

# HET STRATEGISCH PLAN 1995 - 2004 VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS

*Een meerjarenprogramma voor investeringen  
in de havens en de maritieme toegangswegen  
Programma 64.2 van de begroting*



222494

**HET STRATEGISCH PLAN 1995 - 2004**

**VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS**

**Een meerjarenprogramma voor investeringen in  
de havens en de maritieme toegangswegen**

**Programma 64.2 van de begroting**

## Voorwoord

De vierde uitgave van het tienjarenplan voor de havens en de maritieme toegangswegen wijkt af van de voorgaande versies.

Dit vindt zijn oorzaak in het permanente streven naar kwaliteitsverbetering, waaraan dit soort beleidsvoorbereidende documenten vanzelfsprekend niet ontsnapt.

Er werd een eerste nog schuchtere aanzet gegeven om de klemtoon te verschuiven van de middelen naar de strategie. Op die manier wordt de integratie van het meerjarenplan voor de havens en de maritieme toegangswegen in het meerjarenplan voor de Binnenwateren, en in een latere fase in het meerjarenplan voor wegeninfrastructuur voorbereid.

Daarnaast werd de visie, die in het Vlaams Infrastructuurplan van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden werd uitgewerkt, niet alleen inhoudelijk, maar ook voor een stuk vormelijk overgenomen in de structuur van dit plan.

In hoofdstuk 1 wordt bij wijze van inleiding, naast de verantwoording, enige elementen en beperkingen van de strategie inzake havenbeleid geschetst.

De strategische positionering van elk van de Vlaamse zeehavens wordt afzonderlijk in hoofdstuk 2 weergegeven. Een onderlinge afstemming van visies van elk van de zeehavens werd niet nagestreefd.

In het derde hoofdstuk worden de verschillende investeringsprogramma's besproken, waarbij de indeling van het Vlaams Infrastructuurplan aangehouden wordt.

Het onvermijdbare programma bestaat uit twee luiken : een reeks jaarlijks terugkerende uitgaven, voornamelijk bestaande uit onderhoudsbaggerwerken en de voltooiing van de werken in uitvoering, inclusief de projecten waarvan verwacht mag worden dat de Vlaamse regering nog dit jaar een beslissing zal nemen.

Het vierde hoofdstuk, budgettering bevat het fysisch programma voor 2 mogelijke scenario's, namelijk het ongewijzigd beleid en het VIP-beleid.

De Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen is er zich van bewust dat het nu voorliggend document eerder een aanzet is tot een strategisch plan, dan een werkelijk strategisch plan.

3.-

Het document moet vooral gezien worden als een element in de voortdurende discussie over het tot stand komen van een geïntegreerde beleidsvisie voor onze Vlaamse zeehavens en een belangrijke bron van informatie. De opstellers rekenen op opbouwende suggesties en commentaar, waarmee zal rekening gehouden worden bij het opstellen van het volgende strategisch plan.

Brussel, 1 juni 1994

## 1. INLEIDING

### 1.1. Opzet en verantwoording

Het maatschappelijk doel van het investeringsprogramma 64.2 "Havens en maritieme toegangswegen" van het Vlaamse Gewest kan in haar meest elementaire vorm omschreven worden als het consolideren, en zo mogelijk verstevigen, van de rol van Vlaanderen als distributiecentrum voor de Noordwesteuropese regio.

Tot voor enkele decennia was België in hoofdzaak een industrieel land. De verschuiving van een deel van de industriële produktie naar lageloonlanden en/of grondstoffenproducerende landen heeft tot gevolg dat het distributiegebeuren relatief veel aan belang wint en nog verder zal winnen.

De overlevingskansen van de secundaire, en de ontplooiingskansen van de tertiaire sector hangen voor een groot deel af van de mate waarin Vlaanderen er in zal slagen om een eersterangs distributiecentrum te blijven.

Het spreekt vanzelf dat dergelijke missie veel minder tijdsafhankelijk is dan de budgettaire en zelfs de politieke randvoorwaarden binnen dewelke zij vervuld moet worden.

De opeenvolgende federale en Vlaamse regeringen hebben deze missie onderschreven en in hun regeringsverklaringen tevens de strategieën aangegeven waarmee de beoogde doelstellingen bereikt kunnen worden.

Vanuit de strategieën worden de programma's afgeleid, wat in dit geval een meerjarenprogramma(10 jaar) inhoudt.

In een volgende fase wordt de budgettering uitgewerkt waarbij aan de budgetten een taakstellend karakter moet worden toegekend.

Parallel daarmee wordt gestreefd naar een ombuigen van het principe van het jaarlijks karakter van de begroting. Meer bepaald zou het driejarenplan binnen het meerjarenprogramma een statuut moeten krijgen, dat op termijn een wettelijk adviserend karakter zou moeten verwerven.

Geleidelijk zal de evaluatie van de uitvoering en meer bepaald de resultaatmeting in termen van efficiëntie en effectiviteit worden geïntroduceerd, om een terugkoppeling en bijsturing van de programma's en de budgetten mogelijk te maken.

In dit document zal een aanzet worden gegeven om de klemtoon te verschuiven van de middelen, zoals gebruikelijk was in de vorige versies, naar de strategie die het Vlaamse Gewest op het vlak van het havenbeleid wenst te ontwikkelen.

## **1.2. Het Vlaams Infrastructuurplan**

Het havenbeleid kadert uiteraard in een algemeen mobiliteitsbeleid waarvan de Vlaamse regering in het regeerakkoord van januari 1992 stelt dat het een optimum zal moeten nastreven tussen de economische draagkracht, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening.

Het vervoersbeleid zal een vermindering van de rechtstreekse energie- en van de onrechtstreekse milieukosten beogen, wat impliceert dat de scheepvaart een ruimer aandeel van het vervoersaanbod voor zijn rekening zal nemen dan thans het geval is, en dat de waterinfrastructuur daaraan aangepast moet worden.

In een internationale context moet de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens worden veiliggesteld en verbeterd. Een belangrijk element hierin vormt het wetgevend initiatief onder de vorm van het ontwerp-decreet inzake het havenbeleid en het havenbeheer.

Moderne beheersstructuren die via dit decreet mogelijk worden, zullen toelaten dat de havenbesturen vlotter en slagvaardiger kunnen inspelen op de constant wijzigende randvoorwaarden (lees marktomstandigheden).

De verschillende vervoersmodi moeten, ook wat de strategie betreft, op elkaar afgestemd en geïntegreerd worden in een globaal beleid.

Een belangrijk element vormt ongetwijfeld het op 23 februari 1994 door de Vlaamse minister van Openbare werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden geïntroduceerde Vlaams Infrastructuurplan, kortweg VIP, waarop hierna dieper wordt ingegaan. In bijlage 1 worden de krachtlijnen en de budgettaire aspecten van VIP beknopt weergegeven.

In dit plan wordt beklemtoond dat Vlaanderen zijn positie als distributieregio moet versterken om op die manier gunstige voorwaarden te scheppen voor investeringen en voor groei van de tewerkstelling.

Het VIP introduceert een belangrijke strategische notie: de Vlaams-Europese hoofdtransportas. Hiermee wordt de realisatie bedoeld op geïntegreerde wijze, van een multimodaal net van hoogwaardige verkeers- en vervoersassen. De wegen, waterwegen en havens van het Vlaamse Gewest worden hierin op een coherente wijze verbonden met een Oost-West transportcorridor tussen het Ruhrgebied en de Franse kanaalhavens, met transversale antennes naar het Nederlandse Deltagebied en het Noordfranse industriële bekken.

De Vlaamse zeehavens, die op de knooppunten van deze hoofdtransportas gelegen zijn, spelen in deze een hoofdrol.

In het VIP worden drie luiken beschouwd, die hierna verder in dit strategisch plan aan bod komen.

- Het onvermijdbaar programma bevat de werken voor het verzekeren van een minimale veiligheid, de instandhouding van het patrimonium en de afwerking van in uitvoering zijnde werken zijn te beschouwen als onvermijdbaar. Zij vormen dus de ondergrens van het budget in de veronderstelling dat afgezien wordt van elk nieuw initiatief en dus kortom van enig beleid. Het zal duidelijk zijn dat bij de realisatie van deze evidente doelstellingen geen strategie komt kijken.

In het tienjarenplan 1994-2003 van het Bestuur Havens werd er reeds de aandacht op getrokken dat het beschikbare budget van circa 9 miljard amper volstaat voor de onvermijdbare uitgaven en dat er dus geen beleidsruimte was om op korte termijn nieuwe projecten aan te vatten.

- Het strategisch programma, waarvan de uitvoering voorzien is voor de periode 1994-1999 heeft tot doel de realisatie van de hogervermelde Vlaamse hoofdtransportas.
- Om de economische draagkracht te optimaliseren wordt vanaf het jaar 2000 een streefprogramma voorzien van circa 200 miljard frank. De technische, economische en ecologische studies die nodig zijn om verantwoorde beleidsbeslissingen te nemen moeten in 1998 voltooid zijn.

Deze projecten worden in het voorliggend plan niet verder behandeld.

## **2. Beleidsvisies en strategieën**

### **2.1. De visie van het Vlaamse Gewest op het havenbeleid**

#### **2.1.1. Algemeenheden**

De visie van het Vlaamse Gewest met betrekking tot de havens en de maritieme toegangswegen houdt vanzelfsprekend rekening met de desiderata en de visie die door de diverse havenautoriteiten worden geformuleerd, zonder evenwel tot een loutere optelsom van behoeften te vervallen.

Andere uitgangspunten zijn de hoger geformuleerde basisoptie van Vlaanderen als distributiecentrum en de daarmee samenhangende hoofdtransportas die in het VIP werd geïntroduceerd.

In deze tijden van permanente onvolledige tewerkstelling is de factor tewerkstelling in de maritieme industrie en haar toeleveringsbedrijven sterk mede bepalend voor het havenbeleid. De havens zijn immers te beschouwen als kernzones voor de economische ontwikkeling in Vlaanderen.

In de context van dit strategisch plan wordt uitdrukkelijk geen rekening gehouden met de verdere uitbouw van de toeristische (jacht-)haveninfrastructuur, waarvoor de bevoegdheid (en de budgetten) niet ressorteert onder het Departement Leefmilieu en Infrastructuur en zijn bevoegde Vlaamse ministers.

Indien gepland overleg tussen de verantwoordelijken voor zowel de infrastructuur als cultuur, mocht leiden tot een wijziging in deze opvattingen, zullen deze in een volgende versie van het strategisch plan geïncorporeerd worden, evenals de wijze waarop de inbreng van privé-kapitaal kan worden gerealiseerd.

#### **2.1.2. De uitdagingen van de Vlaamse zeehavens :**

De Westeuropese havens, in het bijzonder deze in het bereik Le Havre-Hamburg, worden geconfronteerd met een aantal bijzondere ontwikkelingen in het havengebeuren :

1. Het begrip "main port" wint steeds meer veld; dit betekent dat de lange afstandtrafiek zich richten op slechts een beperkt aantal havens. De "main ports" staan in voor de verzameling en distributie van goederen.

Havens, die voor bepaalde trafieken "main port" worden, zijn verzekerd van belangrijke trafieken.



De andere havens zullen zich, wat deze trafiek betreft, moeten tevreden stellen met aan- en afvoerlijnen naar de "main port" (feederlijnen). De ontwikkeling tot "main port" is evenwel slechts mogelijk mits aangepaste infrastructuur, een goede maritieme toegankelijkheid en goede verbindingen met het hinterland.

Opdat de Vlaamse zeehavens hun positie in de huidige zware concurrentieslag minstens zouden kunnen consolideren, zijn belangrijke investeringen vanwege de overheid vereist.

2. De Westeuropese havens ontwikkelen zich steeds meer tot belangrijke centra voor opslag- en distributie van goederen. Het Vlaamse Gewest dankt haar welvaart voor een groot gedeelte aan internationale dienstverlening. Door hun centrale ligging in Noord-West-Europa zijn de Vlaamse Zeehavens voorbestemd om een sterke rol te spelen in de Europese goederendistributie. De havens zijn belangrijke knooppunten in het infrastructuurnet, waar de overslag van goederen tussen de verschillende vervoersmodi plaatsgrijpt.

Goed funktionerende havens zijn een belangrijke troef voor het Vlaamse Gewest om uit te groeien tot het distributiecentrum bij uitstek van Europa.

3. Het uiteenvallen van Oost-Europa impliceert op termijn, nadat de overgangsproblemen daar overwonnen zijn, een grootschalige uitbreiding van het hinterland van de West-Europese havens. De zeehavens, de bedrijven, de transportmaatschappijen bereiden de verovering van deze markt voor. De Vlaamse Zeehavens kunnen hierbij niet achterblijven.

### **2.1.3. Basisopties voor een strategische visie**

Het havenbeleid vormt een onderdeel van het globale economische mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Het VIP vormde een eerste aanzet om te komen tot een geïntegreerd infrastructuur- en vervoersbeleid, dat meer is dan een loutere optelsom van de wensen van iedere vervoerstak, maar ook keuzen moet durven maken. Er is evenwel nog een grote weg af te leggen.

Ten behoeve van de Vlaamse economie en mobiliteit hebben de Vlaamse zeehavens een aantal belangrijke strategische functies te vervullen :

- zij moeten instaan voor goedkope aan- en afvoer van goederen; die vereist een voldoende maritieme toegankelijkheid, en een voldoende overslagcapaciteit (terminals, haventerreinen);
- zij moeten een distributiefunctie kunnen vervullen voor het Vlaamse Gewest en het hinterland, dat zich nu uitstrekt over heel Europa; dit vergt distributiezones en goede verbindingen;
- zij moeten zich verder ontwikkelen als de voornaamste knooppunten tussen de verkeersmodi, als de zones bij uitstek waar de overslag van de ene vervoerdrager naar de andere op grootschalige wijze kan gebeuren;
- zij moeten bijdragen tot de ontlasting van de overbelaste Europese wegen; een gedeelte van het inter-europese wegvervoer moet vervangen worden door kustscheepvaart ("short sea shipping"), zelfs tussen havens, en moet eveneens over goede verbindingen over het land beschikken.

Het investeringsbeleid heeft daarbij drie voorname doelstellingen :

1. De maritieme toegankelijkheid moet optimaal worden:

De Vlaamse zeehavens hebben door hun geografische ligging een eerder beperkte natuurlijke maritieme toegankelijkheid. Deze handicap wordt overwonnen door het uitvoeren van intensieve en permanente onderhoudsbaggerwerken. Vergeleken met sommige andere havens is de range Le Havre-Hamburg is de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens nog steeds te beperkt. Om de concurrentievoorwaarden gelijk te trekken, moet deze handicap maximaal weg-gewerkt worden.

De maritieme toegankelijkheid van de zeehavens moet op korte termijn vergroot worden om bulkschepen met grotere diepgang in de havens te kunnen ontvangen en de containervaart minder tijgebonden te laten verlopen.

2. De transit- en distributiefunctie moet gestimuleerd worden :

Door hun centrale ligging zijn de Vlaamse zeehavens voorbestemd om een sterke rol te spelen in de distributie van goederen.

De zeehavens zijn belangrijke knooppunten in het infrastructuurnet, waar de overslag van goederen tussen de verschillende vervoersmodi plaatsgrijpt. De optimale werking van het Vlaamse infrastructuur-netwerk hangt af van de goede werking van deze knooppunten en omgekeerd. De concurrentie van de zeehavens wordt nu in grote mate bepaald door de aan- en afvoermogelijkheden naar het hinterland.

De Vlaamse zeehavens hebben zich in de afgelopen jaren ontwikkeld tot belangrijke centra van opslag en distributie van goederen. Het beleid van de Vlaamse regering is erop gericht deze distributiefunctie te verstevigen. De aanleg van opslag- en distributiecentra in en nabij de zeehavens en de overslag tussen zeeschip en de inhoud verkeersscheiden (binnenvaart, weg, spoorweg) zal in de hand gewerkt worden door een aangepast investeringsbeleid.

3. Het havenbeheer moet op een soepele wijze gebeuren :

De Vlaamse zeehavens moeten alle mogelijke middelen krijgen om zich concurrentieël te kunnen opstellen op de groeiende internationale markt. Zij moeten als volwaardige partners kunnen onderhandelen met multinationals, die vrij de havens kiezen die hen het meest geschikt zijn. De Vlaamse zeehavens hebben dus behoefte aan een bedrijfseconomische werkstructuur, die niet gehinderd wordt door overbodige reglementering, en aan een soepele verhouding met het Vlaamse Gewest, die hun voornaamste partner is en het grootste aandeel van de investeringen op zich neemt. Deze beleidsoptie heeft geen rechtstreekse budgettaire weerslag en blijft in dit strategisch plan verder onbesproken.

**2.1.4. De concrete aanpak**

De strategische opties moeten vertaald worden in een concreet investeringsprogramma. Bij het opstellen van dit programma zal moeten rekening gehouden worden met een aantal uitgangspunten.

1. Snelle voltooiing van de werken in uitvoering :

Het is voor de hand liggend dat de investeringen in uitvoering zo spoedig mogelijk afgewerkt worden, zodat de tot nu toe gedane budgettaire inspanningen kunnen gevaloriseerd worden. Deze optie geniet absolute voorrang op het nemen van nieuwe initiatieven.

2. Ruimtelijke beperkingen voor havenuitbreiding :\_

In de expansieve periode van de Belgische zeehaven-uitbreiding na de tweede wereldoorlog werden de havens aan de nieuwe behoeften aangepast door, naast de bestaande havengebieden, meer moderne gedeelten aan te leggen. Het zwaartepunt van de havenactiviteiten verplaatste zich daarop naar deze moderne zones en de oudere havengedeelten bleven ondergewaardeerd achter.

Dergelijke werkwijze is nu niet meer voor de hand liggend : de gewestplannen hebben de bestemming van elk terrein in Vlaanderen vastgelegd en de ecologische bezwaren tegen verdere uitbreiding krijgen meer betekenis. Bij gelijkaardige projecten met eenzelfde socio-economische baat moet de voorrang gaan naar renovatie.

3. Noodzaak van duurzame ontwikkeling :

Bij de verdere uitbouw van de zeehavens zullen bijzondere aanvullende maatregelen genomen worden om de milieuoverlast tot een minimum te herleiden. Deze zijn erop gericht om enerzijds het leefklimaat in de havengebieden geschikt te houden voor de mens en anderzijds de ecologische gevolgen van de havenactiviteiten voor de natuur en voor de bevolking in het algemeen zo beperkt mogelijk te houden.

Bij de eigenlijke haveninvesteringen zal also de aandacht in grote mate gaan naar de aanleg van bufferzones en soortgelijke maatregelen, die de visuele schade beperken en het op een milieuvriendelijkere wijze bergen van onderhoudsbaggerspecie.

**2.1.5. Op weg naar een strategische visie**

Hierboven werden de uitdagingen, de optimale basisopties en de na te streven aanpak beschreven. Aldus wordt beschreven hoe een ideaal strategisch plan er moet uitzien, maar het strategisch plan zelf wordt niet uitvoerig beschreven.

Vandaag bestaan wel beleidsvisies voor elke haven afzonderlijk, die ongelijk uitgewerkt zijn en bovendien niet geïntegreerd. Deze afzonderlijke visies zijn soms met elkaar tegenstrijdig.

De beleidsvisie van het Vlaamse Gewest poogt in de eerste plaats deze beleidsvisies met elkaar te verzoenen en prioriteiten vast te stellen. De uitgangspunten daarbij zijn vooral, enerzijds de beleidsvisies voor elke haven afzonderlijk en anderzijds de beschikbare budgettaire middelen.

Een werkelijke strategische visie moet evenwel zijn oorsprong vinden in een duidelijk inzicht in de behoeften van de economie en de mobiliteit van het Vlaamse Gewest. Deze behoeften worden vertaald in concrete multimodale en geïntegreerde akties, die uiteindelijk ook aanleiding geven tot een investeringsprogramma. Deze aanpak is op dit ogenblik nog niet mogelijk maar wordt verder voorbereid.

In dit hoofdstuk wordt verder vooral aandacht besteed aan de beleidsvisie voor elke haven afzonderlijk. Daarbij wordt in eerste instantie uitgegaan van de visie, die binnen de havenbesturen bestaat. Deze visie wordt wel besproken en zoveel als mogelijk gecoördineerd. Deze coördinatie is ver van volmaakt, maar kan zeker een element van discussie vormen.

## **2.2. Strategische positionering van de Vlaamse Zeehavens**

### **2.2.1. De haven van Antwerpen**

#### **2.2.1.1. Situatieschets**

De integratie van overslag, distributie en handelsactiviteiten maakt van de haven van Antwerpen een polyvalente zeehaven waar zeer diverse goederen worden aangevoerd, overgeslagen, gestockeerd en verstuurd. Bovendien is dankzij de haven, Antwerpen uitgegroeid tot de voornaamste industriepool van het land en zelfs tot het tweede belangrijkste chemiecentrum van de wereld, na Houston.

De expansie die de haven de voorbije jaren kenmerkte komt vooral tot uiting in de evolutie van de maritieme goederentrafiek. Niettegenstaande de algemene economische recessie worden sinds enkele jaren meer dan 100 miljoen ton goederen per zeeschip aan- of afgevoerd. De haven rangschikt zich daarmee als negende wereldhaven en als tweede Europese haven na Rotterdam.

Het goederenpakket bestond in 1993 uit zo'n 56 miljoen ton massa goederen en 48 miljoen ton stukgoederen. Een steeds stijgend aandeel van het stukgoed wordt gecontaineriseerd, enerzijds omdat de bestaande containerlijnen hun activiteit intensiveren en anderzijds omdat het containerisatieproces zich nu op alle relaties inwerkt. Circa 45% van de stukgoedtrafiek is nu reeds gecontaineriseerd.

In de meest recente economische studie van de Nationale Bank werd berekend dat de haven jaarlijks een toegevoegde waarde creëert van 207 miljard frank. De havenactiviteiten zorgen voor een tewerkstelling van 66.000 personen en geven aanleiding tot jaarlijkse investeringen van 70 à 100 miljard frank. Op die manier levert de haven aan de schatkist een bijdrage van 110 miljard frank onder de vorm belastingen en sociale bijdragen. Deze toegevoegde waarde vertegenwoordigt 3,2% van het nationale B.N.P. De investeringen lopen zelfs op tot 10% van het rijkstotaal.

Dergelijke uitmuntende resultaten dankt Antwerpen aan een aantal troeven, waarvan zijn geografische ligging, zijn infrastructurele uitbouw en zijn arbeidspotentieel niet de minste zijn.

Zo blijkt zowel uit een Duitse als uit een Nederlandse studie dat Antwerpen tegenover de grote Europese agglomeraties de meest centraal gelegen haven is in het Hamburg-Le Havre bereik, terwijl een Italiaans onderzoek Antwerpen catalogeert als Europa's produktiefste containerhaven, zowel in termen van prestaties als in termen van prijzen.

De aanwezigheid van deze troeven, alsmede het inspelen op een aantal opportuniteiten en het verder inzetten van middelen voor de infrastructurele uitbouw, moeten Antwerpen in staat stellen om in 2010 een potentiële trafiek van meer dan 150 miljoen ton te verwerken. De verdere bloei van de haven vereist evenwel ook dat een aantal nadelen en bedreigingen worden weggewerkt.

#### **2.2.1.2. De bijzonderste nadelen en bedreigingen**

De bijzonderste nadelen en bedreigingen voor de haven van Antwerpen zijn :

- de niet optimale toegankelijkheid van de haven via de Westerschelde, ingevolge recente vertraging bij het tot standkomen van een akkoord over de Waterverdragen met Nederland;
- de aantasting van de gunstige geografische uitgangspositie door belemmeringen van de inlandse verkeersmodi;

- de toenemende congestie in de hinterlandverbindingen;
- het ontbreken van de nodige terreinen en infrastructuur voor het verwerken van de baggerspecie afkomstig uit de Schelde en het dokkencomplex.

#### **2.2.1.3. Lange termijndoelstellingen**

De lange termijndoelstellingen van de haven van Antwerpen kunnen tot de volgende zes punten worden samengevat :

1. Behouden en verstevigen van de polyvalentie, zowel op het stuk van de trafieken als inzake het fore- en hinterland;
2. Behalen van een hoge productiviteit, gekoppeld aan een verantwoorde rendabiliteit;
3. Maximaliseren van activiteiten met een hoge toegevoegde waarde per eenheid investering;
4. Uitbouwen van de haven als een logistiek steunpunt (distributiecentrum);
5. Verder focussen op de containertrafiek;
6. Consolideren van de general cargo-trafiek en verder ontwikkelen van de neo-bulk.

#### **2.2.1.4. Trafiek prognose**

De trafiekprognose voor 2010 wordt gesteld op circa 152 miljoen ton goederen aan- of afgevoerd per zeeschip, uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,2 % per jaar of 52 % over 20 jaar.

In de periode sinds de Tweede Wereldoorlog bedroeg de gemiddelde maritieme trafiekstijging over een periode van 20 jaar 69 % (81 % voor de droge ladingen).

Dit relatief lage groeicijfer van 52 % voor de globale trafiek vindt zijn oorzaak in de zeer voorzichtige raming die gemaakt wordt voor de economische groei waarbij uiteraard rekening wordt gehouden met de huidige recessie. Gunstige factoren zoals het tot stand komen van de Europese eenheidsmarkt en de evolutie in Oost-Europa worden slechts in zeer beperkte mate ingecalculeerd. Daarenboven wordt er van uitgegaan dat de haven van Antwerpen haar concurrentiepositie slechts behoudt, ondanks de continue verbetering tijdens de voorbije jaren.

Reden tot dergelijke voorzichtige raming is de beperking van de financiële middelen voor het uitvoeren van investeringen. De voorziene trafiek van 152 miljoen ton in 2010 komt uiteraard niet automatisch tot stand, maar is afhankelijk van het uitvoeren van een aantal strategische investeringsprojecten.

De uitvoering van deze projecten vormen de noodzakelijke voorwaarde voor het mogelijk maken van de trafiekaangroei.

### 2.2.1.5. Deelprognoses

#### a) Vloeibare massagoederen

Er wordt een beperkte aangroei van deze trafiek voorzien met 2 % per jaar, voornamelijk als gevolg van de inplanting van nieuwe chemische bedrijven met als gevolg aanvoer van LPG, nafta, ethyleen, enz. Een gemiddelde groei van 2 % per jaar (uitgaande van een trafiek van 23,2 miljoen ton in 1989) geeft :

1995	:	26,1
2000	:	28,8
2005	:	31,8
2010	:	35,1

Gezien de inplanting van nieuwe bedrijven en de uitbreiding van bestaande zal de groei niet gelijkmatig verlopen, met aanvankelijk relatief grotere groei en dan vervolgens mogelijk een tragere.

#### b) Droog massagoed

De trafiekprognose voor 2010 bedraagt circa 40 miljoen ton. Uitgaande van een trafiek van 32 miljoen ton in 1990 gaat het dus om een beperkte aangroei met circa 1 % per jaar, voornamelijk in de trafiek van kolen en "minor bulk"-produkten, waardoor rekening wordt gehouden met de pessimistische voorspellingen voor sommige commodities van dit segment, in het bijzonder de aanvoer van ertsens.

#### c) Stukgoed

Voor stukgoed in de brede zin van het woord, dus met inbegrip van container- en ro/ro-verkeer, wordt in de periode 1990-2010 een toename verwacht van 84% tot circa 77,5 miljoen ton. Deze stijging zou voor circa 56 % gehaald worden door het containerverkeer, voor 15 % uit het ro/ro-verkeer en voor circa 28 % uit het andere stukgoed. De trafiekevolutie is dan als volgt :

	<u>1989</u>	<u>2010</u>
container	15,1	35
ro/ro	3,5	9
ander stukgoed	23,5	33,4



Voor het containerverkeer betekent dit een aangroei met circa 4,2 % per jaar. De prognose voor het containerverkeer in Antwerpen veronderstelt het in gebruik nemen van bijkomende containerterminals langsheen de oevers van de Schelde.

Voor het ro/ro-verkeer wordt een sterke toename verwacht op basis van de trafieken die zich nu reeds in de Waaslandhaven (Linkeroever) ontwikkelen. Het gaat dus voornamelijk om trafiek met ro/ro-schepen (voornamelijk stow-ro) van fast products en wagens.

Voor het andere stukgoed, waarin voornamelijk een toename van eenheidsladingen verwacht wordt, is de voorziene groei beperkt tot iets minder dan 2 % per jaar.

De trafiekprognose voor 2010 ziet er dan uit als volgt :

	<u>Rechteroever</u>	<u>Linkeroever</u>	<u>Totaal</u>
vloeibaar bulk	29,3	5,8	35,1
droge bulk	40		40
containers	35		35
ro/ro	3,5	5,5	9
neobulk en andere	14,2	18,7	32,9
	-----	-----	-----
	122	30	152

De verdeling van de trafiek tussen Linkeroever en Rechteroever is gebaseerd op een aantal hypothesen en is slechts indicatief. Dit betekent dat het totaal van 30 miljoen ton voor Linkeroever als een waarschijnlijk cijfer beschouwd wordt, maar niet de indeling van produktengroepen.

De 5,8 miljoen ton vloeibare bulk op Linkeroever zouden voor ongeveer de helft behandeld worden aan de Scheldesteiger en voor de helft in de dokken. Voor het ro/ro-verkeer is voorzien dat de netto-aangroei volledig op de Linkeroever zou komen. Voor de containers daarentegen is de aangroei volledig genoteerd voor Scheldeterminals gelegen langsheen de linker- en rechteroever van de Zeeschelde.

#### 2.2.1.6. De scheepstrafiek

Men mag aannemen dat het aantal schepen ongeveer constant gaat blijven aangezien steeds meer grotere schepen ingezet worden.

Het maatgevend schip in deze trafieken met kleinere bulkschepen is nu het Panamax schip met een diepgang van circa 42 voet of 12,80 m. Hierbij past een waterdiepte van 13,70 m bij 3 voet keelclearance. Het bodempeil dat daar bijhoort is theoretisch (- 9,52 m). De bodem van de dokken en de vernieuwde kaaien in het renovatiegebied Amerikadok-Albertdok wordt thans op dit peil uitgebaggerd en uitgevoerd. Dit geeft 42 voet bruikbare diepgang.

De bijkomende trafiek van vloeibare massagoederen zal niet met grote tankschepen worden gerealiseerd. Maatgevend hier zijn de gastankers en de product carriers voor vloeibare chemische produkten. De aangroei van de trafiek die hier voorzien is zou gedeeltelijk (2 à 3 miljoen ton) aan de Scheldepieren gebeuren met grote coasters met een maximale tonnemaat van 5000-6000 BT en voor het andere deel in de dokken van de Linkeroever.

De huidige generatie van containerschepen en vooral deze die in bestelling zijn hebben cruising diepgangen van 38 à 40 voet niettegenstaande, dat sommige van deze type schepen evenwel kunnen afgeladen worden tot 46' diepgang (Scantling draft).

De aangroei van de containertrafiek zou grotendeels (circa 13 miljoen ton) plaatsvinden aan de Scheldecontainerterminals. De vooruitzichten zijn dat 30 % van deze trafiek zou gebeuren met schepen van het huidige type (afmetingen derde generatie) en circa 20 % met schepen van de vierde generatie, waarvan de cruising diepgang valt in het segment 38 à 40 voet.

Het totale aantal aankomende zeeschepen zou kunnen dalen van 16.764 in 1990 tot 13.195 in 2000, om vervolgens opnieuw te stijgen tot 15.662 in 2010.

Het louter mathematisch toepassen van een lineaire trend is niet aangewezen. Dit zou bijvoorbeeld voor de schepen van minder dan 1.000 BRT in 2010 een negatief aantal opleveren.

Ook voor de grootste schepen is de lineaire trend onwaarschijnlijk. Het verloop is te onregelmatig en het aantal te klein om op grond van een lineaire trend een prognose te maken. Het aantal grote schepen (boven 70.000 BRT) zal enerzijds grotendeels bepaald worden door de verbeterde toegankelijkheid van de haven maar anderzijds beperkt worden door de verminderde vraag naar ertsen aan de Europese staalbedrijven.

Men kan dus een hoger aantal schepen voorzien dan de lineaire trend aangeeft voor de kleinste schepen (tot 1.000 BRT) en voor de grootste schepen (+ 70.000 BRT) en mogelijk een iets kleiner aantal schepen in andere categorieën. De groei van de kleinste schepen kan merkkelijk hoger zijn indien de Europese Short Sea Shipping politiek slaagt.

#### **2.2.1.7. Strategisch actiepunten en benodigde investeringen**

De realisatie van de haalbare goederenoverslag vergt de uitvoering, gedurende de beschouwde periode van een aantal projecten.

Het is duidelijk dat in functie van de prognose inzake aantallen schepen en het inzetten van grotere schepen in het bijzonder voor de containervaart afhankelijk is van de aanpassing van de maritieme toegangsweg.

Inzake maritieme toegankelijkheid houdt dit de verdieping van de Westerschelde in.

Dit verdiepingsprogramma heeft als doel het container- en roll-on, roll-off vervoer praktisch getijde-onafhankelijk te laten verlopen en de veiligheid op de Schelde te verbeteren door vergroting van de vaarvensters. Deze verruiming van de vaarvensters heeft een betere spreiding van het scheepsverkeer tot gevolg. Het project werkt congestievermindering in de hand waardoor de veiligheid toeneemt.

Het 48/43/38 voet-verdiepingsprogramma is dan ook primordiaal. De verdere verdieping waarbij de tijonafhankelijke vaart wordt opgevoerd tot 40 voet is een noodzaak om de huidige containertrafiek te consolideren en in de toekomst uit te breiden. De verdieping zal tevens toelaten 50 voet schepen in één getij de Schelde op te varen. Deze verdieping brengt tevens de vergroting van de vaarvensters mede voor de overige tijgebonden vaart en verhoogt daarmee de veiligheid op de rivier.

Terzelfder tijd moeten om haven en Beneden-Zeeschelde op de gewenste diepte te houden, de nodige faciliteiten voorzien worden om baggerspecie te verwerken en te stockeren. Slibverwerkingsvelden op de linker- en rechteroever zullen vanwege de beperkte omvang van de huidige stockagemogelijkheden vanaf begin 1996 operationeel moeten zijn.

De basisinfrastructuur op de rechteroever is sinds de ingebruikneming van de Berendrechtsluis flink verbeterd. Men mag aannemen dat in de volgende jaren de capaciteit voor de zeevaart voldoende zal zijn. Wel zullen de bestaande van Cauwelaert- en Boudewijnsluizen de eerstvolgende jaren gerenoveerd moeten worden.

Dit betreft voornamelijk een vervanging van de bestaande deuren en de modernisering van de bijhorende elektromechanische uitrusting.

In het zuidelijk havenareaal zijn de totaal verouderde Royers- en Kattendijksluis aan vervanging toe. Jaarlijks zijn aanzienlijke uitgaven noodzakelijk om deze sluisen die de natuurlijke verbinding tussen het Albertkanaal en de Schelde vormen en voornamelijk door de binnenvaart worden gebruikt, operationeel te houden. Het verzekeren van de toegang tot de haven voor de binnenvaart vereist de bouw van een nieuwe Royerssluis. De oude Kattendijksluis zal daarna kunnen worden gedempt.

In de Waaslandhaven moet de sluiscapaciteit en de toegang erheen opgevoerd worden.

Inderdaad, in functie van het operationeel maken van het Doeldok en van het Verrebroekdok zouden tegen het einde van de beschouwde periode (2010) een tweede maritieme toegangsweg ter beschikking moeten staan.

Voor het Vrasenedok en het Verrebroekdok samen wordt immers een trafiek van 20 à 22 miljoen ton verwacht. Dit is te veel voor de huidige Kallosluis, wegens haar stroomopwaartse ligging, de afmetingen van de sluis en de beperkingen van de Schelde.

Dit betekent gelet op de uitvoeringstermijn en de toegang dat de werken voor de aanleg van een tweede maritieme toegangsweg vóór de eeuwwisseling dienen aangevat te worden.

De uitrustingsinfrastructuur omvat vooreerst de bouw van meerdere containerkaaien langsheen de Scheldeoevers. Vervolgens de bouw van kaaimuren in de dokken op de linkeroever in het bijzonder het Verrebroekdok, waarbij gelijke tred dient te worden gehouden met de behoeften aan watergebonden terreinen.

Op de Rechteroever dient het renovatieproject, dat thans beperkt is tot de zone Ame3rikadok - Albertdok - 3e Havendok, uitgebreid worden met de zone Hansadok - Leopolddok - 4° en 5° Havendok.

Door haar centrale ligging in Noord-West Europa is de haven van Antwerpen voorbestemd om een sterke rol te spelen in de distributie van goederen. Antwerpen is één van de belangrijkste knooppunten in het West Europese infrastructuurnet waar de overslag van goederen tussen de verschillende vervoersmodi plaatsgrijpt. De concurrentie van de zeehavens wordt meer en meer gekenmerkt door een sterke concurrentie van logistieke ketens, waarin verbindingen met het hinterland een uiterst belangrijke rol spelen.

De versterking van de synergie tussen de haven en de verschillende vervoersmodi die de verbinding met het hinterland garanderen is daarom, meer dan ooit, van vitaal belang in de concurrentiestrijd met de naburige havens in het bereik Hamburg-Le Havre.

De bestaande verbindingen met het hinterland vergen aanpassingen en nieuwe dienen aangelegd om de huidige en bijkomende goederenstromen te verwerken. In dit verband kan verwezen worden naar de hoofdtransportas uit het VIP. Er zullen evenwel een aantal maatschappelijke opties vereist zijn, die het kader van het havenbeleid duidelijk overstijgen. Zij worden hier alleen ter informatie opgenomen.

Voor de onderscheiden vervoer-modi denkt het Havenbedrijf van Antwerpen aan de volgende investeringen :

- voor de wegen
  - de modernisering en verbreding vak E313;
  - de aanleg van de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17;
  - de uitbouw van de Havenweg als een volwaardige autoweg;
  - de ontubbeling van de Kleine Ring met de aanleg van de autoweg tussen Wommelgem en Merksem.
- voor de waterwegen
  - het toegankelijk maken van het Albertkanaal voor duwconvoeien van 4500 ton door het weg nemen van de knelpunten op het Albertkanaal in het vak Antwerpen-Wijnegem en het reserveren van terreinen op beide oevers tussen Antwerpen en Oelegem voor een verdere verbreding van het kanaal ten einde duwconvoeien van 9000 ton toe te laten;
  - bouw van een wachtdok voor lichters ten noorden van het Delwaidedok.
- voor de spoorwegen
  - een tweede ontsluiting van de haven,;
  - de uitbouw van de IJzeren Rijn;
  - een verbetering van de Noord-Zuidverbinding;
  - de aanleg van een industriespoor naar Nederland;
  - de aanleg van de H.S.T. met inbegrip van de aanpassing van de ruimtelijke ordening van het havengebied in functie van de H.S.T.;
  - de aanleg van een 2e spoorwegtunnel onder de Schelde.
- voor de luchtvaart
  - de verlenging van de startbaan van het vliegveld in Deurne.

- leidingenstraten (pipelines en kabels)
  - ten einde tot een bundeling van de infrastructuur te komen dienen langs de belangrijke hinterlandverbindingen systematisch reserveringen te worden voorzien voor de aanleg van leidingen en kabels.

### 2.2.2. Haven van Gent

De aanzet voor de ontwikkeling van de haven van Gent tot wat zij heden is, werd gegeven op het einde van de zestiger jaren. Inspelend op de mogelijkheden geboden door de bouw van de Westsluis te Terneuzen en het vernieuwde kanaal Gent-Terneuzen, vestigden zich een aantal grote maritieme industrieën, met Sidmar, Texaco en Volvo als voornaamste vertegenwoordigers, welke samen met de chemische industrieën langsheen de linkerkanaaloever, een nieuwe goederenstroom op gang brachten.

<sup>1</sup> Bovenop deze sterke industriële pijler, werd op het einde van de zeventiger jaren de distributiefunctie van de <sup>2</sup> Gentse Haven uitgebouwd door de vestiging van bedrijven zoals Honda Europe, Ghent Grain Terminal (GGT), Eurosilos, Ghent Tanking (thans Oil Tanking) en Citrus Coolstore.

Beide evoluties hebben ertoe geleid dat het maritieme goederenverkeer van en naar Gent, van 2,7 miljoen ton in 1968 op minder dan geen tijd aangroeide tot een veelvoud hiervan en dat de Haven van Gent tegen het jaar 1985 uitgroeide tot een belangrijke industrie- en distributiehaven met een totaal maritiem goederenverkeer van meer dan 25 miljoen ton jaarlijks. Het economisch draagvlak van de haven wordt op duidelijke wijze geïllustreerd door de cijfers qua tewerkstelling (27.000 directe arbeidsplaatsen en 25.000 indirecte) en toegevoegde waarde (82 miljard Belgische frank in 1992) in de Maritime Industrial Development Area Gent.

De strategie van het Gentse Havenbedrijf is er dan ook op gericht om deze belangrijke tewerkstelling, welke van uitzonderlijk belang is voor de gehele regio, in stand te houden en uit te bouwen, door het stimuleren en aantrekken van diverse vormen van economische activiteiten in de industriële en maritieme transport- en distributiesector.

Ten einde deze doelstelling blijvend te kunnen verwezenlijken dient er voor het Gentse havengebied een beleid te worden gevoerd dat erop gericht is om :

- de nautische toegankelijkheid van de haven aan te passen aan de evolutie van het voor Gent relevante segment van de wereldvloot;

- een snelle behandeling van de goederen te waarborgen, zonder wachttijden, onafhankelijk van weersinvloeden en vrij van technische tekortkomingen;
- een voldoende areaal aan watergebonden haventerreinen veilig te stellen;
- de vereiste hinterlandverbindingen te realiseren;
- een gunstig investeringsklimaat te scheppen.

Deze uitgangspunten zijn dan ook bepalend voor het beleid dat op korte, middellange en lange termijn dient te worden gevoerd.

#### 2.2.2.1. De uitbouw van de nautische toegankelijkheid

De haven van Gent is vandaag toegankelijk, via de Westerschelde, het sluizencomplex te Terneuzen en het Zeekanaal Gent-Terneuzen, voor zeeschepen tot 80.000 ton dwt. Het vrijwaren van de groeikansen van de haven van Gent in de sektor van de droge bulk-trafiekeken is, gelet op de schaalvergroting van de zeeschepen, slechts mogelijk mits verruiming van de maritieme toegangsweg.

Voor de vergroting van de maritieme toegankelijkheid kunnen de volgende argumenten ingeroepen worden :

- de huidige sluisafmetingen verhinderen de toegang van de voor Gent belangrijke droge bulkschepen. Hieruit vloeit voort dat voor een aantal trafiekeken hetzij kleinere schepen dienen ingezet te worden, hetzij gedeeltelijke lossingen nodig zijn vóór de sluis, hetzij ladingen en lossingen in andere havens dienen te gebeuren in combinatie met verder transport via binnenscheepvaart, spoor- of wegvervoer. De extra-kosten die hiermede gepaard gaan brengen de concurrentiepositie van de bedrijven, gevestigd in het Gentse havencomplex, in het gedrang. Ten einde de huidige sluisen maximaal te benutten zou een versoepeling van het toelatingsbeleid wenselijk zijn. Daarenboven moeten technische aanpassingen aan de bestaande Westsluis op korte termijn toelaten dat het schutten van sommige bovenmaatse schepen reeds gevoelig verbeterd wordt;
- de bestaande Westsluis heeft vrijwel haar maximum benuttingsgraad bereikt met ongeveer 13.000 schuttingen per jaar. Deze sluis is hiermede een van de drukst gebruikte sluisen ter wereld.

Nieuwe ontwikkelingen zoals de aanleg van het Kluizendokcomplex en de Axelse Vlakte, zullen aanleiding geven tot een verhoogde goederenstroom, waardoor de verkeersdruk op de sluis nog zal toenemen.

Extra wachttijden aan de sluis moeten vermeden worden, gelet op de financiële en commerciële consequenties daarvan;

- tenslotte is een havencomplex zoals Gent-Terneuzen, dat voor zijn toegankelijkheid volledig aangewezen is op één enkele zeesluis, kwetsbaar, wat de beschikking over een tweede grote sluis verantwoordt.

De bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen moet ernstig bestudeerd worden. Bij de bepaling van de afmetingen ervan is het belangrijk erop te wijzen dat vandaag, zonder verdiepingsbaggerwerken, schepen met een diepgang van 17 m tot voor de Rede van Terneuzen kunnen varen.

De realisatie van een nieuwe zeesluis kan geen op zichzelfstaand project zijn. Het vergt in een volgend stadium een aanpassing van het kanaal Gent-Terneuzen aan deze grotere scheepsafmetingen.

Deze verruiming behelst niet alleen een verdieping van het kanaal tot 18 m, maar eveneens een verbreding, wat het wegwerken of verruimen van de bestaande bochten in het kanaaltracé ter hoogte van Sas van Gent en Sluiskil impliceert.

De uit te voeren verruimingswerken zijn nodig tot juist zuidelijk van het Rodenhuizedok om de toegankelijkheid voor schepen groter dan het Panamax-type te verzekeren voor Sidmar, voor het Rodenhuizedok en voor het nieuw te bouwen Kluizendok. Het gerenoveerde havengedeelte (Grootdok, Zuiddok, Middendok en Noorddok), het Sifferdok en het Petroleumdok zullen ook in de toekomst niet verder verdiept worden dan de huidige gerealiseerde waterdiepte van 13 m.

Tenslotte vergen de aanpassingen van het kanaal het verwijderen of aanpassen van de kanaalkruisende kunstwerken.

De vervanging van de bruggen te Sluiskil, Sas van Gent en Zelzate door tunnels verantwoordt zich trouwens reeds vandaag omwille van het zeer expansieve wegverkeer tussen de linker- en rechteroever van het kanaal.



Dit wegverkeer zal trouwens nog toenemen tengevolge van de realisatie van infrastructuurprojecten zoals de Westerschelde Oeververbinding (WOV) en de toename van de maritieme activiteiten op de linkeroever.

De realisatie van een nieuwe zeesluis te Terneuzen is op korte termijn niet haalbaar. Er moeten nog een aantal economische en technische studies uitgevoerd worden. Daarom moet nagegaan worden of op korte termijn aanpassingen moeten worden uitgevoerd aan de bestaande Westsluis. Bij deze aanpassingen dient het wegverkeer over de huidige bruggen anders te worden geconcipieerd, zodanig dat de bestaande hinder voor de scheepvaart volledig wordt weggewerkt.

#### **2.2.2.2. Het ontsluiten van nieuwe watergebonden terreinen**

Op korte termijn is de ontsluiting van voldoende watergebonden terreinen voor de haven van Gent veruit de belangrijkste bekommernis.

Inderdaad zijn sedert 1985 de beschikbare watergebonden terreinen op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen zo goed als volledig in gebruik. Er zijn onvoldoende geschikte terreinen onmiddellijk bruikbaar om ter beschikking te worden gesteld van nieuwe initiatieven, wat zich vertaalde in stagnerende trafiekcijfers, die sedert 1985 onveranderd bleven schommelen rond de 25 miljoen ton.

De begrenzing van het havengebied en de beschikkingen van het gewestplan Gentse en de kanaalzone laten, naast de optimalisatie van bestaande havengedeelten slechts de bouw van één nieuw complex toe op de linkeroever: het Kluizendokcomplex.

De renovatiewerken behelzen de aanpassing van het Grootdok, Zuiddok, Middendok en Noorddok om ze toegankelijk te maken voor Panamax-schepen.

Deze renovatiewerken startten in 1979 en omvatten voornamelijk de aanpassing van bestaande, of de bouw van nieuwe kaaimuren voor een waterdiepte van 13 m, alsook de ermee gepaard gaande baggerwerken. Deze werken zijn grotendeels voltooid en zouden bij voorrang afgewerkt moeten worden.

Alhoewel door de renovatiewerken de gehele huidige haven toegankelijk is voor Panamax-schepen, en dat hieraan gekoppeld een herschikking van de concessieterreinen werd doorgevoerd, is het duidelijk dat renovatie slechts de optimalisatie van het bestaande havenareaal kan bewerkstelligen en dan ook enkel een "interne" capaciteitsverhoging tot gevolg heeft.

Voor het verwezenlijken van een "externe" capaciteitsverhoging dienen andere projecten, hierna vermeld, te worden uitgevoerd.

De activiteiten van ~~Texaco~~ Ghent Terminal werden definitief stopgezet, wat de stad Gent toeliet om de terreinen omheen het Petroleumdok van deze firma terug te kopen om ze te kunnen ontsluiten voor nieuwe maritieme activiteiten.

X Thans worden rondom dit dok kaaimuren gebouwd voor een waterdiepte van 13 m, en de eerste concessies reeds verleend werden.

De oppervlakte aan terreinen die op deze wijze voor overslagactiviteiten wordt ontsloten bedraagt ongeveer 43 ha en levert een capaciteit op van ongeveer 2,1 miljoen ton maritiem goederenverkeer jaarlijks. Deze bijkomende capaciteit wordt voldoende geacht om de potentiële groei tot en met 1995 op te vangen.

Bijgevolg zullen de aldus ontsloten terreinen in eerste instantie worden aangewend om tegemoet te komen aan de meest dringende terreinbehoeften van de Gentse stouwersbedrijven, welke thans kampen met een gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden aan de bestaande terminals. Na 1995 is de haven van Gent aangewezen op expansie op de linkerover van het Zeekanaal.

Met de realisatie van het Kluizendokcomplex op de linkerover van het kanaal Gent-Terneuzen kunnen in een eerste fase een 200 ha terreinen ontsloten worden voor havenactiviteiten, met een bijkomende uitbreidingsmogelijkheid van 160 ha in een tweede fase.

Bij de uitbouw van het Kluizendok zal een gefaseerde aanpak worden doorgevoerd omwille van volgende redenen :

- de eerste fase bevindt zich volledig op Gents grondgebied, terwijl de tweede fase zich gedeeltelijk uitstrekt over het grondgebied van de gemeente Evergem.  
De huidige beheersvorm van het Gentse havenbedrijf (Stadsbedrijf), laat vooralsnog niet toe het beheer te voeren over een infrastructuur die buiten de grenzen van de stad Gent ligt. Voorafgaand aan de realisatie van deze tweede fase dienen dus een aantal bestuurlijke schikkingen genomen te worden;
- de realisatie van de eerste fase van het Kluizendok levert aan de Gentse haven een bijkomende capaciteit op van ongeveer 8 miljoen ton op jaarbasis.

Indien deze bijkomende trafiek zich realiseert zal het bestaande sluizencomplex in Terneuzen zeker haar maximale capaciteit bereiken. Realisatie van de tweede fase van het Kluizendok is redelijkerwijze slechts zinvol, wanneer effectief een bijkomende nieuwe zeesluis wordt gebouwd te Terneuzen.

De terreinen aan het Kluizendok zullen worden aangewend voor de vestiging van nieuwe terminals, waarbij vooral gemikt wordt op trafieken van auto's en ro-ro, forest products en andere soorten general cargo, liquid bulktrafieken van vegetale oliën en vloeibare meststoffen, droge bulktrafieken van kolen, cement en kostbare ertsen.

Er wordt bijgevolg niet gedacht aan zuivere containertrafieken (gelet op de reeds ruime capaciteit in de havens van Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge in de onmiddellijke nabijheid), aan granen en derivaten (voldoende overslag- en opslagcapaciteit is reeds aanwezig bij Eurosil, GGT, GGSD en Smeg), aan ijzererts (voldoende capaciteit voorhanden bij Sidmar en bij de groep Sea Invest), en aan vloeibare petroleumprodukten (voldoende capaciteit aanwezig bij Oil Tanking).

Het Kluizendokproject is bijgevolg het project dat de haven van Gent in staat moet stellen om haar marktaandeel in de Hamburg-Le Havre-range van vóór 1985 terug te veroveren.

Een laatste belangrijk watergebonden project betreft de uitbouw van de noordzijde van het Rodenhuizedok, waar het in de bedoeling ligt om de meeste bestaande bulktrafieken van ijzererts, kolen en petroleumcokes in de haven te centraliseren.

Deze operatie dient een dubbele doelstelling :

- enerzijds kunnen deze bulktrafieken worden behandeld aan een dok dat in een later stadium (na realisatie van de nieuwe sluis) kan worden uitgediept tot 18 meter waterdiepte, zodat vlot kan worden ingespeeld op de schaalvergroting in deze sectoren;
- anderzijds wordt op deze wijze in de bestaande havendokken bijkomende ruimte gecreëerd voor general cargotrafieken, welke voldoende hebben aan een waterdiepte van 13 meter.

### 2.2.2.3. De hinterlandverbindingen

De hinterlandverbindingen van de haven van Gent zijn reeds vrij goed uitgebouwd. De bestendiging van deze goede hinterlandverbindingen in de nabije toekomst vereist een aantal investeringen.

Voor de bestendiging van deze goede hinterlandverbindingen, zijn volgens het havenbedrijf van Gent de volgende investeringen vereist.

#### a) Wegverkeer

- de afwerking van de primaire wegeninfrastructuur op de linkerkanaaloever, waarbij in het zuiden een volwaardige aansluiting op het E-wegennet (E17/E40) wordt gerealiseerd, en in het noorden een goede aansluiting op de expressweg Antwerpen-Zee kust wordt uitgebouwd;
- de bouw van de Rodenhuizetunnel, met bijbehorende wegenis, als centrale oost-west-verbinding in het havengebied;
- de ontsluiting van de industrieterreinen "Kluizendok" en "De Nest" op de linkerkanaaloever, en "Nieuwe Dokken" en "Rodenhuize" op de rechterkanaaloever;
- verbetering aansluiting industriezone Petroleumdok met de Kennedylaan.

#### b) Spoorverkeer

- de doortrekking van de spoorlijn 204 op de rechterkanaaloever tot Terneuzen;
- de omlegging van de lijn 55 op de linkerkanaaloever, in functie van het project Kluizendok;
- de ontsluiting voor het spoorverkeer van de nieuwe industrieterreinen.

#### c) Binnenvaart

- in het kader van het V.I.P., de aanpassing van de Ringvaart en Bovenschelde op 4.000 ton-gabariet.

- d) de uitbouw van een terminal voor multimodaal transport in het Gentse havengebied.

### 2.2.3. De haven van Zeebrugge

#### 2.2.3.1. De potenties van de haven

De haven van Zeebrugge vertoont een aantal kenmerken die bepalend zijn voor zijn verdere ontwikkeling.

Door zijn geografische ligging op de Belgische kust is Zeebrugge direkt toegankelijk voor de scheepvaart op de Noordzee, waardoor de vaartijd om de haven te bereiken dan ook minimaal is. Ook de turn-around tijd van de schepen die de haven aandoen en meer in het bijzonder de voorhaven, is eveneens tot een minimum beperkt. De besparingen die daaruit resulteren maken de haven aantrekkelijk voor de scheepvaartbedrijven.

De haven is centraal gelegen ten opzichte van de andere Noordzeehavens in Frankrijk, Nederland en Groot-Britannië. Zij ligt bovendien op korte afstand van en recht tegenover Groot-Britannië. Zeebrugge ligt bijgevolg in de as van de zeetrafiëk tussen Engeland en het Europees continent.

De nadering van Zeebrugge start aan de A1-boei, gelegen op 14 zeemijl ten noordwesten van Zeebrugge. De direkte toegang tot de haven wordt verzekerd via de "Pas van het Zand" met een lengte van 2,75 zeemijl, die de Scheurpas met de nieuwe buitenhaven verbindt. Sinds 1989 is Zeebrugge toegankelijk voor 51 voet schepen, die bij iedere tij de achterhaven via de nieuwe zeesluis kunnen bereiken. De nieuwe zeesluis zelf werd ontworpen voor bulkschepen met 55 voet diepgang. De vaart vanaf de Scheur/Zandboei doorheen de Pas van het Zand tot de koppen van de buitenhavendammen bedraagt slechts 1/2 uur. Een uur later kan een bulkschip de nieuwe zeesluis binnenvaren, wat wijst op een goede nautische toegankelijkheid.

De verbindingen met het hinterland vertonen een aantal knelpunten, die een oplossing vereisen opdat de verwachte goederentrafiëkstijging zou kunnen opgevangen worden.

Knelpunten voor het wegverkeer vormen de doortocht van Lissewege, de Brugse agglomeratie en de Koninklijke Baan.

De aansluiting op het waterwegennet geschiedt via het Boudewijnkanaal (8.000 dwt.) en het kanaal Gent-Brugge. Hierbij vormt de doortocht van Brugge, die slechts tot 1.000 ton kan aangepast worden, het knelpunt.

Bij gebrek aan een volwaardige ontsluiting heeft de trafiek per binnenschip geen gelijke tred kunnen houden met de snelle groei van de Zeebrugse haventrafiek en is dan ook beperkt gebleven tot circa 0,5 miljoen ton of 2 % van de totale omzet, wat beduidend onder het gemiddelde van de havens van Antwerpen (circa 45 %) en Gent (circa 60 %) ligt.

Het is duidelijk dat voor Zeebrugge de optie om minimaal de trafiekstijging via het waterwegennet te vervoeren onhaalbaar is zonder gevoelige investeringen in de verbetering van de waterwegeninfrastructuur.

De aansluiting op het spoorwegennet gebeurt via de lijn Dudzele-Brugge vanwaar men vervolgens terecht kan op de lijnen Brugge-Gent en Brugge-Lichtervelde-Deinze-Gent. Circa 21 % van de totale haventrafiek wordt via het spoor vervoerd. Alhoewel de genoemde lijnen voorzien zijn van twee sporen, groeit de noodzaak tot aanpassing van de spoorweginfrastructuur, gelet op de sneller toename van de spoorweggebonden trafiek. Knelpunt hierbij vormt ook hier de doorgang van de agglomeratie Brugge.

#### **2.2.3.2. De toekomstige ontwikkeling van de haven**

De haven van Zeebrugge is ingeplant binnen de toeristisch zeer belangrijke kustzone terwijl zijn achterhaven uitgebouwd wordt binnen de ecologische en landschappelijk waardevolle polders. Deze randvoorwaarden houden impliciet een aantal beperkingen in op het gebied van milieu-hinder, meer bepaald : verkeershinder, zicht-, lucht- en geluidspollutie, waar ten volle rekening mee zal worden gehouden bij de verdere uitbreiding van de haven.

De zone waarbinnen de haven van Zeebrugge zich kan ontplooien werd ruim vijftien jaar geleden gedefinieerd en op het gewestplan vastgelegd.

Bij de conceptie van de buitenhavendammen werd van meetaf aan geopteerd om naast de oostelijk gelegen L.N.G.-terminal, twee insteekdokken te bouwen in het westelijk areaal. Het betreft hier het containerdok in het zuiden en het Wielingendok in het noorden. De werken voor de bouw van de zuidelijke kaaimuur in het Containerdok zijn reeds in uitvoering.

In de achterhaven (1.300 ha) werden twee insteekdokken geconcipieerd die via het Verbindingsdok aansluiten op de nieuwe zeesluis. Het Noordelijk Insteekdok werd reeds grotendeels gebouwd terwijl het Zuidelijk Insteekdok nog slechts voor 20 % werd gerealiseerd.

Hierbij wordt rekening gehouden met de thans in uitvoering zijnde verlenging van de diepwaterkade op de linkeroever van het Zuidelijk Insteekdok. De geplande verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal ten noorden van de Dudzelebrug moet nog aangevat worden.

Voor de toekomstige ontwikkeling van de haven dient rekening gehouden te worden met :

- de specifieke potenties en beperkingen van de haven;
- de complementariteit ten opzichte van de overige Vlaamse havens;
- de concurrentiepositie ten opzichte van de andere havens in de range Le Havre-Hamburg;
- de evoluties in het internationaal scheepvaartverkeer.

Daarbij zullen de sterke punten van de Zeebrugse haven optimaal ontwikkeld en geëxploiteerd worden.

Meer in het bijzonder betreft het hier :

- Zeebrugge als diepwaterhaven geschikt voor de ontvangst van grote bulkschepen, tankers en containerschepen;
- Zeebrugge als snelhaven, geschikt voor de behandeling van ro/ro-schepen en containers, waarvoor een korte turn-around tijd van het grootste belang is;
- de strategische ligging van de haven, waardoor zij geschikt is als opslag- en distributiecentrum.

De beperkte oppervlakte, de stedenbouwkundige randvoorwaarden en voormelde sterke punten beklemtonen het feit dat de Zeebrugse haven eerder een overslag- en distributie- dan een industriële bestemming heeft. Tevens dient de verdere ontwikkeling te kaderen in de algemene beleidsstrategie voor de Vlaamse zeehavens.

De belangrijkste trafieken, waarop de haven van Zeebrugge mikt worden hierna besproken.

#### 1) Grote bulkschepen : 55 voet

Diverse studies wijzen erop dat de verscheping van bulkgoederen in het algemeen en steenkool in het bijzonder, sterk in belang zullen toenemen. Op wereldniveau wordt een verdubbeling van het volume verwacht binnen de eerste tien jaar.

De scheepsafmetingen worden aangepast, waardoor het type van bulkcarrier van 150.000 - 200.000 tdw toonaangevend wordt voor het transport van kolen en ertsen.

Deze schepen hebben grotere diepgang dan de huidige "cape size" klasse van 100.000 - 150.000 tdw die momenteel kunnen worden ontvangen.

Zeebrugge beschikt fysisch over de mogelijkheid om deze grotere schepen te ontvangen. De kaaimuren, dokken en sluis zijn nu reeds gebouwd op een waterdiepte van 18,5m wat schepen met een diepgang van 55' toelaat. Enkel de maritieme toegangseuvel beperkt momenteel een optimaal gebruik van de infrastructuur tot 55' omdat deze slechts gerealiseerd is op een diepgang van 51'.

Een verdieping tot 55' laat toe de schaalvoordelen ten volle te benutten voor de nationale economie. Dit is trouwens noodzakelijk indien de Vlaamse havens de trafieken voor deze sectoren wensen te behouden. Immers, in Nederland en Frankrijk worden of zijn de havens uitgerust om deze grotere klasse van schepen te kunnen behandelen.

Bovendien laat een grotere diepgang eveneens meer ruimte in het vaarvenster van andere trafieken, zoals de LNG-vaart en de grote containerschepen.

## 2) Roll-on/Roll-off trafieken

De ro/ro-trafieken hebben het laatste decennium een zeer expansief groeiritme gekend. In Zeebrugge is het aantal verscheepte vrachtwagens in deze periode verdrievoudigd en werd een marktaandeel veroverd van meer dan 30% tijdens de laatste jaren.

Diverse factoren wijzen erop dat de groei van de ro/ro-trafieken ook in de volgende jaren sterk zullen blijven toenemen door :

- een positief effect van het tot stand komen van de interne markt (wegvallen van de interne grenzen);
- een uitbreiding van de EG door toetreding van diverse landen;
- het groeiende probleem van congestie op de wegen;
- de toevoeging en uitbreiding van Noord-Zuid verbindingen (Schandinavië - Kanaalhavens-Iberisch schiereiland) aan de traditionele Oost-West lijndiensten (Continent - Groot-Brittanië)



Tijdens de voorbije jaren zijn quasi alle voor ro/ro beschikbare terreinen in gebruik genomen. Binnen het concept van de haven biedt de realisatie van het Wielingendok de mogelijkheid om de verdere trafiektoename mogelijk te maken en congestie en trafiekverlies op de huidige terminals te vermijden. Voor kleinere trafieken dient, in een latere fase, een aanpassing van het Brittaniadok gepland.

Een startnota met betrekking tot het realiseren van het Wielingendok werd reeds ingediend. De studie over de strategische positionering bevestigt het marktpotentieel. De kosten-batenanalyse resulteert in een hoge ratio die het project vanuit socio-economisch standpunt prioriteit geeft.

### 3) Containers

In de voorhaven is de zuidelijke kaaimuur met een nuttige lengte van 900 m in aanbouw. Een eerste gedeelte zal worden opgeleverd eind 1994.

Ten einde aan de verwachte trafiekevolutie te kunnen voldoen, dient eveneens gepland :

- de aanleg van de noordelijke kaai;
- het afwerken van de zuidelijke kaaimuur tot de volledige lengte;
- de aanleg van de retourkaai.

Op deze wijze zal Zeebrugge haar rol vervullen in de internationale containervaart die gekenmerkt wordt door volgende tendensen :

- Op de belangrijkste vaarrouters (Verre Oosten, Noord-Amerika en Round-the-World) worden steeds grotere schepen ingelegd. Men kan reeds spreken van een vijfde generatie schepen (mega-carriers) die een capaciteit hebben van circa 4.500 TEU;
- Er worden daarenboven plannen gemaakt voor containerschepen met een capaciteit van circa 6.000 en 8.000 TEU's;

Deze mega-carriers vereisen een snelle rotatie van het vaarschema, gelet op de hoge investeringskosten van zowel het schip als de containers en de grote hoeveelheid goederen die worden vervoerd.

- Eveneens omwille van de vereiste rotatie wordt een tendens duidelijk in de richting van hub-terminals. Vanuit een zeer beperkt aantal aanloophavens wordt de volledige markt bediend, hetzij via feeders, hetzij via inlandclusters die door de diverse transportdragers worden bediend.

Hierdoor wordt de mogelijkheid geschapen voor de reders om steeds verder te gaan in de integratie van door-to-door trafieken i.p.v. port-to-port.

#### 4) Stukgoed, neobulk en bulkgoederen-distributie

Door de realisatie van deze werken worden volgende trafiekopportunities beoogd.

Aanvoer van forest products, gezaagd hout, cellulose, papier en karton. Deze trafieken kennen een stijgend volume. Capaciteit dient voorzien voor de overslag en opslag.

Het creëren van centrale stocks in de havens is een gevolg van het vermijden van dubbele behandeling (through shed traffic), het toepassen van de JIT-principes, het beperken van het aantal aanloophavens en de investeringen in afgeleide activiteiten met betrekking tot distributie en verwerking van de basisgoederen.

De haven van Zeebrugge bekleedt een vierde plaats in de range voor het totale trafiekvolume en een eerste plaats voor de shortsea-sector. De vestiging van centrale distributiecentra en PDI-installaties wordt door steeds meer fabrikanten overwogen en gerealiseerd. Ook onderdelencentra worden dan in de onmiddellijke invloedssfeer ingeplant.

Aan- en afvoer van vers fruit, aardappelen en diverse voedingsproducten. Zeebrugge heeft in deze markt reeds een vierde plaats ingenomen onder de Europese havens. Het creëren van een "European Food Centre" met een totale dienstverlening verstevigt deze functie.

Aan- en afvoer van ijzererts en steenkool. Gelet op de beschikbare diepgang (nog te verbeteren tot 55', cf. supra) wordt niet enkel de nationale economie bevoorrad, doch fungeert Zeebrugge eveneens als distributiehaven via feeders voor markten die door de grote schepen niet rechtstreeks kunnen worden bediend.

Dit is voornamelijk het geval voor Groot-Brittanië, Ierland en Portugal.

De toenemende vraag naar energie, het stijgend belang van steenkool in de energieverwerking en het afbouwen van de eigen Europese steenkoolproductie laten voorspellen dat de volumes nog een zeer sterke groei zullen kennen.

Andere commodities dienen hier aan toegevoegd. Aandacht wordt voornamelijk besteed aan deze goederen waarvan een relatief hoog marktaandeel kan worden bereikt, die een redelijk groeipatroon vertonen, die gebruik kunnen maken van kustvaart en shortsea verbindingen, enz. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan ijzer en staal, chemische producten, machines, non-ferro ertsen, metalen en producten, rubber en artikelen, koffie, melasse, mout, bloem en meel, kunstmeststoffen, chemische producten,....

Uiteraard is het aan- en afvoeren van goederen de primaire functie van een haven.

Door de schaalvergroting van de scheepvaart en de concentratie van bepaalde trafieken op bepaalde havens, dient, aansluitend op de kaaien, eveneens voorzien te worden in de nodige ruimte voor opslag. Distributie is dan het logisch gevolg. Eventueel dient eveneens ruimte gecreëerd voor afgeleide activiteiten, basisbewerkingen van de producten vooral eer zij verder worden verdeeld..

#### **2.2.4. De haven van Oostende :**

##### **2.2.4.1. Situering van de Oostendse haven :**

Het arrondissement Oostende is gekenmerkt door een eenzijdige en zwakke economische onderbouw. De pijlers van deze onderbouw stagneren of zijn zelfs regressief. De economische bedrijvigheid in de regio is in hoge mate geënt op de haven.

De haven vormt in feite het ondersteunend element van de gehele socio-economische ontwikkeling van de regio.

De Oostendse zeehaven is zo'n pijler in regressie. Het passagiersvervoer daalt sinds tien jaar; niettegenstaande groeiend ro/ro-verkeer is het geheel van het goederenverkeer de jongste jaren eveneens dalend.

De Oostendse haven is zowat een eeuw oud en is niet meer aangepast aan de grootte en de diepgang van de huidige en toekomstige zeeschepen. Bovendien zijn de haventerreinen in hun huidige configuratie niet geschikt voor rationeel gebruik en zeker niet voor het groeiend ro/ro-verkeer.

Met uitzondering van de vissershaven (1934), de havengeulverbreding (1970), de diepwaterkaai (1972), de Mercatorsluis (1975) en het Vuurtorendok (1980), is de haveninfrastructuur praktisch ongewijzigd gebleven sedert 1905 toen Koning Leopold II de huidige handelsdokken, de zuidwaartse uitbreiding van de getijhaven en de spuikom inhuldigde. De huidige havenfaciliteiten voldoen dan ook niet meer aan de eisen van een moderne havenexploitatie.

De diepgang, de zwaaimogelijkheden, de afmetingen van de sluizen, de vorm en de oppervlakte van de haventerreinen, de aanwezigheid van nutteloos geworden dokken en wateroppervlakken, zijn allemaal punten die dienen gewijzigd, verbeterd of aangepast te worden.

Daarbij stelt zich ook het probleem van de gebrekkige aansluiting op het autowegennet.

Deze aansluiting verloopt thans via het stadscentrum en is als zodanig niet meer aanvaardbaar. De problematiek van de haven wordt uiteraard nog verscherpt door de beslissing tot het bouwen van de Brits-Franse kanaaltunnel. Nochtans zijn er goede perspectieven voor de kanaalhavens. Prognoses inzake personen- en goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland wijzen op belangrijke stijgingen. De meeste kanaalhavens hebben dan ook moderniseringsprogramma's opgezet om de concurrentie met de kanaaltunnel en met elkaar aan te gaan.

Indien geen renovatiewerken uitgevoerd worden zullen belangrijke investeringen alleen voor de instandhouding van de huidige infrastructuur noodzakelijk zijn.

Voor de haven van Oostende is nu een beperkt renovatieprogramma in uitvoering, dat in de eerste plaats het uitrusten van de getijhaven als moderne ro/ro-haven beoogt. De beslissing van de RMT om Jumboschepen in te zetten, heeft geleid tot de beslissing in 1989 om alvast de tijhaven van Oostende te renoveren. Dit renovatieprogramma is nu in uitvoering. De ro/ro-schepen dienen bij alle tijstanden toegang tot de aanlegplaatsen te krijgen. Dit vergt verdiepingsbaggerwerken in de toegangsvaarpas in zee, in de havengeul en in de meerplaatsen voor de aanlegkaaien.

#### 2.2.4.2. Het renovatieproject :

- De herstructurering van de haven van Oostende bestaat uit de volgende onderdelen :
  1. de verdere aanpassing van de getijhaven vooral in functie van de schaalvergroting van de ro/ro-schepen (reeds gedeeltelijk begrepen in het beperkte renovatieprogramma);
  2. het herstructureren van de haventerreinen gepaard met het dempen van sommige dokken voor een optimaler gebruik van de beschikbare havenoppervlakken;
  3. de bouw van een nieuwe zeesluis ter vervanging van de De Meysluis, die buiten dienst gesteld werd;
  4. de herschikking van de wegen in de haven en in de nadering van de haven, met het oog op het oplossen van de verkeersproblemen binnen de haven zelf, in de toegangen naar de haven en ook voor het doorgaand verkeer.
  
- Door het beperkt renovatieprogramma werd de getijhaven reeds op ingrijpende wijze aangepast. Het globaal renovatieprogramma voorziet verder nog de bouw van een tweede ro-ro-berth langs de diepwaterkaai, met inbegrip van de verharding van terreinen in de omgeving. Ook de bouw van geleidingskaaien op de rechteroever in de toegang tot de nieuwe zeesluis (inbegrepen het baggeren van de toegang tot de zeesluis) is voorzien.
  
- De Vlaamse regering heeft op 28 april 1993 principieel beslist een nieuwe sluis te bouwen. De optimale technische en economische capaciteit moet door middel van een studie nog definitief bepaald worden.

Gezien het huidig afwateringssluizencomplex van Sas-Slijkens volledig dient opgeruimd te worden dient de bouw van de nieuwe zeesluis voorafgegaan te worden van de verplaatsing van de jachthaven aan de Voorhavenbrug en door het bouwen van nieuwe afwateringskokers voor het kanaal Brugge-Oostende en Noordede.

- Het renovatieprogramma voorziet in de demping van de huidige handelsdokken, namelijk het Houtdok en het Vlotdok, met behoud evenwel van een klein insteekdok in verbinding met het kanaaldok.

Tevens wordt de toegangsweg tot de Oudenburgse Steenweg (weg op de linkeroever van het kanaaldok) omgelegd rond dit insteekdok.

De Vlaamse regering heeft nog geen beslissing genomen over het al dan niet dempen van deze handelsdokken. Vele opties blijven aldus voor de toekomst nog mogelijk.

- Reeds lang bestaat het voornemen om het verkeer op de Kustbaan van en naar de Oostkust via een rechtstreekse verbinding tussen het Kruispunt De Bolle en het Rondpunt Kennedy op de Autosnelweg om te leiden. Om allerlei redenen (o.m. geluidshinder ter hoogte van de H.Hartkliniek) werd voor de kruising met de Handelshaven en de spoorwegbundel geopteerd voor de tunneloplossing i.p.v. de oplossing met viaduct.

Wegens de te korte afstand tussen de handelsdokken en het kruispunt De Bolle is de bouw van een tunnel, die zowel onder de spoorwegbundel als de handelsdokken loopt, evenwel zeer moeilijk en slechts te realiseren met te steile hellingen van de in- en uitritten.

De bouw van de tunnel is evenwel afhankelijk van het dempen en dus, buiten gebruik stellen van de verbindingsgeul tussen het Vlotdok en het Houtdok. Dit is evenwel pas mogelijk na de bouw van de nieuwe zeesluis, gezien de toegang tot het kanaal Brugge-Oostende steeds moet verzekerd blijven.

#### **2.2.4.3. De mogelijkheden van de achterhaven :**

De uitbouw van de achterhaven te Oostende langs het kanaalpand Sas-Slijkens - Plassendale van het kanaal van Oostende naar Brugge blijft één van de potentiële mogelijkheden van de Oostendse haven.

De uitbouw van de achterhaven wordt op 1,2 miljard frank geraamd.

Waar de voorhaven het karakter heeft van een handelshaven, heeft de achterhaven een maritiem-industriële functie. De mogelijkheid bestaat tot ontsluiting van 227 ha om deze functie te realiseren naast de mogelijkheid van een multifunctionele uitbouw (bv. Logistiek Park).

De Vlaamse regering besliste dat, conform het advies van de Vlaamse Havencommissie, vooraf en op initiatief van de stad Oostende een havenmanager dient aangesteld (zie verder) die belast wordt met de uitwerking van een commerciële strategie en met de verdere uitwerking van het renovatieprogramma, waarbij meer bepaald aandacht zal dienen besteed aan de juiste bestemming en conceptie van de achterhaven en aan de voorziene industriële ontwikkeling aldaar, de engagementen van de industrie en tevens rekening houdend met een aantal recente ontwikkelingen en inzichten, waaronder de hervormingsplannen van de Zee-macht, de toekomst van de Regie voor Maritiem Transport en de evolutie van de visserijsector.

#### **2.1.4.4. Het beheer van de haven van Oostende :**

De haven van Oostende heeft een ingewikkelde beheersstructuur en is van die aard dat een dynamisch beheer niet eenvoudig te realiseren is. In de haven zijn vijf delen te onderscheiden die elk door andere instanties worden beheerd, namelijk door de Stad Oostende, de RMT, het Ministerie van Landsverdediging, de Vlaamse Gemeenschap (BLOSO) en het Vlaamse Gewest (Openbare Werken).

Naast deze versnipperde structuur van het havenbeheer waren nog volgende elementen bezwarend voor de toekomstige ontwikkeling; de afwezigheid van een management, het ontbreken van formeel overleg- en samenwerkingsverbanden tussen de havenbeheerders en de havengebruikers en de betrokkenheid van werkgevers en werknemers.

Een positief feit is wel de oprichting op 28 december 1993 van de v.z.w. "Havenbedrijf Oostende" met als bedoeling het voorbereidend werk uit te voeren voor de oprichting van een n.v. van publiek recht, die de volledige haven van Oostende zal exploiteren.

#### **2.2.5. Nieuwpoort**

Het stadsgewest Nieuwpoort is, zoals een groot deel van de Belgische kust, vooral gericht op de toeristische sector, wat mede de verklaring vormt voor de hoge werkloosheid.

De lange termijnstrategie van het stadsgewest, ondermeer voor de haven is dan ook gericht op een diversificatie van de zwakke economische onderbouw naar distributie en het aantrekken van semi-industriële activiteiten met een hoge toegevoegde waarde.

Daarnaast wordt een versterking van bepaalde onderdelen van de toeristische functie beoogd, voornamelijk de verdere uitbouw van de jachthaveninfrastructuur en het aantrekken van jachthavenversterkende activiteiten zoals de distributie van watersportprodukten.

De hierboven vermelde lange termijn doelstellingen kunnen gerealiseerd worden door in te grijpen op een drietal elementen, met name : de zeevisserij, de pleziervaart en de distributie.

Dit leidt tot het nagaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van Nieuwpoort als vissershaven, als jachthaven en als handelshaven, die hierna achtereenvolgens beschreven worden.

#### a) Vissershaven

Nieuwpoort is te beschouwen als een klein-volumeveiling met de nadruk op de aanvoer van kwaliteitsvis.

Uit een sterkte-zwakke analyse blijkt dat de potentiële mogelijkheden vanwege elementen zoals een kwaliteitsveiling, een goed uitgebouwde kleinhandel, innovatieve bedrijven en de relatieve vernieuwing van de vloot, vanwege gebrek aan coördinatie en vertrouwen en de geringe rentabiliteit van de midenslagtreilers niet gerealiseerd worden.

Ook naar de toekomst toe wenst Nieuwpoort zich blijvend te profileren als een vissershaven voor topkwaliteitsvisprodukten.

Daartoe bestaat niet zozeer behoefte aan nieuwe haveninfrastructuur, als wel de noodzaak om de vissersvloot verder te moderniseren en om de dienstverlening in de visveiling te optimaliseren.

#### b) Jachthaven

De drie jachthavens te Nieuwpoort kampen met een tekort aan ligplaatsen, wat een algemeen verschijnsel is.

Er wordt een tekort aan winkel- en overnachtingsfaciliteiten vastgesteld.

De ontwikkelingsstrategie van Nieuwpoort is er niet alleen op gericht zijn om deze tekorten weg te werken, maar ook een (Europees) distributiecentrum voor watersportprodukten te creëren.



c) Handelshaven

Sinds 15 jaar is Nieuwpoort een handelshaven, al blijft het zeegoederenvervoer beperkt tot de aanvoer van circa 0,8 miljoen ton zand en grint voor de bouwsector.

Naast de consolidatie van deze trafiek beoogt Nieuwpoort het uitbouwen van een regionale distributiefunctie voor de kustvaart met kleine, snelle schepen en van een rol in het toeristisch gebeuren (cruises, zee-excursies zoals de reeds opererende Seastar,....)

Om deze doelstellingen te bereiken worden de volgende infrastructurale ingrepen noodzakelijk geacht :

- a) De verdere ontwikkeling van de jachthaven Novus Portus op de oostelijke havenoever en het uitbouwen daar van een Europees distributiecentrum voor de watersport;
- b) De verdere uitbouw van de westelijke havenoever door de inplanting van een jachthaven voor minimaal 500 ligplaatsen en de vestiging van nevenbedrijven zoals botenberging, dienstverlening, hotelaccomodatatie en winkelruimte.  
In deze zone zouden ook nieuwe aanlegplaatsen voor kustcruiseschepen kunnen worden gecreëerd;
- c) De renovatie van de oude havengedeelten

Momenteel is de toegang tot de haven van Nieuwpoort beperkt tot schepen met een maximum lengte van 90m. Naar de toekomst toe wordt een standaardschip (kustvaart) met een lengte van 110 m en 3000 ton laadvermogen vooropgesteld.

Dit type-schip vergt een verdieping met 2m van de havengeul tot -5m en een verbreding van de geul met 15 à 20m.

**2.2.6. Haven van Blankenberge**

Pas in 1865 werd te Blankenberge een schuilhaven gebouwd voor de vissersvloot. Op het einde van de 19de eeuw begon de opgang van Blankenberge als toeristisch centrum. De vissers verhuurden graag hun schuiten aan de toeristen voor een vaartochtje in zee. Onbewust werd aldus de stap gezet naar een haven voor pleziervaartuigen.

Toen de haven na de oorlog hersteld werd, besloot men de oude schuilhaven om te bouwen tot jachthaven met ongeveer 200 ligplaatsen. In 1978 werd de voormalige spuikom uitgerust als jachthavendok met ongeveer 500 ligplaatsen.

Blankenberge is de enige jachthaven aan de Vlaamse kust die onmiddellijk met het stedelijk weefsel verbonden is. De jachthaven kan hierdoor als marina beschouwd worden.

Door de aanwezigheid van alle accomodatie in de onmiddellijke nabijheid is ook de bereikbaarheid aan de landzijde optimaal.

Deze gunstige factoren zorgen ervoor dat Blankenberge een belangrijk capaciteitsprobleem kent.

Op een totaal aantal beschikbare plaatsen van 720 bestaat er een wachtlijst van 155 geregistreerde kandidaten, of meer dan 20% van de ligcapaciteit.

Ten einde het hoofd te bieden aan deze vraag werden een aantal plannen ontwikkeld naar de middellange en lange termijnen.

Voor de middellange termijn wordt de mogelijkheid onderzocht om in het zuidwesten van de haven een derde dok te bouwen, dat plaats zou bieden aan een 300 tal ligplaatsen. Er wordt nagegaan of hiervoor privaat kapitaal kan worden aangetrokken.

### **3. PROGRAMMA'S**

#### **3.1. Het onvermijdbare programma**

##### **3.1.1. Inleiding :**

Het onvermijdbaar programma omvat alle uitgaven die in elk geval moeten gebeuren en dus noodzakelijk zijn voor het uitvoeren en het verderzetten van vroeger genomen beleidsopties.

Deze rubriek bevat twee duidelijk onderscheiden soorten uitgaven :

- de jaarlijks terugkerende uitgaven, voornamelijk bestaande uit onderhoudsbaggerwerken en onderhoudswerken.
- de uitgaven die te maken hebben met de afwerking en/of de uitvoering van besliste projecten; hierbij zijn inbegrepen de uitvoering van de beslissingen, die nog verwacht worden in 1994.

De kostprijs van werken in uitvoering is onderhevig aan een stijgende tendens vanwege verrekeningen en prijsherzieningen. Naast de verrekeningen die slaan op een aanpassing van vermoedelijke hoeveelheden, treden tijdens de uitvoering vaak onvoorziene feiten op die nopen tot de verrekening van meerwerken. De ervaring leert dat gemiddeld de verrekeningen een tiental percent van de originele aannemingsom uitmaken.

Vermits alle aannemingscontracten voorzien in de koppeling van de eenheidsprijzen aan de evolutie van de prijzen van manuren, materialen en brandstoffen, dient ook voor de prijsherziening een reserve te worden voorzien, die gelijk wordt gesteld aan 5%. **Er moet dus in totaal 15% toeslag worden voorzien op de investeringsuitgaven van deze rubriek.**

##### **3.1.2...Jaarlijks terugkerende uitgaven :**

###### **3.1.2.1.Onderhoud :**

Het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen en in de kusthavens omvat het grootste deel (circa 60%) van deze uitgaven, die geïmputeerd worden op de basisallocatie 14.03 van het programma 64.2.

Daarnaast vallen hieronder de uitgaven voor het algemeen onderhoud van de havenuitrusting die eigendom is van het Vlaamse Gewest, de bediening van kunstwerken en allerlei kleinere prestaties.

In 1993 werd hiervoor een bedrag van 1627,1 miljoen frank ter beschikking gesteld. De begroting 1994 voorziet een bedrag van 1674,4 miljoen frank.

### **3.1.2.1.1. Algemeen onderhoud :**

Het algemeen onderhoud belooft nu circa 450 miljoen frank en moet op dit niveau behouden blijven.

### **3.1.2.1.2. Onderhoudsbaggerwerken :**

Voor het onderhoud van de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse zeehavens is jaarlijks, een bedrag van circa 4 miljard frank vereist, waarvan slechts een gedeelte kan geïmputeerd worden op de daartoe geëigende basisallocatie 14.03. Dit betekent dat het saldo moet geïmputeerd worden op de basisallocatie 73.04 van het investeringsprogramma van de Vlaamse zeehavens, om de tekorten op de onderhoudskredieten te compenseren.

De werkwijze, waarbij onderhoudswerken worden uitgevoerd ten laste van investeringskredieten, is ingeburgerd, maar blijft begrotingstechnisch fout.

Tabel 1 geeft de werkelijk uitgevoerde vastleggingen weer in het jaar 1993, de voorzieningen voor 1994 en de voorgestelde bedragen voor 1995.

Deze tabel moet nochtans met het nodige voorbehoud geïnterpreteerd worden en wel om twee redenen :

1. Het uitvoeren van de baggerwerken is een permanente activiteit, die niet onderbroken kan worden, zelfs niet als de kredietvastleggingen niet voldoende snel gebeuren. De pachtjaren lopen van 1 april tot 31 maart. De vastleggingen gebeuren niet per pachtjaar maar per budgettair jaar. De tabel van de vastleggingen heeft dan ook een eerder toevallig karakter, dat niet steeds in verband staat met de werkelijke baggeractiviteit op jaarbasis.

Over meerdere jaren heen, geven de cijfers wel een goed beeld van de situatie. Sinds 1993 kon een beperkte inhaalbeweging worden geïnitieerd om tekorten in de vastleggingen voor de vorige jaren te compenseren. Deze operatie wordt in 1995 verdergezet om het ontstaan van aanzienlijke verwijlinteressen te vermijden.

2. De baggerwerken in de Pas van het Zand/Ribzand en in het Scheur maken deel uit van één aanneming met één logistieke dienstverlening (peildienst), die niet eenvoudig aan één bepaalde vaargeul toe te wijzen is. Budgettair wordt geen onderscheid gemaakt tussen de beide vaargeulen. De uitsplitsing stemt evenwel zo goed als mogelijk overeen met de realiteit.

Tabel 1 - Kredieten voor onderhoudsbaggerwerken  
(alle bedragen in miljoen frank)

	1993	1994	1995
Pas van het Zand/Ribzand voorhaven Zeebrugge (14.03 en 73.04)	1204	1390	1485
Scheur (73.04)	310	315	315
Havens en killen der kust (14.03)	490,8	505	530
Westerschelde en Beneden-Zeeschelde (73.04)	1500	1429,6	1650
Toegangsheulen zeesluizen Antwerpen (14.03)	52	53	55
Kanaal Gent-Terneuzen en voorhaven (14.03)	48	70	75
<b>Totaal</b>	<b>3604,8</b>	<b>3761,6</b>	<b>4110</b>

Voor de eerstkomende jaren wordt ervan uitgegaan dat de verontreiniging van de baggerspecie een kostprijsverhogend effect zal hebben. Onder invloed van de terecht steeds toenemende milieubezorgdheid worden nieuwe eisen gesteld aan de baggerwerken.

De kostprijs voor zowel de aanleg van milieuveilige baggerstortterreinen als voor de eventueel noodzakelijke saneringsoperaties en/of behandelingsprojecten zullen in een afzonderlijke rubriek worden opgenomen omdat deze materie een geval per geval aanpak vereist.

Een verdere stijging van de kosten van de onderhoudsbaggerwerken zelf hoeft dus niet meer ingecalculerd te worden.

### 3.1.2.1.3. Besluit :

In 1995 is voor het onderhoud van de havens en de maritieme toegangswegen een bedrag van 4560 miljoen frank vereist, dat als volgt kan verdeeld worden over de betrokken basisallocaties.

Basisallocatie 14.03 :

Algemeen onderhoud	450 miljoen frank
Onderhoudsbaggerwerken	1250 miljoen frank

Basisallocatie 73.04 :

Saldo onderhoudsbaggerwerken	2860 miljoen frank
-----	
<u>Totaal :</u>	4560 miljoen frank

**3.1.2.2. Werken, leveringen en diensten in verband met jaarlijks terugkerende uitgaven****3.1.2.2.1. Studies inzake rendement en ecologische impact van baggerwerken :**

De afgelopen jaren werd reeds intensief onderzoek verricht naar de optimalisatie van de baggerwerken via een tweesporige aanpak : de optimalisatie van het baggerproces zelf en de introductie van de nautische bodem wat er op neerkomt dat de werkelijke diepte vermeerderd wordt met de dikte van de doorvaarbare sliblaag.

De nagenoeg algemene verontreiniging van het oppervlaktewater in Vlaanderen veroorzaakte de verontreiniging van de waterbodems in de rivieren, kanalen en havendokken. De berging van baggerspecie aan de wal en het terugstorten ervan in de Noordzee en in de Schelde zijn inmiddels terecht vergunningsplichtige activiteiten geworden. Het spreekt vanzelf dat de vergunningsvoorwaarden, en dus de kostprijs in een rechtstreekse verhouding staan tot de graad van verontreiniging.

Voor het terugstorten van baggerspecie in de Noordzee legt de bevoegde (nationale) overheid op continuë basis een monitoringsprogramma en een aantal begeleidende studies op.

De baggerwerken in de Beneden-Zeeschelde vergen, naast de ontwikkeling van een algemeen beleidsplan, evenzeer de uitvoering van theoretische studies om de menigvuldige elementen van dit ecosysteem afdoende te onderkennen.

Zowel op het vlak van het opdrijven van het rendement, als van het verminderen van de ecologische impact blijft een volgehouden inspanning vanwege het Vlaamse Gewest een absolute vereiste.

De laatste jaren werd circa 50 miljoen frank besteed aan studies in deze sfeer.

Deze inspanning moet gedurende de beschouwde periode opgedreven worden tot 100 miljoen frank teneinde de volgende doelstellingen te kunnen realiseren :

a) wat het rendement betreft :

- 
- de ontwikkeling van geavanceerde meet- en plaatsbepalingssystemen om "juist op tijd" - baggeren mogelijk te maken, waardoor het aantal interventies per baggerlocatie en de gebaggerde hoeveelheden zullen dalen;
  - de ontwikkeling van een bagger-informatiesystemen (BIS) voor de continuë controle en bijsturing van de baggeroperaties vanaf de wal;
  - het opzetten van een geulbewakingssysteem om de baggercampagnes meer gericht uit te voeren.

b) wat de ecologische aspecten betreft :

- 
- het ontwikkelen van een systeem voor ecologische monitoring;
  - het ontwikkelen van technieken voor de bestrijding van ongunstige, ecologische effecten;
  - onderzoek naar het nuttig hergebruik van baggerspecie.

**3.1.2.2.2. Meet- en controleapparatuur :**

De snelle evolutie op het vlak van de voornamelijk elektronische, meet- en controleapparatuur vergt van het Vlaamse Gewest een onafgebroken inspanning om zijn vaartuigen daarmee uit te rusten.

Bovendien zal de onder 3.1.2.2.1. beschreven nog te ontwikkelen apparatuur voor een deel ook intern geïmplementeerd moeten worden waarvoor jaarlijks een bedrag van 60 miljoen frank vereist zal zijn vanaf 1995. Voor 1994 wordt nog slechts de helft van dit bedrag voorzien.

**3.1.2.2.3. Ruimen van wrakken :**

In de maritieme toegangsheulen naar de Vlaamse zeehavens bevinden zich een groot aantal wrakken, die min of meer de vaart van de schepen hinderen. Er is een voortdurende inspanning vereist om de vaargeulen vrij te houden. In het programma wordt hiervoor een jaarlijks bedrag van 50 miljoen frank voorzien.

Wrakkenruiming ten behoeve van het 48'/43'-programma voor de Westerschelde en het 55'-programma voor de Pas van het Zand is niet voorzien in deze rubriek. Hiervoor worden afzonderlijke kredieten opgenomen in het strategisch plan.

#### **3.1.2.2.4. Investerings van het Zeewezen :**

De uitgaven van het Zeewezen (inbegrepen de kosten voor beloodsing) worden eveneens geïmputeerd op het programma 64.2 van de begroting. Deze uitgaven vallen evenwel onder de verantwoordelijkheid van een andere minister dan de minister verantwoordelijk voor het havenbeleid.

De investeringen voor het Zeewezen worden in drie delen ingedeeld :

- Gebouwen en werken (basisallocatie 72.01)  
In het basisprogramma wordt een jaarlijkse provisie opgenomen voor allerlei gebouwen, werken en uitrustingen, voornamelijk te Vlissingen.
- Varende eenheden (basisallocatie 74.25)  
Dit artikel voorziet in de aankoop (bouw) van allerlei varende eenheden, met inbegrip van de aanpassing, vernieuwing en modernisering van de uitrusting. Het gaat hier vooral over de vervanging van verouderde en versleten vaartuigen, zoals redebotten, bebakeningsvaartuigen en hydrografische schepen.
- Bebakening (basisallocatie 73.26)  
Voor het leggen van boeien, de vervanging van radiobakens en de instandhouding van de Schelderadarketen wordt jaarlijks een provisie voorzien.

In tabel 2 worden de werkelijk uitgevoerde vastleggingen van 1993 opgenomen, samen met de bedragen voorzien op de begroting 1994 en de voorstellen voor 1995. In het strategisch plan wordt bij wijze van voorzorg eenvoudigheidshalve aangenomen dat, bij ongewijzigd beleid, een jaarlijks bedrag van 300 miljoen frank volstaat. Het ligt aan de bevoegde minister om de werkelijke jaarlijkse behoeften te bepalen.



Tabel 2 - Kredieten van het Zeewezen (reservering)  
(alle bedragen in miljoen frank)

	1993	1994	1995
<b>Gebouwen (B.A.72.01)</b>	17,6	80	40
<b>Vaartuigen (B.A.74.25)</b>	127,3	80	120
<b>Bebakening (B.A.73.26)</b>	80,6	82,6	140
<b>Totaal</b>	225,5	242,6	300

**3.1.2.2.5. Aankoop van duurzame goederen (basisallocatie 74.02) :**

Dit artikel voorziet in de aankoop van allerlei goederen, die noodzakelijk zijn voor de goede werking van de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen, bijvoorbeeld de aankoop van heftrucks, dienstvoertuigen, computers, stroommeters en reddingsboeien.

In 1993 werd een bedrag van 23 miljoen frank vastgelegd. Voor 1994 wordt hiervoor een bedrag van 23,5 miljoen frank voorzien.

In werkelijkheid is evenwel jaarlijks een hoger bedrag vereist. Voor 1995 en verder wordt een bedrag van 40 miljoen frank opgenomen.

**3.1.2.2.6. Buitengewoon onderhoud en stormschade (basisallocatie 73.21) :**

Het betreft hier de buitengewone herstellingswerken, stormschade inbegrepen, aan de basisinfrastructuur van de zeehavens, voor zover het Vlaamse Gewest het beheer niet overgedragen heeft aan de havenbesturen.

In 1993 werd slechts 74,6 miljoen frank vastgelegd. In de begroting 1994 is een bedrag van 76,8 miljoen frank voorzien wat een minimum is.

In overeenstemming met de in het VIP gelegd klemtoon op de instandhouding van het patrimonium en de ervaring van de laatste jaren wordt het voorziene bedrag voor buitengewoon onderhoud en stormschade opgetrokken tot 150 miljoen frank per jaar met ingang van 1995.

### 3.1.2.2.7. Indirecte kosten van de onderhoudsbaggerwerken

Aan de uitvoering van de onderhoudsbaggerwerken zijn een aantal indirecte kosten verbonden voor de berging en de eventuele behandeling van verontreinigde baggespecie. Vermits deze kosten verbonden zijn met concrete projecten, kan daarvoor geen globaal bedrag per jaar worden gedefinieerd. Er wordt dan ook noodgedwongen geopteerd voor een "case by case"-aanpak, waarin de verschillende projecten gedetecteerd, en zo goed mogelijk geraamd worden.

In het strategisch plan worden bijgevolg hiervoor bedragen opgenomen voor projecten in hun actuele inschatting.

#### A. Sanering van de waterbodem van de Beneden-Zeeschelde

Op 9 december 1992 besliste de Vlaamse regering om tegen 1 januari 1995 een beleidsplan uit te werken voor de sanering van de waterbodem van de Beneden-Zeeschelde.

Een projectgroep waarin alle bevoegde Vlaamse administraties vertegenwoordigd zijn werkt thans dit beleidsplan uit.

Hoort dit project theoretisch thuis in de sfeer van de milieusanering, de facto is er een onmiskenbare link met de instandhouding van de nautische toegankelijkheid van de maritieme toegangsweg naar de haven van Antwerpen.

Zolang de Vlaamse regering de uitvoering van deze saneringsoperatie niet op een of andere wijze ten laste legt van de budgetten voor milieusanering, ontkomt de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen er niet aan om de hiervoor benodigde bedragen te voorzien op het programma 64.2.

De sanering van de waterbodem van de Beneden-Zeeschelde bestaat uit twee luiken :

- de reductie van de hoeveelheden aan slib en verontreinigingen die vanaf nu in de Schelde terechtkomen door de introductie van preventieve maatregelen van beleids-, beheers- en technische aard;
- het opruimen van wat in het verleden in de Schelde terechtkwam, waarvoor voornamelijk bagger- en bergingsoperaties noodzakelijk zijn.

De gebaggerde specie zal, na een eventuele behandeling, die een ontwatering en een bijkomende, chemische of biologische reiniging kan omvatten, aan wal geborgen moeten worden.

Berging in de Westerschelde of in de Noordzee is immers uitgesloten op grond van de bepalingen van het Verdrag van Oslo en omwille van de hoge transportkosten.

Naar alle waarschijnlijkheid zullen meerdere deeloplossingen uit de hierna volgende niet-limitatieve lijst nodig zijn als bestemming voor de opgebaggerde specie :

- landschapsbouw;
- aanleggen van milieubermen en heuvels;
- opvullen van oude winputten van zand en klei
- fabricage van bouwmaterialen.

In totaal zal jaarlijks minimaal 650.000 ton droge stof (circa 2 miljoen m<sup>3</sup> in situ) uit het Zeescheldebekken verwijderd moeten worden en dit gedurende een groot aantal jaren. De juiste duur van deze saneringsoperatie kan nog niet worden voorspeld, omdat de mate waarin het slib, dat in de toekomst nog zal worden aangevoerd, kwantitatief zal verminderen en vooral kwalitatief zal verbeteren.

De daarmee gepaard gaande uitgave kan thans worden geraamd op 550 miljoen frank per jaar met ingang van 1995.

B. De berging van verontreinigde specie uit het Zeekanaal  
-----  
naar Gent  
-----

Op 3 december 1993 werd een milieuvergunning verleend voor de verdere exploitatie van het baggerstortterrein "Callemansputte" te Zelzate, waarin momenteel nog 150.000m<sup>3</sup> bergingscapaciteit aanwezig, wat correspondeert met circa 250.000 m<sup>3</sup> baggerspecie in situ.

In het kader van het nieuwe onderhoudspacht voor onderhoudsbaggerwerken op het Zeekanaal naar Gent, dat in 1994 van start gaat, zal de bergingscapaciteit met circa 500.0000 m<sup>3</sup> vergroot worden.

Voor een jaarlijks gebaggerde hoeveelheid van circa 400.000 m<sup>3</sup> volstaat dit terrein voor circa 4 jaar.

Het vitale belang van de onderhoudsbaggerwerken en dus in afgeleide orde van de bergingscapaciteit voor de nautische toegang tot de haven van Gent noopt tot de dringende realisatie van bijkomende bergingscapaciteit.

De contestatie tegen het verdere gebruik van "Callemansputte", niet alleen door milieuverenigingen maar ook door lokale besturen vormt een bijkomend motief voor deze actie.

Voor de eerstkomende twintig jaar is een bijkomende bergingscapaciteit van 4 miljoen m<sup>3</sup> nodig. Er wordt geopteerd voor één grootschalig stort van die omvang omwille van economische en ecologische redenen, dat in twee fasen zou worden aangelegd.

Op grond van de ervaring met andere analoge projecten kan de realisatie van dit bijkomend stortterrein niet vóór 1996 geprogrammeerd worden.

De totale kostprijs, die op 670 miljoen frank wordt geraamd, wordt gefaseerd over de beschouwde periode.

C. De behandeling van met PAK's verontreinigde specie  
-----

Een volume van circa 50.000 m<sup>3</sup> baggerspecie uit het Zeekanaal naar Gent is dermate met PAK's verontreinigd dat een behandeling moet worden doorgevoerd vooraleer ze geborgen kan worden.

Gedurende een tussentijdse berging zal een biologische behandelingstechniek worden toegepast om het gehalte aan PAK's drastisch te reduceren.

De kostprijs van deze behandeling, die op 100 miljoen frank wordt geraamd, wordt geprogrammeerd voor 1995.

D. De behandeling van de op het terrein "Geuzenhoek geborgen specie  
-----  
-----

In de periode 1989-1993 werd op het stortterrein "Geuzenhoek" circa 400.000 m<sup>3</sup> onderhoudsbaggerspecie uit het Zeekanaal naar Gent geborgen.

Dit stortterrein had vanwege zijn ligging in de zone van het Kluizendokcomplex een tijdelijk karakter.

De in de ondergrond aanwezige schermen (dunwanden), de schaarste aan beschikbare bergingscapaciteit en het vermijden van transportkosten vormen voldoende motivatie om de specie ter plaatse te houden.

Daartoe is echter een conditionering vereist om te voldoen, zowel aan de milieueisen als aan de eisen die zullen worden gesteld door de latere exploitant van dit haventerrein.

De kostprijs van deze operatie kan voorlopig worden geraamd op 150 miljoen frank, te spreiden over twee jaar.

E. Sanering van de Vissershaven te Zeebrugge  
-----

Na de positieve evaluatie van het vooronderzoek betreffende de sanering van 15.000 m<sup>3</sup> met PAK's en TBT verontreinigd slib uit de Vissershaven te Zeebrugge, werd in 1994 het onderzoek op mesoschaal opgestart om de procesparameters van de uiteindelijke behandeling te bepalen. De kostprijs van dit project wordt geraamd op 55 miljoen frank.

In tabel 3 wordt de samenvatting gegeven van de indirecte kosten van de baggerwerken.

**3.1.2.2.8. Totale uitgaven**

In tabel 4 worden de jaarlijkse terugkerende uitgaven voor havens en maritieme toegangswegen gegeven.

Tabel 3 : Indirecte kosten voor de onderhoudsbaggerwerken  
(alle bedragen in miljoen frank)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Sanering Beneden-Zeeschelde	185	550	550	550	550	550	550	550	550	550
2. Bergingscapaciteit Gent-Terneuzen	-	200	200	-	-	-	-	-	135	135
3. PAK behandeling Gent-Terneuzen	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Conditionering Geuzenhoek	75	75	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Sanering Vissershaven Zeebrugge	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	415	825	750	550	550	550	550	550	685	685

Tabel 4 : De jaarlijks terugkerende uitgaven  
(Prijspeil 1994 - alle bedragen in miljoen frank)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1.Onderhoudswerken (14.03)	586,3	443,5	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450
2.Onderhoudsbaggerwerken (14.03 en 73.03)	3604,8	3761,6	4110	4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100
3.Studies onderhouds- baggerwerken (73.04)	43,6	50	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
4.Meet-en controleappa- ratuur (73.04)	-	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
5.Ruimen van wrakken (73.04)	-	25	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
6.Uitgaven Zeewezen (72.01,73.26 en 74.25)	225,5	242,6	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
7.Aankoop duurzame goederen (74.02)	23	23,5	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
8.Buitengewoon onder- houd en stormschade (73.21)	74,6	76,8	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
9.Indirecte kosten onderhoudsbaggerwer- ken (73.04)	-	-	415	825	750	550	550	550	550	550	685	685
<b>TOTAAL</b>	<b>4557,8</b>	<b>4653</b>	<b>5675</b>	<b>6075</b>	<b>6000</b>	<b>5800</b>	<b>5800</b>	<b>5800</b>	<b>5800</b>	<b>5800</b>	<b>5935</b>	<b>5935</b>

### **3.1.3. Werken in uitvoering :**

#### **3.1.3.1.. Geactualiseerd fysisch programma voor 1994 :**

Om de weerslag van de werken in uitvoering op het meerjarenprogramma te kunnen ramen, is het noodzakelijk te kunnen vertrekken van een geactualiseerd inzicht in de uitvoering van de begroting 1994.

Tijdens de uitvoering van de begroting duiken voortdurend onvoorziene situaties en onverwachte uitgaven op, die een bijna dagelijks bijsturen van het fysisch programma vergen.

Een bijzondere moeilijkheid is wel dat de investeringskredieten voor havens en maritieme toegangswegen op twee basisallocaties ter beschikking gesteld worden nl. BA.63.14 (subsidies aan de havenbesturen) en BA.73.04 (rechtstreekse investeringen van het Gewest). De vereiste investeringsprogramma's moeten in functie van de juridische en administratieve mogelijkheden verdeeld worden onder beide allocaties.

Zo is het niet mogelijk bepaalde projecten via een subsidieregeling te financieren, waaronder :

- uitgaven voor basisinfrastructuur die 100% ten laste van het Gewest vallen en die best eigendom van het Gewest blijven;
- afwerking van projecten die als eigen investering van het Gewest waren opgestart;
- projecten in havens die over geen havenbestuur in de vorm van een N.V. of gemeentelijke regie beschikken (Oostende, Nieuwpoort);
- projecten die volgens bestaande overeenkomsten ten laste van het Gewest vallen.

Aldus is het nodig gebleken om een krediet van circa 1200 miljoen frank van basisallocatie 63.14 naar basisallocatie 73.04 over te hevelen.

Bijlage 1 geeft het aangepast fysisch programma voor 1994 weer, op datum 3 mei 1995. In dit document wordt reeds rekening gehouden met een transfert.

Op de investeringsuitgaven voor de havens wordt de B.T.W. gerecupereerd, zodat alle vermelde bedragen exclusief B.T.W. zijn.

#### **3.1.3.2. Bespreking van de werken in uitvoering :**

##### **3.1.3.2.1. Overdrachten aan Nederland (basisallocatie 54.01) :**

Het betreft hier uitsluitend betalingen aan Nederland. Zij worden hierna in algemene zin toegelicht.



A) Het kanaal Gent-Terneuzen :

In het kader van de besprekingen met Nederland in het overleg Gent-Terneuzen, onder meer in verband met de langdurige onderbrekingen van de scheepvaart wegens mist, wordt sterk aangedrongen op het versterken van de geleidingsconstructies naar de bruggen van Sluiskil en Sas van Gent.

Deze constructies werden immers slechts ontworpen voor schepen tot 30.000 ton.

Ook in normale omstandigheden is een betere beveiliging van deze kwetsbare constructies ten zeerste gewenst.

Van Nederlandse zijde wordt geopteerd voor metalen damkuipen die een grote inertie bezitten en constructief relatief eenvoudig zijn. De kostprijs wordt geraamd op 60 miljoen frank per brug. Deze uitgave wordt gespreid over de jaren 1995 en 1996.

Bovendien wordt nog 15 miljoen per jaar voorzien voor diverse kleinere verbeteringswerken aan de basisinfrastructuur van het Zeekanaal naar Gent.

B. De Westerscheldeoevers :

De kredieten dienen in de eerste plaats om het Belgische aandeel te betalen in de herstelling van de Scheldeoevers op Nederlands grondgebied, die ingevolge baggerwerken uitgevoerd door België, schade hebben opgelopen. Doordat deze oevers nu op versnelde wijze inscharen, is de aanleg van sommige oeververdedigingen vroeger noodzakelijk dan gepland.

Na het akkoord van de Vlaamse regering werd op 6 januari 1993 een verdrag ondertekend tussen Nederland en België over de herstelling van deze oevers. De totale tussenkomst van het Vlaamse Gewest werd destijds geraamd op 1 miljard frank, maar blijkt nu beperkt te blijven tot circa 730 miljoen frank. De uitgaven werden gespreid over de begrotingsjaren 1991 tot en met 1995, zodat het bedrag van 178 miljoen frank als een saldo te beschouwen is.

C. De Westerschelde : wrakkenonderzoek :

Ter voorbereiding van het verdiepingsprogramma 48/38' is voor 1994 een voorbereidend wrakkenonderzoek gepland, waarvoor 50 miljoen frank wordt voorzien.

D. Andere :

Een pro forma bedrag van 5 miljoen frank wordt voorzien om kleine kosten te dekken van studies en proeven met betrekking tot het Baalhoekkanaal en oeververdediging

De budgettaire impact van de vermogensoverdrachten aan Nederland voor de periode 1993-1996 wordt weergegeven in tabel 5.

Tabel 5 - Vermogenoverdrachten aan Nederland  
(alle bedragen in miljoen frank)

	1993	1994	1995	1996
Kanaal Gent-Terneuzen	9,7	37,7	75	75
Westerschelde: oevers	176,3	178	-	-
Westerschelde: wrakkenonderzoek	-	50	-	-
Andere	-	5	5	5
Totaal	186	270,7	80	80

**3.1.3.2.2. Haven van Antwerpen. Aanleggen van dokken op de Linkerscheldeoever :**

De aanleg van de havendokken en de verwezenlijking en afwerking van de industrie- en haventerreinen worden opgedragen in het kader van een contract van 29.12.1972 tussen de Belgische Staat en een tijdelijke vereniging van grote Belgische baggermaatschappijen.

De uitvoering van dit contract gebeurt door toekenning van jaarlijkse budgetten aan de hand van vooraf opgemaakte dienstbevelen waarin een bepaald werkenpakket beschreven is.

De verdere ophoging van de terreinen, de droge grondwerken, het aanleggen van proefstorten en het instandhouden van ontwatering van storten vergt een jaarlijkse uitgave van 50 miljoen frank.

**3.1.3.2.3. Haven van Antwerpen. Renovatie:**

De Vlaamse Havencommissie bracht op 31 oktober 1990 een gunstig advies uit over de renovatiewerken te Antwerpen (Amerikadok tot Derde Havendok). Op basis van dit advies heeft de Vlaamse Executieve op 19 december 1990 haar goedkeuring gehecht aan de uitvoering van dit renovatieproject. De voltooiing van dit project vergt in 1995 nog 415 miljoen frank voor het afwerken van het Amerika en de verdieping van het Albert- en Amerikadok en 180 miljoen in 1996 voor het saldo.

**3.1.3.2.4. Haven van Zeebrugge. Herstellingswerken Leopold II-dam:**

De herstellingswerken aan de circa 90 jaar oude Leopold I-dam dienen met prioriteit te worden verdergezet om de in- en uitwendige stabiliteit ervan te herstellen en het verder gebruik te kunnen waarborgen.

De aangewezen herstellingswijze is het gebruik van de zogenaamde "zachte renovatietechniek", die 50 à 60% goedkoper is dan de alternatieve "harde aanpak" die de gedeeltelijke afbraak en nieuwbouw impliceert. De zachte renovatietechniek biedt als bijkomend belangrijk voordeel dat de werken de normale exploitatie van de aanlegplaatsen nauwelijks verstoren.

Er valt nog een bedrag van 271 miljoen frank ten laste van het Vlaamse Gewest voor de laatste fase van de herstelling. Deze wordt gespreid over de begrotingsjaren 1995 en 1996.

### **3.1.3.2.5. Haven van Gent. Afwerking van het renovatieprogramma van het Grootdok en zijdokken:**

Het renovatieprogramma van het Grootdok en zijn zijdokken in de haven van Gent werd gestart in 1980. Dit programma, hetwelk tot doel heeft dit havengedeelte volledig geschikt te maken voor het afmeren van zeeschepen met een diepgang tot 12,25m, is thans voor 85% voltooid. De afwerking ervan behelst de bouw van kaaimuren aan volgende kaaien :

- Rigakaai (kaaien 37 tot 41)
- Kaaien 52 en 53.

Deze werken worden voor 80% gesubsidiëerd door het Vlaamse Gewest, waarbij volgende planning wordt vooropgezet (Gwestaandeel).

Tabel 6 - Afwerking renovatieprogramma Grootdok  
( alle bedragen in miljoen frank)

	1994	1995	1996	Totaal
Rigakaai	-	240	-	240
Kaaien 52 en 53	-	-	150	150
Totaal		240	150	

### **3.1.3.2.6. Haven van Oostende. Renovatieprogramma :**

#### 1. Inleiding :

De Oostendse haven is zowat een eeuw oud en is niet meer aangepast aan de grootte en de diepgang van de zeeschepen. Bovendien is de huidige configuratie van het havenareaal niet geschikt voor rationeel gebruik en onaangepast aan het groeiende ro-ro-verkeer. Daarnaast stelt zich het probleem van de gebrekkige aansluiting op het autowegennet. Deze aansluiting verloopt thans via het stadscentrum, wat op termijn onaanvaardbaar is. De problematiek van de haven wordt tenslotte nog verscherpt door de bouw van de kanaaltunnel die eind 1993 in gebruik zal worden genomen.

Niettemin blijven er goede perspectieven voor de kanaalhavens. Prognoses inzake personen- en goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland wijzen op belangrijke stijgingen. De meeste kanaalhavens hebben dan ook moderniseringsprogramma's opgezet om de concurrentie met de kanaaltunnel en met elkaar aan te kunnen.

Opdat ook de haven van Oostende een deel van deze groeiemarkt zou kunnen veroveren, dient ze aangepast te worden. Om in de dringendste behoeften te voorzien werd in 1989 gestart met de uitvoering van een urgentieprogramma, waarvan de voltooiing voorzien is voor 1994.

Dit beperkte renovatieprogramma beoogt het uitrusten van de tijhaven als moderne ro/ro-haven, geschikt voor de zogenaamde Jumbo ro/ro's, wat het scheepstype is dat in de nabije toekomst tegen concurrentiële tarieven de kanaaltrafiek kan verzekeren.

## 2. Het eigenlijke renovatieproject : opzet en stand van zaken :

Inmiddels werd de globale aanpak van de renovatie van de volledige haven van Oostende bestudeerd wat resulteerde in een project dat in grote trekken uit drie luiken bestaat :

1. het bouwen van een bijkomende ro/ro-kade en de grondige herstructurering van het havenareaal in de Voorhaven (tijhaven) door het dempen van sommige dokken;
2. het bouwen van een nieuwe zeesluis ter vervanging van de Demeysluis en het realiseren van de maritieme ontsluiting van de Achterhaven langsheen het kanaaldok Sas Slijkens - Plassendale (kanaal Brugge-Oostende);
3. het structureren van de wegeninfrastructuur in en om de haven, omvattend een voorlopige, rechtstreekse verbinding tussen het kruispunt "De Bolle" en het verkeersplein "Kennedy" en het uitvoeren van een aantal definitieve wegenwerken waaronder het omleggen van de Slijkensesteenweg.

De investeringsuitgaven voor dit project worden geraamd op 7.500 miljoen frank, waarvan 6.360 miljoen voor haveninvesteringen en 1140 miljoen voor wegeninvesteringen, die geïmputeerd zouden worden op het programma 63.1 en hier niet verder in aanmerking worden genomen.

Volgens de toepassing van het Besluit van de Vlaamse regering van 10 november 1993 omtrent het subsidiebeleid valt een bedrag van 96 miljoen frank ten laste van derden.

Uiteindelijk zou er 6.264 miljoen frank ten laste blijven van het programma 64.2.

De Vlaamse Havencommissie bracht op 26.6.92 en nadat door de administratie nog bijkomende varianten waren onderzocht, nogmaals op 13.11.1992, een gunstig advies uit. Het dossier werd op 13.1.1993 voorgelegd aan de Vlaamse Regering die een beslissing omtrent dit dossier uitstelde en terugverwees naar een ad hoc werkgroep voor een nader, grondig onderzoek.

Na verder onderzoek van het dossier besliste de Vlaamse Regering op 21.4.1993 tot de uitvoering van de volgende delen van het renovatieprogramma :

- de bouw van een bijkomende ro/ro-aanlegplaats in de voorhaven, met inbegrip van de kaaibevloering;
- de onteigeningen ten behoeve van de bouw van een zeesluis;
- de verplaatsing van de jachthaven.

De bouw van de zeesluis werd reeds definitief beslist, maar in een bijkomende studie werden de optimale technische en economische capaciteit bepaald.

Gelet op de socio-economische impact van het project voor de regio Oostende wordt 20% van de kostprijs ten laste genomen van het budget voor Economie.

De haven van Oostende heeft thans te lijden onder structurele tekortkomingen op het vlak van het management en het commerciaal beleid, te wijten aan het versnipperd beheer.

Om hieraan te verhelpen besliste de Vlaamse Regering op 21.4.1993 eveneens om, gelijktijdig met de samenstelling van een managementteam, een havenmanager aan te stellen. Deze wordt belast met de verdere technische uitwerking van het renovatieprogramma en de uitwerking van een commerciële strategie.

Bij deze uitwerking zal expliciet rekening worden gehouden met de gevolgen van een aantal recente ontwikkelingen en inzichten, waaronder de hervormingplannen van de Zeemacht de toekomst van de R.M.T. en de evolutie van de visserijsector.

Zowel de toekomstige beleidsruimte als de resultaten van de analyse van het managementteam en de beslissingen die de Vlaamse Regering op grond daarvan zal nemen zijn onzekerheidsfactoren. In dit meerjarenplan worden cijfers gehanteerd uit de adviesaanvraag aan de Vlaamse Havencommissie voor de bouw van een zeesluis voor 10.000 ton.

**Tabel 7 : Renovatieprogramma Oostende**

(in miljoen frank)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<u>Afwerking beperkte renovatie:</u>							
- verbreden havengeul-2de fase	152	-	-	-	-	-	-
- verbreden havengeul-3de fase	127	100	-	-	-	-	-
- verdiepingsbaggerwerken	-	-	50	-	-	-	-
<u>Eigenlijk renovatieprogramma:</u>							
- ro/ro-kade voorhaven	156	36	50	-	-	-	-
- kaaiverhardingen	54	-	40	-	-	-	-
- verplaatsing jachthaven	-	240	-	-	-	-	-
- verdere renovatie (inclusief zeesluis)	160	320	560	780	690	690	690
	649	696	700	780	690	690	690

Voor de afwerking van het volledige renovatieprogramma voor de haven van Oostende (inclusief zeesluis) is in totaal 3760 miljoen vereist. Dit bedrag wordt gespreid over de jaren 1995-2000.

Deze cijfers werden verrekend in tabel 11.

### **3.1.3.2.7. Haven van Nieuwpoort. Uitrusting van de jachthaven :**

Vanaf 1993 werd een programma voor het in fasen renoveren van de staketsels die de toegangseul tot de haven afbakenen opgestart, waarvoor jaarlijks 50 miljoen frank zal worden voorzien gedurende zes jaar.

Deze houten staketsels dateren van vóór de Tweede Wereldoorlog. Door een gebrek aan voldoende onderhoudskredieten en onder invloed van talrijke stormen takelden de staketsels gestadig verder af.

Inmiddels moest het oosterstaketsel uit veiligheidsoverwegingen voor het publiek worden afgesloten.

Deze werken vallen volledig ten laste van het Vlaamse Gewest omdat het om basisinfrastructuur gaat.

### **3.1.3.2.8. De containerkade-noord te Antwerpen :**

Op 7 oktober 1992 bracht de Vlaamse Havencommissie een gunstig advies uit voor het project containerkade noord te Antwerpen.

Op 19 mei 1993 besliste de Vlaamse regering om haar goedkeuring te hechten aan de uitvoering van dit project.

Op 15 december 1995 besliste de Vlaamse regering haar goedkeuring te hechten aan de overeenkomst met de stad Antwerpen tot financiering en tot gunning van de werken burgerlijke bouwkunde.

Dit project moet Antwerpen toelaten om zijn toonaangevende positie in het containergebeuren verder uit te bouwen om opgewassen te zijn tegen de versterkte concurrentie, die ongetwijfeld het gevolg zal zijn van ambitieuze investeringsplannen die in andere westeuropese landen werden opgesteld.

De werken werden op 20 mei 1994 aangevangen.

In 1995 zal een saldo van 481 miljoen frank vastgelegd moeten worden.

### **3.1.3.2.9. Cellenproject :**

In afwachting dat het beleidsplan voor de sanering van de waterbodem van de Beneden-Zeeschelde effectief geïmplementeerd kan worden (zie 3.1.2.2.7.A), moet in 1995 de in de W.V.O.vergunning voorziene hoeveelheid slib geborgen worden in de Waaslandhaven. Daartoe zullen bijkomende cellen worden aangelegd met een volume van circa 1 miljoen m<sup>3</sup> (kostprijs 85 miljoen frank).

### **3.1.4. Werken waarvan tot in 1994 tot uitvoering beslist zal worden :**

Gelet op de stand van de dossiers mag aangenomen worden dat de Vlaamse regering in de loop van 1994 zal beslissen tot de uitvoering van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven en het Kluizendokcomplex te Gent.

Deze beide projecten worden daarom reeds opgenomen onder de onvermijdbare uitgaven.

Het is niet uitgesloten dat eind van dit jaar of begin 1995 de Vlaamse regering nog een positieve beslissing neemt over het Wielingendok. Toch werd dit werk in dit strategisch plan nog opgenomen bij de projecten in voorbereiding. De wijze van rangschikking beïnvloedt niet de uitvoeringsplanning.

#### **3.1.4.1. Het Verrebroekdok in de Waaslandhaven :**

Op 29 mei 1991 bracht de Vlaamse Havencommissie een positief advies uit over de aanleg van het Verrebroekdok, op basis van een kosten-batenanalyse opgedragen door de Stad Antwerpen. Het positieve advies is een gevolg van de optimistische goederenprognose, die het relevante goederenverkeer in het Verrebroekdok in 10 jaar tijd op 10 miljoen ton zou brengen.

In haar advies over een "Driejarenprogramma 1992-1994" suggereerde de Vlaamse Havencommissie om, in vergelijking met de oorspronkelijke voorstellen van de Administratie, de aanleg van het dok meer in de tijd te spreiden.

Het Verrebroekdok zou dan in twee fasen aangelegd worden. Het voordeel van de gefaseerde uitvoering is wel dat het de jaarlijkse budgettaire beslag zou verminderen, zodat ruimte zou ontstaan voor andere strategische projecten.

Tabel 8 geeft een tijdschema weer, dat opgesteld werd vertrekkend van datgene dat door de Vlaamse Havencommissie werd voorgesteld, maar met een uitvoering die ongeveer twee jaar vertraagd is. Dit tijdsschema behoudt de voltooiing (en ingebruikname) van de eerste fase in de eerste helft van 1997 en van het volledige dok in 1999, maar schuift een bedrag van 280 miljoen door naar 1995 en 1996 omdat er in 1994 slechts 300 miljoen ter beschikking staat.



Tabel 8 - Verrebroekdok

Vastleggingsschema

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
Burgerlijke bouwkunde (60%)	300	680	210	625	235	-	2050
Baggerwerken (100%)	-	-	700	200	720	380	2000
<b>Totaal</b>	<b>300</b>	<b>680</b>	<b>910</b>	<b>825</b>	<b>955</b>	<b>380</b>	<b>4050</b>

De Vlaamse Regering zal zich vermoedelijk in 1994 uitspreken over de opportuniteit van de aanleg van het Verrebroekdok. In afwachting daarvan werd alvast een krediet van 300 miljoen gereserveerd op de begroting van 1994.

**3.1.4.2. Het Kluizendokcomplex te Gent :**

Het aanbod van haventerreinen in de haven van Gent is momenteel zeer beperkt en kan op langere termijn niet worden opgedreven met de bestaande basisinfrastructuur.

Hiervoor zijn de volgende redenen aan te halen :

- de verdere inbreidingsmogelijkheden in het laatste gedeelte van de renovatie van de oude haven zijn marginaal;
- de bouw van kaaimuren in het Petroleumdok, die reeds volledig in uitvoering verkeren, levert in totaal 52 ha haventerreinen op, die volgens de verwachtingen tegen begin 1995 (de voltooiing van het project) integraal bezet zullen zijn;

De enige mogelijkheid om een substantiële verhoging van het aanbod van haventerreinen te realiseren, en tevens op die manier de groeikansen van de haven van Gent veilig te stellen, bestaat in de uitbouw van de haven op de linker-oever van het Zeekanaal naar Gent : het Kluizendokcomplex.

De afgelopen decennia werden reeds meerdere ontwikkelingsplannen voor deze zone opgesteld, waarvan het laatste dateert van 1987.

De wijzigingen die zich voordeden in het macro-economisch klimaat en in de scheepvaart, gekoppeld aan de beperkingen van budgettaire aard, die steeds meer een chronisch karakter schijnen te krijgen, waren voor het Havenbedrijf van de Stad Gent en voor de administratie de aanleiding om de uitbouw van het Kluizendok te herzien.

Op grond van overwegingen van technische, exploitatiegerichte, ecologische, juridische en financiële aard werd het aantal dokken herleid tot één, gekoppeld aan een lokale kanaalverbreding en werd de totale lay-out hieraan aangepast.

Daarenboven werd het project beperkt tot een afgerond onderdeel, waardoor de behoeften tot het begin van het volgende millenium gedekt kunnen worden.

Dit alles liet toe om de kostprijs te reduceren van ruim 25 miljard frank tot 5,5 miljard frank.

In Tabel 9 wordt het financieringsschema weergegeven dat gehanteerd werd in de kosten-batenanalyse, dat lichtjes aangepast werd vanwege het reeds voorzien van 100 miljoen frank in 1994.

De totale kostprijs, exclusief B.T.W. bedraagt dus 5503 miljoen frank waarvan het Gewest, volgens de huidige 60/40 kosten-verdeling voor uitrustingsinfrastructuur, 4211 miljoen ten zijnen laste neemt.

Tabel 9 - Planning van het Kluizendokcomplex

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
Onteigeningen		-	-	17	-	-	28	-	45
Wegenwerken	60	35	70	-	-	-	30	15	210
Spoorwegen	-	-	29	29	-	-	-	-	58
Leidingen	40	20	-	-	-	-	-	-	60
Stort "Floridienne"	-	-	-	48	-	-	-	-	48
Verplaatsing gedenktekens	-	-	-	15	-	-	-	-	15
Kaaimuren (60%)	-	265	265	265	245	205	326	245	1816
Baggerwerken	-	302	269	614	317	258	129	70	1959
<b>Totalen</b>	100	622	633	988	562	463	513	330	4211

Tabel 10

Budgettaire impact werken in uitvoering 1993-1996  
(alle bedragen in miljoen frank)

	1994	1995	1996	1997
1.Vermogensverdrachten aan Nederland	270,7	80	80	-
2.Dokken Linkerscheldeoever	-	50	50	50
3.Renovatie haven van Antwerpen	697	415	180	-
4.Herstellingswerken Leopold II-dam Zeebrugge	-	136	135	-
5.Renovatie Grootdok Gent	-	240	150	-
6.Renovatie haven Oostende	489	696	700	780
7.Haven Nieuwpoort	50	50	50	50
8.Containerkade noord te Antwerpen	485	481	-	-
9.Cellenproject	-	85	-	-
10. Verrebroekdok	300	680	910	825
11.Kluisendok	100	622	633	988
<b>TOTAAL</b>	<b>2391,7</b>	<b>3535</b>	<b>2888</b>	<b>2693</b>

### 3.1.5. Diversen :

Uit de ervaring blijkt dat jaarlijks een aanzienlijk bedrag van de begroting aangewend wordt voor allerlei onvoorziene uitgaven. Het betreft niet alleen verrekeningen en verwijlintresten op de aannemingen in uitvoering die globaal op 15% worden begroot, maar ook onvoorziene werken die meestal klein in omvang zijn.

Op het fysisch programma van de begroting wordt jaarlijks een te klein bedrag voor dergelijke uitgaven opgenomen.

De huidige onzekerheid omtrent het toekomstig statuut van de havenbedrijven en de (nog uit te werken) subsidieregeling maken een meerjarenplanning van deze post tot een hachelijke zaak. Daarom wordt uitgegaan van een bescheiden bedrag voor diversen van 200 miljoen frank, dat echter tegen 1997 dient opgedreven tot 350 miljoen frank.

Deze uitgaven zijn niet letterlijk vaststaand. Zij worden evenwel opgenomen in dit overzicht omdat het toelaat de ruimte voor nieuwe initiatieven te kennen. In een langlopend programma worden immers gewoonlijk slechts grote werken opgenomen, met verwaarlozing van kleinere. De nu gebruikte werkwijze compenseert dit euvel.

**3.1.6. Totaal van het onvermijdbaar programma :**

In tabel 11 wordt het totaal van de onvermijdbare uitgaven voor de periode 1995-2004 weergegeven. Om redenen uiteengezet in 3.1.4. worden hierin ook "diversen" opgenomen.

Voor 1995 is aldus een bedrag van 9942 miljoen frank vereist voor vaststaande uitgaven.

Tabel 11 : Onvermijdbaar programma

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1.Jaarlijks terugkerende uitgaven (tabel 4)	4653	5675	6070	6000	5800	5800	5800	5800	5800	5935	5935
2.Werken in uitvoering (tabel 10)	2392	3535	2888	2693	2317	1993	445	330	-	-	-
3.Verrekeningen en herzieningen	378	532	433	396	348	299	67	65	-	-	-
4.Diversen	242	200	250	300	350	350	350	350	350	350	350
Totaal	7665	9942	9641	9389	8815	8442	6662	6545	6150	6285	6285

### **3.2. Het strategisch programma :**

#### **3.2.1. Inleiding :**

Naar analogie met het Vlaams Investeringsplan (VIP) wordt in dit strategisch tienjarenplan, naast het onvermijdbare programma, een afzonderlijk strategisch luik voorzien.

Naast de grote projecten omvat dit programma vooreerst een aantal kleine projecten, waaraan evenwel een zeker strategisch belang kan worden toegekend.

Vervolgens worden de projecten in voorbereiding opgenomen, die door de administratie formeel, op basis van een startnota, ter studie werden genomen.

#### **3.2.2. Werken van kleine omvang :**

##### **3.2.2.1. Inleiding :**

Met werken van kleinere omvang worden bedoeld de werken, die volgens de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen in elk geval op het driejarenprogramma 1995-1997 moeten voorzien worden, maar waarvan de totale kostprijs over de verschillende begrotingsjaren heen, minder bedraagt dan 300 miljoen frank, en die dus niet voor advies zullen voorgelegd worden aan de Vlaamse Havencommissie.

Deze werken worden enkel nader gedetailleerd voor het driejarenplan 1995-1997. Voor de daaropvolgende jaren wordt in het Strategisch plan een bedrag van 400 miljoen frank voorzien voor deze werken van kleinere omvang.

##### **3.2.2.2. Inrichting van de Beasac-terminal (1996)**

De hydrografische metingen in de vaargeulen van de Noordzee gebeuren voor een groot deel door het BEASAC-platform. Sinds de aanvang van het Beasac-project werd het meetprogramma en de bijkomende behoeften aan verwerking uitgebreid, zodat de bestaande accomodaties aan de New-Yorklaan totaal ontoereikend geworden zijn.

Het bijkomende personeel en de kostbare computerapparatuur zijn tijdelijk ondergebracht in twee bureelcontainers en een goederencontainer. Eén en ander is zeer onveilig met betrekking tot brand en inbraak.

Het meer volumineuze materiaal zoals Jeep, Zodiac, aanhangwagens, mobiele fuel-tank en boeien kunnen ook niet meer ondergebracht worden in de bestaande Beasac-loods en zijn thans ondergebracht in de voormalige T.V.Z2-loods aan het Brittaniadok.

Hierbij komt de vraag van de N.V. M.B.Z. om de vergunde terreinen aan de New-Yorklaan zo vlug mogelijk terug vrij te geven. Van enige uitbreiding daar is dan uiteraard ook geen sprake.

Eén en ander heeft geleid tot onderhavig project voor de oprichting van de nieuwe accomodatie op de zuidelijke kaai van het Brittaniadok.

De kosten worden geraamd op 45 miljoen frank.

### 3.2.2.3. Bouw van de tweede Siberiëbrug (1996)

Deze werken worden geraamd op 250 miljoen frank.

### 3.2.2.4. Haven van Antwerpen. Renovatie van de Lillobrug : (1997)

Ten zuiden van de Tijsmanstunnel worden de oostelijke en westelijke oevers van het kanaaldok B1-B2 verbonden door de Lillobrug. Deze bestaat uit vaste overspanningen , deels uitgevoerd met prefabbetonbalken boven de oever , deels als een vakwerkbrug op pijlers boven water en een dubbele beweegbare brug van het type "STRAUSS" in het centrale gedeelte.

De vrije breedte tussen de steunpijlers van de beide brughelften bedraagt circa 80m.

De brug is de verplichte route voor transporten met gevaarlijke lading en de verbinding met de NMBS voor het bedienen van de industrie ten noorden van de Boudewijnsluis. Deze industrie bestaat voornamelijk uit de grote chemische bedrijven (Bayer, BASF, Degussa, Solvay). Tevens verzorgt de NMBS de containertrafiek via het spoor van en naar de containerterminal.

Deze brug dient een buitengewone onderhoudsbeurt en een algemene inspectie te ondergaan. Zolang de gevaarlijke transporten echter geen gebruik kunnen maken van de Tijsmanstunnel en het spoorverkeer van de vaste verbinding over de Noordlandbrug, kan er geen sprake van zijn de brug buiten dienst te stellen voor een grondige inspectie- en onderhoudsbeurt.

Rekening houdend met de problemen die zich voordoen met gelijkaardige bruggen en de nagenoeg continuë inspecties en herstellingswerken die aan de brug dienen uitgevoerd, mag men aannemen dat een algemene sanering van de brug mag geraamd worden op minstens 150 miljoen frank.

### 3.2.2.5. Haven van Antwerpen. Inrichting van groenzones op de Linkeroever (1996-1997)

Met het oog op het realiseren van overgangsgebieden tussen de industrie- en havenzones enerzijds en de woon- en landbouwgebieden anderzijds, werd er in het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren een randgebied met een breedte van ongeveer 500m voorzien omheen het ganse gebied, aangevuld met bijzondere zones zoals de omgeving van Doel en Kallo.

Bij het uitvoeren van de infrastructuurwerken voor de uitbouw van de haven op de linker Scheldeoever zijn een aantal zones planologisch vrijgehouden ten einde hierop later een groeninfrastructuur te kunnen aanbrengen.



Nu de werken in de omgeving grotendeels voltooid zijn, kan effectief overgegaan worden tot landschappelijke inrichting. Daarbij kan eventueel gebruik gemaakt worden van ontwaterd slib met geringe verontreinigingsgraad.

In het programma zijn volgende voorzieningen opgenomen :

- Het inrichten van het buffergebied tussen het havengebied Vrasenedok/Zuidelijk insteedok en de woonkern Kallo (Westelijke bufferzone). Door de aanleg van de Grote Ring R2 heeft dit buffergebied tevens een bijzondere functie als afscherming ten opzichte van het verkeer op de ring.

In de westelijke bufferzone kan de landbouwfunctie in een belangrijke mate geïntegreerd worden;

- De inrichting van een groenzone met een breedte van ongeveer 500m ten zuiden van het havengebied als afscherming tussen de havenzone Vrasenedok en de woonkernen Beveren/Vrasene.

#### **3.2.2.6. Haven van Antwerpen. Wegen noordelijk industriegebied op de Linkeroever : (1995 en 1997)**

De terreinen ten oosten van het Doeldok zijn reeds op definitieve hoogte aangevuld en afgewerkt. De terreinen ten noord-oosten van het dok worden binnenkort opgehoogd in het kader van het cellenproject.

Deze terreinen zijn echter momenteel nog niet ontsloten, hetgeen een belangrijke hinder betekent in de onderhandelingspositie met bedrijven die aan een vestiging geïnteresseerd zijn.

De kostprijs bedraagt 160 miljoen frank.

#### **3.2.2.7. Kanaal Gent-Terneuzen. Beschermingsconstructies aan de beweegbare bruggen : (1995)**

In het kader van de besprekingen met Nederland in het overleg Gent-Terneuzen onder meer in verband met de langdurige onderbrekingen van de scheepvaart wegens mist, wordt sterk aangedrongen op het versterken van de geleidingsconstructies naar de bruggen van Sluiskil, Sas van Gent en Zelzate.

De beide eerstgenoemde bruggen vallen onder de vermogensoverdrachten aan Nederland vermits ze op Nederlands grondgebied gelegen zijn.

De bescherming van de brug te Zelzate wordt geraamd op 60 miljoen frank.

#### **3.2.2.8. Kanaal Gent-Terneuzen. Herstellen van de oevers op de L.O. : (1995-1997)**

De oevers van het kanaal Gent-Terneuzen bevinden zich in een bedenkelijke staat. Er moet dringend een herstelingsprogramma opgestart worden. Voor het systematisch herstellen van de oevers van het kanaal is in de periode 1995-1997 een bedrag van 150 miljoen frank vereist.

### **3.2.2.9. Haven van Zeebrugge. Aanleggen van dokken en ophogen van terreinen: (1995-1997)**

Na de voltooiing van de verlenging van de zogenaamde diepwaterkade in de achterhaven te Zeebrugge, waarvan het vrijbaggeren in 1994 voltooid wordt, moeten de aanvullende grondwerken opgedragen worden.

In de periode 1995-1997 worden de vereiste bedragen voorzien voor het verderzetten van allerlei grondophogingswerken in functie van de vordering van de vestiging van bedrijven. Het betreft hier geen aaneengesloten werk; elk jaar wordt een afzonderlijke gunningsprocedure voorzien.

In deze werken zijn ook begrepen de noodzakelijke grondverbetering in de reeds opgespoten zones, waar, wegens de aanwezigheid van slib de terreinen niet als bouwrijp kunnen beschouwd worden.

De omvang van de grondverbetering zal volgen uit een studie die de Dienst der Kusthavens uitvoert in samenwerking met de N.V. M.B.Z. en het Bestuur Geotechniek. Op basis van de totale grondbalans van de achterhaven zal zowel grondvervangning als grondbehandeling onderzocht worden.

Op te merken is dat onder deze grondwerken ook de aanleg van een stof- en geluidswerende berm valt, die de volledige oost- en zuidzijde van de achterhaven zal omzomen.

Al deze werken zijn a rato van 100% subsidieerbaar door het Vlaamse Gewest.

### **3.2.2.10. Haven van Zeebrugge - Renovatie van de Pacificaai: (1995)**

Tengevolge van het jarenlang aanmeren van ferries aan de treinferry-terminal zijn de betonnen damplanken van de kaaimuur zwaar gehavend.

Na het stopzetten van de treinferry-dienst werd deze terminal omgebouwd tot een ro-ro-terminal. Door het heien van dukdalven op enige afstand voor de kaaimuur werd een nieuwe aanlegplaats gecreëerd.

De betonnen damplanken worden aldus niet meer rechtstreeks aangevaren. Ten gevolge van verder schrijdende aftakeling en grondverlies dienen evenwel spoedig herstellings- en versterkingswerken te worden uitgevoerd, ten einde de stabiliteit van de kaaimuur verder te vrijwaren.

Door de verdere te verwachten evolutie van de ro/ro-schepen wordt nu van de renovatie gebruik gemaakt om de waterdiepte van deze terminal te verdiepen tot Z(-8.00).

Deze werken werden vroeger al eens aanbesteed, doch om administratieve redenen niet toegewezen. De uitgave wordt geraamd op 100 miljoen frank waarvan 80% of 80 miljoen frank ten laste van het Vlaamse Gewest.

### **3.2.2.11. Haven te Zeebrugge - Achterhaven - Aanpassing van de afwatering en bouw van een uitwateringsconstructie op de Ronselarebeek: (1996)**

Door de voortschrijdende ophoging van terreinen van de achterhaven te Zeebrugge kan de afwatering van een groot gebied ten zuiden van het havengebied niet langer door het havengebied gebeuren.

Deze herinrichting betekent het verruimen van sommige waterlopen evenals het verruimen van een grondduiker onder het Schipdonkkanaal en het herbouwen en vergroten van een bestaande uitwateringsconstructie in de Leopoldvaart. De totale uitgave wordt geraamd op 50 miljoen frank.

Een nog te negociëren gedeelte van deze uitgave kan ten laste genomen worden van het Polderbestuur, de provincie West-Vlaanderen (waterloop 2e categorie) en/of het Bestuur Landinrichting en Beheer.

### **3.2.2.12. Haven van Zeebrugge - Verbinding Baron de Maerelaan - New Yorklaan (1995)**

Op 1 april 1994 werd de bouw van het toegangscomplex tot de voorhaven te Zeebrugge aangevangen.

Dit project bestaat uit de bouw van een ondergrondse kruising onder de Kustbaan (N 34) in de Baron de Maerelaan (N 31).

De verkeerssituatie ingevolge de indienststelling van de containerkade in de westelijke voorhaven begin 1995 maakt het noodzakelijk om nu ook de New Yorklaan te verbinden met de Baron De Maerelaan.

Voor 1995 dient hiervoor een krediet van 220 miljoen frank te worden voorzien.

### **3.2.2.13. Haven te Oostende - Sluisdeuren Visserijdok (3e en 4e fase) (1995)**

De visserijdoksluis vormt de toegang tot het Vlotdok van de Vissershaven en het Vuurtorendok.

De sluisdeuren van deze sluis zijn aan een dringende vervanging toe. In 1991 werd gestart met de vervanging. De tweede fase wordt in 1994 uitgevoerd.

De derde en vierde fase worden voorgesteld voor uitvoering in 1995. De raming bedraagt 50 miljoen frank en valt 100% ten laste van het Vlaamse Gewest.

### **3.2.2.14 Haven te Oostende - Onderhoudsbaggerwerken (1995)**

De baggerwerken in de Vlot-, Hout-, Zwaai- en Sasdokken te Oostende worden sinds enkele jaren uitgesteld omwille van de onmogelijkheid om de specie in de Noordzee te bergen.

In totaal moeten ruim 200.000 m<sup>3</sup> gebaggerd worden, waarvan het meest verontreinigde deel eerst een behandeling zal moeten ondergaan vooraleer geborgen te worden. De totale kostprijs van het project wordt geraamd op 180 miljoen frank, waarvan 80 miljoen in 1994 werd voorzien. Het saldo van 100 miljoen wordt voorzien in 1995.

**3.2.2.15. Haven van Nieuwpoort - Renovatie van de oude haven  
(1996-1997)**

De verbreding en verdieping van de havengeul en de bouw van kaaimuren tot - 5m zijn noodzakelijk om de haven van Nieuwpoort toegankelijk te maken voor kustvaarders tot 3000 ton.

Deze werken worden geraamd op 200 miljoen frank.

**3.2.2.16. Budgettaire impact van de kleine werken**

In tabel 12 wordt de budgettaire impact gegeven van de dringende werken voor de begrotingsjaren 1994-1996. Het is aangewezen om, naast de post "diversen", van de Bijlage 1 aan dit Tienjarenplan van de begrotingsjaren vanaf 1996 telkens een bedrag van 500 miljoen frank te voorzien voor deze categorie van werken.

76.-  
Tabel 12

Budgettaire impact noodzakelijke werken  
van kleine omvang  
(in miljoen frank)

	1995	1996	1997
<b>Algemeen :</b>			
1. Inrichting BEASAC-terminal	-	45	-
<b>Haven van Antwerpen</b>			
2. Bouw tweede Siberiëbrug	-	250	-
3. Renovatie Lillobrug	-	-	150
4. Inrichten van groenzones op de linkeroever	-	50	70
5. Wegenis industriegebied linker-oever	80	-	80
<b>Haven van Gent</b>			
6. Bescherming beweegbare bruggen	60	-	-
7. Herstellen kanaaloevers	50	50	50
<b>Haven van Zeebrugge</b>			
8. Aanleggen van dokken en ophogen van terreinen	50	50	50
9. Renovatie Pacifickaai	80	-	-
10. Afwerking Ronselarebeek	-	50	-
11. Verbinding Baron de Maerelaan - New Yorklaan	220	-	-
<b>Haven van Oostende</b>			
12. Sluisdeuren Visserijdok	50	-	-
13. Baggerwerken dokken - 2e fase	100	-	-
<b>Haven van Nieuwpoort</b>			
14. Renovatie van de oude haven	-	100	100
<b>Totaal</b>	<b>690</b>	<b>595</b>	<b>500</b>

### 3.2.3. Projecten in voorbereiding :

#### 3.2.3.1. Inleiding :

Het is gangbare praktijk dat havenprojecten, eens de behoefte eraan vastgesteld, in nauwe samenwerking tussen de betrokken havenbedrijven en de Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen - Bestuur Havens worden voorbereid.

Doorgaans worden de projecten die betrekking hebben op de (verbetering van de) maritieme toegankelijkheid en op de basisinfrastructuur aangebracht door de administratie en de projecten die slaan op uitrustingsinfrastructuur door de havenbedrijven. Vanaf het prille beginstadium gebeurt de studie echter gezamenlijk.

Naast de opgelegde toetsing aan het advies van de Vlaamse Havencommissie die een beslissing van de Vlaamse Regering voorafgaat, onderwerpt de administratie nieuwe projecten aan een interne beoordeling.

Nadat voor het project een startnota werd opgesteld, die de verantwoording, de beschrijving, de kostprijs en de timing omvat, vindt op basis hiervan een "projectgesprek" plaats onder de leiding van de Directeur-generaal van A.W.Z. Daarin stellen de initiatiefnemers (betrokken havenbedrijf én de plaatselijke uitvoeringsdienst van A.W.Z.) het project voor aan een pannel samengesteld uit kaderleden van het Bestuur Havens en van de niet-betrokken uitvoeringsdiensten van A.W.Z.

Het opzet van het projectgesprek is meervoudig en omvat :

- het aanvaarden van het project voor verdere interne studie, in voorkomend geval mits aanpassing aan de geformuleerde opmerkingen;
- het definiëren van het noodzakelijk geachte studieprogramma, dat technische, economische en ecologische studies omvat, en het vaststellen van een taak- en kostenverdeling hieromtrent tussen het Gewest en het betrokken havenbestuur;
- het vastleggen van een aantal elementen zoals de meest adequate gunningsprocedure, de eventuele varianten, de timing, ..

Tijdens de studieperiode wordt de startnota geleidelijk aangevuld met de resultaten en conclusies van de diverse studies, en op die manier omgezet in een projectnota.

Deze projectnota zal het basisdocument vormen waarop de Vlaamse Havencommissie en de Vlaamse regering hun advies, respectievelijk beslissing zullen funderen en dat de vereiste bouw- en milieuvergunningdossiers zal vervolledigen.

Het zal duidelijk zijn dat de minimale vereiste opdat een project in dit tienjarenplan zou worden opgenomen, bestaat uit het voorhanden zijn van een tijdens een projectgesprek besproken startnota.

Momenteel zijn de volgende projecten te beschouwen als in voorbereiding :

1. de afwerking van het Rodenhuizedok te Gent;
2. het verdiepingsprogramma voor 55' voor de haven van Zeebrugge;
3. het Wielingendok te Zeebrugge;
4. de renovatie van de Royerssluis te Antwerpen.

### **3.2.3.2. De afwerking van het Rodenhuizedok te Gent :**

Het Rodenhuizedok in de haven van Gent is thans uitsluitend aan de zuidzijde voorzien van aanlegplaatsen voor zeeschepen.

Deze aanlegplaatsen omvatten enerzijds een kaaimuur, langs dewelke het graanoverslagbedrijf Ghent Grain Terminal (GGT) is gevestigd, en anderzijds een aanlegsteiger met bijbehorende dukdalven, ten behoeve van de firma Oil Tanking, welke vloeibare bulk behandelt.

Beide constructies laten thans het afmeren van Panamax-schepen toe, maar zijn voorzien voor een waterdiepte van 17m, in het vooruitzicht van een grotere sluis te Terneuzen en van een verdiept kanaal.

Aan de noordzijde van het Rodenhuizedok, werd tot op heden nog geen enkele aanlegmogelijkheid voor zeeschepen gecreëerd.

De aanwezigheid van de bedrijven Sidmar en CBR ten noorden van het Rodenhuizedok, en de noodzaak om de droge bulktrafiek zover mogelijk van de bewoonde zones te verwijderen, verantwoorden de bouw van een moderne massa-goed-terminal aan de noordzijde van het Rodenhuizedok. Een dergelijke terminal zou optimaal benut zijn door er de aanvoer van de grondstoffen voor Sidmar en CBR, samen met de activiteiten van de groep Lalemant-CBM te concentreren.

Daarenboven wordt Sidmar geconfronteerd met het feit dat haar bestaande loskaai, gelegen langsheen het kanaal Gent-Terneuzen, slechts voorzien is voor schepen met een diepgang van 12,25m. Gelet op de geplande grotere sluis te Terneuzen, en op de schaalvergroting in de ontwikkeling van het maritiem vervoer van massagoederen, bestaat bij Sidmar de behoefte om grotere zeeschepen te kunnen ontvangen. Hieraan kan worden tegemoet gekomen, indien de kaaimuur aan de noordzijde van het Rodenhuizedok meteen geconcipeerd zou worden voor een grotere diepgang (17m).

Op de terreinen gelegen langs de noordzijde van het Rodenhuizedok werd in het verleden onderhoudsbaggerspecie uit het Zeekanaal naar Gent gestort.

Deze specie geeft aanleiding tot problemen van kwantitatieve en kwalitatieve aard.

- a) Kwantitatief : De aanwezige baggerspecie (circa 1,5 miljoen kubieke meter) ligt boven het niveau van het geplande industrieterrein en zal, minstens gedeeltelijk, moeten worden verwijderd.
- b) Kwalitatief : De baggerspecie bevat verontreinigde stoffen, zodat de ter plaatse blijvende hoeveelheid ofwel ingekapseld, ofwel behandeld zal moeten worden om de verspreiding van de verontreiniging tegen te gaan.

Daarenboven zal waarschijnlijk in bepaalde zones een verbetering van het draagvermogen moeten worden gerealiseerd in functie van de nabestemming van het terrein als stapelplaats voor bulkgoederen.

De kostprijs van het project omvat drie belangrijke elementen :

- de bouw van de kaaimuur : 900 miljoen frank (excl.B.T.W.), waarvan 60% ten laste van het Gewest of 540 miljoen frank;
- de natte grondwerken : 100 miljoen frank;
- het deels transporteren en bergen, deels inkapselen, behandelen of stabiliseren van de verontreinigde baggerspecie : 450 miljoen frank.

Het bedrag ten laste van het Gewest kan geraamd worden op 1090 miljoen frank, te spreiden over 3 jaar.

Gelet op de duur van de voorbereidende studies, het prioritair karakter van het Kluizendokcomplex en de krappe beleidsruimte op budgettair vlak wordt voorgesteld om deze werken pas in 1997 te starten.

### **3.2.3.3. Het 55'-programma voor de haven van Zeebrugge :**

Sinds 1989 is de haven van Zeebrugge toegankelijk voor schepen met een diepgang van 51'. Vanaf dan kenden de goederenoverslagcijfers een forse stijging. De kolen- en ertstrafieken bereikten in 1992 ruim 7,5 miljoen ton, wat nog zal toenemen na het ingebruiknemen van de uitbreiding met 300m van de Bastenakenkade in de Achterhaven.

De kolen en ertsentrafiek bedroeg tijdens de eerste drie jaar, sinds het operationeel worden van de terminal 20,8 miljoen ton, waardoor de prognose die in de kostenbatenanalyse gehanteerd werd (17 miljoen ton), ruimschoots overschreden werd.



De realisatie van het 55'-programma heeft aldus een concreet en dringend karakter verkregen, wat nog benadrukt wordt door een aantal externe elementen zoals :

- de gunstige prognoses met betrekking tot massagoederen, voornamelijk kolen en ertsen;
- de algemene schaalvergroting van de bulkschepen naar de categorie van 150 à 200.000 DWT;
- de ontwikkeling in de haveninfrastructuur in een aantal grote exportlanden zoals Australië, Brazilië en Zuid-Afrika.

Daarbij dient opgemerkt dat bij het ontwerp en de uitbouw van de nieuwe Achterhaven (inclusief de Zeesluis) als maatgevende diepgang 55' werd aangehouden.

Het hier behandelde 55'-programma slaat dus uitsluitend op de verdieping van de vaargeul in de aanlooproute naar Zeebrugge en in de Voorhaven, wat circa 23 miljoen m<sup>3</sup> zal vergen indien de variante "Geul I" zou worden aangehouden.

Samen met de variante "Aanloop Scheur" is dit de enige oplossing die bestudeerd wordt.

In afwachting van de resultaten van de bijkomende studies wordt de variante "Geul I" aangehouden gelet op de geringere aanleg- en onderhoudskosten.

Nautisch zijn de beide oplossingen als gelijkwaardig te beschouwen, omdat ze even lang zijn, alhoewel de variante "Geul I" een lichte voorkeur geniet omwille van de praktisch rechtlijnige aansluiting op de Scheurpas.

De kostprijs schommelt, afhankelijk van de uitvoeringstermijn van het project tussen 1100 en 1200 miljoen frank.

Voor een uitvoeringstermijn van 3 jaar zijn de jaarlijks te spenderen bedragen gelijk aan 406, 374 en 369 miljoen frank.

#### **3.2.3.4. Het Wielingendok te Zeebrugge :**

De studie van dit project is in een vergevorderd stadium wat betekent dat een beslissing nog in 1994 door de Vlaamse regering potentieel mogelijk is.

Bij de bouw van de nieuwe buitenhaven te Zeebrugge werd rekening gehouden met de mogelijke inplanting van twee dokken in de westelijke buitenhaven.

Het meest noordelijke daarvan, het Wielingendok is bestemd om de ro/ro-trafiekeken op te vangen, waarvan mag aangenomen worden dat de omvang verder zal stijgen omwille van :

- de verdere opwaartse evolutie van de relatie met Groot-Brittannië door het wegvallen van de Europese binnengrenzen en de relatieve stijging van de economische uitwisseling met de Oosteuropese landen;

- de ontluiking van een bloeiend net van short-sea-verbindingen, vooral met Noord en Zuidwest Europa als economisch en ecologisch alternatief voor de om zich heengrijpende congestie van de hoofdverkeerswegen te land.

De openstelling van de kanaaltunnel vanaf 1994 zal slechts een marginaal deel van de hierboven beoogde ro/ro-trafiekeken naar zich toe te trekken. Immers, zowel de door geïntegreerde transportondernemingen georganiseerde lijndiensten, als de transporten in eigen beheer van enkele grote multinationals vallen buiten het concurrentieveld van de Chunnel.

De aanloophavens in Groot-Brittannië liggen immers niet allemaal op korte afstand van de Chunnel en/of in het hart van de grote economische centra.

De bouw van een kaaimuur met een lengte van 750m en een aanlegpier in het Wielingendok zou toelaten om vier bijkomende aanlegplaatsen te voorzien waar naast ro /ro tevens zware eenheidsladingen en simultane ro/ro- en lo/lo-operaties mogelijk zouden zijn. Op die manier zou de verwachte trafiekevolutie voor de volgende jaren opgevangen kunnen worden.

De raming van het Gewestaandeel in dit project kan als volgt worden gedetailleerd :

Tabel 13 : Raming van het Wielingendok  
(aandeel Gewest)

Kaaimuur : 980 milj. x 0,60 =	588
Dubbelzijdige aanlegpier :	
50 miljoen x 0,60 =	30
Baggerwerken :	200
Aansluiting glooiingen en aanleg zandopvangkade-noord	100
	-----
	918 milj.frank

De uitvoering wordt gespreid over drie jaar, te beginnen van 1995. Een eerste aanzet in 1994 is niet uitgesloten, maar met deze mogelijkheid wordt in de tabellen geen rekening gehouden.

### 3.2.3.5. Renovatie van de Royerssluis :

De Royerssluis is één van de drukst bevaren binnenvaartsluizen ter wereld en vormt een cruciale schakel voor het transitverkeer tussen het Albertkanaal en de Schelde en voor de aan- en afvoer van goederen per binnenschip van en naar de haven.

De Royerssluis, die dateert van 1907, is sterk verouderd en dringend aan renovatie toe. De muren, de deuren en hun aandrijfmechanismen, de deurkamers en de rijwegovergang op de deuren, de verlaten en de toegangsstaketsels zijn in een zeer slechte toestand zodat er jaarlijks aanzienlijke investeringen nodig zijn om de sluis operationeel te houden.

De bouw van een nieuwe sluis moet het mogelijk maken om grote duwvaartschepen te versassen, overeenstemmend met de nieuwe mogelijkheden van het Albertkanaal, om de zeevaart in verband met het renovatiegebied Albertdok op te vangen en om de Kattendijksluis buiten dienst te kunnen stellen die eveneens in zeer slechte staat verkeert.

Uit het vooronderzoek blijkt dat de nieuwe sluis slechts op dezelfde plaats kan gebouwd worden.

Omwille van de ingewikkelde verkeerssituatie, zowel te land als te water, en de cruciale rol die de sluis hierin speelt, is de renovatie van de sluis een moeilijke en dure aangelegenheid en wordt geraamd op circa 5 miljard frank.

Een grondige technische studie is dan ook noodzakelijk. Deze studie wordt geraamd op 50 miljoen frank. Een eerste deelstudie 25 miljoen is reeds voorzien op het fysisch programma van 1994.

Voor 1995 wordt nogmaals 25 miljoen voorzien voor studies.

De renovatiewerken aan de Royerssluis werden in het VIP opgenomen op het Strategisch Programma voor de binnenwateren en uit te voeren in de periode 1994-1999.

### 3.2.3.6. Besluit

Tabel 14 geeft een overzicht van de budgettaire impact van de projecten in voorbereiding.

Tabel 14 : Projecten in voorbereiding  
(in miljoen frank)

	1995	1996	1997	1998	1999	To- taal
1. Afwerking Roden- huizedok	-	-	400	400	290	1090
2. 55'-programma Zeebrugge	406	374	369	-	-	1149
3. Wielingendok Zeebrugge	300	318	300	-	-	918
4. Renovatie Royers- sluis	25	1000	1000	1000	1000	4025
	731	1692	2069	1400	1290	7182

### 3.2.4. VIP-projecten :

Een volgend onderdeel van het strategisch programma omvat projecten die in het VIP worden voorzien in het kader van de Vlaams-Europese hoofdtransportas, voor zover ze niet reeds in een eerder onderdeel van dit tienjarenplan werden opgenomen.

Zo werden het Verrebroekdok en het Kluizendokcomplex ondergebracht bij de werken in uitvoering, als onderdeel van het onvermijdbaar programma.

Een aantal andere projecten staan vermeld onder 3.2.3. als project in voorbereiding omdat er reeds heel wat studiewerk voor verricht werd, wat een hogere status van deze projecten verantwoordt.

#### 3.2.4.1. Het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' voor de Westerschelde :

##### 3.2.4.1.1. Doel van het verdiepingsprogramma :

De uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' moet, wat het Vlaamse Gewest betreft, als beslist beschouwd worden. Een akkoord met Nederland over de aanvang van de verdieping is nog niet bereikt.

Er wordt dus nog gewacht op een definitieve beslissing om met de werken te starten. Dit werk had ook opgenomen kunnen worden bij de projecten ter studie. Dit heeft evenwel geen invloed op de budgettaire planning.

De laatste decennia zijn de afmetingen van de massagoedschepen toegenomen als gevolg van de toename van het goederenverkeer ter zee en van de economische noodzaak om de transportkosten te verlagen. Voor de aanvoer van erts en kolen wordt overwegend gebruik gemaakt van schepen met een laadvermogen van 125.000 dwt en meer.

In de toekomst zal dit zo blijven en zelfs nog toenemen door de vergroting van de capaciteit van de overzeese verscheepingshavens. In 1988 werd 70% van het ijzererts verscheept in vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 100.000 ton en in de jaren negentig zullen schepen met een laadvermogen van 150.000 à 250.000 ton de voornaamste dragers zijn van de ertsladingen. De diepgang van deze massagoedschepen varieert tussen 14m en 16m (47' en 53').

De haven van Antwerpen kan deze schepen ontvangen in gedeeltelijk afgeladen toestand, nadat deze een gedeelte van hun lading in een naburige aanvoerhaven hebben gelost. Voor de Zandvlietsluis waren de maximale horizontale afmetingen van de schepen, rekening houdend met bepaalde veiligheidscriteria vastgelegd in internationale normen, gesteld op 300m x 47,50m.

Voor de Berendrechtssluis daarentegen bedragen deze afmetingen echter 335m x 55m zodat de haven van Antwerpen langs deze sluis de allergrootste massagoedschepen, weliswaar in gedeeltelijk afgeladen toestand, kan ontvangen die momenteel in de vaart zijn.

Nieuwe vervoerstechnieken zoals eenheidsladingen, container- en ro-ro-vervoer, hebben nieuwe scheepstypes doen ontstaan. De grote exploitatiekosten van dergelijke schepen nopen tot zo kort mogelijke aanloop- en verblijftijden in de haven. De diepgang van bestaande en nieuwe bestelde grote volcontainerschepen schommelen tussen 34' en 42'08".

Deze schepen kunnen nu de haven van Antwerpen aanlopen of gedeeltelijk afgeladen verlaten, maar zijn sterk tijgebonden. Het containerverkeer is de laatste paar decennia in de haven van Antwerpen om de zes jaar meer dan verdubbeld en bedraagt thans circa 18 miljoen ton.

Een algemene tendens die de laatste decennia in de haven van Antwerpen wordt waargenomen, is de toename van de gemiddelde tonnemaat van de aangekomen zeeschepen. Deze is namelijk sinds 1965 verdubbeld tot 8.400 BRT. Men verwacht dat deze tendens verder zal aanhouden, zodat de gemiddelde tonnemaat in 2010 meer dan 12.000 BRT zou kunnen bedragen. Dit houdt in dat het aantal tijgebonden schepen (met een diepgang groter dan 34') in stijgende lijn gaat en aanleiding geeft tot steeds meer piekverkeer rond het tijdstip van hoogwater.

De huidige mogelijkheden voor de zeevaart op de Westerschelde zijn te beperkt om tegelijk het hoofd te kunnen bieden aan de evolutie in het transport van massagoederen, een snelle rotatie van de containerschepen te verzekeren en een goede spreiding van het scheepvaartverkeer in de ruimte en in de tijd van en naar de haven van Antwerpen.

De diepstekende massagoedschepen moeten, vanwege hun diepgang, ten allen tijde bij hun vaart naar de haven van Antwerpen prioriteit te krijgen, omdat ze aan een nauw vaarvenster van ongeveer één uur gebonden zijn. Hiervan kan en mag in de toekomst niet afgeweken worden.

Lijnvaart in container, ro-ro, of bepaalde speciale trafieken moet volgens vaste tijdschema's kunnen gebeuren.

Er is dus een dubbele noodzaak aan te wijzen voor het verdiepingsprogramma : de exploitatie van de schepen met een vast tijdschema en de diepgang van de tijgebonden trafieken. Om de aanloopschema's van verschillende havens te kunnen aanhouden moeten de betrokken schepen binnen een zo ruim mogelijk vaarvenster kunnen varen, bij voorkeur onafhankelijk van het getij.

Het doel van de verdieping is bijgevolg :

- de grootste massagoedschepen gedeeltelijk afgeladen onder gemiddelde tijomstandigheden met de grootst mogelijke diepgang naar de haven van Antwerpen te brengen, om de concurrentiële positie van deze haven in de massagoedsector in stand te houden en te verstevigen;
- de mogelijkheid te bieden om het moderne container- en ro-ro-verkeer onafhankelijk van het getij te laten verlopen;
- de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de rivier te verbeteren door de vergroting van de nauwe vaarvensters en door de reductie van het piekverkeer, door een grotere spreiding van het verkeer over het getij.

#### **3.2.4.1.2. Beschrijving van het verdiepingsprogramma :**

De formele beschrijving van de doelstellingen van het 48'/43'-programma is de verdieping van de maritieme toegangsweg naar de haven van Antwerpen zodat de volgende vaarmogelijkheden van en naar de Zandvliet- of Berendrechtssluis onder alle gemiddelde getijomstandigheden (gemiddeld doodtij, gemiddeld getij, gemiddeld springtij) worden bekomen :

1. Opvaart in één getij van een massagoedschip met diepgang 48' (14,65m) binnen een vaarvenster van 1 uur per getij;
2. Opvaart in twee getijen van een massagoedschip met diepgang 50' (15,25m) binnen een vaarvenster van 1/2 uur per getij;
3. Afvaart in één getij van een containerschip met een diepgang van 41' (12,50m) binnen een vaarvenster van minstens 2 3/4 uur per getij;
4. Afvaart in één getij van een containerschip met diepgang van 42'8" (13m) binnen een vaarvenster van minstens 1 uur per getij;
5. Afvaart in één getij van een massagoedschip van het type Panamax met een diepgang van 41' (12,50m) binnen een vaarvenster van minstens 1 uur per getij;
6. Getij-ongebonden vaart met een diepgang van 38' (11,60m) bij een waterstand van GLLWS (gemiddeld-laag-laagwater-spring).

### 3.2.4.1.3. De onderhandelingen met Nederland over het verdiepingsprogramma

De Vlaamse regering heeft op 15 september 1993 een onderhandelingsdelegatie van het Vlaamse Gewest gemachtigd om met Nederland te onderhandelen over verdragteksten inzake de uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' in de Westerschelde en de verdeling van het Maaswater.

De Vlaams-Nederlandse onderhandelingscommissie kwam 4 maal bij elkaar. De onderhandelingen zijn gestart op 5 november 1993 te Steenokkerzeel en werden verdergezet op 19 januari 1994 te Rotterdam. Tijdens de vergadering van 22 februari 1994 werd een grote overeenstemming bereikt tussen de beide partijen, evenwel op twee belangrijke knelpunten na. Deze knelpunten werden dan besproken op 6, 7 en 8 maart 1994 te Namen, in de marge van de multilaterale besprekingen over de kwaliteit van het Maas- en Scheldewater, ter uitvoering van het Verdrag van Helsinki.

Op 8 maart 1994 werd op het niveau van de delegaties overeenstemming bereikt over de tekst van twee ontwerpverdragen nl. :

- Ontwerpverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde (Namen, 8 maart - definitieve redactie);
- Ontwerpverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest inzake de afvoer van het water van de Maas (stand 4 maart 1994).

Dit akkoord op ambtelijk niveau sluit niet uit dat nog redactionele wijzigingen van ondergeschikt belang aangebracht worden. Wat de Nederlandse bijdrage aan de kosten van het verdiepingsprogramma betreft, heeft de Nederlandse delegatie gesteld dat deze nog moeten bekrachtigd worden door de Minister, in het kader van een globaal akkoord over de Waterverdragen, inclusief de hoge snelheidslijn ten noorden van Antwerpen.

### 3.2.4.1.4. Budgettaire aspecten :

#### A. Raming van de werken :

De kostprijs van de werken kan als volgt geraamd worden :

- <u>Nederlands grondgebied :</u>	
- Verdiepingsbaggerwerken :	2.620 miljoen BF.
- Wrakkenruiming :	2.300 miljoen BF.
- Oeververdediging :	1.570 miljoen BF.
- Herstel natuurwaarde :	1.760 miljoen BF.
-----	
	8.250 miljoen BF.

- Belgisch grondgebied :

- Verdiepingsbaggerwerken:	1.925 miljoen BF.
- Wrakken :	100 miljoen BF.
-----	
	2.025 miljoen BF.
=====	
Totale kostprijs :	10.275 miljoen BF.

**B. Kostprijsverdeling tussen Vlaanderen en Nederland :**

Op 8 maart 1994 werd in de Nederlands-Vlaamse onderhandelingscommissie een overeenkomst bereikt over de verdeling van de kostprijs van het verdiepingsprogramma op Nederlands grondgebied; de kosten op Belgisch grondgebied vallen voor 100% ten laste van het Vlaamse Gewest.

De kostprijsverdeling zou gebeuren op basis van de volgende principes :

- 1) Nederland zal het bedrag van de BTW, die het van Vlaanderen ontvangt voor de werken die het voor rekening van Vlaanderen uitvoert, compenseren onder de vorm van een bijdrage bij de verruimingswerken. Het bedrag van de B.T.W. (17,5%) maakt deel uit van de volgende kostenramingen :

- wrakkenruiming :	2.300,0 miljoen frank
- oeververdediging :	1.177,5 miljoen frank
- herstel natuur- waarde :	880,0 miljoen frank
-----	
	4.357,5 miljoen frank

hierin vertegenwoordigt  
de B.T.W. (17,5%) 649 miljoen frank

- 2) Nederland betaalt 25% van de nieuwe oevers, en dit naar analogie met het Belgisch-Nederlandse Verdrag van 6 juni 1993 over het herstel van de versneld ingeschaarde oevers;
- 3) de Vlaamse bijdrage in de kosten voor herstel van natuurwaarde wordt gesteld op maximaal 880 miljoen frank, zijnde het bedrag van de vaste schorrandverdediging zoals dit aanvankelijk voorzien was in het studierapport van de Technische Scheldecommissie (1984); het saldo van de uitgaven wordt betaald door Nederland.

In tabel 15 wordt de kostprijsverdeling opgenomen van het 48'/43'-programma op Nederlands grondgebied.



**Tabel 15 : Kostenverdeling 48'/43'/38'-programma  
(Nederlands grondgebied)  
(in miljoen frank)**

Aard v/d kosten	Vlaanderen	Nederland	Totaal
<u>Verruiming van de vaargeul :</u>	4271,0	649	4920
baggerwerken :	(2620)	}	
wrakkenruiming :	(2300)	}	
oevers	1177,5	392,5	1570
Ecologisch herstel	880,0	880,0	1760
<b>Totaal</b>	<b>6328,5</b>	<b>1921,5</b>	<b>8250</b>

Concreet werd in het ontwerpverdrag het volgende overeengekomen (zeer voorlopige cijfers op basis van een voorlopig aangenomen wisselkoers 1 NGL = 20 BEF).

- als bijlage aan de kosten voor de verruiming van de vaargeul stelt Nederland een bedrag van 54 miljoen gulden ter beschikking als volgt budgettaire gespreid:
  - 1996 : 18 miljoen gulden
  - 1997 : 18 miljoen gulden
  - 1998 : 18 miljoen gulden
- De Vlaamse bijdrage aan het herstel van de natuurwaarde wordt beperkt tot 44 miljoen gulden.

**C. Budgettaire spreiding :**

**a) Werken Nederlands grondgebied :**

De volgende budgettaire spreiding wordt aangenomen :

**Tabel I6 : Budgettaire spreiding verdieppingsprogramma**

**Nederlands grondgebied  
(in miljoen frank)**

	1995	1996	1997	1998	Totaal
<u>Vereiste uitgaven:</u>					
Baggerwerken	810	1450	260	100	2620
Wrakkenruiming	550	550	600	600	2300
Oevers	550	580	440	-	1570
Natuurherstel	220	220	220	220	800
<b>Totaal</b>	<b>2130</b>	<b>2800</b>	<b>1580</b>	<b>920</b>	<b>7370</b>
Nederlandse bijdrage	-	360	360	360	1080
<b>Saldo</b>	<b>2130</b>	<b>2440</b>	<b>1160</b>	<b>560</b>	<b>6290</b>

**b) Belgisch grondgebied :**

Het betreft hier werken in het Scheur en Wielingen (Belgische Territoriale Zee) en de Beneden-Zeeschelde .

**Tabel 17. Budgettaire spreiding verdiepingsprogramma****Belgisch grondgebied**

(in miljoen frank)

	1994	1995	1996	1997	1998	Totaal
Baggerwerken	-	120	105	850	850	1925
Wrakken	100	-	-	-	-	100
<b>Totaal</b>	<b>100</b>	<b>120</b>	<b>105</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>2025</b>

**c) Aanvullende onderhoudsbaggerwerken :**

De uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38' heeft de volgende extra kosten voor onderhoudsbaggerwerken tot gevolg :

**Tabel 18. Aanvullende onderhoudsbaggerwerken**

(in miljoen frank)

	1997	1998	1999	2000
Belgisch grondgebied	50	50	325	325
Nederlands grondgebied	600	600	625	625
<b>Totaal</b>	<b>650</b>	<b>650</b>	<b>950</b>	<b>950</b>

**D. Budgettaire gevolgen :**

Tabel 19 geeft de optimale budgettaire planning, uitgesplitst in basisallocaties.

De basisallocaties werden op basis van de geldende bepalingen, als volgt gekozen :

- de werken uit te voeren op Nederlands grondgebied worden geïmputeerd op BA. 54.01, met uitzondering van de baggerwerken, waarvoor het Vlaamse Gewest als bouwheer optreedt en die geïmputeerd worden op BA.73.04;
- de werken op Belgisch grondgebied worden volledig geïmputeerd op BA.73.04;
- de onderhoudsbaggerwerken worden geïmputeerd op BA.14.03.

**Tabel 19 : Budgettaire imputaties**

(in miljoen frank)

BA	1994	1995	1996	1997	1998	1999 e.v.
14.03	-	-	-	650	650	950
54.01	(50)	1320	990	900	460	-
73.04	100	930	1555	1100	950	-
-	100	2250	2545	2660	2060	950 (jaarlijks)

**3.2.4.2. Haven van Antwerpen - Renovatie - 2e fase :**

De realisatie van de eerste fase van het renovatieproject van de haven van Antwerpen is een voorbeeld van de uitwerking van de basisprincipes van het havenbeleid van de Vlaamse en stedelijke overheden.

Een verpaupering van de oude nog bruikbare havengedeelten wordt vermeden door een renovatie van de kaaien, verdieping van de dokken en aanpassing van terminals.

Zulke renovatie laat toe zonder nieuw ruimtebeslag de moderne scheepvaart te ontvangen en de nieuwste goederenbehandelingstechnieken toe te passen.

Een Panamax wordt als maatgevend schip beschouwd in trajecten waar kleinere bulkschepen worden ingezet. Inzonderheid geldt dit als grootste schip voor neo-breakbulk en general cargo.

Het succes van de renovatie rond het 3e Havendok en Albertdok wordt duidelijk aangetoond door de belangrijke investeringen van privé-bedrijven, die reeds de investering van de overheid overschrijden ten gevolge van het op gang komen van dit project en dit nog vóór de voltooiing ervan.

De renovatie dient verder gezet te worden. De uitvoering van enkele bijkomende aanpassingen in het Amerikadok, niet opgenomen in het oorspronkelijk project, kan het huidige project verder rendabiliseren. Ook de terminals gelegen langs het 4e, 5e Haven- en Leopolddok behandelen evenzeer neobulk en general cargo goederen zoals de terminals gelegen langs het gerenoveerde 3e Havendok.

Sinds het begin van de renovatie vragen dan ook de uitbaters gelegen langs deze dokken een renovatie van hun kaaien.

In deze dokken werden de kaaien gebouwd onmiddellijk vóór of na de tweede wereldoorlog. Ze zijn dan ook onvoldoende diep gefundeerd om deze grote neobulk of Panamax te laten afmeren.

De kostprijs wordt geraamd op 3 miljard frank.

### 3.2.4.3. Haven van Antwerpen - Aanleg van de havenring :

Het havenverkeer is gekenmerkt door twee soorten verkeer: enerzijds het trage verbindingsverkeer tussen de diverse terminals waarbij van voertuigen gebruik wordt gemaakt welke doorgaans niet op de openbare weg mogen rijden, maar in een havengebied aan bijzondere wegvoorschriften onderhevig is, en anderzijds het gewone wegverkeer dat in de havens hoofdzakelijk uit vrachtverkeer bestaat.

Bij de aanleg van het Vrasenedok (Hazopweg) en in de toekomst bij de aanleg van het Verrebroekdok (Hoogshoorweg) is in eerste instantie een lokale wegverbinding ontworpen. Deze wegverbinding vervult in de beginfase beide voornoemde functies.

De aanwezigheid van talrijke spooroverwegen en traag verkeer vereist in een later stadium de aanleg van een snellere verbindingsweg, de zogenaamde havenring - zuid. De aanleg van deze primaire weg valt voor 100% ten laste van het Gewest.

De aanleg van de havenring neemt een aanvang in 1996.

De kostprijs wordt geraamd op 1,5 miljard frank.

### 3.2.4.4. Haven van Antwerpen - Renovatie van de Van Cauwelaertsluis :

Deze sluis werd in 1928 gebouwd. Omstreeks 1980 werd, gelijktijdig met de bouw van de Van Cauwelaertbrug, de elektrische uitrusting grotendeels gemoderniseerd.

Nu dient verder gegaan met de modernisering van de aandrijving van de sluisdeuren en van de omlooprioolschuiven.

Daarenboven is het aangewezen om de 4 sluisdeuren te vernieuwen, om volgende redenen :

- De tractoren, waarin de aandrijving is ondergebracht, zijn versleten. Deze tractoren bewegen zich d.m.v. tandwielen langs twee lange tandlatten tegen de wand van de deurkamer. Deze latten zijn ook versleten en zijn zeer duur;
- De deuren dateren van 1928 en hebben in de loop der jaren reeds verschillende herstellingen moeten ondergaan;
- De loopwielen van de deur zijn zeer moeilijk te bereiken. Periodiek onderhoud en herstellingen kunnen slechts onder perslucht en in zeer moeilijke omstandigheden gebeuren, tenzij men de deur in den droge zet en er dan een stuk uitbrandt;
- Bij problemen met één van de bruggen is het, in tegenstelling met de andere sluisen, onmogelijk om personenwagens over de sluisdeuren te laten rijden; de deuren zijn hiervoor totaal ongeschikt en de toegangswegen ontbreken;

- Bij vernieuwing van de deuren kan de aandrijving veranderd worden en gebaseerd op de recentere sluisen :
- vast machinegebouw in plaats van tractor;
- systeem van bovenrolwagen en eenvoudig verwisselbare onderrolwagen;
- voortbeweging d.m.v. kabels in plaats van tandlatten.

De kostprijs van de renovatie wordt geraamd op 1 miljard frank. De werken worden gepland voor 1997.

#### **3.2.4.5. Bouw van een kaaimuur tussen Ghent Coal en het Petroleumdok**

Deze werken worden geraamd op 650 miljoen frank.

#### **3.2.4.6. Ontdubbeling van de Meulestedebrug te Gent**

Deze werken worden geraamd op 350 miljoen frank.

#### **3.2.4.7. Bouw van het Zuidelijk insteedok in de voorhaven te Zeebrugge - 2e fase**

Momenteel is een eerste fase van de bouw van het containerdok in de westelijke buitenhaven te Zeebrugge in aanbouw. Het betreft 1.023 m kaaimuur aan de zuidzijde van dit dok.

De totale kaaimuurlengte welke in het containerdok in de westelijke buitenhaven kan gerealiseerd worden bedraagt 3.000m.

- zuidelijke kaaimuur : 1.200 m
- retourkaai : 300 m
- noordelijke kaaimuur : 1.500 m.

De waterdiepte bedraagt 15 m bij laag water.

De verdere aanleg van het zuidelijk insteedok en de verwezenlijking en afwerking van de haventerreinen is een dringende noodzakelijkheid.

De uitbouw van dit dok als containerdok moet Zeebrugge toelaten om zijn positie als containerhaven verder uit te bouwen en te ontwikkelen.

De kostenraming voor het realiseren van de resterende kaaimuren bedraagt 5.100 miljoen frank.

De verdere uitbouw van het zuidelijk insteedok in de westelijke buitenhaven te Zeebrugge dient derhalve voorzien te worden in de periode 1996-1999.

#### **3.2.4.8. Haven van Zeebrugge. Bouw van kaaimuren in de achterhaven :**

In de periode 1996-1999 dienen de noodzakelijke kredieten voorzien te worden voor het verder uitbouwen van het zuidelijk insteedok in de achterhaven te Zeebrugge.

De totale mogelijke lengte van de kaaimuren aan het zuidelijk insteeddok te Zeebrugge bedragen 5.530m.

- Westkaai : 2.500 m
- Oostkaai : 2.730 m
- Retourkaai : 300 m

De waterdiepte bedraagt 18,5 m.

Momenteel reeds gerealiseerd :

- 690 m op de westkant van het zuidelijk insteeddok t.b.v. de Z.B.M. bulkterminal.
- 600 m op de oostkant van het zuidelijk insteeddok t.b.v. de CAST containerterminal.

De kostenraming van de verdere uitbouw van het volledig zuidelijk insteeddok wordt geraamd op 4.233 miljoen frank.

- Oostzijde : 2.123 m x 1 mio BEF/m = 2.123 miljoen frank
  - Westzijde : 1.810 m x 1 mio BEF/m = 1.810 miljoen frank
  - Retourkaai : 300 m x 1 mio BEF/m = 300 miljoen frank
- 4.233 miljoen frank

De verdere uitbouw van dit dok is noodzakelijk om nieuwe havenactiviteiten te kunnen aantrekken en realiseren.

Zo kan de investering gespreid worden in de loop der jaren en dit volgens de noodzakelijkheid van de havengebruikers.

### **3.2.4.9. Haven van Zeebrugge. Afwerken van het noordelijk insteeddok in de achterhaven**

Momenteel zijn alle terreinen onmiddellijk aansluitend aan de kaaimuren van het noordelijk insteeddok in gebruik.

De waterdiepte van het noordelijk insteeddok bedraagt 13,5m.

Ten einde de resterende terreinen te kunnen uitbaten en rentabiliseren is een uitbreiding van het dok in noordelijke richting noodzakelijk.

Daarenboven dient het dokuiteinde afgewerkt te worden voor ro-ro activiteiten.

Het noordelijk insteeddok in de achterhaven te Zeebrugge wordt verder uitgebouwd als een European Food Center.

Diverse nieuwe initiatieven werden hiervoor genomen. De behandelaars dwingen hierover snel een beslissing te nemen gezien de vragen van hun cliënteel.

De kostenraming voor het uitbreiden van het dok en het afwerken van het dokuiteinde worden geraamd op 250 miljoen frank.

**Tabel 16 : Strategisch programma**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1.Werken van kleine omvang	690	595	500	500	500	500	500	500	500	500
2.Projecten in voorbereiding	731	1692	2069	1400	1290	1000	-	-	-	-
3.VIP-projecten										
48'-38'-programma Westerschelde	2250	2545	2660	2069	950	950	950	950	950	950
Andere	-	4100	4115	4116	3783	-	-	-	-	-
<b>Totaal :</b>	3671	8932	9344	8085	6473	2450	1450	1450	1450	1450

### 3.2.4.10 Besluit

De budgettaire impact van de werken voorzien in het Strategisch plan wordt verder globaal behandeld en niet uitgesplitst. Op dit ogenblik zijn immers te weinig elementen bekend om de prioriteit vast te stellen. Voor het 48'/43'/38'-programma wordt evenwel een uitzondering gemaakt : het is van strategisch belang dat deze werken aanvangen in 1995.

### 3.3. Het streefprogramma

Om de economische draagkracht en de veiligheid te optimaliseren is vanaf 2000 een streefprogramma van 200 miljard frank voorzien waarvan 112 miljard voor de havens en de maritieme toegangswegen.

Voor elk van de projecten die op het streefprogramma figureren, moeten een aantal technische, economische en ecologische studies worden uitgevoerd die tegen 1998 verantwoorde beleidsbeslissingen mogelijk moeten maken.

De bedragen nodig om bepaalde studies in 1995 te financieren worden niet expliciet voorzien.

Evenmin worden deze projecten omschreven, gelet op de tijdshorizon (na 2000).

De budgettering van de projecten in het streefprogramma wordt in algemene zin gegeven in tabel 17. De beschikbare budgettaire ruimte wordt berekend in de veronderstelling dat de investeringsinspanning na 2000 wordt verder gezet a rato van 15 miljard BF per jaar.



**Tabel 17 : Overzichtstabel Rienjarenplan 1995-2004**  
(huidig prijspeil, in miljoen frank)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>1. Onvermijdbaar programma:</b>											
1. Jaarlijks terugkerende uitgaven (tabel 4)	4928,6	5675	6070	6000	5800	5800	5800	5800	5800	5935	5935
2. Werken in uitvoering (tabel 10)	4050,7	3535	2888	2693	2317	1993	445	330	-	-	-
3. Verrekeningen en herzieningen (15% van rij 2)	300	532	433	396	348	299	67	65	-	-	-
4. Diversen	109,4	200	250	300	350	350	350	350	350	350	350
<b>Totaal</b>	<b>9388,7</b>	<b>9942</b>	<b>9641</b>	<b>9429</b>	<b>8815</b>	<b>8442</b>	<b>6662</b>	<b>6545</b>	<b>6150</b>	<b>6285</b>	<b>6285</b>
<b>2. Strategisch programma:</b>											
1. Werken van kleine omvang	-	690	595	500	500	500	500	500	500	500	500
2. Projecten in voorbereiding	-	731	1692	2069	1400	1290	1000	-	-	-	-
3. VIP-projecten -48'/38'-programma Westerschelde	-	2250	2545	2660	2069	950	950	950	950	950	950
Andere	-	-	4100	4115	4116	3733	-	-	-	-	-
<b>Totaal</b>	<b>-</b>	<b>3671</b>	<b>8932</b>	<b>9344</b>	<b>8085</b>	<b>6473</b>	<b>2450</b>	<b>1450</b>	<b>1450</b>	<b>1450</b>	<b>1450</b>
<b>3. Streefprogramma :</b>											
Diversen	-	-	-	-	-	-	7005	6905	7400	7265	7265
<b>Totaal</b>	<b>9388,7</b>	<b>13123</b>	<b>18573</b>	<b>18733</b>	<b>16900</b>	<b>14915</b>	<b>15000</b>	<b>15000</b>	<b>15000</b>	<b>15000</b>	<b>15000</b>

#### 4. BUDGETTERING :

In het voorgaande hoofdstuk werd voor twee programma's met name het onvermijdbare en het strategisch programma een tien-jarenplan opgesteld.

Thans is de omzetting van deze programma's in budgetten aan de orde.

Daarbij worden twee scenario's gevolgd :

- scenario 1 : het budget voor 1995 en de eerstvolgende jaren stijgt maximaal met de stijging van de index.
- scenario 2 : het budget wordt vanaf 1995 substantieel verhoogd, wat onder meer afhankelijk is van het aanvaarden van het VIP door het beleid.

Er wordt uitgegaan van het in bijlage 2 gevoegde aangepaste fysische programma van 1994, geactualiseerd op 3 mei 1994. Zoals reeds bij de aanhef werd aangekondigd, zal bij de budgettering, naast de begrotingsvoorstellen voor 1995, ook de prefiguratie van de begrotingen voor 1996 en 1997 worden opgenomen.

##### 4.1. Scenario 1 : Ongewijzigd beleid

Het scenario 1 dat uitgaat van het gelijkblijven van de middelen voor het programma 64.2, komt neer op het voeren van een ongewijzigd beleid.

Het ter beschikking staande budget zou dan 9400 miljoen frank bedragen, zoals blijkt uit bijlage 2.

Het onvermijdbaar programma voor 1995 bedraagt 9.952 miljoen frank, dus meer dan in scenario 1 ter beschikking staat. Het onvermijdbaar programma moet dus gereduceerd worden, ook om de mogelijkheid te vrijwaren om in 1995 met een aantal nieuwe initiatieven te starten. Het programma in scenario 1 is kwalitatief onbevredigend. Tabellen 18 en 19 geven respectievelijk het driejarenprogramma 1995-1997 en het fysisch programma 1995 van dit scenario.

##### 4.2. Scenario 2 : VIP-beleid

In het scenario 2 wordt er van uitgegaan dat voor de periode tot 1999 32 miljard extra zal worden geïnvesteerd in de havens en de maritieme toegangswegen of 6,4 miljard extra per jaar.

Uit de bijlage 3 blijkt dat voor 1995 circa 13,6 miljard moet worden voorzien voor het VIP-beleid of circa 4,2 miljard meer dan bij ongewijzigd beleid. Tabellen 20 en 21 geven respectievelijk het driejarenprogramma 1995-1997 en het fysisch programma 1995 voor het scenario VIP-beleid.

De bijlage 3 geeft een overzicht van de verschillende basisallocaties voor de twee scenario's voor het driejarenplan 1995-1997.

**Tabel 18 : Driejarenprogramma 1995-1997 voor het programma 64.20 bij ongewijzigd beleid**

	1995	1996	1997
1.Jaarlijks terugkerende kosten zonder indirecte kosten voor onderhoudsbaggerwerken	5.210	5.200	5.200
2.Sanering Beneden-Zeeschelde	100	550	550
3.Bergingscapaciteit Gent-Terneuzen	-	100	100
4.Slibverwerking Gent-Terneuzen	-	50	125
5.Sanering Vissershaven Zeebrugge	-	55	-
6.Vermogensoverdrachten aan Nederland	80	80	-
7.Dokken Linkerscheldeoever	50	50	50
8.Renovatie Haven van Antwerpen	415	180	-
9.Herstelling Leopold II-dam Zeebrugge	136	135	-
10.Renovatie Grootdok Gent	240	150	-
11.Renovatie Haven van Oostende	696	700	780
12.Haven van Nieuwpoort.Staket-sels	50	50	50
13.Containerkade-Noord Antwerpen	481	-	-
14.Cellenproject	85	-	-
15.Verrebroekdok	680	910	825
16.Kluisendok	622	633	728
17.Werken van kleine omvang	220	-	-
18.Wielingendok Zeebrugge	300	318	300
19.55'-programma Zeebrugge	-	200	400
20.Renovatie Royerssluis	25	-	200
21.Diversen	10	39	92
	9.400	9.400	9.400

**Tabel 19 : Fysisch programma voor 1995 in het geval  
van scenario 1 : Ongewijzigd beleid**

**1. Maritieme toegangswegen :**

14.03	Havens en killen der kust	530	
14.03	Voorhaven Zeebrugge	590	
14.03	Kanaal Gent-Terneuzen	75	
14.03	Toegangsgeulen Zeesluizen Antwerpen	55	
73.04	Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Schelde afwaarts Antwerpen	1650	
73.04	Verdieping en verbetering Pas van het Zand/Ribzand	895	
73.04	Verdieping en verbreding van de Scheurpas	315	
73.04	Studies inzake het rendement en de ecologische impact van de baggerwerken	50	
73.04	Meet- en controleapparatuur	60	
73.04	Ruimen van wrakken	50	
73.04	Sanering waterbodem Beneden-Zeeschelde	100	
73.04	Cellenproject - Beneden-Zeeschelde	85	
		-----	
	Som :		4455

**2. Haven van Antwerpen :**

VIF	Ophoging terreinen Waaslandhaven	50	
63.14	Renovatie	415	
91.20	Containerkade Noord - 3e fase	481	
91.21	Verrebroekdok - 2e fase	680	
73.04	Renovatie Royerssluis	25	
		-----	
	Som :		1651

**3. Haven van Gent :**

54.01	Kanaal Gent-Terneuzen	75	
63.14	Renovatie Rigakaai	240	
91.20	Kluizendok - 1e fase	622	
91.20	Diversen		10
		-----	
	Som :		947

**4. Haven van Nieuwpoort :**

73.04	Herbouw staketsel	50	
		-----	
	Som :		50

**5. Haven van Oostende :**

73.04	Verbreiden havengeul- 3e fase - 2e deel	100	
VIF	Ro/ro-kade voorhaven - 2e fase	36	
73.04	Verplaatsing jachthaven	240	
73.04	Studies nieuwe zeesluis	20	
VIF	Bouwen nieuwe zeesluis	300	
		-----	
	Som :		696

**6. Haven van Zeebrugge :**

63.14	Herstellen Leopold II-dam	136	
73.04	Verbinding Baron de Maerelaan- New Yorklaan	220	
63.14	Wielingendok - 1e fase	300	
		-----	
	Som :		656

**7. Diversen :**

54.01		5	
		-----	
	Som :		5
			-----
	<b>Totaal :</b>		<b>8460</b>
			=====

**Tabel 20 : Driejarenprogramma 1995-1997 voor het programma 64.20 VIP-beleid**

	1995	1996	1997
1. Jaarlijks terugkerende uitgaven	5.675	6.075	6.000
2. Werken in uitvoering			
2.1. Vermogenoverdrachten aan Nederland (54.01)	80	80	-
2.2. Dokken Linkerscheldeoever	50	50	50
2.3. Renovatie haven van Antwerpen	415	180	-
2.4. Herstelling Leopold II-dam Zeebrugge	136	135	-
2.5. Renovatie Grootdok Gent	240	150	-
2.6. Renovatie haven Oostende	696	700	780
2.7. Haven van Nieuwpoort-Statketsels	50	50	50
2.8. Containerkade-noord Antwerpen	481	-	-
2.9. Cellenproject	85	-	-
2.10. Verrebroekdok	680	910	825
2.11. Kluizendok	622	633	988
3. Werken van kleine omvang	690	595	500
4. Projecten in voorbereiding			
4.1. Afwerking Rodenhuizedok	-	-	400
4.2. 55'-programma Zeebrugge	406	374	369
4.3. Wielingendok Zeebrugge	300	318	300
4.4. Renovatie Royerssluis	25	1000	1000
5. 48'-38'-programma Westerschelde	2250	2545	2660
6. Andere VIP-projecten	-	4100	4115
7. Verrekeningen, herzieningen, diversen	742	683	696
<b>Totaal</b>	<b>13623</b>	<b>18573</b>	<b>18733</b>

Tabel 21 : Fysisch programma voor 1995 in het geval  
van scenario 2 : VIP - beleid

1. Maritieme toegangswegen :

14.03	Havens en killen der kust	530
14.03	Voorhaven Zeebrugge	590
14.03	Kanaal Gent-Terneuzen	75
14.03	Toegangsgeulen Zeesluizen Antwerpen	55
73.04	Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Schelde afwaarts Antwerpen	1650
73.04	Verdieping en verbetering Pas van het Zand/Ribzand	895
73.04	Verdieping en verbreding van de Scheurpas	315
73.04	Studies inzake het rendement en de ecologische impact van de baggerwerken	100
73.04	Meet- en controleapparatuur	60
73.04	Ruimen van wrakken	50
73.04	Sanering waterbodem Beneden-Zeeschelde	185
73.04	PAK-behandeling Gent-Terneuzen	100
73.04	Conditionering Geuzenhoek	75
73.04	Sanering Vissershaven Zeebrugge	55
73.04	Cellenproject - Beneden-Zeeschelde	85
54.01	38 - 48'-programma Schelde (wrakken/oevers)	1320
73.04	38 - 48'-programma Schelde (baggerwerken)	930

Som :

7070

**2. Haven van Antwerpen :**

VIF	Ophoging terreinen Waaslandhaven	50	
63.14	Renovatie	415	
91.20	Containerkade Noord - 3e fase	481	
91.21	Verrebroekdok - 2e fase	680	
VIF	Wegenis linkeroever	80	
73.04	Renovatie Royerssluis	25	
		-----	
	Som :		1731

**3. Haven van Gent :**

54.01	Kanaal Gent-Terneuzen	75	
63.14	Renovatie Rigakaai	240	
91.20	Kluizendok - 1e fase	632	
73.04	Bescherming beweegbare bruggen	60	
73.04	Herstellen kanaaloevers	50	
		-----	
	Som :		1057

**4. Haven van Nieuwpoort :**

73.04	Herbouw staketsel	50	
		-----	
	Som :		50

**5. Haven van Oostende :**

73.04	Verbreden havengeul- 3e fase - 2e deel	100	
VIF	Ro/ro-kade voorhaven- 2e fase	36	
73.04	Verplaatsing jachthaven	240	
73.04	Studies nieuwe zeesluis	20	
VIF	Bouwen nieuwe zeesluis	300	
73.04	Sluisdeuren Visserijdok	50	
73.04	Baggerwerken dokken - 2e fase	100	
		-----	
	Som :		846



**6. Haven van Zeebrugge :**

63.14	Herstellen Leopold II-dam	136	
63.14	Ophogen terreinen	50	
63.14	Renovatie Pacifickaai	80	
73.04	55'-programma	406	
63.14	Wielingendok- 1e fase	300	
73.04	Verbinding Baron de Maerelaan- New Yorklaan	220	
		-----	
	Som :		1192

**7. Diversen :**

54.01	Overdrachten aan Nederland	5	
63.14	Verrekeningen en herzieningen	200	
VIF	Verrekeningen en herzieningen	332	
63.14	Diversen	200	
		-----	
	Som :		737
			-----
	<b>Totaal :</b>		<b>12683</b>

**BIJLAGE 1 : Het Vlaamse Infrastructuurplan****1. Inleiding :**

Op 23 februari 1994 lanceerd minister Theo Kelchtermans het Vlaams Infrastructuurplan. Het strategisch plan voor de havens houdt volledig rekening met de basisdoelstellingen in dit plan en neemt de budgettaire aspecten ongewijzigd over.

Een belangrijke strategische notie die in het VIP wordt geïntroduceerd bestaat uit de Vlaams-Europese hoofdtransportas. Hiermee wordt de realisatie bedoeld op geïntegreerde wijze, van een multimodaal net van hoogwaardige verkeers- en vervoersassen. De wegen, waterwegen en havens van het Vlaamse Gewest worden hierin op een coherente wijze verbonden met een Oost-West transportcorridor tussen het Ruhrgebied en de Franse kanaalhavens, met transversale antennes naar het Nederlandse Deltagebied en het Noordfranse industriële bekken.

De Vlaamse zeehavens, die op de knooppunten van deze hoofdtransportas gelegen zijn, spelen in deze een hoofdrol, mede dank zij hun centrale ligging in het havenbereik Le Havre-Hamburg.

In de verdere beschouwingen worden de hinterlandverbindingen van de Vlaamse zeehavens buiten beschouwing gelaten, omdat er van uitgegaan wordt dat deze geoptimaliseerd zullen worden in het kader van andere programma's, die parallel lopen met het programma 64.2.

In het VIP worden drie luiken beschouwd, die hierna aan bod komen.

**Het onvermijdbaar programma**

Het verzekeren van een minimale veiligheid, de instandhouding van het patrimonium en de afwerking van in uitvoering zijnde werken zijn te beschouwen als onvermijdbaar. Zij vormen dus de ondergrens van het budget in de veronderstelling dat afgezien wordt van elk nieuw initiatief en dus kortom van enig beleid. Het zal duidelijk zijn dat bij de realisatie van deze evidente doelstellingen geen strategie komt kijken.

Dit onvermijdbaar programma voor wegen, waterwegen en havens bedraagt 30 miljard per jaar, waarvan 8 miljard voor de havens en de maritieme toegangswegen.

In het tienjarenplan 1994-2003 van het Bestuur Havens werd er reeds de aandacht op getrokken dat het beschikbare budget van circa 9 miljard amper volstaat voor de onvermijdbare uitgaven en dat er dus geen beleidsruimte was om op korte termijn nieuwe projecten aan te vatten.

In dit strategisch plan zal deze lijn consequent worden doorgetrokken en zullen de onvermijdbare uitgaven als volledig afzonderlijk programmaonderdeel behandeld worden.

Dit programmaonderdeel omvat :

- het instandhouden van de maritieme toegangswegen inclusief de meerkosten voor milieuherstel en milieusanering
- het onderhouden van de haveninfrastructuur
- de afwerking van de in uitvoering zijnde projecten
- de afwerking van de projecten behorend tot het luik "strategisch programma" van het VIP, waarvan heden verwacht wordt dat deze in de loop van 1994 door de Vlaamse regering zullen beslist worden.

### Het strategisch programma

Het strategisch programma, waarvan de uitvoering voorzien is voor de periode 1994-1999 heeft tot doel de realisatie van de hogervermelde Vlaamse hoofdtransportas.

De doelstellingen van dit programma omvatten :

1. de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens voor zowel massagoedschepen als containerschepen.
2. het op peil houden van de overslagcapaciteit voor de diverse goederencategorieën door de aanleg van nieuwe dokken en kaaimuren en de renovatie van de verouderde havengedeelten.
3. het stimuleren van de transit- en distributiefunctie door de aanleg van verbindingen tussen de diverse overslagzones in het havengebied en de hinterlandverbindingen.

De volgende projecten werden opgenomen :

#### - Maritieme toegangswegen

-----

- Verdiepingsprogramma 48'/43'/38' Antwerpen 9,0 Mia F
- Verdiepingsprogramma 55' Zeebrugge 1,2 Mia F

#### - Haven van Antwerpen

-----

- Bouw van het Verrebroekdok 4,5 Mia F
- Renovatie van de oude havendokken  
2de fase 3,0 Mia F
- Aanleg havenring 1,5 Mia F
- Renovatie van de Van Cauwelaertsluis 1,0 Mia F

#### - Haven van Gent

-----

- Bouw van het Kluizendokcomplex  
1ste fase 4,5 Mia F
- Bouw van kaaimuren in het Rodenhuizedok 1,0 Mia F
- Bouw van een kaaimuur tussen Ghent Coal  
en het Petroleumdok 0,65Mia F
- Ontdubbeling van de Meulestedebrug 0,35Mia F

-	<u>Haven van Zeebrugge</u>	
-	Bouw van het Wielingendok	1,0 Mia F
-	Bouw van het Zuidelijk insteedok in de voorhaven, 2de fase	2,5 Mia F
-	Bouw van kaaimuren in de achterhaven (Diepwaterkaai)	1,5 Mia F
-	Afwerken van het Noordelijk insteedok in de achterhaven	0,5 Mia F
	Totaal :	32 Mia F

### 1.3.3. Het streefprogramma

Om de economische draagkracht te optimaliseren wordt vanaf het jaar 2000 een streefprogramma voorzien van circa 200 miljard frank.

De technische, economische en ecologische studies die nodig zijn om verantwoorde beleidsbeslissingen te nemen moeten in 1998 voltooid zijn.

In afwachting van de voltooiing van deze studies wordt voorlopig de realisatie van de volgende projecten overwogen :

-	<u>Maritieme toegangswegen</u>	
-	Verdiepingsprogramma 50'/40' Antwerpen	2,5 Mia F
-	Bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen	25,0 Mia F
-	Verbreding van het Zeekanaal naar Gent	25,0 Mia F
-	Maritieme toegangsweg Waaslandhaven	33,5 Mia F
-	<u>Haven van Antwerpen</u>	
-	Renovatie van de noordelijke sector van de oude haven	6,0 Mia F
-	Bouw van het noordelijk wachtdok voor lichters	1,0 Mia F
-	Bouw van de Containerkade-West	3,5 Mia F
-	<u>Haven van Gent</u>	
-	Bouw van het Kluizendokcomplex, 2de fase	4,5 Mia F
-	<u>Haven van Zeebrugge</u>	
-	Verdere afwerking van de achterhaven	2,5 Mia F
-	Verbreding van het Boudewijnkanaal	3,5 Mia F
-	Afwerking van de Oostelijke buitenhaven	3,5 Mia F

- Haven van Oostende  
-----

- Aanleg van de achterhaven

1,5 Mia F  
-----

Totaal :

112 Mia F

BIJLAGE 2  
INVESTERINGEN HAVENS EN MARITIEME TOEGANGSWEGEN

AANGEPAST FYSISCH PROGRAMMA 1994  
(3.5.94)

B.A.	Beschrijving werken	Bedrag
	<b>1. <u>Maritieme toegangswegen</u></b>	
14.03	Havens en killen der kust	505
14.03	Pas van het Zand/Ribzand	150
14.03	Voorhaven Zeebrugge	67
14.03	Westerschelde	300
14.03	Kanaal Gent-Terneuzen	70
14.03	Toegangseulen zeesluizen Antwerpen	53
14.03	Creëren bergingscapaciteit Gent-Terneuzen	85,9
73.04	Verbeterings- en verdiepingsbaggerwerken in de Zeeschelde afwaarts Antwerpen	1128,6
73.04	Verdieping en verbreding van de Scheurpas	315
73.04	Verdieping en verbetering van de Pas van het Zand/Ribzand	825
73.04	Voorhaven Zeebrugge	348
73.04	Cellenproject Beneden-Zeeschelde	80
73.04	Studies inzake het rendement en de ecologische impact van de baggerwerken	50
73.04	Meet- en controleapparatuur	30
73.04	Bergen van wrakken	25
73.04	Verdiepingsprogramma 48'/43'/38'-Schelde	100
73.04	Studie verdiepingsprogramma 55'-Zeebrugge	10
73.04	Diversen	50
Som		4192,5

B.A.	Beschrijving werken	Bedrag
	<b>2. Haven van Antwerpen</b>	
54.01	Westerschelde: oevers	178
54.01	Westerschelde: wrakkenonderzoek	50
63.14	Renovatie	549
63.14	Versterken uitkragende armen van de deuren van Berendrechtsluis	25
73.04	Verrekeningen en diversen	96
91.20	Containerkaai-Noord-2de fase	485
91.20	Instandhouding Kattendijksluis	38
91.21	Verrebroekdok - 1ste fase	300
91.25	Studie Royerssluis	25
91.25	Renovatie	148
91.25	Bufferzone Verrebroek	35
91.20	Beleidsanalytische studie Waaslandhaven	57
Som		1986
	<b>3. Haven van Gent</b>	
54.01	Kanaal Gent-Terneuzen	37,7
73.04	Aankoop spoorzate Petroleumdok	48
73.04	Beleidsanalytische studie sluis Terneuzen	50
73.04	Verrekeningen en diversen	174
63.14	Verbetering toegang Grootdok-3e fase	188
73.04	Vorbereidende werken Kluizen-dokcomplex	100
63.14	Wegenis Singel	40
73.04	Herstellen van de Muidebrug	65
73.04	Herstellen kaaimuur Terneuzen-laan	35
91.20	Zwaaikom Moervaart	40
Som		777,7
	<b>4. Haven van Nieuwpoort</b>	
73.04	Herbouw staketsel	50

B.A.	Beschrijving werken	Bedrag
	<b>5. <u>Haven van Oostende</u></b>	
73.04	Verbredingswerken havengeul 2e fase	152
73.04	Afwerken beperkte renovatie	127
73.04	Onderhoudsbaggerwerken	80
63.14	Aanleggen kaaiverhardingen 2e fase	54
91.20	Onteigeningen zeesluis	160
73.04	Herstellen sluisdeuren Visserij-doksluis 2e fase	25
91.20	Bouwen ro/ro-kade voorhaven	156
Som		754
	<b>6. <u>Haven van Zeebrugge</u></b>	
73.04	Schadeclaim Zeebrugge	100
63.14	Verdere afwerking van een containerkade in de westelijke voorhaven	423
73.04	Verdere afwerking van een containerkade in de westelijke voorhaven	100
63.14	Electromechanische uitrusting Herdersbrug	67
63.14	Aanlegsteiger Hermeskaai	36
73.04	Uitbreiding toegangscomplex voorhaven	16
73.04	Verrekeningen	30
73.04	Sanering Vissershaven 2e fase	11
Som		783



B.A.	Beschrijving werken	Bedrag
	<b>7. <u>Allerlei</u></b>	
14.03	Algemeen onderhoud	443,5
54.01	Diversen	5
63.14	Diversen	54,4
72.01	Zeewezen : Gebouwen, Werken	80
73.21	Buitengewoon onderhoud en stormschade	76,8
73.26	Bebakening	82,6
74.02	Aankoop duurzame goederen	23,5
74.25	Bouw van varende eenheden	80
Som		845,8
	<b>8. <u>Algemeen totaal</u></b>	9389

Bijlage 3 : Globaal overzicht van het driejarenplan 1995-1997Ongewijzigd beleidVIP-beleid

		1994	1995	1996	1997	1995	1996	1997
14.03	Onderhoud	1674,1	1700	1700	1700	1700	1700	2350
54.01	Betalingen aan Nederland	270,7	80	80	-	1400	1070	900
63.14	Subsidies aan havenbesturen	2695,4*	1091	1100	1100	1621	1600	1600
72.01	Zeewezen, Gebouwen, Werken	80	40	40	40	40	40	40
73.04	Havens en maritieme toegangswegen	2961,6*	3910	3900	3950	5821	6850	6710
73.21	Buitengewoon onderhoud en stormschade	76,8	150	150	150	150	150	150
73.26	Bebakening	82,6	140	140	140	140	140	140
74.02	Aankoop duurzame goederen	23,5	40	40	40	40	40	40
74.25	Bouw van varende eenheden	80	120	120	120	120	120	120
91.20	VIF-Zeehavens	936						
91.21	VIF-Bijzondere haveninvesteringen	300	2129	2130	2160	2591	6863	6683
91.25	VIF-Werken Waaslandhaven	208						
		9388,7	9400	9400	9400	13623	18573	18733

\* in 1994 wordt een krediet van 1201 miljoen frank overgeheveld van B.A.63.14 naar B.A.73.04

