

# Publiek-Private Samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties

Evaluatierapport 1998 – 2005  
Opgemaakt door de Commissie kaaimuren



*nv De Scheepvaart* 

Augustus 2006

## **Inhoud**

Situering .....	3
De projecten .....	4
Innovatieve projecten .....	6
Evaluatie t.e.m. 2005 .....	6
Impact op de mobiliteit .....	6
Conclusie.....	7

## Situering

Sinds februari 1998 bestaat voor bedrijven in Vlaanderen de mogelijkheid om via een publiek-private samenwerking met het Vlaamse gewest een laad- en losinstallatie langs bevaarbare waterwegen te bouwen tenminste voor zover niet gelegen in een havengebied. In 1998 en 1999 viel de goedkeuring van de steun die het Vlaams gewest in deze context gaf onder de bepalingen van Verordening EG 1107/70 van 4 juni 1970. Vanaf 2000 werd de steun goedgekeurd op basis van beslissing N550/2001 van de Europese Commissie van 11 december 2001.

In beide gevallen konden bedrijven met deze regeling rekenen op een deelname van de overheid in de kosten ten bedrage van 80% voor de aanleg van de infrastructuur van de laad- of losinstallatie.

De PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties kende bij de bedrijven bijzonder veel succes. Eind 2005 dienden 119 ondernemingen reeds een aanvraag in voor het bouwen van een laad- en losinstallatie. De projecten zijn gespreid over heel Vlaanderen. Ze situeren zich zowel langs hoofdwaterwegen als langs secundaire waterwegen en de overslag betreft allerlei soorten goederen : vaste en vloeibare bulk, containers, afvalstoffen, ondeelbare elementen en stukgoederen.

De PPS-regeling bleek bovendien voor deze bedrijven een pasklare oplossing te kunnen bieden om hun goederen via de binnenvaart te transporteren en te behandelen. Ze leverde dan ook een belangrijke bijdrage aan de doelstelling van de Vlaamse regering om het goederentransport via alternatieve modi te stimuleren ter ontlasting van het vervoer via de weg.

De Vlaamse regering gaf in 2004 in haar regeringsverklaring aan om het beleid inzake het bevorderen van het vervoer via de alternatieve modi te willen verder zetten.

Aansluitend drukte de minister bevoegd voor openbare werken in zijn beleidsnota 2004 – 2009 het voornemen uit om de PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties langs waterwegen als strategisch project te willen voortzetten. Om het gebruik van de waterwegen verder te stimuleren moeten er voldoende kaaimuren zijn, waar goederen kunnen worden overgeslagen. Doordachte inplanting ervan moet de combinatie van verschillende vervoerwijzen, de intermodaliteit, bevorderen.

De waterwegbeheerders dienden in uitvoering van het beleid van de minister bij de Europese Commissie een aanvraag in voor de verlenging van de PPS-regeling.

De Europese Commissie heeft op 16 november 2004 de regeling verenigbaar verklaard met het EG-verdrag onder het nummer N344/2004 en er haar goedkeuring aan gehecht tot einde 2010.

Naar aanleiding van deze goedkeuring door de Europese Commissie werden door de waterwegbeheerders en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen een brochure en een handleiding uitgegeven. De brochure beschrijft beknopt wat de PPS-regeling beoogt, de handleiding beschrijft het principe van de PPS-regeling en de mogelijkheden en de voorwaarden bij de realisatie van een project.

Beide documenten zijn verkrijgbaar bij Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart en VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

### Feiten en cijfers eind 2005

- **119 aanvragen**
- **50 reeds operationeel**
- **reeds 1.356.632 vermeden vrachtwagenritten, waarvan 474.853 in 2005.**

## De projecten

Sinds 1998 tot einde 2005 werden 119 projecten goedgekeurd in 31 rondes. 50 van deze projecten zijn momenteel operationeel, 13 andere zijn in uitvoering, terwijl de overige in voorbereidings- of studiefase zijn. 8 projecten werden evenwel, ondanks goedkeuring om uiteenlopende redenen stopgezet.

Uit onderstaande overzichtskaart blijkt duidelijk dat de regeling toegankelijk is voor projecten aan grote zowel als aan kleine waterwegen en voor overslag van verschillende soorten goederen.

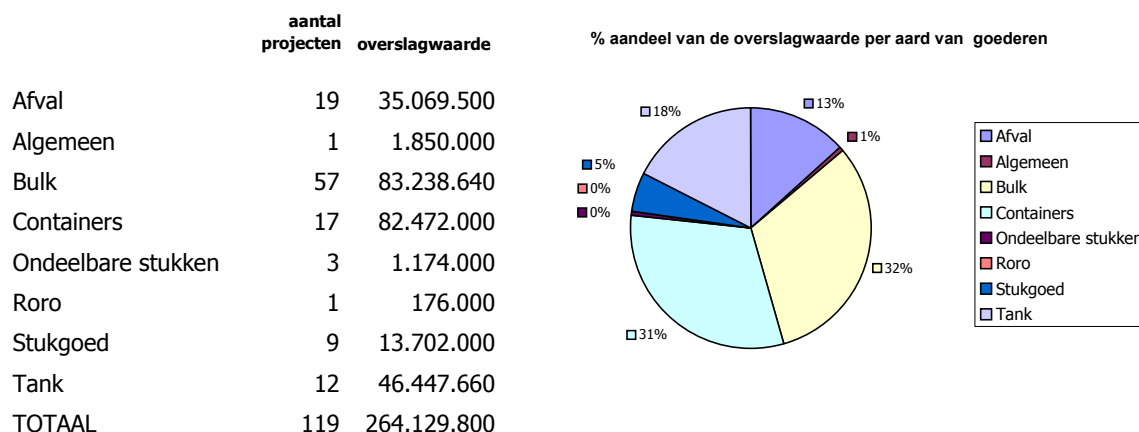


Onderstaande figuren geven een indeling per goederencategorie van de aanvaarde en van de gerealiseerde projecten en de overslagwaarde die ze per goederencategorie vertegenwoordigen. Het begrip overslagwaarde dient geïnterpreteerd te worden als de tienjaarlijkse overslagwaarde. M.a.w. de overslagwaarde die over een periode van 10 jaar minstens moet gerealiseerd worden op het overslagpunt teneinde boetes te vermijden. Om de “overslagwaarde” te berekenen wordt uitgegaan van een jaarlijkse tonnage of hoeveelheid vermenigvuldigd met een aantal coëfficiënten in functie van de aard van het product, het jaar, edm. Het begrip overslagwaarde staat dus geenszins gelijk aan het begrip tonnage.

Voor een gedetailleerd overzicht van de berekening van de overslagwaarde wordt verwezen naar de handleiding<sup>1</sup>.

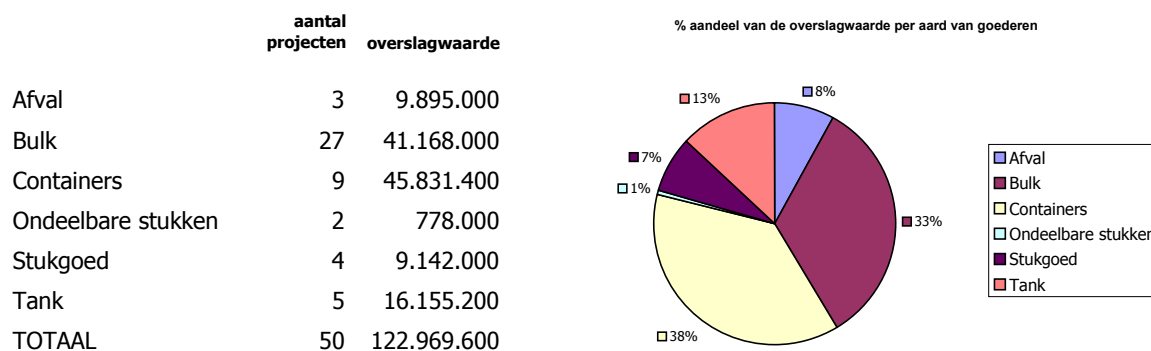
<sup>1</sup> Publiek-private Samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties, handleiding voor de aanvrager, april 2005.

Indeling van de aanvaarde projecten naar goederencategorie geeft het volgende resultaat:



Hoewel de voor de binnenvaart traditionele goederensoorten goed vertegenwoordigd zijn, kan terecht gesteld worden dat installaties voor de overslag van afval en van containers een belangrijk aandeel innemen.

Een indeling per goederencategorie van de projecten die reeds in bedrijf zijn ziet er als volgt uit:



De hoge overslagwaarden van de containeroverslagpunten valt hier op, er worden op deze terminals grote volumes gerealiseerd. Van de goedgekeurde projecten voor overslag van ondeelbare stukken zijn er reeds 2 van de 3 operationeel, wat een vermindering van uitzonderlijk vervoer over de weg met zich meebracht. Voor de overslag van afval zijn echter nog maar 3 van de 19 projecten operationeel.

Van de 8 projecten die werden stopgezet zijn er 6 die overslag van bulkproducten beoogden, 2 voor overslag vanuit tankschepen. De stopgezette projecten zijn dus geen projecten die nieuwe goederensoorten voor de binnenvaart (containers, afval, ondeelbare voorwerpen) betreffen.

## **Innovatieve projecten**

Meer en meer worden ook projectvoorstellen aanvaard met een innovatief karakter. Het gaat daar bij om projecten waarbij nieuwe concepten voor de binnenvaart worden toegepast. Een voorbeeld hiervan is de aanvraag van een bedrijf dat in één project niet alleen het vervoer van haar goederen beoogd maar ook het transport van haar werknemers van en naar de werkplaats mee in het project opneemt.

## **Evaluatie t.e.m. 2005**

Ieder jaar maken de waterwegbeheerders een evaluatie op van de kaaimuurprojecten die operationeel zijn en die voor evaluatie in aanmerking komen. Elk project wordt geëvalueerd vanaf het moment dat het één volledig kalenderjaar in bedrijf is geweest.

De gerealiseerde overslagwaarde wordt daarbij uitgezet tegenover de overeengekomen overslagwaarde. Bij projecten waarbij minder werd gerealiseerd dan beoogd in een bepaald jaar is een terugbetalingclausule van toepassing waarbij de waterwegbeheerder van de private partner een deel van de overheidsinvestering in het project zal terugvorderen.

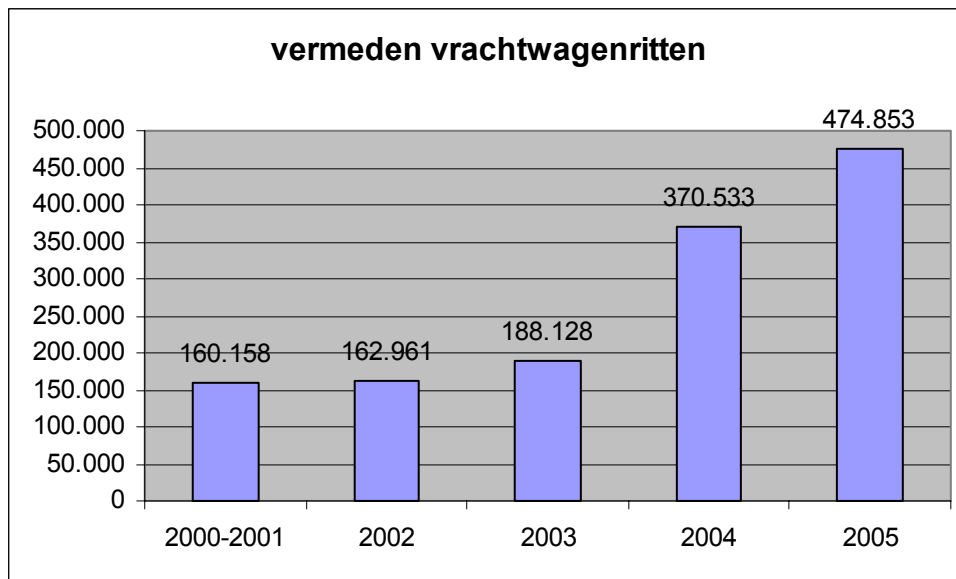
## **Impact op de mobiliteit**

De doelstelling van de Vlaamse overheid om via de PPS-regeling meer goederentransport via de waterweg te genereren en dit ten gunste van het vervoer via de weg, kan worden geïllustreerd op basis van het aantal vermeden vrachtwagenritten.

We gaan er van uit dat één vrachtwagen gemiddeld het equivalent vertegenwoordigt van 20 ton, 1,5 TEU of 50 m<sup>3</sup>. Deze equivalenten houden in zekere mate ook rekening met leeg rijden.

Uit een analyse van de jaarlijks gerealiseerde overslag van de 44 projecten die momenteel al worden geëvalueerd, werd berekend om hoeveel vermeden geladen vrachtwagenritten het jaarlijks ging.

In onderstaande grafiek zijn op basis hiervan het totaal aantal vermeden vrachtwagenritten voor de jaren 2000 tot 2005 weergegeven.



## Conclusie

Het succesvolle kaaimurenprogramma heeft duidelijk resultaten. Met een kleine helft van de aanvaarde projecten die in bedrijf zijn worden nu jaarlijks al bijna 475.000 vrachtwagenritten vermeden. De toename van ladingen en lossingen langs de Vlaamse waterwegen kan duidelijk worden toegeschreven aan het kaaimurenprogramma.

Dit programma, onderschreven door de Vlaamse regering, werd vanaf 1 januari 2005 opnieuw voor een periode van zes jaar goedgekeurd door de Europese Commissie.

Sinds 1 januari 2006 deden opnieuw vijf bedrijven een aanvraag voor de bouw van een kaaimuur via PPS. In het fysisch programma 2006 werd een budget van 7,7 miljoen euro voorzien (t.o.v. 11,5 miljoen euro in 2005). Tot nu toe wordt de totale kostprijs voor de overheid van alle aangevraagde projecten geraamd op 66,5 miljoen euro, tot op heden werd hiervan al 46 miljoen euro besteed.