

# Memorandum

van de Vlaamse Havencommissie  
met prioriteiten  
voor het Vlaamse regeerakkoord 2014

Brussel, 3 april 2014

Adviesvraag: -  
Adviesvrager: -  
Ontvangst adviesvraag: -  
Adviestermijn:

Goedkeuring/bekrachtiging VHC: 3 april 2014

# Inhoud

<b>1.</b>	<b>De Vlaamse Havencommissie als adviesorgaan over havenbeleid .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Economisch belang van Vlaamse zeehavens.....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Lokale verankering, autonomie en deugdelijk bestuur.....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Facilitering en financiering van de Vlaamse zeehavens .....</b>	<b>7</b>
4.1.	Faciliteren van vlot en veilig scheepvaartverkeer.....	7
4.2.	Verbetering maritieme toegankelijkheid .....	8
4.3.	Bestendinging en verdediging van het huidige financieringssysteem .....	8
4.4.	Onderbouwde evaluatie van infrastructuurprojecten .....	9
<b>5.</b>	<b>Arbeidsmarkt .....</b>	<b>10</b>
5.1.	Onderwijs en arbeidsmarkt .....	10
5.2.	Arbeidsmarkt en woon-werkverkeer.....	11
<b>6.</b>	<b>Het hinterland van de havens .....</b>	<b>11</b>
6.1.	Corridoraanpak en gemeenschappelijke hinterlandstrategie .....	11
6.2.	Infrastructuur .....	12
6.3.	Binnenvaart .....	12
6.4.	Wegvervoer .....	13
6.5.	Spoorvervoer .....	14
<b>7.</b>	<b>Leefmilieu en ruimtelijke ordening.....</b>	<b>16</b>
7.1.	Betrokkenheid van de Vlaamse Havencommissie bij de opstelling van (beleids)plannen .....	16
7.2.	Optimalisering vergunningenbeleid.....	16
7.3.	Duidelijke regels inzake milieu en ruimtelijke ordening, onroerend en archeologisch erfgoed .....	17
<b>8.</b>	<b>Optimalisering en modernisering van bestaande regelgeving.....</b>	<b>18</b>
<b>9.</b>	<b>Relaties met andere bestuursniveaus en overheden .....</b>	<b>19</b>
9.1.	Proactief optreden in federale havengerelateerde dossiers .....	19
9.2.	Zesde staatshervorming .....	19
9.3.	Douane.....	19
9.4.	Proactief optreden in Europese havengerelateerde dossiers .....	20
9.5.	Bewaking goed nabuurschap.....	21
<b>10.</b>	<b>ICT en trade facilitation in de Vlaamse havens.....</b>	<b>21</b>
10.1.	Cargo Community System (CCS) .....	21
10.2.	National Single Window en gecoördineerd/ geïntegreerd grensbeheer.....	22
10.3.	Samenwerken in strijd tegen cybercrime .....	23

# 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 waarin heel de havensector is vertegenwoordigd.

Vanuit die positie heeft de Vlaamse Havencommissie een lijst gemaakt met de punten die voor het havenbeleid in de komende legislatuur van cruciaal belang zijn. De VHC geeft in dit memorandum aan:

(1) Dat de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie van enorm groot belang zijn;

(2) Wat de principes en aandachtspunten zijn die in de komende legislatuur van belang zijn om dat grote belang van de Vlaamse havens, als logistieke draaischijf in Europa en motor van de Vlaamse economie, te bestendigen en te versterken.

De Vlaamse Havencommissie is uiteraard bereid om ook in de komende legislatuur het Vlaamse havenbeleid verder te ondersteunen door middel van adviezen, aanbevelingen, studiewerk en informatie.

De VHC vraagt wel 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.

# 2. Economisch belang van Vlaamse zeehavens

De Vlaamse Havencommissie vraagt de Vlaamse Regering om te kiezen voor het versterken van de rol die de Vlaamse zeehavens vervullen in de economie. De zeehavens en de daar gevestigde bedrijven zijn als directe en indirecte bron van inkomen en werkgelegenheid van groot belang. Mede dankzij de functie van de havens als logistieke draaischijf en als belangrijk onderdeel van de supply chain wordt toegevoegde waarde en werkgelegenheid gecreëerd in en rond het havengebied en in belangrijke mate ook elders in heel Vlaanderen. Hiermee wordt een significante bijdrage geleverd tot de verdere ontwikkeling van Vlaanderen als Europese topregio.

Vlaanderen heeft vier zeehavens. Zij hebben een unieke ligging: zeer centraal in Noordwest-Europa en op het knooppunt tussen de zee en een zeer groot hinterland. Dit schept enorme mogelijkheden voor de industrie en voor de handel. Veel fabrieken kunnen niet draaien zonder de grondstoffen die via de havens worden aangevoerd. Ook voor de export zijn de havens essentieel, in feite wordt heel de wereld een gemakkelijk bereikbaar afzetgebied voor de productie in Vlaanderen, België en de buurlanden. Tenslotte is ook het belang van de havens voor de consument niet te onderschatten: een heel assortiment goederen kan pas in de Vlaamse huiskamers terechtkomen nadat ze de havens gepasseerd zijn. De Vlaamse havens zijn de poorten van en naar de rest van de wereld.

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.

De Vlaamse havens zijn in internationaal verband niet van de minste. Naar Europese maatstaven beschikken we met de Vlaamse havens over de tweede grootste haven op het vlak van totale trafiek, de snelste containerhaven, de grootste opslagcapaciteit, de grootste staalhaven, het grootste chemische complex, de grootste haven op het vlak van niet-begeleide ro-ro, de grootste autohaven, de grootste gas hub en zeer belangrijke spelers voor quasi alle andere goederen.

De Vlaamse Havencommissie vraagt om in het regeringsbeleid expliciet te kiezen voor het behoud en de versterking van de zeer belangrijke rol die de Vlaamse havens spelen als logistieke draaischijf in Europa en motor van de Vlaamse economie. Dergelijke keuze zou moeten leiden tot belangrijke werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Vlaanderen.

### **3. Lokale verankering, autonomie en deugdelijk bestuur**

**De Vlaamse Havencommissie vraagt om de lokaal verankerde, autonome bestuursvorm te bevestigen als de meest doelmatige. Uitgaande van het lokale bestuursmodel kunnen samenwerkingsverbanden tussen de Vlaamse havens op verschillende vlakken belangrijke synergiën vormen. Alle havenbedrijven respecteren de principes van deugdelijk bestuur. Binnen deze principes is de opname van externe expertise in Raden van Bestuur van de havenbesturen belangrijk.**

**De Gewestelijke Havencommissaris vervult een brugfunctie tussen de havenbesturen enerzijds en de Vlaamse Overheid anderzijds. De Vlaamse Havencommissie vindt het wenselijk dat deze brugfunctie in twee richtingen werkt.**

De Vlaamse havens opereren in een mondiale context. Dat de Noordwest-Europese havens wereldwijd tot de meest performante havens behoren, heeft in belangrijke mate te maken met hun lokale bestuursvorm. In de Hanseatische traditie kreeg de havenontwikkeling vorm op basis van een directe, lokale dialoog tussen havenbesturen en havengebruikers. De uitbouw van infrastructuur beantwoordde aan de noden en behoeften die werden gedetecteerd in functie van opportuniteiten op de commerciële markt. Dit lokale bestuursmodel van Vlaanderen is een voorbeeld voor landen met een centraal georganiseerde havenstructuur.

De havenbedrijven passen de principes van deugdelijk bestuur (“corporate governance”) toe. 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.

Uitgaande van het lokale bestuursmodel kan een samenwerking tussen de Vlaamse havens op verschillende vlakken belangrijke synergiën creëren. In de afgelopen jaren is er op verschillende vlakken samengewerkt tussen de Vlaamse havenbedrijven in het kader van het Flanders Port Area project<sup>1</sup> en op termijn worden bijkomende samenwerkingsprojecten, zoals tussen Vlaamse en buitenlandse havens, of tussen havens en andere instanties, verwacht. Ook bredere internationale samenwerkingsverbanden bieden kansen op de realisatie van een efficiënter en duurzamer transportsysteem. Het is hoe dan ook belangrijk dat er met de samenwerking een gemeenschappelijk nut wordt nagestreefd en bereikt.

De eenheid van beheer binnen één havengebied staat voorop. De lokale verankering kan worden verbreed en verdiept. Elke haven bekleedt zijn eigen plaats in het transportsysteem en draagt op zijn eigen wijze bij aan de versterking van het economisch weefsel. Elk havenbestuur dient dus vanuit die specificiteit invulling te geven aan boven genoemde opdracht en het Vlaams havenbeleid dient rekening te houden met het aanwezige reliëf.

De Havencommissaris moet een belangrijke rol kunnen spelen in de verhoudingen tussen het Vlaamse Gewest (Regering en administratie) en de Vlaamse havens. De Havencommissaris is de vertrouwensfiguur<sup>2</sup> die de toepassing van het Havendecreet naar zowel de letter als de geest dient te garanderen en die het bestaan van gezonde

<sup>1</sup> Zie de nota “Samenwerking tussen Vlaamse havens” van 18 april 2013.

<sup>2</sup> In dat opzicht verschilt de rol van de Havencommissaris fundamenteel van de rol van de klassieke Regeringscommissaris.

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.

## **4. Facilitering en financiering van de Vlaamse zeehavens**

### **4.1. Faciliteren van vlot en veilig scheepvaartverkeer**

De Vlaamse Havencommissie vraagt om, met het oog op het realiseren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer in de Vlaamse havens, te opteren voor de ketenbenadering, waarbij de diverse betrokken publieke en private partijen hun operaties op elkaar afstemmen.

Bij zowel de publieke als de private partijen zijn efficiëntieverbeteringen nodig en mogelijk. 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.

## 4.2. Verbetering maritieme toegankelijkheid

De Vlaamse Havencommissie vraagt om binnen het havenbeleid de maritieme toegankelijkheid van elk van de Vlaamse havens als hoofdprioriteit te beschouwen, dit in functie van 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 wijst op de noodzaak van onderzoek teneinde een optimale maritieme toegankelijkheid voor de toekomst te garanderen.

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 HaveninfrastructuurProject (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.

## 4.3. Bestendiging en verdediging van het huidige financieringssysteem

De Vlaamse Havencommissie vraagt het Vlaams Gewest om de Vlaamse havens te ondersteunen in hun rol als economische poorten. Overeenkomstig het Havendecreet moet het Vlaams Gewest, 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 overheids-taken 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 vraagt aan de Vlaamse Regering om het bestaande Vlaamse systeem 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<sup>3</sup> 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 marktvoorwaarden 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 bevestigen, om hiervoor de nodige middelen te voorzien en om het bestaande systeem tegenover derden te verdedigen.

## **4.4. Onderbouwde evaluatie van infrastructuurprojecten**

**De Vlaamse Havencommissie vraagt om een rationeel investeringsbeleid te voeren, waarbij grote infrastructuurwerken in de zeehavens worden ondersteund door gedegen en onderbouwd evaluatieonderzoek. Het kader dat daarvoor in de afgelopen legislatuur werd ontwikkeld (de “Standaardmethodiek MKBA”), met als basis de maatschappelijke kosten-batenanalyse, moet in de komende legislatuur beoordeeld en desgevallend bijgestuurd en geïmplementeerd worden.**

In de afgelopen legislatuur werd onderzoek gepleegd naar de methodologie die het beste gebruikt wordt bij de evaluatie van grote infrastructuurprojecten in zeehavens.

---

<sup>3</sup> Caroline Bastiaens, Jan Roegijs, Jan Peumans, Sas van Rouveroi, Björn Rzoska, Peter Reekmans en Dirk de Kort, “Resolutie betreffende bedenkingen inzake subsidiariteit in verband met het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens (COM(2013)296), goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 10 juli 2013.

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 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.

## 5. Arbeidsmarkt

### 5.1. Onderwijs en arbeidsmarkt

**De Vlaamse Havencommissie vraagt aan de Vlaamse Regering om de bestaande lokale samenwerkingsinitiatieven 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 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 communicatieinspanningen 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. 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.

Al deze inspanningen ten spijt blijft de mismatch op de arbeidsmarkt prangend actueel en zijn op zowel lokaal als Vlaams niveau goed geconcentreerde acties blijvend nodig.

## 5.2. Arbeidsmarkt en woon-werkverkeer

De aantrekkelijkheid van de havenzones voor werknemers hangt samen met bereikbaarheid. De Vlaamse Havencommissie vraagt om collectieve oplossingen, zoals shuttlediensten, die worden ingezet voor het vervoer van en naar economische poorten en bedrijvzones die niet of onvoldoende worden bediend door het openbaar vervoer, te ondersteunen en hiervoor een kader te voorzien. Eerder al werden succesvolle projecten opgestart in de havens van Antwerpen (I-Bus), Zeebrugge (Havenbus) en Gent (Max Mobiel) en waarbij pendeldiensten van en naar de haven worden aangeboden.

## 6. Het hinterland van de havens

### 6.1. Corridoraanpak en gemeenschappelijke hinterlandstrategie

De Europese Commissie wil een aangepast en snel vervoersnetwerk doorheen heel Europa. Daarvoor legde ze 104 'core ports' en 9 'Core Network Corridors' vast die het hele Europese achterland moeten ontsluiten. De bedoeling is om de infrastructurele bottlenecks op deze corridors prioritair (tegen 2020) weg te werken alvorens ook de kleinere infrastructuurproblemen van de 'comprehensive ports' aan te pakken tegen 2050.

Gegeven de erkenning van de Vlaamse havens als core ports in het TEN-T netwerk is medefinanciering van Europa voor enkele grote infrastructuurprojecten mogelijk en dit tegen 2020. De Vlaamse Havencommissie vraagt aan de Vlaamse Overheid om in samenwerking met de havens maximaal gebruik maken van deze medefinancieringsmogelijkheden.

Optimalisering van multimodale transportverbindingen tussen havens en hinterland is echter niet alleen een kwestie van infrastructuur. Het optimaal gebruiken van bestaande infrastructuur is minstens even belangrijk, evenals 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 transportoperatoren, 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 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 beide partijen voldoende meerwaarde wordt gerealiseerd. De Vlaamse Havencommissie vindt dat Vlaanderen hierin een trekkersrol moet spelen.

## 6.2. Infrastructuur

De Vlaamse Havencommissie kiest ervoor om in dit Memorandum geen verlanglijst mee te geven van hinterland-infrastructuurprojecten die op korte of langere termijn moeten gerealiseerd worden. Infrastructuur en infrastructuurbeleid aan de hinterlandzijde van de havens is uiteraard wel 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.

## 6.3. Binnenvaart

De Vlaamse Havencommissie vraagt de Vlaamse Regering om de binnenvaart als volwaardige alternatieve vervoersmodus te blijven stimuleren teneinde comoditeit te bevorderen. Het vervoer tussen de economische poorten en knooppunten in het achterland wordt op dit moment reeds in belangrijke mate uitgevoerd met binnenschepen. Toch 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.

De Vlaamse Havencommissie vraagt om de subsidieregeling voor binnenvaart-terminals en kaaimuren langs binnenvaarwegen te evalueren in functie van (1) de mogelijke gevolgen van deze regeling voor de locatie van de kaaimuur of terminal (binnen of buiten het havengebied) en (2) de capaciteitsbenutting en/of mogelijke capaciteitsversnippering.

## Verschillende ondersteuningsregimes binnen en buiten het havengebied

De Vlaamse Havencommissie vraagt aandacht voor het feit dat er binnen en buiten het havengebied grote verschillen bestaan in de subsidieverlening voor binnenvaart-kaaimuren:

- Langs binnenvaartwegen, dus buiten het havengebied, geldt een subsidieregeling met substantiële subsidies. Dit ligt op zich volledig in de lijn van een degelijk beleid dat comodaliteit nastreeft.
- Binnen het havengebied geldt de subsidieregeling van het Havendecreet, waarbij de subsidies voor binnenvaart-kaaimuren (of kaaimuren waar zowel de binnenvaart als de zeevaart van gebruik kan maken) merkkelijk lager liggen dan langs binnenvaartwegen. Binnen het havengebied is er dus geen specifieke regeling voor binnenvaartinfrastructuur.

Als er voor overslagbedrijven belangrijke verschillen bestaan binnen en buiten het havengebied, ongeacht of het nu gaat over binnenvaartsubsidies of andere voorwaarden, dan leidt dit tot een verschuiving van overslagsites voor binnenvaart van binnen naar buiten het havengebied.

Het feit dat er binnen en buiten het havengebied verschillende ondersteuningsregimes bestaan, is mogelijk in conflict met de Vlaamse en Europese beleidsobjectieven inzake de versterking van comodaliteit en intermodaliteit.

De Vlaamse Havencommissie vraagt om de subsidieregeling voor binnenvaartinfrastructuur (terminals en kaaimuren) te evalueren in functie van efficiëntie en uitgaande van de bovenstaande opmerkingen.

### Bundeling van goederenstromen

De Vlaamse Havencommissie vraagt om de binnenvaart te ondersteunen door onder meer in te zetten op de operationele stroomlijning van binnenvaartoperaties, bijvoorbeeld door het gezamenlijk opzetten met andere partijen van initiatieven op het vlak van bundeling van goederenstromen en het onderzoek naar de haalbaarheid van containertransferia.

## 6.4. Wegvervoer

**Wegvervoer blijft in de economische structuur van Vlaanderen een essentieel element. Voor het vervoer tussen de belangrijke economische zones zoals havens en het achterland is wegvervoer in de meeste gevallen ook in het komende decennium de belangrijkste vervoersmodus voor alle vervoer te land. Bijgevolg is het van het grootste belang om door middel van weloverwogen investeringen het wegennetwerk te vervolledigen.**

**Als er systemen voor kilometerheffing voor vrachtwagens zouden worden ingevoerd, dan is het voor de havens 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 dat een degelijke impactanalyse moet uitgevoerd worden zodat alle effecten op de concurrentiepositie van de havens in kaart worden gebracht.**

### **Kilometerheffing**

Als er systemen voor kilometerheffing voor vrachtwagens zouden worden ingevoerd, dan is het voor de havens belangrijk dat dergelijk systeem de ontsluiting van de havens en de weginfrastructuur van het hinterland verbetert en de concurrentiepositie van de havens niet aantast. Ook is het aangewezen dat bij de invoering van kilometerheffing de reeds bestaande heffingssystemen worden opgeheven en geïntegreerd.

Er is echter nog geen degelijke impactanalyse gebeurd, specifiek voor wat het oost-westverkeer betreft. De Vlaamse Havencommissie vindt het derhalve 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 invoering van kilometerheffing lijkt de Vlaamse Havencommissie een punt te zijn dat in een internationale context moet worden bekeken, met het oog op de concurrentiepositie van de havens, o.m. door rekening te houden met de bestaande of geplande systemen in de buurlanden. Een belangrijk aandachtspunt in dit verband is het feit dat Nederland manifest van plan is om geen kilometerheffing in te voeren, in tegenstelling tot vroegere plannen.

## **6.5. Spoorvervoer**

**Spoorvervoer moet een belangrijke rol spelen in de realisering van comoditeit. Een performant spoorvervoer is essentieel voor de competitiviteit van de Vlaamse havens.**

**De Vlaamse Havencommissie vraagt de Vlaamse Regering om ervoor te zorgen dat Vlaanderen een belangrijke rol kan 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.**

**De Vlaamse Havencommissie vraagt 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.**

### **Bundeling van goederenstromen: verspreid en gecombineerd vervoer**

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 kunnen subsidies deze verbindingen ondersteunen.

## 7. Leefmilieu en ruimtelijke ordening

### 7.1. Betrokkenheid van de Vlaamse Havencommissie bij de opstelling van (beleids)plannen

De Vlaamse Havencommissie vindt het essentieel dat zij bij de opstelling en/of herziening van beleidsplannen, zoals het Beleidsplan Ruimte en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, betrokken wordt. Het belang van de interactie tussen havens en mobiliteit en ruimtelijke ordening is immers groot.

### 7.2. Optimalisering vergunningenbeleid

De Vlaamse Havencommissie vindt dat de Vlaamse Regering moet streven 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”<sup>4</sup> 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;
- 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.

---

<sup>4</sup> “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.



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.

### **7.3. Duidelijke regels inzake milieu en ruimtelijke ordening, onroerend en archeologisch erfgoed**

**De Vlaamse Havencommissie vindt dat het Havenbeleid rekening moet houden met milieu en erfgoed, maar ook dat vanuit erfgoed- en milieubeleid rekening moet worden gehouden met de havens en havenontwikkeling. Havengebieden concurreren, door hun ligging aan de zee, aan rivieren, stromen of zeekanalen, met ecologische gebieden en met historisch en archeologisch aanwezig erfgoed. Daarom is een gedifferentieerde aanpak nodig: inzake milieu, ruimtelijke ordening en diverse vormen van erfgoed moet rekening worden gehouden met de typische eigenschappen van een haven en van de activiteiten die in havens worden uitgeoefend. Regels om verdere ontwikkelingskansen te vrijwaren moeten duidelijker worden, en meer rechtszekerheid bieden.**

**De Vlaamse Havencommissie vraagt om de nodige initiatieven te ontwikkelen zodat de toekomstige ontwikkeling van de havens wordt gevrijwaard door hiertoe aangepaste wettelijke beschermingsinstrumenten te creëren.**

De laatste jaren komen de functies van de havens steeds meer in conflict met diverse reglementeringen inzake milieu, onroerend en archeologisch erfgoed. De zorg voor milieu en onroerend en archeologisch erfgoed is zeer terecht, de havenbesturen zowel als de bedrijven in de havens zijn zich daarvan te volle bewust en stellen alles in het werk om te voldoen aan alle bestaande milieunormen en -reglementen, en om op een waardevolle manier om te gaan met onroerend en archeologisch erfgoed.

De Vlaamse Havencommissie stelt echter vast dat er op het kruispunt van havenbeleid, ruimtelijke ordening, milieubeleid en onroerend en archeologisch erfgoed leemten en onduidelijkheden in de wetgeving bestaan die verdere havenontwikkeling belemmeren of vertragen. In de praktijk blijkt dat deze onzekerheden bij de bevoegde ambtenaren dikwijls leiden tot de weigering van vergunningen.

Inspanningen om op een proactieve wijze om te gaan met verplichtingen inzake milieu, onroerend en archeologisch erfgoed binnen havengebieden moeten maximaal ondersteund en juridisch verankerd worden. Een ruimtelijk differentiële invulling op deze vlakken via daartoe specifiek aangepaste wettelijke beschermingsinstrumenten is noodzakelijk<sup>5</sup>.

Door een dergelijk scherper juridische kader kan ervoor gezorgd worden dat reguliere en nieuwe havenactiviteiten op een rechtszekere manier kunnen ontwikkelen met alle mogelijkheden van een flexibele en gediversifieerde invulling en met een mogelijke combinatie van maritieme op- en overslag, industrie en logistiek, zoals de verdere toekomstige economische ontwikkeling van Vlaanderen zal vragen.

## 8. Optimalisering en modernisering van bestaande regelgeving

**Het Havendecreet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten bieden een solide basis voor het Vlaamse havenbeleid. Op basis van voortschrijdend inzicht, nieuwe ontwikkelingen, o.m. op Europees vlak, zijn er sinds het Havendecreet noodzakelijke wijzigingen in het decretale kader aangebracht. De Vlaamse Havencommissie wijst erop dat het ook in de toekomst noodzakelijk blijft om deze regelgeving, mits zorgvuldige afweging en overleg, te blijven optimaliseren en moderniseren in functie van rechtszekerheid en de ontwikkeling van de havens.**

**Daarnaast is het ook belangrijk om bij de uitwerking van nieuwe niet-havengerelateerde regelgeving rekening te houden met het bestaande kader voor de havens, zodat er geen tegenstrijdigheden in de regelgeving ontstaan.**

Ook los van het Havendecreet is er regelgeving die aanpassing of modernisering vergt. Voorbeelden die in dit verband kunnen genoemd worden, zijn:

- De wet op de havenkapiteins die dateert van 1936. Uitgaande van de vaststelling dat sindsdien tal van taken en bevoegdheden waarmee de havenbesturen geconfronteerd worden geregionaliseerd werden en ook het wettelijk kader over de jaren heen sterk wijzigde, verdient het bijgevolg aanbeveling om een onderzoek over de actualisatie van de havenkapiteinswet op te starten.
- De wet “betreffende het beheer van het Linkerscheldeoever-gebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen” (“wet Chabert”).

Het spreekt voor zich dat bij dergelijke optimalisering en modernisering van regelgeving de Vlaamse Havencommissie betrokken en/of geraadpleegd moet worden.

---

<sup>5</sup> Een voorbeeld: via Vlarem rubrieken op maat zouden specifieke havenactiviteiten, waaronder RID-bufferzones, vergunbaar gemaakt kunnen worden.

## **9. Relaties met andere bestuursniveaus en overheden**

### **9.1. Proactief optreden in federale havengerelateerde dossiers**

Het havenbeleid is een regionale materie, maar sommige beleidsdomeinen (bijvoorbeeld douane, spoorwegen, mariene ruimtelijke planning, havenarbeidsorganisatie...), die voor de functionering van de Vlaamse havens zeer belangrijk zijn, vallen onder federale bevoegdheid. De Vlaamse Havencommissie vraagt aandacht voor een aantal belangrijke onderwerpen, zoals de hierboven genoemde, die onder de federale bevoegdheid vallen en dringt aan op een goede samenwerking tussen het Vlaamse en het federale beleidsniveau.

Naast samenwerking op Vlaams en federaal niveau in deze federale havengerelateerde dossiers kan het nuttig zijn om in de Vlaamse Havencommissie, bij de behandeling van dergelijke dossiers, een federale vertegenwoordiger uit te nodigen als deskundige.

Verder kan worden verwezen naar de beleidsdomeinen benoemd onder punt 10.

### **9.2. Zesde staatshervorming**

De Zesde Staatshervorming omvat een hele reeks maatregelen, waaronder de overdracht van bevoegdheden van het federale naar het Vlaamse niveau. In de komende legislatuur zal deze overdracht worden afgerond. De Vlaamse Havencommissie vraagt om erop toe te zien dat samen met de bevoegdheden ook voldoende kennis en kunde wordt overgedragen zodat continuïteit wordt verzekerd.

### **9.3. Douane**

De Vlaamse Havencommissie vindt dat Vlaanderen maximaal moet trachten te wegen op het door de federale overheid gevoerde douanebeleid en de voor havens cruciale automatiseringsprojecten in het bijzonder. De nieuwe regeringen dienen erop toe te zien dat de in het douanebeleidsplan ingeslagen weg ook in de volgende legislatuur wordt verdergezet. Hoewel douane in hoofdzaak een federale materie is, is samenwerking tussen het Vlaamse en het federale beleidsniveau en een goede opvolging en ondersteuning vanuit Vlaanderen erg belangrijk.

## 9.4. Proactief optreden in Europese havengerelateerde dossiers

**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 de ontwerprichtlijnen, 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.

In het licht van de Europese beleidsontwikkelingen is het van belang om het Vlaamse havenbeheermodel – met autonome, publiekrechtelijke, territoriaal bevoegde havenbesturen – overeind te houden. Daarbij staat centraal dat havenbesturen de verdedigers zijn van het algemene havenbelang, in die zin dat zij tot missie hebben om een zo groot mogelijke toegevoegde waarde van het toevertrouwde havengebied te verzekeren. Kernbevoegdheid hierbij is het beheer van het havendomein en de terbeschikkingstelling ervan aan marktpartijen. De havenbesturen vertalen dit publieke belang o.m. in de structuur, de hoogte en de differentiatie van de financiële vergoedingen die zij capteren van de havengebruikers en vervolgens ook maximaal terug inzetten ten bate van de haven economie.

Opvolging van de Europese havengerelateerde dossiers houdt ook in dat er van ondersteuningsprogramma's, zoals in het kader van de Transeuropese Netwerken voor Transport (TEN-T), maximaal gebruik moet worden gemaakt, zie ook punt 6.1. van dit Memorandum.

## 9.5. Bewaking goed nabuurschap

De relaties met Nederland, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk zijn voor sommige dossiers van groot belang.

De Vlaamse Regering zal erop toezien dat deze relaties 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.

## 10. ICT en trade facilitation in de Vlaamse havens

### 10.1. Cargo Community System (CCS)

De Vlaamse Havencommissie vraagt de Vlaamse Regering 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.

De Vlaamse havens werken reeds goed samen inzake IT-toepassingen ter ondersteuning van hun operationele processen. In functie van de nautische keteninformatiestromen zijn de lokale havensystemen (APICS, Enigma, Ensor, Zedis) via het Central Broker System (CBS) al langer op elkaar afgestemd. Sinds 2009 beschikt Vlaanderen met het Cargo Community System (CCS) over een uniek overlegplatform waarin naast de Vlaamse overheid, havenbesturen en douane, ook de private haven- en logistieke spelers vertegenwoordigd zijn. CCS wil met geconcentreerd overleg de havengerelateerde goederenstromen en businessprocessen met havenbrede IT-applicaties faciliteren. CCS werkt met een sterk governance model dat waakt over de neutrale benadering. CCS maakt maximaal gebruik van bestaande systemen en applicaties en wil deze zo goed mogelijk (her)gebruiken in een community-context. Het principe hierbij is dat de door een lokaal Port Community System (PCS) ontwikkelde IT-applicaties worden opengesteld voor andere geïnteresseerde havens. Zo werd op Vlaams niveau het douane-exportproces voor containers en ro/ro geautomatiseerd. Andere projecten zijn in voorbereiding. CCS wil verder evolueren in haar rol als platform om behoeften in kaart te brengen en om de samenwerking tussen overheid en privé inzake digitalisering van administratieve verplichtingen met betrekking tot het logistieke proces te bevorderen. De ambitie moet zijn om alle bij het logistieke proces betrokken partijen te koppelen.

De strategische uitbreiding van de scope van CCS naar spoorvervoer en de binnenvaart en de vaarwegbeheerders kadert in deze opstelling.

## 10.2. 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.**

Port community systems zijn via het Central Broker System (CBS) de toegangspoorten tot de “national maritime single window”. Dergelijk “enig venster” wordt door EU-richtlijn 2010/65 verplicht tegen juni 2015 voor wat de meldingsformaliteiten voor schepen betreft. De bedoeling is dat deze “maritime single window” evolueert naar een “national single window”, gekoppeld aan de initiatieven van de douane met betrekking tot gecoördineerd grensbeheer, waarbij de diverse autoriteiten/instanties (douane, FAVV, ...) hun controles aan de buitengrenzen op elkaar afstemmen waardoor de administratieve last voor de gebruiker tot een minimum herleid wordt. De rol van de lokale port community systemen als gateways naar het maritime en national single window dient hierbij erkend.

In 2012 werd vorm gegeven aan het concept gecoördineerd grensbeheer als een verregaande vorm van samenwerking tussen de verschillende controlerende en vergunningverlenende instanties (op federaal en gewestelijk niveau) die betrokken zijn bij het grensoverschrijdend vervoer van goederen.

Gecoördineerd grensbeheer kan opgedeeld worden in twee grote blokken, nl. ‘national single window’ en ‘one-stop-shop’. Beide onderdelen dragen bij aan een efficiëntere, snellere en meer betrouwbare logistieke keten en versterken als dusdanig de concurrentiepositie van de zeehavens. National single window houdt in dat meldingen/aangiftes slechts één keer en op elektronische wijze moeten ingestuurd worden. One-stop-shop staat voor een rationalisering, afstemming en coördinatie van de diverse toezichts- en controletaken aan de buitengrenzen door de verschillende overheidsdiensten. Concreet houdt dit in dat goederen slechts één keer op één locatie worden gecontroleerd. Onderliggend vereist dit een afstemming tussen de verschillende overheden betreffende risicoanalyse, delegatie van bevoegdheden, uitwisselen van controleresultaten enz. Dit concept moet verder uitgewerkt worden door de nieuwe regeringen op federaal en gewestelijk niveau. Ook Vlaanderen heeft een aantal diensten en departementen die betrokken zijn, zoals b.v. OVAM.

### **10.3. 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.