - Advies over het renovatieproject Oostende
 - Tussentijds advies over het rollend driejarenprogramma 1993-1995
 - Aanbeveling over de tussenkomsten van het Vlaams Gewest voor investeringen in de havens
 - Aanbeveling over het beheer van de havens
-
- 1991 ■ Advies over een Driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur
- Advies over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen
 - Advies over de beheersproblematiek van Oostende
-
- 1990 ■ Advies m.b.t. richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten
- Advies over "Toegang tot het grootdok - Haven van Gent"
 - Advies over "Renovatiwerken Amerikadok tot derde havendok in Antwerpen"
 - Advies over een driejarenprogramma 1991-1993 voor haveninfrastructuur
 - Advies over de bouw van een containerkade te Zeebrugge



De Vlaamse Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze heeft een advies- en aanbevelingsfunctie en een studie- en informatiefunctie. Het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om adviezen en studies vragen.

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz.

Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.

Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Havendecreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het dagelijks bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De voorzitter is een onafhankelijke deskundige.