

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

Evaluatierapport 1998 - 2010  
Opgemaakt door de Commissie kaaimuren

april 2011

## Inhoud

Situering.....	3
De projecten .....	4
Evaluatie van de gerealiseerde overslag .....	7
Impact op de mobiliteit.....	7
Vanaf 2011 .....	8
Conclusie .....	8

## 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 deze installatie niet in een havengebied gelegen is.

In 1998 en 1999 viel de goedkeuring van de steun die het Vlaamse gewest in deze context gaf onder de bepalingen van Verordening EG 1107/70 van 4 juni 1970.

Vanaf 2000 werd voor een periode van vijf jaar de steun goedgekeurd op basis van beslissing N550/2001 van de Europese Commissie van 11 december 2001.

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.

Op 20 december 2010 werd de regeling opnieuw verenigbaar verklaard en werd ze goedgekeurd onder nummer N490/2010 tot eind 2016.

Met de PPS-regeling kunnen bedrijven 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.

Het project kadert in het voornemen van de Vlaamse regering om het vervoer via de alternatieve modi te bevorderen.

De PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties kent bij de bedrijven bijzonder veel succes. Eind 2010 dienden al 162 ondernemingen een aanvraag in voor het bouwen van een laad- en losinstallatie.

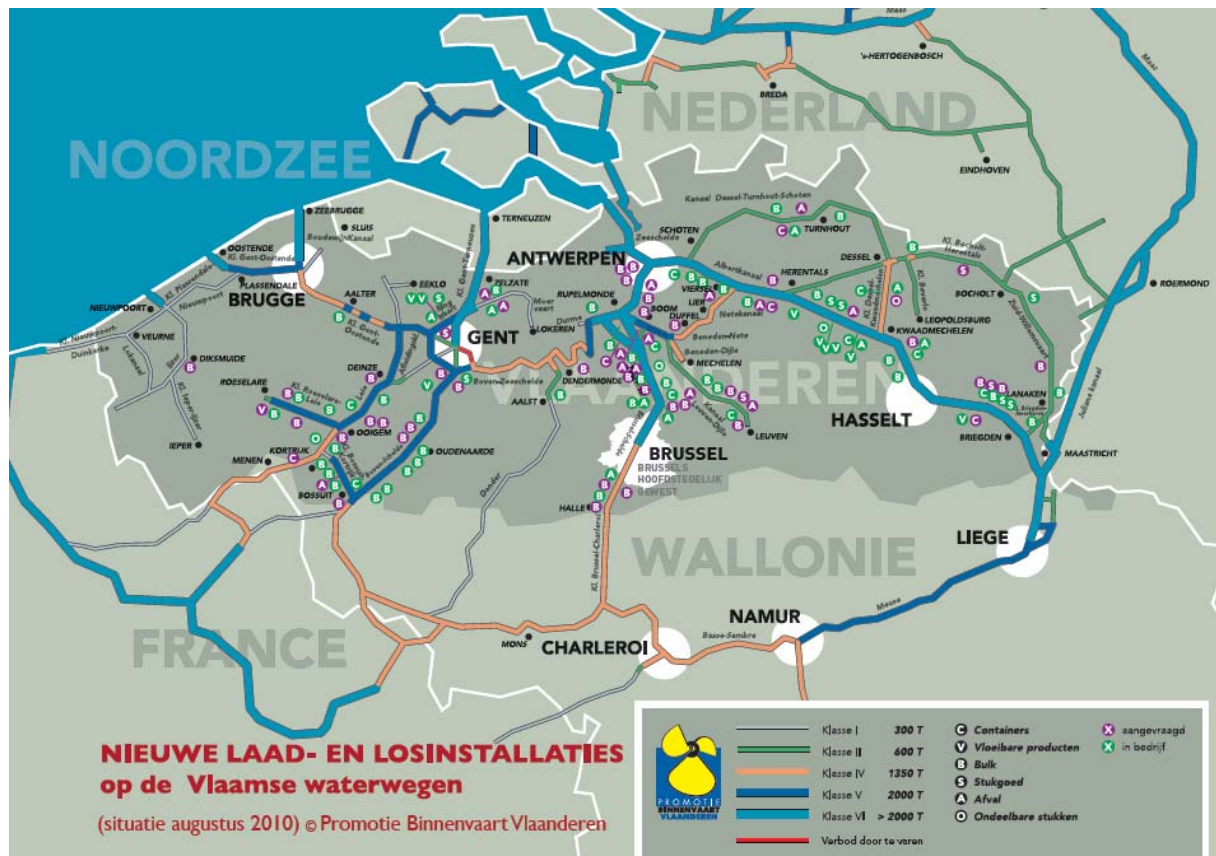
De projecten zijn verspreid over heel Vlaanderen. Ze situeren zich zowel langs hoofdwaterwegen (klasse IV of hoger) als langs secundaire waterwegen (kleiner dan klasse IV) en de overslag betreft allerlei soorten goederen: vaste en vloeibare bulk, containers, afvalstoffen, ondeelbare elementen en stukgoederen.

De PPS-regeling blijkt voor deze bedrijven een pasklare oplossing te bieden om hun goederen via de binnenvaart te transporteren. Ze levert 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.

Uit onderstaande overzichtskaart blijkt duidelijk dat de regeling toegankelijk is voor projecten aan waterwegen groter dan klasse IV, maar ook voor projecten aan waterwegen kleiner dan klasse IV én voor overslag van verschillende soorten goederen.

### Feiten en cijfers eind 2010

- 162 aanvragen
- 81 projecten al operationeel, waarvan 73 geëvalueerd
- reeds 4.732.149 vermeden vrachtwagenritten, waarvan 773.729 in 2010.



De waterwegbeheerders en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen hebben omtrent deze PPS-regeling 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.

## De projecten

Sinds 1998 tot einde 2010 werden 162 projecten goedgekeurd tijdens 44 evaluatierondes. 81 van deze projecten waren eind 2010 operationeel, andere zijn in uitvoering, terwijl de overige in de voorbereidings- of studiefase zijn. Aangezien 73 projecten eind 2010 al een volledig jaar operationeel waren kwamen zij in aanmerking voor evaluatie.

De hiernavolgende tabel geeft een indeling per goederencategorie van het aantal aanvaarde en gerealiseerde projecten.

	<u>Aantal aangevraagde projecten</u>	<u>Aantal projecten in bedrijf 2010</u>	<u>% in bedrijf</u>
Afval	24	9	38%
Algemeen	2	0	0%
Bulk	86	41	48%
Containers	19	11	58%
Ondeelbare stukken	4	3	75%
RORO	1	0	0%
Stukgoed	12	8	67%
Tank	14	9	64%
<b><u>TOTAAL</u></b>	<b><u>162</u></b>	<b><u>81</u></b>	

Kaaimuren voor de overslag van bulkgoederen zijn het talrijkst. Daarnaast zien we dat installaties voor de overslag van afval en containers een belangrijk aandeel innemen.

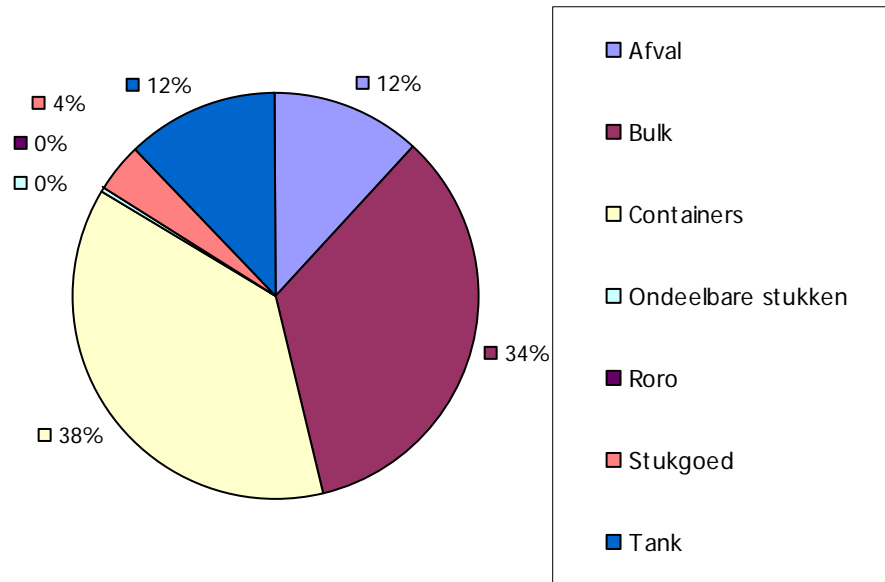
Het vervoer van afval via de waterweg komt moeilijker op gang. Eén en ander valt te verklaren door het feit dat afvaltransporten een ketenbenadering vereisen. Immers, pas nadat de verschillende overslaglocaties en verwerkingsinstallaties tegelijk in gebruik worden genomen kan het transport van afval over het water gerealiseerd worden.

Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verhouding in beoogde overslagwaarden<sup>1</sup> per goederencategorie, voor de aangevraagde en gerealiseerde projecten.

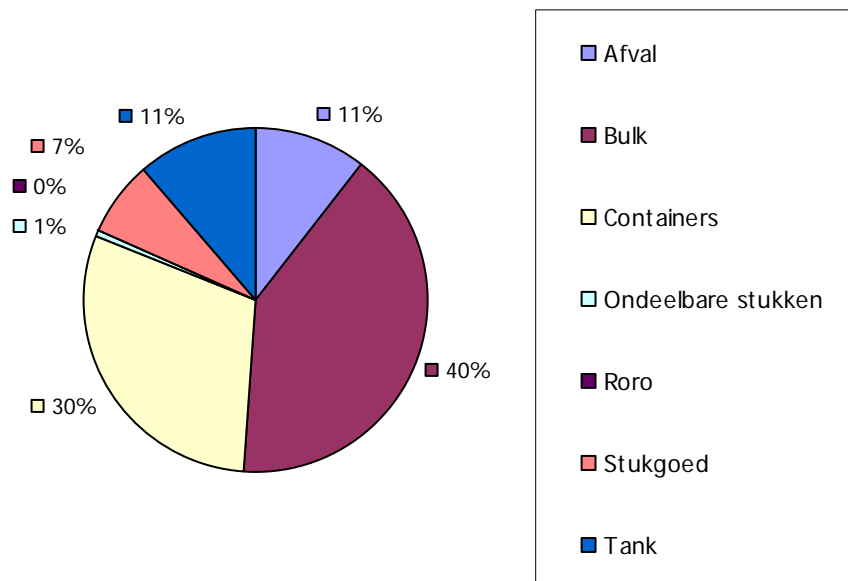
---

<sup>1</sup> Om de overslagwaarde te berekenen wordt uitgegaan van een jaarlijkse tonnage, volume of TEU, vermenigvuldigd met een aantal coëfficiënten waardoor een extra appreciatie wordt gegeven aan bepaalde goederensoorten, aan overslag in de aanvangsjaren en aan het laden van goederen. Het begrip overslagwaarde wijkt daarom af van het begrip tonnage, volume of TEU. Voor een gedetailleerd overzicht van de berekening van de overslagwaarde wordt verwezen naar de handleiding 'Publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties'.

**Aangevraagde kaaimuurprojecten eind 2010  
voorgestelde overslag**



**Kaaimuurprojecten in bedrijf eind 2010  
voorgestelde overslag**



De hoge overslagwaarden van de containeroverslagpunten valt hier op, er worden op deze terminals grote volumes gerealiseerd. De traditionele bulkgoederen blijven het goed doen. Naast stukgoed en tankvaart krijgt ook het afvalvervoer via het water haar plaats.

## **Evaluatie van de gerealiseerde overslag**

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 terugvordert.

## **Impact op de mobiliteit**

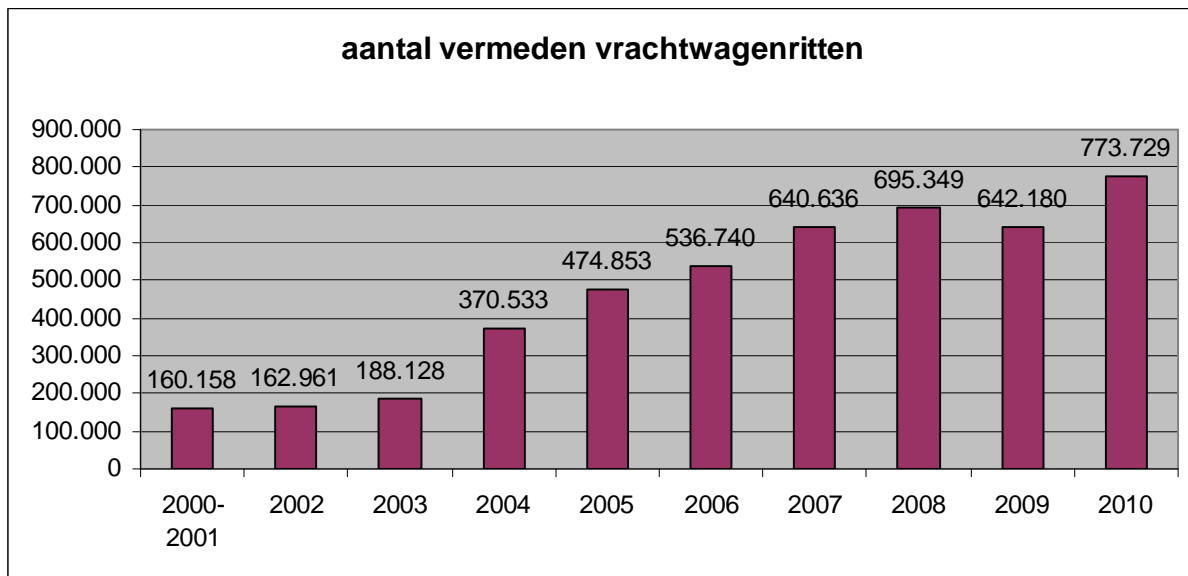
De doelstelling van de Vlaamse overheid om via de PPS-regeling meer goederentransport via de waterweg te genereren en dit ten gunste van het vervoer via de weg, kan worden geïllustreerd op basis van het aantal vermeden vrachtwagenritten.

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 73 projecten die geëvalueerd werden, samen met vier projecten die reeds meer dan 10 jaar in bedrijf zijn, werd berekend over hoeveel vermeden vrachtwagenritten het jaarlijks ging.

Onderstaande grafiek geeft het jaarlijks aantal vermeden vrachtwagenritten voor de jaren 2000 tot en met 2010 weer.

In 2010 zien we dat terug aangepikt wordt bij de stijgende trend. De terugval in 2009 was duidelijk een gevolg van de economische crisis.



## Vanaf 2011

Omdat de vraag van bedrijven voor nieuwe projecten nog steeds groot is, hebben de waterwegbeheerders opnieuw de goedkeuring gevraagd en gekregen van de Europese Commissie om de regeling vanaf 1 januari 2011 te kunnen verder zetten. De regeling loopt nu tot einde 2016.

## Conclusie

Het succesvolle kaaimurenprogramma blijft resultaten boeken. Na de mindere resultaten als gevolg van de economische crisis in 2009 wordt in 2010 het succes van het programma duidelijk terug bevestigd. Tot en met 2010 bedraagt de geraamde totale kostprijs van de projecten 146,6 miljoen euro. Daarvan werd al 90 miljoen euro effectief besteed, waarvan 68,8 miljoen door de overheid.