

Vraag nr. 444
van 4 juni 1998
van de heer JAAK GABRIELS

Haveninfrastructuur – Gebruiksefficiëntie

De uitbouw van de Vlaamse havens kost handenvol geld. De voorzieningen die worden gebouwd, bieden mogelijkheden voor zeeschepen van grote tot zeer grote tonnenmaat.

Ik stel echter vast dat deze zeer dure en dus waardevolle infrastructuur niet altijd wordt gebruikt waarvoor zij ontworpen is. Zo worden bedrijven in het havengebied gevestigd die hun bevoorrading doen met binnenschepen of kleine zeeschepen. Voor mij is dit een verspilling van overheidsgeld en een oneigenlijk gebruik van de zeer schaarse ruimte binnen de havens, en dus tegen het principe van het zuinig ruimtegebruik dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is gepropageerd.

1. Wat is de houding van het beleid terzake ?
2. Heeft de minister maatregelen genomen om dergelijke verspilling tegen te gaan ?
3. Waarom kan dit niet worden opgenomen als een voorwaarde in het subsidiebeleid van de minister ?

Antwoord

De uitbouw van de Vlaamse havens vertegenwoordigt inderdaad een belangrijke investering. De voorzieningen die worden gebouwd, bieden aanmeermogelijkheden voor zeeschepen van grote tot zeer grote tonnenmaat, en Vlaanderen slaagt er zelfs in via de Berendrechtsluis schepen van 300.000 tdw te behandelen, die op een economische wijze halfafgeladen massagoederen aanvoeren.

De bevoorrading via onze havens geschiedt niet steeds met zeer grote **zeeschepen**. De gemiddelde tonnenmaat in Antwerpen, met 106 miljoen ton zeegoederen per jaar, bedroeg voor 1996 11.526 bruto ton (BT) of 10.000 tdw. Voor een haven als Rotterdam, 's werelds grootste met circa 300 miljoen ton zeegoederen, bedroeg dit in 1995 12.819 BT. Terwijl in Rotterdam zeer grote schepen aanmeren, bedraagt de gemiddelde tonnenmaat nauwelijks iets meer dan in Vlaanderen. Dit betekent dat er ook in Rotterdam zeer veel kleinere schepen aanmeren, gemiddeld zelfs meer kleinere dan in Antwerpen, om de zeer grote te compenseren tot de gemiddelde waarde.

Via Antwerpen (1996) werd met circa 55.000 **binnenschepen** 56 miljoen ton of 53 % van het zeegoederen volume per binnenschip aan- of afgevoerd, of gemiddeld 1.000 ton per schip. Voor Rotterdam (1994) bedroeg dit met 110.000 binnenschepen 135 miljoen ton (45 %), of 1.227 ton per schip.

De Vlaamse havens volgen dus een internationale trend die gelijklopend is met die van onze naburige havens.

Dat binnenschepen aanmeren aan specifieke binnenvaartkaaien (Noordzeeterminal, Europaterminal, haveninfrastructuur in de andere havenbekkens) en aan diepwaterkaaien, voorzover ze dan niet zijn bezet door de zeescheepvaart, getuigt van een perfect evenwicht van het zee- en binnenvaartverkeer. Om de wegmodus te ontlasten, moet ernaar worden gestreefd dit hoge percentage nog te verbeteren. Het zou geldverspilling zijn indien men de zeekaaien niet zou gebruiken voor de binnenvaart op momenten dat ze tijdelijk vrij zijn. Statistisch is gebleken dat er slechts een gebruiksduur aan zeevaartverkeer optreedt van nauwelijks één derde, waarboven wegens behandelingen op de kaaivlakken zelf en wegens de onregelmatige aankomsten van zeeschepen congestie optreedt, hetgeen in de West-Europese havens niet wordt getolereerd.

Uitstekend gerunde kaaien halen namelijk een zeehavenbedrijvigheid van 40 %.

Het gebruik van binnenschepen aan zeekaaien is geen bewijs van verspilling en van een oneigenlijk gebruik van schaarse ruimte binnen de haven. Het is enkel een bevestiging dat er een volmaakte regeling bestaat tussen de aanvoer uit het hinterland naar de zeehaven of omgekeerd. De haven is de wisselplaats van zee- naar binnenvaarten, niet elke haven bezit de gunstige capaciteiten als twee van onze Vlaamse havens (in iets mindere mate Zeebrugge) om rechtstreeks via binnenvaart naadloos op het Europese waterwegennet aan te sluiten.

Wat voorafgaat, betreft voornamelijk de overslagfunctie. Onze zeehavens, in het bijzonder Gent en Antwerpen, creëren een zeer belangrijk deel van de Vlaamse industrieproductie en scheppen dus een hoge toegevoegde waarde via de zeehavengebonden industrie. Deze bedrijven bevoorraden zich met grondstoffen van overzee maar ook uit het hinterland, en ze voeren uit naar overzee en naar het hinterland. De schaalgrootte van deze bedrijven, BASF – Antwerpen bijvoorbeeld 600 ha, vereist zoals vele andere industrietakken (staalproductie, chemische bedrijven, ...) een vestiging in de zeehavens. Recente cijfers van de Nationale Bank

van België (NBB) bevestigen nog maar eens dat de betrokken bedrijven circa 70 % van de toegevoegde waarde van de haven uitmaken.

Een bekende klacht hieromtrent is dat de betrokken bedrijven beschikken over zeer veel vrije ruimte. Het is voldoende luchtfoto's van 1970/1980 en van heden te vergelijken om vast te stellen hoe een aantal van deze bedrijven ondertussen dikwijls intern zijn gegroeid. Kleinere bedrijven uit eind de jaren tachtig en negentig ondervinden nu uitbreidingsproblemen. Anderzijds moet men evenzeer vaststellen dat een aantal groeiperspectieven niet werden ingevuld. Tevens zijn sinds de jaren zeventig de veiligheidsafstanden tussen installaties en productie-eenheden in belangrijke mate vergroot, wat een gevoel van schijnbare vrije ruimte bewerkstelligt.

Uiteraard hebben niet alle bedrijven een gezond ruimtelijk beleid opgebouwd. Hiertoe zijn overheidsmaatregelen eventueel noodzakelijk.

Concreet inzake de gestelde vragen kan ik als volgt antwoorden.

Het beleid dient een duurzame aanpak te volgen, en door de promotie van de binnenvaart in het totale havengebeuren concentreert dit beleid zich daarenboven ten volle op een milieuvriendelijke vervoerswijze.

In het kader van een verantwoord havenbeleid en ter uitvoering van de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, moet bij de toewijzing van vestigingslocaties voor nieuwe havenbedrijven ruimteverspilling worden vermeden. Het afsluiten van correcte concessieovereenkomsten is hiertoe een vereiste. Ik ben ervan overtuigd dat men op dit ogenblik bij de havenbedrijven meer aandacht besteedt aan deze ruimtelijke aspecten. De afbakeningsplannen die ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten worden gemaakt, zullen hiervoor op korte termijn het nodige beleidskader schetsen.

Boven werd aangetoond dat er geen aanwijsbaar negatief verband is tussen het gebruik van kaaien door binnenschepen en kleine zeeschepen, en het ruimtegebruik. Nieuwe regelingen inzake regionale overheidstegemoetkomingen naar de havenbesturen toe zullen de komende jaren moeten worden uitgewerkt in het kader van de Europese regelgevingen in opmaak. Bij de beoordeling van havenprojecten voorafgaand aan de financiering, wordt thans reeds het ruimtegebruik van de toekomstige gebruikers beoordeeld om ruimteverspilling tegen te gaan.