

Aanbeveling

van de Vlaamse Havencommissie
over de Beleidsnota Mobiliteit
en Openbare Werken 2014-2019

Brussel, 22 december 2014

Goedkeuring/bekrachtiging VHC: 22 december 2014

Inhoud

| | | |
|-----------|---|----------|
| 1. | De Vlaamse Havencommissie als adviesorgaan over havenbeleid | 4 |
| 2. | Algemene beschouwingen van de Vlaamse Havencommissie over de Beleidsnota MOW 2014-2019 | 4 |
| 3. | Bespreking van de havenrelevante onderwerpen in de Beleidsnota..... | 4 |
| 3.1. | Algemene opmerking | 4 |
| 3.2. | Hoofdstuk I: Tijd van de mobiliteit | 5 |
| 3.3. | Hoofdstuk II: Focus op vlot en veilig..... | 5 |
| 3.4. | Hoofdstuk III: Een vlotte bereikbaarheid van school of werk | 5 |
| 3.5. | Hoofdstuk IV: Verkeersveiligheid | 8 |
| 3.6. | Hoofdstuk V: Investerings voor mens en economie | 9 |
| 3.7. | Hoofdstuk VI: Slagkrachtige overheid | 20 |

1. De Vlaamse Havencommissie als adviesorgaan over havenbeleid

De Vlaamse Havencommissie (VHC) heeft als decretale taak het leveren van een algemene bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Met een samenstelling die bestaat uit werkgeversorganisaties, werknemersorganisaties, havenbesturen en vervoermodi is de VHC bij uitstek het adviesorgaan voor overleg en standpuntbepaling rond sociaal-economisch belangrijke haventema's.

De VHC is dan ook zeer gemotiveerd om de komende legislatuur de Minister te ondersteunen bij de verdere ontwikkeling van het Vlaamse havenbeleid door middel van adviezen, aanbevelingen, studiewerk en informatie.

2. Algemene beschouwingen van de Vlaamse Havencommissie over de Beleidsnota MOW 2014-2019

- (1) De in deze aanbeveling opgenomen besprekingen zijn opgesteld in de volgorde van de behandeling in de Beleidsnota.
- (2) De Vlaamse Havencommissie stelt tot haar genoegen vast dat quasi alle onderwerpen, die de Vlaamse Havencommissie in haar Memorandum¹ als prioritair en beleidsrelevant had opgenomen, ook op één of andere wijze in de Beleidsnota worden behandeld.
- (3) Voor de meest beleidsthema's geldt dat er een belangrijke mate van overeenstemming is tussen de inhoud van het VHC-Memorandum en de Beleidsnota.

3. Bespreking van de havenrelevante onderwerpen in de Beleidsnota

3.1. Algemene opmerking

Er wordt in de Beleidsnota geen duidelijk en uitdrukkelijk onderscheid gemaakt tussen binnenvaart en zeescheepvaart. Dit onderscheid is nochtans noodzakelijk voor het

¹ Vlaamse Havencommissie, "Memorandum van de Vlaamse Havencommissie met prioriteiten voor het Vlaamse Regeerakkoord", 3 april 2014.

goed begrip van de Beleidsnota. In de hiernavolgende bespreking worden enkele voorbeelden gegeven, maar het is een opmerking die geldig is voor de gehele nota.

3.2. Hoofdstuk I: Tijd van de mobiliteit

Logistiek (Beleidsnota blz. 11-12)

Dit onderdeel van de Beleidsnota geeft een goed overzicht van de belangrijkste feiten en cijfers met betrekking tot de logistieke sector en de logistieke poorten van Vlaanderen. De VHC kan zich vinden in de geschetste algemene kenmerken en cijfers. De rol die de zeehavens spelen in de logistieke keten mag zeker niet worden onderschat en komt in de cijfers niet tot zijn recht. Een afzonderlijke schets van het belang van de Vlaamse zeehavens, met de belangrijke cijfers voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid, is zeker op zijn plaats.

De werkgelegenheid in de havens is zeer groot (ruim 225.000 mensen in de voorbije jaren), dat komt erop neer dat bijna één op de negen jobs in Vlaanderen rechtstreeks of onrechtstreeks iets met de havens te maken heeft. De toegevoegde waarde die rechtstreeks of onrechtstreeks door de Vlaamse havens werd gegenereerd bedroeg in de voorbije periode jaarlijks ruim 27 miljard euro, dit is bijna één zevende van het bruto regionaal product van Vlaanderen. Met deze werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn de havens een belangrijke bron van welvaart voor Vlaanderen.

3.3. Hoofdstuk II: Focus op vlot en veilig

De Vlaamse Havencommissie kan zich vinden in deze focus, daar onze Vlaamse havens reeds in het verleden inspanningen leverden om de veiligheid van het woon-werkverkeer te verbeteren én baat hebben bij de ontsluiting van minder gemakkelijk te bereiken sites in hun havengebied.

3.4. Hoofdstuk III: Een vlotte bereikbaarheid van school of werk

OD1: Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag (beleidsnota blz. 16)

In de beleidsnota wordt aangegeven dat de vlotte bereikbaarheid van bedrijventerreinen een prioritair aandachtspunt is en dat de minister bedrijven aanmoedigt om aandacht te hebben voor het woon-werkverkeer. De VHC is verheugd met deze intentieverklaring, daar ze uiterst relevant zijn voor onze Vlaamse havens. Ze verwijst hiervoor naar reeds bestaande initiatieven (zoals de I-Bus in haven van Antwerpen, Max Mobiel in de haven van Gent, de Havenbus in de haven van Zeebrugge) om het belang van het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds te onderstrepen.

OD3: We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens (...) (Beleidsnota blz. 18)

Bij de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens is het voor de Vlaamse Havencommissie belangrijk dat dergelijk systeem de ontsluiting van de havens en de weginfrastructuur van het hinterland verbetert en de concurrentiepositie van de havens niet aantast.

De Vlaamse Havencommissie vindt het wel noodzakelijk om de sociaal-economische impact van de invoering van kilometerheffing opnieuw op een objectieve manier te onderzoeken: wat zijn de effecten van een kilometerheffing op de concurrentiepositie van de havens en de luchthavens, op de mobiliteit, het concurrentievermogen van de gewesten, het volume en de kwaliteit van de werkgelegenheid, de sector goederenvervoer en de andere betrokken sectoren? De tariefstelling dient hierop te zijn afgestemd en moet zoals de Beleidsnota stelt rekening houden met de concurrentiepositie van de economische poorten zoals de havens.

Ook is het aangewezen dat bij de invoering van kilometerheffing de reeds bestaande heffingssystemen waar mogelijk worden opgeheven en/of verminderd tot op de minimumniveaus door de EU toegestaan.

OD5: Volledige netwerken (...)

(1) MKBA (Beleidsnota blz. 20)

In de Beleidsnota wordt gekozen voor een planmatige aanpak en objectieve keuzes bij investeringen. De mogelijke tool die in dit verband naar voor wordt geschoven voor de beoordeling van investeringsprojecten (niet louter voor havens, maar algemeen in het domein mobiliteit en openbare werken), is de MKBA.

De Vlaamse Havencommissie verwijst in dit verband naar haar eerder geformuleerde uitspraken over rationeel investeringsbeleid en onderbouwde evaluatie van infrastructuurprojecten. Deze uitspraken waren in principe van toepassing op projecten en de MKBA-methodologie in de havensector.

In de afgelopen legislatuur werd onderzoek gepleegd naar de methodologie die het beste gebruikt wordt bij de evaluatie van grote infrastructuurprojecten in zeehavens. Het resultaat van dat onderzoek, de zgn. Standaardmethodiek MKBA, dient in de komende legislatuur op zijn deugdelijkheid te worden getest en desgevallend te worden bijgestuurd. De Vlaamse Havencommissie wil betrokken worden bij dergelijke evaluatie

en vraagt uitdrukkelijk dat er met de opmerkingen die zij in eerdere aanbevelingen^{2,3} heeft geformuleerd, rekening wordt gehouden.

Duidelijke regels, in functie van een rationeel investeringsbeleid, leiden tot goed onderbouwde dossiers, verminderde doorlooptijden van dossiers, efficiënte besluitvorming en bieden een houvast voor de indieners van projecten.

(2) Decreet complexe projecten (Beleidsnota blz. 20)

In de Beleidsnota wordt aangegeven dat voor de grote projecten via de procedure van het decreet “complexe projecten” van bij de aanvang aandacht wordt besteed aan aspecten zoals draagkracht en ruimtelijke inpassing. Ook voor de overige projecten worden deze aspecten op een gepaste wijze meegenomen via de reguliere procedures.

Het is de Vlaamse Havencommissie niet duidelijk welke impact deze nieuwe regelgeving zal hebben op grote, complexe projecten in havengebieden. Als er al een GRUP is vastgesteld, dan lijkt de efficiëntiewinst klein te zijn.

Het is nochtans in havengebieden erg belangrijk dat het vergunningenbeleid wordt geoptimaliseerd. In haar Memorandum van april 2014 heeft de VHC aangegeven dat er moet gestreefd worden naar een verkorting van de totale doorlooptijd van vergunningen, inclusief het traject van de Plan- en Project-MER. Hiervoor is het noodzakelijk dat de regelgeving rond de Plan- en Project-MER wordt bijgesteld en transparant en professioneel wordt uitgevoerd. Dit leidt tot meer rechtszekerheid.

Snelle, eenvoudige en rechtszekere vergunningsprocedures zijn een noodzaak voor ondernemingen die in Vlaanderen willen investeren en dus ook voor de Vlaamse havens. Sinds de commissies “Berx” en “Sauwens”⁴ zijn tekortkomingen op dit vlak blootgelegd en zijn initiatieven genomen op dit vlak, o.m. met de omgevingsvergunning, die de stedenbouwkundige en de milieuvergunning vervangt voor projecten waarvoor beide vergunningen nodig waren. Vlaanderen moet dit traject verderzetten en verder blijven streven naar een optimalisering van het vergunningenbeleid.

In de recente praktijk is gebleken dat:

- de totale doorlooptijd van vergunningen (milieuvergunning en stedenbouwkundige vergunning, binnenkort vervangen door de omgevingsvergunning) zeer lang is;

² Vlaamse Havencommissie, “Advies van de Vlaamse Havencommissie over de omzendbrief met betrekking tot de modaliteiten voor socio-economische evaluatie van grote infrastructuurwerken in de Vlaamse zeehavens”, Brussel, 24 september 2007.

³ Vlaamse Havencommissie, “Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie met een evaluatie van de Standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van grote zeehavenprojecten in de Vlaamse zeehavens”, Brussel, 30 juni 2010.

⁴ “Naar een snellere en betere besluitvorming over complexe projecten”, Verslag van de Commissie Investeringsprojecten onder voorzitterschap van Cathy Berx, 2010 en “Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten”, Commissie van het Vlaams Parlement onder voorzitterschap van Johan Sauwens, 2010.

- de uitvoering van een Plan-MER zeer tijdrovend is. De uitvoering van een Plan-MER maakt deel uit van de totale doorlooptijd van de vergunningen;
- de procedure die moet gevolgd worden zeer complex is en dat er veel partijen bij betrokken zijn (hetgeen onzekerheid qua timing veroorzaakt);
- er verschillen zijn in de wijze waarop de regelgeving wordt toegepast in de lidstaten van de Europese Unie. Dit kan concurrentievervalsing veroorzaken.

In Vlaanderen worden er sinds de commissies “Berx” en “Sauwens” inspanningen geleverd om de doorlooptijd van vergunningen te verkorten. Ook in Wallonië en in het buitenland (bijv. Nederland) wordt hieraan gewerkt. De Vlaamse initiatieven, in het bijzonder de ontwerpregelgeving betreffende de omgevingsvergunning en inzake de complexe projecten, moeten ook voor de havens een duidelijk aanwijsbare meerwaarde genereren. Het wettelijk kader moet dusdanig zijn dat rechtszekere, geïntegreerde besluitvorming in complexe dossiers daadwerkelijk mogelijk wordt gemaakt, daarbij indien nodig het klassieke sectoraal instrumentarium overstijgend.

Ook de organisatie van de rechtscolleges moet dusdanig gemoderniseerd worden dat bij de beslechting van gerechtelijke procedures snelheid en rechtszekerheid voorop komen te staan. De bevoegde overheid moet in staat worden gesteld om, indien nodig, snel en accuraat tegemoet te komen aan eventuele juridische euvels.

(3) Vlaamse Spoorstrategie (Beleidsnota blz. 21)

De Beleidsnota verwijst naar de Vlaamse Spoorstrategie waarin de belangrijke spoorinvesteringen worden opgelijst en stelt dat het investeringsplan van Infrabel rekening moet houden met de prioriteiten van deze Vlaamse Spoorstrategie.

De Vlaamse Havencommissie is het volkomen eens met deze beleidsintentie. Vlaanderen moet een belangrijke rol kunnen spelen bij de bepaling van de prioritaire investeringen in spoorinfrastructuur, in het bijzonder de investeringen die van belang zijn voor de havens. De Vlaamse Spoorstrategie vormt hiervoor de basis. Bijna driekwart van het goederenvervoer per spoor in België heeft immers zijn oorsprong of bestemming in de Vlaamse havens. Bovendien is de Havencommissie verheugd dat prioriteit wordt gegeven aan projecten die al opgenomen waren in vorige meerjareninvesteringsplannen maar niet zijn uitgevoerd.

De Vlaamse Havencommissie verneemt graag meer over de wijze waarop de Minister de belangrijke rol van Vlaanderen, bij de bepaling van de prioritaire investeringen in spoorinfrastructuur, zal realiseren.

3.5. Hoofdstuk IV: Verkeersveiligheid

De Vlaamse Havencommissie heeft akte genomen van dit hoofdstuk, maar geeft geen commentaren op de inhoud aangezien de behandelde onderwerpen niet tot de kernthema's van de VHC behoren.

3.6. Hoofdstuk V: Investerings voor mens en economie

OD15: Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing (...)

(1) Bescherming kust tegen overstromingen, maritieme toegang havens, Masterplan Kustveiligheid (Beleidsnota blz. 31, par 3)

(2) Masterplan Vlaamse Baaien (Beleidsnota blz. 31, laatste par)

De Vlaamse Havencommissie onderschrijft het belang van de bescherming van de Belgische kust tegen overstromingen en ziet het belang in van waterbeheersingsprojecten en innovatieve ontwikkelingen in de kustzone en op zee. Voor de VHC is het wel belangrijk dat bij dergelijke initiatieven de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse havens gevrijwaard blijft en dat de nodige studies worden uitgevoerd om ook de toekomstige maritieme toegang veilig te stellen.

OD17: Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie

(1) Emissiereducerende technologieën, walstroom, waterstof en LNG (Beleidsnota blz. 33, par 3)

In de Beleidsnota wordt op blz. 33, paragraaf 3, aangegeven dat specifiek voor de scheepvaart de focus ligt op het faciliteren van emissiereducerende technologieën, walstroom, waterstof en LNG. Walstroominfrastructuur geeft aangemeerde schepen de mogelijkheid om voor hun stroomvoorziening aan boord gebruik te maken van een aansluiting op het elektriciteitsnet aan de wal.

De Vlaamse Havencommissie is het zeker niet oneens met deze beleidsintentie, maar wijst er wel op dat het in de bovengenoemde paragraaf wellicht in de eerste plaats gaat om initiatieven in verband met de binnenvaart. In de beleidsnota wordt op verschillende plaatsen geen onderscheid gemaakt tussen binnenvaart en zeevaart, of er worden algemene termen zoals “de scheepvaart” gebruikt terwijl het eigenlijk over binnenvaart gaat. In functie van de leesbaarheid en om mogelijke verwarring te voorkomen stelt de VHC voor om in beleidsteksten een duidelijk onderscheid te maken tussen zeevaart en binnenvaart. ***Specifiek voor de bovengenoemde paragraaf uit de Beleidsnota vraagt de VHC de bevestiging dat het inderdaad vooral over de binnenvaart gaat.***

In OD17 wordt ook gesteld dat de Minister de Lage Emissiezones zal faciliteren en de hot spots in de agglomeratie zal aanpakken. ***Graag verduidelijking over de zones die daarmee precies bedoeld worden: gaat het hier over de stedelijke zones, industriezones, ... ? Hoe gaat de Vlaamse Overheid deze rol als facilitator invullen ?***

OD19: Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

De Vlaamse Havencommissie onderschrijft het belang dat in de Beleidsnota wordt gehecht aan de betrachting om maximale Europese cofinanciering te bekomen voor belangrijke Vlaamse haven- en waterwegprojecten.

OD20: Een multimodaal Vlaamse vervoersbeleid ontwikkelen

(1) Bedrijventerreinen langs waterwegen, kaaimurenprogramma (Beleidsnota blz. 35)

In de Beleidsnota wordt het kaaimurenprogramma voor goederenstromen via de binnenvaart aangehaald als middel om de binnenvaart te stimuleren. Samen met de situering van distributiecentra en bedrijventerreinen aan de multimodale overslagpunten worden hiermee zo efficiënt mogelijke transportstromen nagestreefd.

De Vlaamse Havencommissie vraagt echter om de subsidieregeling voor binnenvaartterminals en kaaimuren langs binnenvaarwegen te evalueren in functie van (1) efficiëntie en bundeling van volumes, (2) de mogelijke gevolgen van deze regeling voor de locatie van de kaaimuur of terminal (binnen of buiten het havengebied) en (3) de capaciteitsbenutting en/of mogelijke capaciteitsversnippering.

(2) Ontwikkeling van regionale overslagpunten voor het spoor (Beleidsnota blz. 35)

In de Beleidsnota wordt voorgesteld om, op basis van de ervaringen met het kaaimurenprogramma voor de binnenvaart, ook voor het spoor regionale overslagpunten te gaan ontwikkelen. ***De Vlaamse Havencommissie stelt zich hier vragen bij en vraagt om dergelijke acties zeer zorgvuldig te overwegen en te onderzoeken.***

OD21: Duurzame logistiek met oog voor innovatie

(1) Logistieke consulenten (Beleidsnota blz. 36)

In de Beleidsnota wordt aangegeven dat de logistieke en transportkennis, die bij de Overheid, de kennisinstellingen en de grote bedrijven aanwezig is, wordt gebundeld en geconsolideerd. Die kennis moet doorstromen naar de bedrijven in Vlaanderen, onder meer door de inzet van transport- en logistieke consulenten. ***De Vlaamse Havencommissie vraagt wel om de werking en de effectiviteit van deze transport- en logistieke consulenten periodiek te evalueren en zo nodig bij te sturen.***

(2) Stimuleren alternatieve brandstofbronnen (o.m. LNG) (Beleidsnota blz. 36)

(3) Walstroomvoorzieningen (Beleidsnota blz. 36)

Ook in deze twee punten wordt er geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen binnenvaart en zeevaart. De tekst lijkt te zijn geschreven in functie van initiatieven en maatregelen voor de binnenvaart. De Vlaamse Havencommissie vraagt om in teksten en beleidsinitiatieven een duidelijk onderscheid te maken tussen binnenvaart en zeevaart.

OD22: Vlaamse zeehavens verder ontwikkelen

(1) Optimaliseren maritieme toegang havens (Beleidsnota blz. 37)

De Vlaamse Havencommissie stelt met genoeg vast dat ook in de Beleidsnota het optimaliseren van de maritieme toegang als een prioritaire opdracht wordt beschouwd. De VHC verwijst daarvoor naar de evoluerende behoeften van de scheepvaart. De maritieme toegang moet worden gegarandeerd door enerzijds de baggerwerken op zee en in toegangsvaarwegen zoals rivieren en kanalen en anderzijds door de basisinfrastructuur zoals de sluisen die toegang tot havens of havendelen verschaffen.

De Vlaamse Havencommissie vraagt de Vlaamse Regering daarom een hoge prioriteit toe te kennen aan de realisatie van de drie sluisprojecten in de Vlaamse havens: de verdere afwerking van de Deurganckdoksluis, de bouw van een nieuwe sluis in Terneuzen die de toegankelijkheid van de haven van Gent moet verbeteren en de vervanging van de Visartsluis in het Strategisch Haven Infrastructuur Project (SHIP) in Zeebrugge.

De financiering van basisinfrastructuur (sluisen e.d.) is volgens de Vlaamse Havencommissie bij uitstek een taak van de overheid en hiervoor moeten, gegeven de bij de havens bestaande behoeften op dit vlak, de nodige budgetten worden voorzien.

Een klassieke budgettaire financiering waarbij de integrale kosten tijdens de fysieke bouwperiode onmiddellijk en voor 100% ten laste zouden worden genomen van de begroting van het Vlaams Gewest is bijzonder moeilijk. Een verantwoorde spreiding in de tijd van de uitgaven, gekoppeld aan een responsabiliseringsbijdrage van de havenbesturen, kan dan ook verdedigd worden. De totale kostprijs van deze infrastructuur dient te allen tijde duidelijk en transparant kenbaar gemaakt te worden.

(2) Gemeenschappelijke strategie, in onderling overleg havenbedrijven (Beleidsnota blz. 37)

In de Beleidsnota wordt verwezen naar de opstelling van een gemeenschappelijke strategie waarin ook de commerciële prioriteiten worden bepaald. Deze strategie moet in onderling overleg tussen de havenbesturen worden gemaakt. Het doel van deze

strategische oefening is de uitwerking van een aantal concrete doelstellingen en acties die moeten leiden tot een versterking van de betrokken havenbedrijven. De Minister zal hiertoe faciliterend optreden.

De Vlaamse Havencommissie vindt het belangrijk dat er in de Beleidsnota belang wordt gehecht aan samenwerking tussen de havens. Maar in het kader van de samenwerking tussen de Vlaamse havens wenst de VHC wel te benadrukken:

- (1) Dat er in de 30 actiepunten, die in de afgelopen legislatuur werden bepaald in het kader van Flanders Port Area, een duidelijke prioritering moet worden bepaald, zodat de focus kan worden gelegd op de punten die echt belangrijk zijn en die tot concreet resultaat leiden;
- (2) Dat samenwerking in geen geval iets is dat van bovenaf mag worden opgelegd. Samenwerking tussen havens kan zeer zinvol zijn, vooral als dit op een projectmatige basis gebeurt, en wanneer er een duidelijke win-win situatie ontstaat voor alle deelnemers;
- (3) Samenwerking is niet alleen nuttig tussen havens, maar ook tussen havens en waterwegbeheerders en tussen waterwegbeheerders onderling.

Wat de samenwerking in het kader van Flanders Port Area betreft werd er in het Memorandum van de Vlaamse Havencommissie wel gevraagd om te vermijden dat overleg en standpuntbepaling over sociaal-economisch belangrijke haventhema's wordt versnipperd en/of in verschillende overlegfora naast elkaar gebeurt. Zo worden er soms belangrijke sociaal-economische thema's onder de koepel "Flanders Port Area" behandeld terwijl in feite de Vlaamse Havencommissie hiervoor de permanente structuur, evenwichtige samenstelling en capaciteit beschikbaar heeft.

(3) Principes deugdelijk bestuur voor havenbedrijven (Beleidsnota blz. 37)

De Vlaamse Havencommissie is van mening dat de havenbesturen de principes van deugdelijk ("corporate governance") bestuur moeten hanteren, zoals ook in de Beleidsnota staat vermeld. Met deugdelijk bestuur wordt een maatschappelijk verantwoord gedrag binnen de ondernemingen beoogd. Dit omvat een hele reeks bekende principes, waarbij de samenstelling en de verantwoordelijkheden van de Raad van Bestuur belangrijke punten zijn. Wat de samenstelling betreft is de toevoeging van externe bestuurders (experten die dus niet tot het management of de controlerende aandeelhouders behoren) een essentiële voorwaarde voor deugdelijk bestuur.

(4) Havencommissaris als bruggenbouwer (Beleidsnota blz. 37)

De Vlaamse Havencommissie sluit zich aan bij de bevestiging van de Havencommissaris in zijn rol als bruggenbouwer tussen de Vlaamse havens onderling enerzijds en de verhoudingen tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse havenbesturen anderzijds.

De Havencommissaris is de vertrouwensfiguur⁵ die de toepassing van het Havendecreet naar zowel de letter als de geest dient te garanderen en die het bestaan van gezonde concurrentieverhoudingen tussen de Vlaamse havens (Code of Conduct) bewaakt. De Havencommissaris vervult zijn decretale rol om te waken over de correcte naleving van het Havendecreet door het voeren van een correct en onafhankelijk toezicht, en dit zowel in de richting van de Havenbesturen als in de richting van de Vlaamse administratie.

(5) Efficiënt subsidiemechanisme (Beleidsnota blz. 37)

In de Beleidsnota wordt geopteerd voor de vereenvoudiging en optimalisering van het subsidiemechanisme, met het oog op efficiëntiewinsten en administratieve vereenvoudiging, rekening houdende met de Europese ontwikkelingen rond havenbeleid en staatssteun.

De Vlaamse Havencommissie sluit zich hierbij aan. Het Vlaams Gewest moet overeenkomstig het Havendecreet, op een administratief vereenvoudigde manier, de nodige middelen voorzien voor:

- de financiering van maritieme toegang en basisinfrastructuur;
- de medefinanciering van haveninfrastructuur (uitrustingsinfrastructuur en haveninterne basisinfrastructuur);
- de financiële ondersteuning van taken die door hun aard typische overheidstaken zijn en die door de havenbesturen worden uitgevoerd.

Dit havenbeheers- en financieringsmodel ligt mee aan de basis van het goed functioneren van de havens en is bovendien goedgekeurd door de Europese Commissie. De Vlaamse Havencommissie is dan ook verheugd dat de minister aangeeft vanuit Vlaanderen de werking van de havens wenst te ondersteunen, onder meer door een proactieve communicatie naar Europa toe. De Vlaamse Havencommissie vraagt aan de Vlaamse Regering dan ook om het bestaande Vlaamse systeem nadrukkelijk te verdedigen, ook en vooral omdat door sommige andere EU-lidstaten druk wordt uitgeoefend op de Europese Commissie om een beleid te voeren dat niet compatibel is met het Vlaamse systeem.

(6) Ketenwerking (Beleidsnota blz. 37-38)

De Beleidsnota vermeldt de intentie van de Minister om de nautische ketenwerking te optimaliseren om een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart naar en vanuit de Vlaamse zeehavens te garanderen. De diverse betrokken publieke en private partijen moeten hun operaties op elkaar afstemmen.

Dit stemt overeen met de behoeften die de Vlaamse Havencommissie op dit vlak formuleerde in haar Memorandum. De VHC gaf in dat Memorandum ook aan dat zowel bij

⁵ In dat opzicht verschilt de rol van de Havencommissaris fundamenteel van de rol van de klassieke Regeringscommissaris.

de publieke als de private partijen efficiëntieverbeteringen nodig en mogelijk zijn. Voor wat de publieke diensten betreft kunnen en zullen deze efficiëntieverbeteringen het voorwerp uitmaken van overleg in de geëigende organen, uitgaande van de volgende principes en randvoorwaarden:

- Er wordt gestreefd naar een bedrijfszekere, performante en modern uitgebouwde Vlaamse overheidsorganisatie van algemeen belang;
- Veiligheid moet te allen tijde gegarandeerd blijven;
- Een maximale toegankelijkheid van de havens moet worden nagestreefd;
- Universaliteit van dienstverlening blijft een basisprincipe: de geleverde diensten zijn beschikbaar voor alle klanten, ongeacht hun grootte of marktmacht;
- De gebruikers moeten bij dit beleid betrokken worden.

(7) Verknoping van informatiestromen (Beleidsnota blz. 37)

Het is de Vlaamse Havencommissie niet helemaal duidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Gaat het hier om informatisering en digitalisering van informatiestromen (zie punt (9) ? Of is het hier eerder in de betekenis van de nautische ketenwerking (zie punt (6) ?

(8) Prioriteitenoefening inzake haveninfrastructuur (Beleidsnota blz. 37)

In de Beleidsnota wordt voorgesteld om met de havens een prioriteitenoefening uit te voeren inzake haveninfrastructuur, en ook op breder logistiek vlak, met het oog op het optimaal besteden van beschikbare middelen.

De Vlaamse Havencommissie verneemt graag van de Minister hoe dat in de praktijk zal aangepakt worden, welke methodologie zal gevolgd worden en welke de beoogde doelstelling is.

(9) Informatisering en digitalisering informatiestromen en administratieve handelingen (Beleidsnota blz. 37)

Informatisering en digitalisering van informatiestromen en administratieve handelingen die met goederenstromen te maken hebben, zoals inspecties en douane, is volgens de Beleidsnota een must om de havens als vlotte draaischijven te laten werken. De VHC had in haar Memorandum ook al het belang hiervan aangeduid. De VHC legde de nadruk in dit verband op 3 onderwerpen:

- (1) Cargo Community System (CCS)
- (2) National Single Window en gecoördineerd grensbeheer
- (3) Samenwerking in de strijd tegen cybercrime

Samengevat kwamen de aanbevelingen van de VHC neer op het volgende:

Cargo Community System (CCS). De Vlaamse Havencommissie vraagt om ook in de volgende legislatuur het Cargo Community System (CCS) als overlegplatform tussen de Vlaamse Overheid, havenbesturen, douane en private haven- en logistieke operatoren, voluit te blijven steunen. Er moet gestreefd worden naar een geïntegreerd ICT netwerk voor havens en logistiek. Digitalisering van de administratieve verrichtingen en dus vermindering van de administratieve last voor de gebruikers is een belangrijke doelstelling.

National Single Window en gecoördineerd/ geïntegreerd grensbeheer. De Vlaamse Havencommissie vraagt om het “single window”-principe als basisuitgangspunt te erkennen. De door Europa tegen juni 2015 voorgeschreven “maritime single window” moet op termijn de rol opnemen van “national single window” voor geïntegreerd grensbeheer. De lokale Port Community Systemen vormen de “gateways” tot deze Maritime & National Single Window. Gezien de toegevoegde waarde en het belang van de haven- en logistieke sector, moet Vlaanderen het nodige doen om maximaal te wegen op het federale beleid m.b.t. geïntegreerd grensbeheer en moet ze haar eigen betrokken diensten en departementen aanmoedigen tot actieve deelname en medewerking.

Samenwerken in strijd tegen cybercrime. Cybercrime is een algemeen probleem dat sinds enkele jaren ook in havens zijn intrede heeft gedaan. Vlaanderen en de havenbedrijven moeten samenwerken met alle mogelijke andere bestuursniveaus en overheden (van lokaal tot EU, Defensie en NAVO) om cybercrime in te dijken.

(10) Flanders Port Area: selectie prioritaire actiepunten (Beleidsnota blz. 38)

(11) Internationale promotie en marketing van de Vlaamse havens (internationale havenmissie) (Beleidsnota blz. 38)

Zie punt (2): Duidelijke prioritering, geen “van bovenaf” opgelegde samenwerking, samenwerking is wel nuttig indien win-win voor alle partijen.

(12) Vanuit een gezamenlijk strategisch plan naar interportuaire synergieën zoeken inzake achterlandstrategie (Beleidsnota blz. 38)

Het is de Vlaamse Havencommissie niet helemaal duidelijk of met dit “gezamenlijk strategisch plan” hetzelfde wordt bedoeld als de “gemeenschappelijke strategie, waarbij ook commerciële prioriteiten worden bepaald (...)” uit OD22, paragraaf 3.

Wat de hinterlandstrategie betreft is de Vlaamse Havencommissie voorstander van een corridor aanpak en een gemeenschappelijke hinterlandstrategie. Dit ligt wellicht in lijn met wat er in de Beleidsnota met dit punt wordt bedoeld.

Optimalisering van multimodale transportverbindingen tussen havens en hinterland is niet alleen een kwestie van infrastructuur. Het optimaal gebruiken van bestaande infrastructuur is minstens even belangrijk, evenals het optimaliseren van processen en pro-

cedures en het bundelen van stromen in het hinterland. Om dit optimaal te doen en de nodige volumes te halen voor de blijvende rendabiliteit van de terminals en transport-operatoren, moeten keuzes gemaakt worden: Welke punten in het hinterland? Hoe bundel je? Waar zet je op in?

Tenslotte moet de corridorgedachte en de samenwerking tussen de havens naar het hinterland toe (en de samenwerking tussen en met de waterwegbeheerders) de nodige aandacht krijgen. De studie 'hinterlandstrategie' moet getoetst worden aan de corridorgedachte en de hinterlandstrategieën van de havens. De hierboven bedoelde bundeling van stromen kan 'samen' gebeuren, indien er voor de verschillende partijen voldoende meerwaarde wordt gerealiseerd. De Vlaamse havens moeten hierin een trekkersrol spelen.

(13) Maatschappelijk draagvlak (Beleidsnota blz. 38)

De Beleidsnota vermeldt ook dat aan de opbouw van het maatschappelijk draagvlak voor de onze havens veel aandacht zal besteed worden, door een volgehouden en voortdurende betrokkenheid, participatie en inspraak van de belanghebbenden.

De VHC is verheugd met het belang dat de Minister hieraan hecht, daar zij gezien haar samenstelling uit werkgeversorganisaties, werknemersorganisaties, havenbesturen en vervoermodi het uitgelezen forum is voor het opbouwen en onderhouden van een maatschappelijk draagvlak voor de havens, evenals voor het sociaal-economische beleid dat er op van toepassing is.

Eén van de initiatieven in het kader van het vergroten van het maatschappelijk draagvlak is de reorganisatie van een "Vlaamse Havendag". De Vlaamse Havencommissie vraagt om snel duidelijkheid te verschaffen over de timing van de volgende editie en de periodiciteit.

(14) Onderwijs en arbeidsmarkt (Beleidsnota blz. 38)

De Minister neemt zich in de Beleidsnota voor om aan onderwijs en arbeidsmarkt aandacht te besteden in deze legislatuur. De Vlaamse Havencommissie hecht veel belang aan dit thema.

De Vlaamse Havencommissie is vragende partij om de bestaande lokale samenwerkingsinitiatieven (bijv. Talentenstroom) financieel en organisatorisch te ondersteunen. Coördinatie en afstemming op lokaal en Vlaams niveau en tussen deze niveaus onderling moet maximaal gestimuleerd worden. Vlaanderen moet blijvende inspanningen doen om op continue wijze te werken aan een sterker imago voor de havens en de logistiek. De VDAB moet haar HavenActiePlan actualiseren en moet zich als structurele partner inschakelen in de lokale samenwerkingsinitiatieven. Binnen het decretale kader voor onderwijs is aandacht nodig voor havens, internationale handel & logistiek als te behandelen thema in het leerplan van het vak economie. Daarnaast moet er voldoende arbeidsmarktgericht onderwijs aangeboden blijven om te beantwoorden aan de toenemende behoeften van de sector.

Bepaalde functies in de haven- en logistieke sector prijken traditioneel hoog in de lijst met knelpuntberoepen. Een recente arbeidsmarktbevraging in het Antwerpse havengebied b.v. leert o.m. dat er een zeer grote vraag is naar logistieke bedienden in de brede zin van het woord. Deze vacatures geraken zeer moeilijk ingevuld. Bovendien is de instroom naar logistieke studierichtingen (b.v. bachelor logistiek management) onvoldoende en is de vraag groter dan het aanbod. Promotie- en communicatie-inspanningen naar aanleiding van de Vlaamse havendagen en specifieke imago versterkende acties zoals de door Flanders Logistics georganiseerde belevingstour rond logistiek voor middelbare school-leerlingen kunnen helpen bij het “beïnvloeden” van een studiekeuze. Vanuit Vlaanderen, de POM's, de lokale havengemeenschappen of via structurelere samenwerkingsverbanden zoals Talentenstroom in Antwerpen (een samenwerking tussen VDAB, Stad, onderwijs, private havensector, Havenbedrijf Antwerpen, sectorieel vormingsfonds en de provincie) worden nu reeds heel wat initiatieven genomen die de mismatch op de arbeidsmarkt rond haven en logistiek moeten verhelpen: jobbeurzen, verspreiden van educatief materiaal, organiseren van events, uitbreiden van sectorspecifieke opleidingstrajecten voor werkzoekenden, de door Flanders Logistics ontwikkelde belevingstour en Havendoedagen op maat van jongeren enz. In Zeebrugge worden in het Maritiem Centrum van de VDAB maritieme opleidingen gegeven en is het o.m. mogelijk om een opleiding “Offshore” te volgen. In de vier Vlaamse havens organiseert de VDAB de “Haventoets”, die aan werkzoekenden de mogelijkheid biedt om een havengerelateerde opleiding volgen (met een infosessie, een attitudetraining over de haven en bezoeken aan een aantal bedrijven in de haven).

Met het sectorconvenant tussen de Vlaamse Regering en de sociale partners van het Paritair Comité voor de bedienden uit de internationale handel, het vervoer en de logistiek, engageert de sector zich m.b.t. acties en maatregelen inzake afstemming tussen onderwijs en arbeidsmarkt, competentiebeleid en diversiteit. Ook in het kader van Flanders Port Area wordt in een werkgroep “Arbeidsmarkt-Onderwijs”⁶ overleg gepleegd in functie van het ondernemen van geconcentreerde acties die in alle havens als relevant worden beschouwd.

Al deze inspanningen ten spijt blijft de mismatch op de arbeidsmarkt prangend actueel en zijn op zowel lokaal als Vlaams niveau goed geconcentreerde acties (inclusief een evaluatie van de resultaten) blijvend nodig.

⁶ Samengesteld uit vertegenwoordigers van havengemeenschappen, sectorfonds, VDAB, administraties onderwijs en werk, ondersteund door MOW. In deze werkgroep werd o.m. beslist tot het gezamenlijk uitwerken van een digitale leeromgeving voor haven, transport en logistiek die op verschillende niveaus zal kunnen ingezet worden.

OD23: Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken

De Vlaamse Havencommissie koos er in haar Memorandum voor om geen verlanglijst mee te geven van hinterland-infrastructuurprojecten die op korte of langere termijn moeten gerealiseerd worden (wat natuurlijk niet wil zeggen dat er geen missing links zijn). Infrastructuur en infrastructuurbeleid aan de hinterlandzijde van de havens is erg belangrijk. Voor de optimale functionering van de Vlaamse havens is een infrastructuurbeleid nodig dat:

- (1) de havens multimodaal ontsluit;
- (2) waarbij een geïntegreerde aanpak wordt gehanteerd;
- (3) waarbij de principes van rationeel investeringsbeleid worden toegepast;
- (4) en waarbij alle stakeholders worden betrokken.

De Vlaamse Havencommissie vindt het belangrijk dat de binnenvaart als volwaardige alternatieve vervoersmodus blijvend gestimuleerd wordt teneinde comodaliteit te bevorderen. Het vervoer tussen de economische poorten en knooppunten in het achterland wordt op dit moment reeds in belangrijke mate uitgevoerd met binnenschepen.

Ook moet nog meer ingezet worden op het operationeel stroomlijnen van de binnenvaartoperaties. In het bijzonder kan hier worden gedacht aan het gezamenlijk met andere partijen opzetten van initiatieven op het vlak van bundeling van goederenstromen en het onderzoeken van de haalbaarheid van containertransferia in de havens en langs de waterwegen.

OD24: Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken

(1) Vlaamse Spoorstrategie (Beleidsnota blz. 41)

De Vlaamse Havencommissie vindt het belangrijk dat de Minister in zijn Beleidsnota de prioriteiten van de Vlaamse Spoorstrategie belangrijk vindt. ***De Vlaamse Havencommissie verneemt graag meer over de wijze waarop de Minister de belangrijke rol van Vlaanderen, bij de bepaling van de prioritaire investeringen in spoorinfrastructuur, zal realiseren*** (zie ook het commentaar van de VHC bij OD5).

De VHC apprecieert het voornemen in de Beleidsnota om de enveloppe voor prioritaire gewestelijke projecten in te vullen met projecten die tijdens het vorige investeringsplan niet werden gerealiseerd.

(2) IJzeren Rijn (Beleidsnota blz. 41)

De Vlaamse Havencommissie staat achter de voorstellen die in de Beleidsnota worden genoemd om het dossier “IJzeren Rijn” op te starten en de realisatie ervan na te stre-

ven. Ook het uitvoeren van tussentijdse capaciteitsverhogende ingrepen richting Duitsland zijn hier van groot belang.

(3) Duurzame oplossing voor zowel verspreid als intermodaal vervoer (Beleidsnota blz. 42)

In de Beleidsnota wordt de problematiek aangekaart van zowel het verspreide als het intermodale vervoer. Dit is inderdaad een belangrijke problematiek die een oplossing vergt.

De Vlaamse Havencommissie vroeg in haar Memorandum om initiatieven te ondersteunen waarin wordt onderzocht hoe gecombineerd en verspreid spoorvervoer in de Vlaamse havens kunnen behouden en geoptimaliseerd worden. Verspreid spoorvervoer staat onder druk en voor gecombineerd vervoer is er nog heel wat potentieel dat momenteel onvoldoende benut wordt omdat er onvoldoende bundeling wordt georganiseerd. Initiatieven zijn hiervoor noodzakelijk, dewelke door de Vlaamse overheid ondersteund kunnen worden.

Het **verspreid vervoer** (gegroepeerd vervoer van ladingen van verschillende bedrijven naar verschillende klanten uit eenzelfde regio) is zeer moeilijk rendabel te exploiteren door de hoge kosten, maar tegelijkertijd van cruciaal belang voor de Vlaamse havens.

Het **gecombineerd vervoer** (goederenvervoer waarbij het begin- of eindtraject wordt afgelegd over de weg en waarbij een voertuig, afneembare laadbak of container wordt verzonden per spoor, over de binnenwateren of over zee) vergt voldoende kritische massa om rendabel te zijn.

Voor zowel het verspreid vervoer als het gecombineerd vervoer geldt dat door een gebrekkige of zelfs niet-bestaande organisatie een deel van het potentieel aan goederenstromen verloren gaat voor spoortransport. Dit potentieel kan worden aangesproken door de bundeling van goederenstromen, ofwel binnen elk havengebied ofwel over de verschillende havens heen. Om dit laatste aan te pakken is er een goed aanbod nodig aan mogelijkheden voor vervoer tussen de havens.

De havenbesturen onderzoeken initiatieven om die bundeling te optimaliseren. Ze kijken zowel naar de mogelijkheden binnen elk havengebied afzonderlijk als naar de volumes die verspreid zitten over de verschillende Vlaamse havens. De bundeling van deze volumes (zowel havenintern als tussen de havens) moet uiteindelijk het vervoer over lange afstanden voeden, in de richting van het Europese hinterland. Het gemeenschappelijk belang voor de Vlaamse havens bestaat in de vergroting van het aantal spoorproducten richting het Europese hinterland. Zo kunnen de Vlaamse havens bijkomend marktaandeel verwerven.

In afwachting van een verdere efficiëntieverbetering dienen subsidies deze verbindingen te ondersteunen.

3.7. Hoofdstuk VI: Slagkrachtige overheid

OD29: Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid

(1) Opvolging Europese dossiers (Beleidsnota blz. 44)

De Minister erkent in de Beleidsnota het grote belang van de opvolging van het Europese beleid. De Vlaamse Havencommissie is het hiermee volkomen eens, en verwijst wat het betrekken van stakeholders betreft naar het werk dat in haar werkgroep Europees Havenbeleid wordt verricht.

Vlaanderen heeft inzake de opvolging van Europese havengerelateerde dossiers al een hele weg afgelegd. Op dit moment worden deze dossiers al vrij goed opgevolgd. Deze opvolging, zowel van de Europese beleidsinitiatieven als van Europese medefinancieringsprogramma's zoals TEN-T, moeten uiteraard voortgezet en waar mogelijk versterkt worden.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat Vlaanderen ook proactief moet optreden door ervoor te zorgen dat er Vlaamse deskundigen mee aan tafel zitten wanneer ontwerp-richtlijnen, mededelingen en andere Europese beleidsdocumenten worden voorbereid en geschreven.

Sinds de eerste Havenrichtlijn in 2001 is de opvolging van de Europese havengerelateerde dossiers sterk verbeterd. Zowel bij de Overheid (MOW), de Permanente Vertegenwoordiging als bij de havenbesturen wordt deze materie goed opgevolgd en ook de Vlaamse Havencommissie is actief in de opvolging van en advisering over Europese dossiers.

Het is van groot belang dat de Europese materie ook "van binnenuit" wordt opgevolgd en mee vorm wordt gegeven door een actief lidmaatschap van Vlaamse Europese Parlementsleden in de Commissie Transport van het Europees Parlement.

(2) Havenverordening (Beleidsnota blz. 45)

Op het vlak van Europees havenbeleid en staatssteun is er heel wat aan het bewegen. Vlaanderen beschikt over een decretaal kader voor havenfinanciering dat zeer zinvol is en de Vlaamse Havencommissie vraagt daarom om het bestaande Vlaamse systeem proactief te verdedigen, ook en vooral omdat door sommige andere EU-lidstaten druk wordt uitgeoefend op de Europese Commissie om een beleid te voeren dat niet compatibel is met het Vlaamse systeem.

In een ontwerpresolutie van het Vlaams Parlement in het kader van de Europese ontwerpverordening rond toegang tot de markt voor havendiensten en financiële transparantie van de havens wordt opgemerkt dat er in Vlaanderen vandaag reeds een robuust, door Europa gelegitimeerd decretaal kader bestaat dat de vier havenbedrijven/havenbeheerders aan gelijke en uniforme regels inzake transparantie en non-discriminatoire behandeling van havengebruikers onderwerpt en er mee helpt voor zorgen dat ondernemingen actief binnen het havengebeuren aan normale markt-

voorwaarden kunnen opereren. In de resolutie 2147 werd gevraagd door het Vlaams Parlement, als reactie op de genoemde Europese ontwerpverordening, om de reeds door de Europese Commissie gelegitimeerde good practice van het Vlaamse havenbeheer in beginsel onverlet te laten.

De Vlaamse Havencommissie vraagt om dit beheers- en financieringssysteem te bestendigen, om hiervoor de nodige financiële middelen te voorzien en om het bestaande systeem tegenover derden te verdedigen.

(3) Europese cofinanciering (TEN-T) (Beleidsnota blz. 45)

De Minister heeft de intentie in de Beleidsnota om maximaal gebruik te maken van Europese cofinanciering en daar is de Vlaamse Havencommissie het mee eens.

De VHC vraagt dat het Vlaams Gewest heldere en concrete engagementen opneemt ten aanzien van de belangenbehartiging rond en de personele ondersteuning van kansrijke CEF-dossiers of andere Europese subsidiekansen voor de verschillende havens.

OD30: Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid

(1) Actief buurlandenbeleid (Beleidsnota blz. 46)

De Beleidsnota vermeldt dat Vlaanderen een actief buurlandenbeleid zal voeren. De Minister zal de dialoog aangaan met de buurlanden om specifieke havengerelateerde dossiers te bewerkstelligen. Dit stemt overeen met de vragen van de Vlaamse Havencommissie op dit vlak. De VHC vroeg om erop toe te zien dat de relaties met de buurlanden verder worden ontwikkeld en onderhouden met het oog op het vrijwaren van de ontwikkelingsmogelijkheden van de Vlaamse havens, het respecteren van de afgesloten verdragen en de principes van goed nabuurschap.

OD31: Slagkrachtige Overheid: uitvoeren kerntaken

(1) Optimalisering Loodswezen (Beleidsnota blz. 47)

De Vlaamse Havencommissie neemt akte van het voornemen in de Beleidsnota om het Loodswezen te optimaliseren tot een performante en modern uitgebouwde overheidsorganisatie. De randvoorwaarden die in de Beleidsnota worden gesteld, stemmen voor een groot stuk overeen met de voorwaarden die de VHC in haar Memorandum naar voor schoof. De VHC vindt dat er moet gestreefd worden naar een bedrijfszekere, performante en modern uitgebouwde Vlaamse overheidsorganisatie van algemeen belang, met als leidmotieven veiligheid, maximale toegankelijkheid voor de havens, universaliteit van dienstverlening en betrokkenheid van de gebruikers (zie ook OD22, punt (6) in deze aanbeveling, blz. 15, in het kader van de ketenwerking). De

Vlaamse Havencommissie wil deze principes en randvoorwaarden graag benadrukken en vraagt om het optimaliseringsproces in dat verband snel aan te vangen.

OD34: Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer

(1) PPS-projecten (Beleidsnota blz. 49)

In de Beleidsnota wordt gewezen op de belangrijke en stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten. Het belang van PPS wordt niet geminimaliseerd, maar er wordt wel geopteerd voor een voorzichtige houding: alleen kiezen voor PPS als het een aantoonbare meerwaarde oplevert. De Vlaamse Havencommissie kan zich vinden in deze voorzichtige houding.