



Aanbeveling

*van de Vlaamse Havencommissie
over het in voorbereiding zijnde Europese havenbeleid.*

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Principieel standpunt over de “workshop-procedure”	4
3. Inhoudelijke standpunten.....	5
3.1. Inleiding	5
3.2. De rol van de havenautoriteit	5
3.3. Diensten in havens	6
3.4. Financiering van havens en staatssteun	6
3.5. Milieuregelgeving en havens.....	8
3.6. Ligging goederenstromen	9
3.7. Samenwerking tussen havens	9
3.8. Havenarbeid en goederenbehandeling.....	10
3.9. Technisch-nautische diensten.....	11
3.10. Verplichte tendering.....	12
3.11. Hinterlandverbindingen en logistiek	12
3.12. Administratieve aspecten.....	13
3.13. Relaties tussen EU-havens en niet-EU-havens	14
3.14. Lege vervoersstromen	14
3.15. Maatschappelijk draagvlak van havens.....	14
Bijlage 1: Persbericht Europese Commissie 16 oktober 2002	16
Bijlage 2: Persbericht Europese Commissie 20 oktober 2004	17
Bijlage 3: Terminologie rond “infrastructuur”	18

1. Inleiding

Op de ESPO-conferentie eind mei 2006 in Stockholm kondigde Europees commissaris Barrot aan dat hij één jaar de tijd zou nemen om alle stakeholders te raadplegen over een nieuw Europees havenbeleid. Dit als conclusie van een periode die, wat Europees havenbeleid betreft, was gekenmerkt door de twee omstreden Havenrichtlijnen, waarvan de laatste werd weggestemd in januari 2006. De Europese Commissie heeft tussen november 2006 en mei 2007 zes workshops georganiseerd, waarop alle betrokken stakeholders (reders, havenbesturen, loodsen, werknemers, goederenbehandelaars, enz.) de mogelijkheid hebben gekregen om hun mening te geven over discussienota's die door de Europese Commissie op voorhand werd verspreid.

De Vlaamse Havencommissie heeft voor elk van de discussienota's van de Europese Commissie, telkens ter voorbereiding van een workshop, "non-papers" gemaakt. Hierin werden alle thema's besproken, werd een eerste opinie gegeven, zonder evenwel de individuele leden van de Vlaamse Havencommissie strikt te binden. Dit om op de workshops een verticale consultatie toe te laten, m.a.w. om de stakeholders afzonderlijk toe te laten een standpunt in te nemen. Deze non-papers waren niet publiek en slechts geldig in functie van de workshops.

In onderhavige aanbeveling wordt een algemeen gedragen standpunt van de Vlaamse Havencommissie gevormd, waarbij over alle behandelde thema's een consensus werd bereikt.

De Vlaamse Havencommissie heeft deze aanbeveling op 5 juli 2007 unaniem goedgekeurd, met uitzondering van één element, nl. de verwijzing naar de IAO-conventies in de laatste 2 zinnen van punt 3.8. op blz. 10. De Vlaamse Havenvereniging, als vertegenwoordiger van Voka (werkgeversdelegatie), is van mening dat deze verwijzing naar de IAO-conventies niet mag opgenomen worden in deze aanbeveling.

2. Principieel standpunt over de “workshop-procedure”

De Vlaamse Havencommissie heeft in de periode van de twee havenrichtlijnen diverse keren moeten vaststellen dat de voorgestelde teksten sterk afweken van de mening “op het terrein” en dat er op voorhand, dus vóór de bekendmaking van de eerste teksten, geen of weinig overleg is gepleegd met de organisaties die de verschillende stakeholders in en rond de havens vertegenwoordigen. Dit leidde tot een moeizaam proces en heeft er uiteindelijk toe bijgedragen dat de twee ontwerprichtlijnen zijn verworpen.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat er nu een andere aanpak wordt gehanteerd. De Havencommissie is van mening:

- Dat het positief is dat de sector betrokken wordt bij de totstandkoming van het Europese havenbeleid. De organisatie van workshops heeft de verschillende actoren in de havensector geïnformeerd en doen meedenken aan het Europese havenbeleid.
- Dat deze procedure slechts een middel is om tot goede ontwerpteksten te komen. Het resultaat van deze procedure is slechts het beginpunt van een raadplegingsprocedure en zeker geen eindpunt. Op geen enkele wijze mag de “workshop-procedure” de functies en mogelijkheden van de formele procedure, de medebeslissingsprocedure, belemmeren. Het feit dat er workshops zijn georganiseerd mag op geen enkel moment in de verdere procedure leiden tot reacties vanwege de Europese Commissie als “Maar u bent er toch op voorhand bij betrokken geweest.” De medebeslissingsprocedure is een essentieel element van het democratische systeem van de Europese Unie. Elke informele procedure die de mogelijkheden van dat democratische systeem verzwakt, is onaanvaardbaar. De “workshop-procedure” is een hulpmiddel om tot goede ontwerpteksten te komen, maar komt op geen enkele wijze in de plaats van (een deel van) de formele medebeslissingsprocedure.
- Analoog mag de “workshop-procedure” geen belemmering vormen voor of in de plaats treden van het gestructureerd sociaal overleg tussen de sectorale partijen.

De hiernavolgende standpunten moeten dus gezien worden als reactie op het geheel van de 6 workshops en de daarin behandelde onderwerpen.

3. Inhoudelijke standpunten

3.1. Inleiding

In de volgende paragrafen wordt over een hele reeks thema's een standpunt ingenomen door de Vlaamse Havencommissie. Deze thema's werden behandeld in de 6 workshops die door de Europese Commissie werden georganiseerd en werden besproken in de 6 bijbehorende discussienota's van de Europese Commissie. De volgorde van onderstaande thema's komt overeen met de volgorde die werd gevolgd in de workshops.

3.2. De rol van de havenautoriteit

- **Verschillende soorten havens.** Er zijn tot nu toe in opdracht van de Europese Commissie reeds diverse studies geweest waarin een inventaris werd gemaakt van de soorten havens en de wijze waarop zij zijn georganiseerd. Die verscheidenheid in systemen moet blijven bestaan. De Vlaamse Havencommissie is absoluut geen voorstander van een systeem waarin door de Europese Commissie wordt opgelegd volgens welke organisatiestructuur of managementmodel een havenautoriteit moet georganiseerd worden. De grote diversiteit in organisatiestructuren van havenautoriteiten in Europa is een rijkdom die zeker niet mag verdwijnen als gevolg van een door Europa opgelegde rationalisatie. Commissaris Barrot gaf trouwens in zijn speech op de ESPO-conferentie in Algeciras al aan dat een "one size fits all" aanpak niet haalbaar is.
- **Scheiding tussen publieke en de commerciële taken** van een havenbestuur is noodzakelijk, dit ongeacht de organisatorische structuur van de haven. Er moet organisatorisch het nodige gedaan worden om ervoor te zorgen dat deze taken boekhoudkundig en functioneel gescheiden zijn. Er is in de Vlaamse havens geen probleem met betrekking tot de scheiding tussen publieke en commerciële taken van de havenautoriteit.
- **Eén loket.** In moderne havens zoals de Vlaamse havens zijn de administratieve verrichtingen tussen de verschillende entiteiten van de overheid (havenbestuur, douane, veterinaire inspectie, enz.) enerzijds en de klanten van de haven anderzijds al voor een groot deel geautomatiseerd en er wordt gewerkt aan een zo geautomatiseerd mogelijk systeem met één loket. Het is wenselijk dat de Europese Commissie harmonisatie in dit domein stimuleert.

3.3. Diensten in havens

- **Toegankelijkheid van de markt.** Het havenbestuur is de instantie is die erop moet toezien dat de procedures om toegang te krijgen tot de markt transparant moeten zijn (dus met publiciteit en met de mogelijkheid voor alle partijen om mee te dingen naar een contract, gelijke behandeling, geen discriminatie en de selectie van het winnende bod). De Vlaamse Havencommissie is van mening dat er door de Europese Commissie in dit aspect geen verdere beleidsactie nodig is.
- **Looptijden van de concessievergunningen.** Het is van groot belang dat er contracten met een lange duur kunnen worden afgesloten tussen havenautoriteiten en dienstverleners. Te korte termijnen leiden tot rechtsonzekerheid voor de bestaande dienstverlener (want die weet niet of hij bij het verstrijken van de termijn het contract zal kunnen voortzetten), minder investeringen, zeker tegen het einde van de vergunningsperiode en hogere prijzen (want de dienstverlener probeert zijn investeringen af te schrijven op een kortere termijn, om zo te voorkomen dat hij na het verstrijken van de termijn met de investeringsgoederen blijft zitten terwijl ze nog niet afgeschreven zijn). Als de Europese Unie maatregelen zou nemen om de looptijden van vergunningen te verkorten, dan zal dit eerder resulteren in een vermindering van de marktwerking, in tegenstelling tot de beoogde doelstelling. Bedrijven zullen immers minder of niet geïnteresseerd zijn als de looptijd van een vergunning te kort is.
- **Efficiëntie en effectiviteit van het gebruik van de haventerreinen.** In de Vlaamse havens worden in de concessieovereenkomsten uitdrukkelijke clausules opgenomen die een efficiënt, effectief en duurzaam ruimtegebruik opleggen aan de concessionaris. Er worden tevens sancties voorzien voor de gevallen waarin aan de concessievoorwaarden niet wordt voldaan zoals het opleggen van boetes of het terugnemen van terreinen.

3.4. Financiering van havens en staatssteun

- **Overheidsfinanciering van infrastructuur.** Wat de (overheids)financiering van infrastructuur en de doorrekening van kosten betreft, daarin is de situatie in de Vlaamse havens duidelijk. De kosten voor de maritieme toegang worden door de overheid gedragen. Deze kosten worden niet doorgerekend aan de eindgebruiker. De kosten van de overige infrastructuur van de havens wordt wel doorgerekend aan de gebruiker.
- **Regels rond staatssteun.** De Vlaamse Havencommissie is vragende partij voor heldere, ondubbelzinnige algemene regels rond staatssteun. Deze regels worden bij voorkeur

gecommuniceerd door middel van “guidelines” van de Europese Commissie en niet opgelegd door middel van een richtlijn of verordening.

- **Financieringsregeling Vlaamse havens als “best practice”.** De financieringsregeling voor de Vlaamse havens werd in het leven groepen door het Havendecreet (1999) en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten (2001 en later). Er werd bij de opstelling van deze Vlaamse regelgeving bijzonder veel aandacht besteed aan de compatibiliteit met de principes inzake staatssteun voor havens die tot nu toe door de Europese Commissie werden gehanteerd. De Vlaamse regeling werd voorgelegd aan de Europese Commissie en goedgekeurd (2002 en 2004)¹. Gegeven deze goedkeuring vindt de Vlaamse Havencommissie het aangewezen om bij de opstelling van nieuwe guidelines inzake overheidsfinanciering voor zeehavens de Vlaamse regeling als uitgangspunt te nemen of om de Vlaamse regeling als “best practice” te vernoemen.
- **Terminologie rond “infrastructuur”.** Regels rond havenfinanciering zijn gebaat met duidelijke terminologie. De Vlaamse Havencommissie stelt voor om een duidelijk onderscheid te maken tussen “maritieme toegangswegen”, “basisinfrastructuur”, “haveninterne basisinfrastructuur”, “uitrustingsinfrastructuur” en “suprastructuur”. Deze indeling is logisch en van belang wanneer een onderscheid wordt gemaakt naargelang de mate waarin publieke financiering al dan niet verantwoord kan worden. Een gedetailleerde indeling wordt weergegeven in **bijlage 3**.
- **Staatssteun mag geen concurrentievervalsing veroorzaken.** De Vlaamse Havencommissie ondersteunt het principe dat staatssteun niet mag resulteren in concurrentievervalsing, noch tussen bedrijven in de haven, noch tussen de havens onderling. Dit principe ligt aan de basis van het Vlaamse systeem voor overheidsfinanciering. Daarom wordt in het Vlaamse systeem:
 - Geen overheidsfinanciering verleend voor infrastructures die niet gebruikt kunnen worden door verschillende gebruikers. Er mag dus geen sprake zijn van overheidsfinanciering die slechts ten goede komt van één gebruiker of waardoor aan één gebruiker een concurrentieel voordeel wordt geboden tegenover andere gebruikers.
 - Overheidsfinanciering voor het grootste deel verleend in functie van de uitoefening van publieke taken (politieel bevoegdheden, milieu, veiligheid) en (voor iedereen beschikbare) maritieme toegang, inclusief sluisen.

¹ Ter informatie wordt in **bijlage 1 en 2** de tekst weergegeven van de persberichten van de Europese Commissie, waarin de onderdelen van de Vlaamse regeling worden goedgekeurd en waarin de argumentatie van de Europese Commissie, om deze regeling goed te keuren, kort wordt weergegeven.

- In geen geval overheidsfinanciering verleend voor superstructuur, in de definitie die in deze non-paper wordt voorgesteld.
- Een volledige transparantie geboden in de verleende overheidsfinanciering.
- **Raadpleegbare tarieven.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat tarieven op eenvoudige wijze door gebruikers geraadpleegd moeten kunnen worden en dat er duidelijkheid moet bestaan over de toegepaste systemen van kortingen. Dit is in de Vlaamse havens het geval. Ook vindt de Vlaamse Havencommissie dat de havenautoriteiten vrij moeten zijn in de wijze waarop ze het tarief structureren en differentiëren.

3.5. Milieuregelgeving en havens

- **Milieuregelgeving en havens.** Wordt de milieuregelgeving (bijvoorbeeld over de luchtproblematiek) verder ontwikkeld zonder rekening te houden met de specifieke kenmerken van de havens, dan kunnen milieuregels ernstige belemmeringen vormen voor de verdere ontwikkeling van havens.
- **Duidelijke en eenduidige Europese wetgeving.** De Vlaamse Havencommissie pleit voor duidelijke en eenduidige Europese wetgeving. Europese wetgeving is dikwijls vaag. Dit is voor een deel toe te schrijven aan de medebeslissingsprocedure: een oorspronkelijke ontwerp tekst doorloopt een zeer ingewikkelde en lange procedure die erin resulteert dat de uiteindelijk overblijvende tekst, door het streven naar een compromis, vaagheden en onduidelijkheden bevat. Deze vaagheden en onduidelijkheden worden in het gunstigste geval op termijn ingevuld door omvangrijke interpretatieve documenten van de Europese Commissie. De VHC pleit ervoor dat er hoe dan ook zoveel mogelijk wordt gestreefd naar duidelijke teksten, die achteraf geen interpretatieproblemen veroorzaken.
- **Scheepsemissies.** Als er op Europees niveau regels worden opgelegd die betrekking hebben op scheepsemissies, dan moeten deze wel aansluiten op / compatibel zijn met de regels die op mondiaal niveau worden uitgevaardigd door de International Maritime Organisation (IMO).
- **Baggerspecie is geen “waste”.** Wat het deponeren van gebaggerd zand en specie betreft moet de regelgeving erin voorzien dat gebaggerde specie, die terug in het water wordt gedeponerd, niet als “waste” wordt beschouwd. Het is zelfs aangewezen voor de morfologie van estuaria om baggerspecie in het systeem zelf te houden. Hierover worden door ESPO onderhandelingen gevoerd. De VHC staat achter dit principe.

- **Algemene invoering walstroom niet haalbaar.** Het is een nobel streven om de havens ertoe aan te zetten voorzieningen te treffen voor de schepen zodat zij stroom van de wal kunnen afnemen in plaats van aan boord zware generatoren te moeten laten draaien om zelf in elektrische stroom te kunnen voorzien. Hierdoor kan vervuilende uitstoot worden voorkomen. Echter, in de praktijk is het niet haalbaar om alle schepen in een haven van walstroom te voorzien, omdat er daarvoor een enorme capaciteit nodig is. Eén zeer groot containerschip vergt een capaciteit van een stad van 10.000 mensen. Verschillende van deze schepen in een haven samen vergen een capaciteit die praktisch niet realiseerbaar is. In een kleinere haven zorgt het al dan niet aanwezig zijn van schepen voor grote pieken in het stroomverbruik (er moet dus een grote capaciteit aanwezig zijn, die het ene moment niet en het andere moment wel gebruikt zal worden). Voor grote havens is een gigantische capaciteit nodig die praktisch moeilijk realiseerbaar is. Ook wordt de vervuiling voor een deel verplaatst van het schip naar de wal (of: van de haven naar de plaats van productie van de elektriciteit). Bovendien is er een grote variatie in systemen (aansluitingen, voltage, frequentie), hetgeen het op dit moment onmogelijk maakt om voor elk schip walstroom te voorzien. De havenautoriteiten zijn echter bereid om te zoeken naar praktisch haalbare initiatieven, doch zij stellen daarbij wel de vraag of overheidssubsidie in dit verband als staatssteun worden gezien of niet.

3.6. Ligging goederenstromen

- **Geen EU-invloed op ligging goederenstromen.** De Vlaamse Havencommissie vindt het absoluut niet aanvaardbaar dat er een Europees beleid zou worden gevoerd of dat er acties zouden worden ondernomen waarmee een invloed zou worden uitgeoefend op de ligging van de goederenstromen en dus op de concentratie van goederenstromen van en naar bepaalde havens. Dit zou trouwens in strijd zijn met het standpunt van de Europese Commissie (en van de meeste stakeholders) dat er een level playing field moet worden gecreëerd, waarin een eerlijke concurrentie heerst.

3.7. Samenwerking tussen havens

- **Samenwerking tussen havens.** Dit gebeurt al: de bedrijven in de havens hebben nu dikwijls al filialen in verschillende havens of er wordt samengewerkt tussen verschillende bedrijven. In de Vlaamse havens is samenwerking tussen havenautoriteiten niet ongewenst maar op dit moment nog weinig toegepast. Initiatieven worden best bottom-up ontwikkeld: de havenbesturen moeten zelf initiatieven nemen om onderling te gaan

samenwerken. Van bovenaf (EU of nationaal) opgelegde samenwerking is niet gewenst. Een van bovenaf opgelegde “complementariteit”, d.w.z. het verdelen van trafieken over havens in functie van hun specifieke karakteristieken of capaciteiten (zie ook het vorige punt), is volstrekt niet gewenst.

3.8. Havenarbeid en goederenbehandeling

- **Regels inzake veiligheid en gezondheid.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat de Europese Commissie in eerste instantie een initiatief moet nemen om het bestaan of het ontbreken van regels inzake veiligheid en gezondheid in havens in kaart te brengen. Rekening houdend met de bekomen resultaten en in het bijzonder met de eventueel vastgestelde verschillen in de Europese havens kan de Europese Commissie teneinde een level playing field in en tussen havens te bereiken minimumnormen inzake veiligheid en gezondheid vastleggen. Uiteraard zal de Europese Commissie dan ook maatregelen dienen te voorzien om deze minimumnormen te laten handhaven. Aangezien deze gegevens vandaag nog geenszins in kaart zijn gebracht stelt zich wel degelijk de vraag of alle Europese landen wel een goede wetgeving hebben inzake veiligheid en gezondheid van de werknemers. Op internationaal niveau bestaan er reeds internationale arbeidsregels zoals de verdragen 137, 145 en 152 van de IAO. Deze conventies zijn echter nog niet door alle Europese landen geratificeerd².
- **Regelgeving rond opleiding van havenarbeiders.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat de invulling van de regelgeving rond opleiding van havenarbeiders moet worden overgelaten aan de lidstaten. De regels van het Europees Verdrag moeten gerespecteerd worden. Voorstellen voor wijzigingen aan de voorwaarden van havenarbeid, zoals voorgesteld in de verschillende versies van de havenrichtlijnen 1 en 2, liggen zeer gevoelig, bij quasi alle bij havens betrokken stakeholders. Voor het geval er op dit domein problemen zijn, moeten deze bij voorkeur lokaal of nationaal worden opgelost.
- **Zelfafhandeling.** In de twee Havenrichtlijnen werden artikels opgenomen die het mogelijk maken “zelfafhandeling” uit te voeren in havens. De Vlaamse Havencommissie is van mening dat het introduceren van zelfafhandeling in een Havenrichtlijn (of, bij uitbreiding, in een andere vorm van explicitering van een Europees havenbeleid), niet aanvaardbaar is. Specifieke regelingen dienen op lokaal of nationaal niveau onderhandeld te worden en mogen dus niet vanuit het Europese beleidsniveau worden opgelegd.

² De Vlaamse Havenvereniging, als vertegenwoordiger van Voka (werkgeversdelegatie), is van mening dat deze verwijzing naar de IAO-conventies (“Op internationaal niveau (...) geratificeerd.”) niet mag opgenomen worden in deze aanbeveling.

3.9. Technisch-nautische diensten

- **Publieke of private technisch-nautische diensten.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat de Europese Unie niet de instantie is die moet bepalen wie (publiek of privaat) er moet instaan voor de technisch-nautische diensten zoals sleepdiensten, loodsen en aanmeren. Wel moeten deze diensten verleend worden tegen een marktconforme, op transparante wijze bepaalde prijs.
- **Technisch-nautische diensten zijn een publieke bevoegdheid.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat alle technisch-nautische diensten een publieke bevoegdheid zijn. De bevoegde overheid kan echter beslissen deze dienst zelf uit te voeren of deze door één of door meerdere derden te laten uitvoeren. De ultieme verantwoordelijkheid blijft onverkort bij de publieke overheid liggen wat uiteraard geenszins een vrijgeleide kan en mag zijn voor deze overheid om deze diensten naar “eigen goeddunken” te organiseren. Het is een absolute vereiste dat deze diensten ondermeer worden verleend aan marktconforme tarieven, dat er voldoende transparantie is in de prijszetting. De publieke overheid die om welke reden ook beslist deze bevoegdheid niet zelf uit te voeren maar dit aan één of aan meerdere derden wenst over te laten:
 - En dient bij het selecteren en weerhouden van deze derde(n) steeds de beginselen van behoorlijk bestuur in acht te nemen (gelijkheidsbeginsel, transparantie, ...) en integraal na te leven;
 - Kan bepalen en opleggen op welke wijze deze publieke dienstverleningen precies door de uiteindelijk weerhouden derde(n) dienen te worden verleend. Universele dienstverlening, gelijke behandeling van de gebruikers, het absoluut vermijden van cherry-picking, continuïteit, transparantie, effectiviteit, efficiëntie en flexibiliteit zijn ondermeer principes die onlosmakelijk verbonden zijn met deze publieke dienstverleningen.
- **Diensten van algemeen economisch belang.** De Vlaamse Havencommissie vindt het essentieel dat technisch-nautische diensten als diensten van algemeen economisch belang worden beschouwd. Deze dienstverlening moet uiteraard wel gestoeld zijn op bedrijfseconomische principes, op het streven naar een efficiënte werking, de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening en volledige transparantie.
- **Pilot exemption certificate.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat er, voor wat de dienstverlening door de loodsen betreft, een uitzondering moet kunnen worden gemaakt, onder strikte voorwaarden, voor kapiteins die zeer frequent bepaalde trajecten afleggen. In Vlaanderen bestaat deze mogelijkheid: onder bepaalde voorwaarden kan een

“pilot exemption certificate” worden toegekend. Dergelijke toekenning moet gebeuren op een objectieve wijze.

3.10. Verplichte tendering

- **Verplichte tendering.** De Vlaamse Havencommissie is geenszins voorstander van het onverkort opleggen van de verplichting om steeds een “tendering” te organiseren. Zoals reeds gesteld zijn deze publieke dienstverleningen een publieke bevoegdheid en is het deze overheid die in fine beslist deze taak volledig zelf uit te voeren en dus geen tendering te doen of beslist dit door één of meerdere derden te laten uitvoeren waarbij het selecteren en weerhouden van deze derde(n) uiteraard dient te gebeuren met inachtname van de beginselen van algemeen behoorlijk bestuur.
- **Tendering procedure.** De Vlaamse Havencommissie is geen voorstander van zeer rigide en weinig flexibele voorgeschreven procedures wat uiteraard niet betekent dat het gelijkheidsbeginsel niet op een transparante wijze dient gerespecteerd te worden. Op 29 april 2000 werd een Interpretatieve Mededeling over concessieovereenkomsten in het communautaire recht van de Europese Commissie gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. De principes en de daaruit voortvloeiende aanpak kunnen wij onderschrijven en bieden ons inziens ook een voldoende garantie om op een transparante maar tevens flexibele wijze en met respect voor het gelijkheidsbeginsel eventuele derden te selecteren. Verdere detaillering is niet gewenst.

3.11. Hinterlandverbindingen en logistiek

- **Belang van havens en hinterlandverbindingen.** De Vlaamse havens spelen een belangrijke rol, enerzijds als motor van de regionale en/of nationale economie, anderzijds als toegangspoorten tot Noordwest-Europa. De continuïteit in de uitoefening van deze zeer belangrijke functie kan maar gegarandeerd worden als er bijzondere aandacht wordt besteed aan de rest van de logistieke keten: vooral de hinterlandverbindingen zijn uiterst belangrijk. De Vlaamse Havencommissie wijst op het grote belang van de Transeuropese Netwerken (TEN) en vraagt om hiervoor de nodige financiële middelen te voorzien. Binnen de perimeter die de Vlaamse havens als hun natuurlijke hinterland beschouwen, zijn er buiten de TEN's ook nog andere infrastructuurprojecten die in de toekomst gerealiseerd moeten worden om de vlotte afwikkeling van de transportstromen van en naar de havens te kunnen vrijwaren.

- **Geen invloed van EU op ligging vervoersstromen.** Het is wenselijk en noodzakelijk dat de hoeveelheid vervoer wordt gereduceerd waar mogelijk door overbodig vervoer te vermijden. Dit mag evenwel absoluut niet betekenen dat er vanuit de Europese Unie invloed wordt uitgeoefend, op welke wijze dan ook, op de ligging van de vervoersstromen of op de locatie van havens of terminals. De huidige ligging van vervoersstromen is het resultaat van technische en commerciële ontwikkelingen die door de markt worden gedirigeerd, van de aanwezigheid van voldoende volume en kritische massa, van productieprocessen en van de geografische kenmerken van de havens en de inland terminals en de consumptie-, productie- en distributiecentra.
- **Motorways of the sea.** Het motorways of the sea -concept bestaat nu reeds een aantal jaren, doch toch blijft de onduidelijkheid rond dit concept bestaan. De Vlaamse Havencommissie vraagt naar een eenduidige beschrijving en invulling van het concept en concrete, duidelijke maatregelen.
- **Externe kosten en co-modaliteit.** De groei van het vrachtvervoer over de weg wordt geassocieerd met problemen van congestie, ongevallen, lawaaihinder en vervuiling. Internalisering van de externe kosten van het wegvervoer wordt dikwijls aangevoerd als middel om verschuivingen in de modal split (van wegvervoer naar spoor en binnenvaart) te bewerkstelligen. De Vlaamse Havencommissie is van mening dat maatregelen om externe kosten te internaliseren zeer nuttig kunnen zijn, op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de externe kosten van alle modi, met de bestaande financieringsmechanismen van alle modi en met de verhoudingen tussen personen- en vrachtvervoer. Bij de invoering van dergelijke maatregelen moet "co-modaliteit" één van de hoofddoelstellingen zijn: het efficiënte gebruik van vervoerswijzen die afzonderlijk worden geëxploiteerd of op multimodale wijze worden geïntegreerd in het Europese vervoerssysteem teneinde de middelen optimaal en duurzaam te benutten.

3.12. Administratieve aspecten

- **Elektronische afwikkeling van de administratie en de communicatie rond de vervoersdiensten.** De Vlaamse Havencommissie is van mening dat het van zeer groot belang is dat de elektronische afwikkeling van de administratie en de communicatie rond de vervoersdiensten zo efficiënt mogelijk moet gebeuren. Initiatieven terzake zijn nuttig en nodig. Daar waar de IMO initiatieven heeft genomen, moeten deze door de EU worden gevolgd en ondersteund.

- **Inventaris bestaande systemen en mogelijkheden.** Er bestaan reeds tal van systemen voor de elektronische afwikkeling van de administratie en de communicatie rond vervoersdiensten. Bijvoorbeeld rond de afwikkeling van douaneaangiften bestaat in veel landen al een elektronisch systeem of is dergelijk systeem in ontwikkeling. De Vlaamse Havencommissie vindt het noodzakelijk dat er op korte termijn in opdracht van de EU een inventaris zou worden opgemaakt van alle reeds bestaande systemen, inclusief de mogelijkheden en (in)compatibiliteiten. Dergelijk onderzoek moet leiden tot een betere afstemming tussen ICT-systemen, door het ontwikkelen van (universele, internationaal aanvaarde) normen en standaarden. Dergelijke normen en standaarden moeten worden ontwikkeld in nauwe samenwerking met de sector zelf.

3.13. Relaties tussen EU-havens en niet-EU-havens

- **Concurrentie tussen havens uit EU-lidstaten en niet-lidstaten.** Concurrentie tussen havens uit EU-lidstaten en niet-lidstaten is volgens de Vlaamse Havencommissie een relatief beperkt probleem, dat zich slechts voordoet bij havens in perifere gebieden. Bij de meeste en de grootste Europese havens is dit probleem onbestaande of verwaarloosbaar. Het lijkt de VHC niet zinvol om op EU-niveau maatregelen te nemen om dit probleem, op het beperkte aantal plaatsen waar het zich zou kunnen voordoen, op te lossen.

3.14. Lege vervoersstromen

- **Lege vervoersstromen.** Op dit vlak is er zeker nog verbetering mogelijk. Initiatieven op dit vlak, die door de markt worden genomen, zouden door de Europese Unie moeten worden ondersteund. Hetzelfde geldt voor initiatieven die de bestaande vervoersstromen optimaliseren door technische innovaties: ondersteuning door de Europese Unie (in de betekenis van financiële stimuli voor projecten) is zeer wenselijk. Dirigistische maatregelen door de Europese Unie zijn absoluut niet gewenst.

3.15. Maatschappelijk draagvlak van havens

- **Maatschappelijk draagvlak van de havens.** Er is een behoefte om het maatschappelijk draagvlak voor havens te vergroten door het imago van de havens te verbeteren. Er zijn tal van initiatieven mogelijk, bijvoorbeeld geleide havenbezoeken, haveninformatiecentra (centra waar bezoekers en scholieren op een aangename wijze worden geïnformeerd over de haven en van waaruit rondleidingen of rondvaarten worden georganiseerd),

lessenpakketten, havendagen, brochures, publicaties, TV-programma's enz. Dergelijke initiatieven worden best georganiseerd en gecoördineerd door de havenbesturen zelf, financieel en/of inhoudelijk ondersteund door de regionale/nationale overheden. Vanuit de Europese Unie is geen rechtstreekse inhoudelijke actie gewenst, doch de financiële ondersteuning van zinvolle initiatieven, al dan niet in het kader van bestaande of nieuw te creëren programma's zoals Interreg of Marco Polo, is zeker gewenst. De creatie van mogelijkheden om Europese steun te verlenen voor de verbetering van het imago van zeehavens kan gepaard gaan met eisen tot samenwerking (op het vlak van imagoverbetering) tussen havenbesturen.

Bijlage 1: Persbericht Europese Commissie 16 oktober 2002

IP/02/1492

Brussel, 16 oktober 2002

De Commissie maakt geen bezwaar tegen de financiering van de havenkapiteinsdiensten binnen de Belgische havenbedrijven.

De Commissie heeft vandaag besloten zich niet te verzetten tegen overheidssubsidies van het Vlaamse Gewest ter financiering van de havenkapiteinsdiensten in de Belgische zeehavens. Zij vindt namelijk dat eventuele overheidssubsidies van het Vlaamse Gewest ten behoeve van de havenbedrijven geen steun vormen. De havenkapiteinsdiensten voeren immers overheidstaken uit en ontvangen geen rechtstreekse instructies van de havenbedrijven bij de vervulling van die taken.

Volgens de Belgische wet zijn de havenkapiteinsdiensten binnen het gebied van hun respectieve havens belast met de uitvoering van de wetten en alle reglementen met name op het gebied van de exploitatie en de politie van de haven alsmede van de veiligheid van de scheepvaart en de schepen aan de kade en de verrichtingen betreffende de goederen.

Terwijl zij vroeger ressorteerden onder de administratie, zijn de havenkapiteinsdiensten in de vier havens Antwerpen, Brugge-Zeebrugge, Oostende en Gent sedert begin 1999 opgenomen in de havenbedrijven. Sedert hun herindeling worden zij door de havenbedrijven, die overheidsbedrijven zijn, gefinancierd. Deze financiering betreft hoofdzakelijk de salarissen van de havenofficieren en de werkingskosten. De regionale autoriteiten hebben in december 2001 overeenkomsten ondertekend met de vier betrokken havens teneinde bepaalde beleidsmaatregelen te bevorderen op het gebied van:

- verkeersafwikkeling: de havens moeten betrouwbare schakels vormen tussen het zeevervoer en het vervoer over land.
- veiligheid van de haven: toezicht op de juiste toepassing van de geldende wetgeving.
- milieubescherming: zorgen voor een betere integratie van milieuoverwegingen in de plannen voor havenontwikkelingen.

Wegens deze nieuwe financiële last voor de havenbedrijven heeft het Vlaamse Gewest de mogelijkheid geschapen hen subsidies te verlenen voor de werking van de havenkapiteinsdiensten bij de uitvoering van overheidstaken. Voor de berekening van de kosten hebben de Belgische autoriteiten voor elk havenbedrijf het bedrag berekend van de kosten die in aanmerking komen en zich daarbij gebaseerd op de in 1998 geconstateerde kosten die rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van die taken. Zo heeft het Vlaamse Gewest de subsidie beperkt tot 25 procent van dat bedrag voor 2002, tot 50% voor 2003 en tenslotte tot 75% voor 2004. Aangezien de subsidies de kosten die verbonden zijn aan de uitvoering van die in de overeenkomsten bedoelde overheidstaken niet volledig dekken kan er geen sprake zijn van overcompensatie.

(1) als bedoeld in de concurrentieregels van het EG verdrag .

(2) overeenkomstig een decreet van het Vlaamse Gewest van 2 maart 1999

Bijlage 2: Persbericht Europese Commissie 20 oktober 2004

IP/04/1267

Brussel, 20 oktober 2004

De Commissie keurt de overheidsfinanciering van zeehavens in België goed

De Europese Commissie heeft vandaag besloten een financieringspakket goed te keuren dat het Vlaamse Gewest de mogelijkheid biedt in de periode 2001-2004 tot 342 miljoen euro toe te kennen aan zeehavens in Vlaanderen voor investeringen in haveninfrastructuur, inclusief baggerwerken.

Een gedeelte van deze overheidsbijdrage zal worden gebruikt voor noodzakelijke instandhoudings- en onderhoudswerkzaamheden (met name baggeren) van de maritieme toegangswegen tot de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende, en van zeesluizen en interne toegangswegen in deze havens (kanaaldokken en zwaaikommen). Een ander gedeelte zal worden besteed aan de bouw en het onderhoud van haveninfrastructuur, zoals dokken, kaaimuren, steigers, landingsbruggen, roll-on/roll-off-hellingen, spoorweg- en dienstlijnen van plaatselijk belang en interne toegangswegen.

Na onderzoek van de financiële steun in het licht van de communautaire staatssteunregels, is de Commissie tot de conclusie gekomen dat de overheidsfinanciering voor maritieme toegangswegen en zeesluizen geen staatssteun is. De Commissie is van oordeel dat het garanderen van geschikte toegangswegen naar en in de havens geen economische activiteit is die de concurrentie tussen de lidstaten zal verstoren, maar een overheidstaak die het algemeen belang dient en ten goede komt aan de Unie in haar geheel. Daarom valt deze financieringsmaatregel niet onder de staatssteunregels.

Wat de steun voor haveninfrastructuur betreft, kan de Commissie niet uitsluiten dat er sprake is van staatssteun. De door het Vlaamse Gewest verstrekte overheidsfinanciering kan immers worden gebruikt ter ondersteuning van een economische activiteit die door de havenautoriteit in kwestie wordt uitgevoerd en deze autoriteit kan daar economisch voordeel uit halen ten opzichte van haar concurrenten. Aangezien zeehavens niet alleen een essentiële component van een duurzaam en intermodaal vervoerssysteem vormen maar ook als regionale centra van economische en sociale ontwikkeling worden beschouwd, past de ontwikkeling van dergelijke havens echter perfect in het vervoers- en territoriale beleid van de EU. De maatregel voldoet ook aan de criteria die de Commissie in de juridische praktijk hanteert ten aanzien van de financiering van infrastructuur. De Commissie is dan ook tot de conclusie gekomen dat de steun in kwestie de concurrentie niet in die mate verstoort dat het gemeenschappelijk belang in het gedrang komt.

Bijlage 3: Terminologie rond “infrastructuur”

Voor een uitgebreide argumentatie over het al dan niet geoorloofd zijn van publieke financiering van elk element van onderstaande indeling, wordt gegeven in de aanmelding die Vlaanderen heeft gedaan van het Havendecreet en de uitvoeringsbesluiten en op basis waarvan de Europese Commissie heeft geoordeeld dat de Vlaamse regeling van publieke financiering in zeehavens toegelaten is.

Maritieme toegangswegen:

- Vaarpassen in zee en voor scheepvaart afgebakende rivieren en geulen;
- Vaarwegen in de aan het getij onderworpen gedeelten van de havens, met inbegrip van de toegangsgoulen naar de zeesluizen, telkens met hun aanhorigheden;
- Kanaaldokken (dokken en geulen die toegang en doorvaart verlenen in of tot het havengebied);
- Zwaaikommen;
- Kanalen.

Basisinfrastructuur:

- Zeesluizen;
- Havendammen;
- Aan getij onderhevige dokken;
- Staketsels;
- Taluds en kaaimuren langs de maritieme toegangswegen en niet bestemd voor de overslag van goederen of het vervoer van personen;
- Leidingstroken van gewestelijk belang;
- Zaten van spoorwegen van gewestelijk belang;
- Groenschermen;
- Bufferzones aan de rand van het havengebied, telkens met hun aanhorigheden;
- Ontsluitingswegen van en naar het havengebied
- Navigational aids (Lighthouses, Buoys, Lights, Vessel Traffic Management Systems and related infrastructure (AIS, VTS, MRCC, Galileo, ...))

Met uitzondering van haveninterne basisinfrastructuur.

Haveninterne basisinfrastructuur:

- De dokken, zijnde, wateroppervlakten, taluds en aanleg baggerwerken, inbegrepen het ophogen van terreinen.

Uitrustingsinfrastructuur:

- Aanmeerinfrastructuur voor zee- en binnenschepen met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen, zoals
- Kaaimuren;
- Steigers;
- Landingsbruggen;
- Roll-on/roll-off-hellingen.
- Evenals lichte infrastructuur, zoals
- Kaaiverhardingen;
- Spoorwegen van lokaal belang;
- Leidingstroken van lokaal belang;
- Interne ontsluitingswegen binnen het havengebied, telkens met hun aanhorigheden.

Suprastructuur:

- Loodsen;
- opslagplaatsen van alle aard;
- alle havenstructuren die niet vallen onder maritieme toegangswegen, basis- en uitrustingsinfrastructuur en haveninterne basisinfrastructuur.