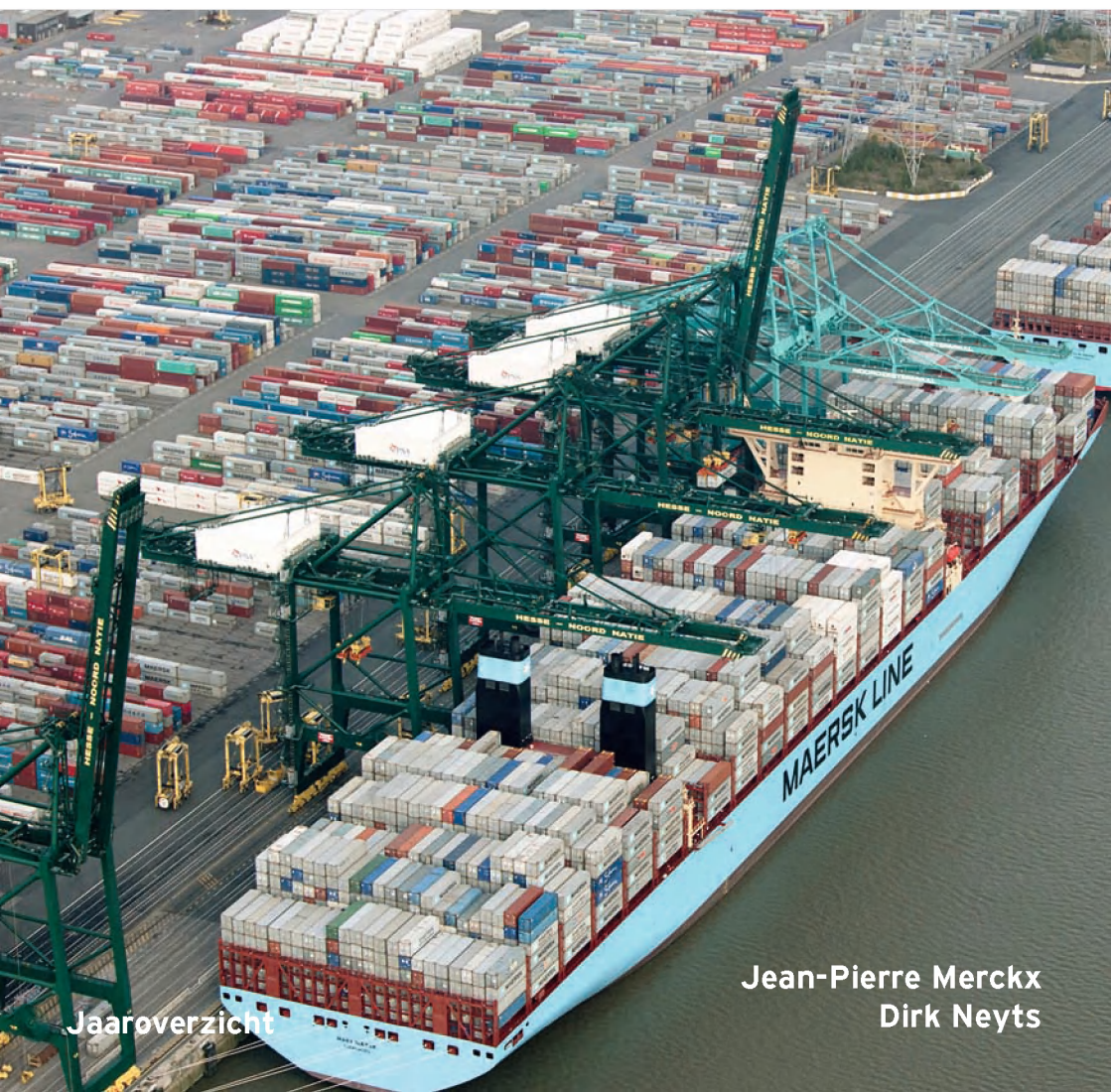


De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2013



De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2013

Met steun van het



**Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts**

Voorwoord	4
Inleiding	8
1. Feiten en ontwikkelingen	11
1.1. Haven van Antwerpen	11
1.2. Haven van Gent	35
1.3. Haven van Zeebrugge	48
1.4. Haven van Oostende	74
2. Overheidsuitgaven	87
2.1. Vlaamse havens	87
2.2. Haven van Antwerpen	89
2.3. Haven van Gent	92
2.4. Haven van Zeebrugge	94
2.5. Haven van Oostende	98
3. Havenarbeid	99
3.1. Situering	99
3.2. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	100
3.3. Historische achtergrond	100
3.4. Het algemeen toepassingsgebied	103
3.5. De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen	105
3.6. Haven van Antwerpen	109
3.7. Haven van Gent	112
3.8. Haven van Zeebrugge	114
3.9. Haven van Oostende	116

4. Sociaal-economisch belang	119
4.1. Inleiding	119
4.2. Definities en methodologie	120
4.3. Toegevoegde waarde	131
4.4. Werkgelegenheid	139
4.5. Investerings	149
5. Maritieme statistiek	153
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	153
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	156
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	158
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	166
5.5. Passagiersverkeer	168
5.6. Scheepsbewegingen	170
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	172
7. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	179
8. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	183
9. Spoorvervoer	187



Telkens u dit symbool ziet, vindt u bijkomende informatie
op www.vlaamsehavencommissie.be

VOORWOORD VAN DE SECRETARIS-GENERAAL VAN HET DEPARTEMENT MOW



2013 gaat de geschiedenis in als het jaar van de voorzichtige economische wending. Na zes kwartalen van negatieve groei knoopte de Belgische economie in 2013 opnieuw aan met positieve groei. Vanaf het tweede kwartaal van 2013 ontwikkelde zich een herstelbeweging, hoofdzakelijk dankzij een hervatting van de uitvoer. In de tweede jaarhelft van 2013 trok de economische activiteit verder aan met 0,3% per kwartaal tegen de achtergrond van de Europese conjunctuuropleving. Door het ongunstige uitgangspunt bedroeg de jaargroei van het bruto binnenlandse product van België 0,2%. Dat gematigde herstel werd mee gedragen door de toegenomen particuliere consumptie. Het vertrouwen van de ondernemers en de consumenten ging er stilaan weer op vooruit. Naast de consumptie was het vooral de Belgische uitvoer die aan de basis van de positieve ontwikkeling lag.

De gestegen uitvoer hield verband met de economische opleving binnen de eurozone. De eurozone vertoonde opnieuw een economische groei vanaf het tweede kwartaal van 2013. De groeiverschillen tussen de lidstaten bleven echter aanwezig: onze buurlanden en belangrijke handelspart-

ners, Duitsland en Frankrijk, herpakten zich, terwijl de economische activiteit in een aantal andere landen van de zone terugliep. De groeidynamiek van de eurozone werd afgeremd door de bekende problemen in een aantal lidstaten. Ook het vertrouwen in de overheidsfinanciën en het strakke begrotingsbeleid van sommige overheden wogen op de economische activiteit.

In zo'n wisselende context speelt **Flanders Port Area** als samenwerkingsverband een belangrijke ondersteunende rol. Onze Vlaamse havens zijn immers concullega's: ze concurreren waar het moet, maar werken samen als het kan. En dat loont.

Zo zijn de Vlaamse havens, de Vlaamse Havenvereniging en de Vlaamse overheid in november 2013 naar Vietnam en Singapore getrokken. Het doel van de missie, onder leiding van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, was om de Vlaamse havens te verankeren in de Aziatische groeiemarkt en het Vlaamse marktaandeel in de regio uit te breiden. Naar Vietnamese of Singaporese normen worden de Vlaamse zeehavens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende immers vaak als één cluster gezien. Die hefboomstrategie heeft haar vruchten afgeworpen. Onze havens hebben tijdens de Flanders Port Area-missie een aantal mooie deals kunnen afsluiten.

Als Departement Mobiliteit en Openbare Werken willen we ons steentje bijdragen aan dergelijke succesvolle samenwerkingsprojecten. En zo onze ambitieuze missie 'Bouwen aan beweging' vorm geven. 'Bouwen aan beweging' is meer dan investeren in (haven)infrastructuur. Het betekent dat we ook op andere fronten beweging willen brengen in belangrijke beleidsthema's voor onze Vlaamse havens. We willen als loyale overheidspartner actief bijdragen aan de versteviging van de internationale concurrentiepositie van onze Vlaamse havens, en aan de ontwikkelingen in het Europese havenbeleid.

VOORWOORD VAN DE SECRETARIS-GENERAAL VAN HET DEPARTEMENT MOW

Onbekend is onbemind: ook in ons eigen Vlaanderen trekken we mee aan de kar. De derde editie van de Vlaamse Havendag van 22 september 2013 was de meest succesvolle editie. 75.000 bezoekers, jong en oud, kwamen van heinde en verre om de wondere en boeiende havenwereld van dichtbij mee te maken. Burgers en omwonenden kennis laten maken met onze havens is ook een belangrijk aspect om te 'Bouwen aan beweging' en te streven naar een maatschappelijk draagvlak voor onze havens.

Samen met de havenwereld kunnen we daarbij altijd rekenen op de expertise van de Vlaamse Havencommissie, een gewaardeerde Flanders Port Area-partner. Met *De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2013* geeft de Vlaamse Havencommissie een mooi totaalbeeld van wat er allemaal beweegt in de Vlaamse zeehavens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. Ook deze editie draagt het cachet van betrouwbaarheid, degelijkheid en volledigheid. En draagt zo bij tot een grotere bekendheid van de Vlaamse havens. Daarom hebben we ook dit jaar besloten om de uitgave van dit boek met veel plezier te steunen.

Ik wens u veel leesgenot.

Filip Boelaert

**Secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare
Werken**





2014 zal in de geschiedenis worden onthouden, onder meer, als een voor Vlaanderen en België belangrijk verkiezingsjaar. Politici laten zich in de aanloop naar de verkiezingen van hun beste kant zien en allerlei sectororganisaties en belangengroeperingen maken van de gelegenheid gebruik om hun wensen nog eens op te lijsten.

Ook de Vlaamse Havencommissie heeft haar Memorandum gepubliceerd. De Havencommissie is een adviesorgaan met vertegenwoordigers van de havenbesturen, werkgevers en werknemers en de vervoer-

modi. Ik hecht er veel belang aan dat we in de Vlaamse Havencommissie beslissingen kunnen nemen en teksten kunnen goedkeuren in consensus, dus met alle neuzen in dezelfde richting. Ik ben er daarom erg blij mee dat we die eensgezindheid ook in ons Memorandum hebben bereikt. Een Memorandum dat door al deze partijen wordt ondersteund vind ik een grote waarde hebben: het is de mening van de Vlaamse havensector en als dusdanig bevat het veel noodzakelijke elementen voor het komende Vlaamse havenbeleid.

De Vlaamse Havencommissie gaat in haar Memorandum in op een hele reeks havenbeleidsaspecten, gaande van de rol van de Vlaamse Havencommissie zelf in het havenlandschap, het economische belang van de Vlaamse havens, lokale verankering, autonomie en deugdelijk bestuur van havens, arbeidsmarkt, leefmilieu en ruimtelijke ordening tot ICT en trade facilitation en nog veel meer.

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Veel van die onderwerpen in het Memorandum kunnen nog concreter gemaakt worden als ze van het nodige cijfer- en feitenmateriaal worden voorzien. Hier kunnen we terugvallen op het “Jaaroverzicht”, zoals we onze publicatie, voluit “De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor ...”, gewoonlijk noemen. Het verband met het Memorandum is immers duidelijk:

- Het belang van de havens wordt ruimschoots aangeduid in het beschrijvende gedeelte van het Jaaroverzicht: investeringen, nieuwe industriële ontwikkelingen en nieuwe scheepvaartlijnen. Voorts uitgebreide informatie over investeringen, toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Bij uitstek de parameters om het belang van de havens te meten.
- Werken in de haven: in het Jaaroverzicht wordt gedetailleerd ingegaan op de totale werkgelegenheid in het havengebied, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Aan havenarbeid in de strikte zin wordt een volledig hoofdstuk gewijd.
- Investerings in de haven: buiten de gigantische investeringen in de havengebieden door de private sector, de overheid en de havenbesturen samen wordt ook in detail ingegaan op de uitgaven die de Overheid doet ten behoeve van de havens.
- Het fysieke aspect van de havens, nl. de ladingen en lossingen van goederen, het in- en ontschepen van passagiers, het aankomen van de schepen in de havens, komt ook uitgebreid aan bod.

Hoe de Vlaamse Havencommissie denkt over de belangrijkste havenbeleidskwesties kunt u dus lezen in ons Memorandum, zie www.vlaamsehavencommissie.be. De cijfermatige en feitelijke achtergronden vindt u in de volgende bladzijden.

Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

In “De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2013” worden de belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens op een rij gezet. De volgende thema’s komen aan bod:

1. Feiten en ontwikkelingen - Van de belangrijkste gebeurtenissen in de Vlaamse havens, zoals de opstart, de uitbreiding of het verdwijnen van bedrijven, de ingebruikname van nieuwe terreinen of installaties, en de beschrijving van de maritieme activiteiten wordt in Hoofdstuk 1 uitvoerig verslag uitgebracht. Ook ontwikkelingen in de industrie, nieuwe investeringen in infrastructuur en nieuwe scheepvaartlijnen worden weergegeven.

2. Overheidsuitgaven - Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 staat de Vlaamse Gemeenschap in voor de in de havens en in de maritieme toegankelijkheid. In Hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de investeringen en de uitgaven die de Vlaamse overheid doet ten behoeve van de Vlaamse havens.

3. Havenarbeid - Hoofdstuk 3 belicht de havenarbeid in de Vlaamse havens. Er worden statistieken weergegeven voor het aantal havenarbeiders, het aantal gepresteerde taken en er wordt een vergelijking gemaakt van de evolutie van deze grootheden met de evolutie van de maritieme trafiek.

4. Sociaal-economisch belang - Hoofdstuk 4 behandelt het sociaal-economische belang van de Vlaamse havens: toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden statistieken weergegeven over de evolutie in periode 2007-2012. Het enorme belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

5. Maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens - In Hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inscheeping en ontscheeping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 257 miljoen ton in 2012 naar 262 miljoen ton in 2013.

6. RAPL en binnenvaart - In twee kleinere hoofdstukjes 6 en 7 worden twee goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens nader bekeken: de Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding en de binnenvaarttrafiek van en naar de Vlaamse havens.

7. Spoorvervoer - In 2013 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 71,3 % uit van het totale goederenvervoer van de NMBS (uitgedrukt in tonkilometer). Het gaat om 29,3 miljoen ton. De havens zijn belangrijk voor de spoorwegen, de spoorwegen zijn belangrijk voor de havens. In Hoofdstuk 8 wordt het deel van de investeringen, dat van belang is voor de Vlaamse havens, toegelicht. Het hoofdstuk bevat ook cijfers van het goederenvervoer per spoor in de Vlaamse havens.



1

Feiten en ontwikkelingen

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Industrie

Begin januari 2013 werd aangekondigd dat het Antwerp Port Community System (APCS), het samenwerkingsverband dat voor een vlotte uitwisseling van elektronische gegevens tussen overheden en havengebruikers zorgt, in 2013 en 2014 verder uitgebouwd wordt. Eén van de vernieuwingen is de uitbreiding van de e-Balie voor goederen die de Europese Unie verlaten. Tot dan toe werd ze uitsluitend toegepast voor containers, goed voor 15.000 aangiften per maand. De e-Balie werd uitgebreid tot roro-trafiek. Het onderzoek naar het draagvlak in de sector en de functionele analyse werden in het eerste kwartaal van 2013 afgerond. De e-Balie laat de goederenbehandelaar, die als 'trader at exit' geldt, toe om de gegevens over de betrokken goederen die hij van de verzender heeft ontvangen automatisch via elektronische weg door te geven aan de Administratie der Douane en Accijnzen. Aan de importkant kunnen nu manifestgegevens hergebruikt worden voor het opmaken van transitdocumenten en voor het gebruik van importcontainers voor een nieuwe exporzending. APCS werkt hiervoor samen met Avantida, de firma waarin MSC Belgium een eigen weboplossing heeft afgesplitst en die nu havenbreed en multicarrier wordt aangeboden. Ook wordt gewerkt aan een douane-vrijgavebericht op

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

containerniveau. Dit moet voorkomen dat containers op de terminal worden weggehaald vooraleer ze een douanebestemming krijgen. De vermoedelijke opleveringsdatum ligt in 2014. Nog in 2014 wordt ook de vereenvoudiging voor de aangifte van gevaarlijke goederen gepland. Het nieuwe basisprincipe is een enkelvoudige aangifte. De aanvullende aangifte van afvoer wordt vervangen door de uitwisseling van terminalberichten. Tevens wordt het beheer van de veiligheidsdossiers geïntegreerd in APCS.

In januari 2013 werd in de haven van Antwerpen een expertisegroep opgericht rond toegevoegdewaardeactiviteiten voor verpakte chemicaliën. Vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Antwerpen en de betrokken privébedrijven bekijken hoe ze de logistieke behandeling van verpakte chemieproducten verder kunnen optimaliseren. Eerder werd al een soortgelijke expertisegroep opgezet voor fruit en bederfbare producten. De uitbouw van expertisegroepen maakt deel uit van het Totaalplan voor de haven van Antwerpen, dat in 2010 en 2011 in overleg tussen de private sector en het havenbestuur werd uitgewerkt om de competitiviteit van de haven te garanderen. In de expertisegroep 'Value added logistics for packed chemicals' worden de sterke punten en de behoeften van de sector vastgelegd met het oog op het verbeteren van de dienstverlening aan de klanten van de haven. Daarin komen de diverse deelschakels aan bod: opslag, verpakken, transport, distributie en kwaliteitscontrole. De expertisegroep dient ook als een klankbord voor het Havenbedrijf bij het ontwikkelen van een strategie om het marktaandeel van de haven in de betrokken sector op een duurzame wijze te vergroten.

De grootste onafhankelijke staalhandelaar ter wereld, de Britse groep Stemcor heeft in januari 2013 een langetermijnovereenkomst met Katoen Natie gesloten waarbij de haven van Antwerpen gekozen wordt als uitvalsbasis voor haar Europese staaldistributie. Stemcor behoudt daarnaast nog lokale magazijnen in Frankrijk, Duitsland en Scandinavië. In

Antwerpen wordt het staal opgeslagen en behandeld in een speciaal daartoe gebouwd distributiecentrum bij Katoen Natie. Katoen Natie staat ook in voor de uitvoer van Europees staal naar Stencors internationale afnemers.

In februari 2013 trad de nieuwe versie van het Barge Traffic System (BTS) in werking voor de containerbinnenvaart. Het BTS regelt de afspraken en richtlijnen tussen de betrokken spelers en wordt gekoppeld aan een lichterplanning in gans de haven. BTS speelt een centrale rol in de afhandeling van de containerbinnenvaart. Het gaat om een communicatieplatform tussen terminals en de rederijen in de binnenscheepvaart om de planning aan de containerterminals strikter te organiseren. Op termijn beoogt het Havenbedrijf het BTS uit te breiden tot de hele binnenvaart.

Het chemiebedrijf Evonik Industries kondigde in februari 2013 aan dat het een bijkomende installatie zal bouwen voor de jaarlijkse productie van 100.000 ton butadieen. De bestaande productie van methyl-tert-butyl-ether (MBTE) wordt ook met meer dan 75.000 ton verhoogd. Butadieen is een grondstof voor rubber en kan de soepelheid van kunststoffen beïnvloeden. Het wordt onder meer gebruikt in synthetisch rubber voor banden, schoenzolen en tapijtbodems. MBTE is dan weer een stof die het octaangehalte van carburatorbrandstoffen verhoogt, wat tot een betere verbranding en een betere milieubalans leidt. De installaties die hiervoor worden gebouwd, moeten tegen 2015 operationeel zijn en moeten inspelen op de groeiende vraag naar die producten. De investering zal zorgen voor twintig bijkomende arbeidsplaatsen. Bij Evonik Antwerpen werken momenteel zo'n duizend mensen.

In het begin van 2013 heeft de Zweedse staalproducent SSAB zijn tienjarig contract in de Antwerpse haven met twee jaar verlengd, tot eind 2014. SSAB, marktleider op het vlak van hoog sterkte staal, werkt in Antwerpen samen met Thor Shipping & Transport en Wijngaardnatie-stouwerij

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Antwerp Stevedoring International, voor de behandeling, opslag en verdeling van zijn staalproducten. Die worden vanuit Antwerpen verder getransporteerd naar het Europese achterland en Noord-Amerika. SSAB is sinds 2002 aanwezig in de haven van Antwerpen. SSAB is een wereldspeler op het vlak van staal. Het bedrijf heeft zich de jongste jaren verder toegespitst op de verkoop van nicheproducten, zoals hoog sterkte staal. In vergelijking met gewoon staal draagt hoog sterkte staal bij tot een lichter gewicht van het eindproduct. Het zorgt bovendien voor een sterker en duurzamer eindproduct. SSAB heeft productie-eenheden in Zweden en Amerika en wil het aandeel van hoog sterkte staal in zijn portfolio verhogen.

In maart 2013 kondigde tankterminaloperator ADPO aan dat het begin 2014 van start gaat met de bouw van een nieuwe tankterminal op de



Antwerpse Linkeroever. De terminal, met een oppervlakte van 10 hectare, zal ruimte bieden voor de bouw van 100.000 m³ tankopslag, zowel roestvrijstalen als koolstofstalen tanks met een capaciteit variërend tussen 200m³ en 2.500m³. Naast het tankpark komt er ook een magazijn van 10.000 m² voor verpakte chemicaliën met afvulinstallaties voor vaten. De infrastructuur zal worden voorzien met weg-, spoor- en wateraansluiting voor aan- en afvoer van de producten. ADPO beschikt in de haven van Antwerpen reeds over 275.000m³ tankopslagcapaciteit. Het uiteindelijke ontwerp van de ADPO Liefkenshoek Terminal wordt in nauw overleg met bestaande en nieuwe klanten gerealiseerd.

Om het bunkeren van LNG door zee- en binnenschepen in een drukke haven als Antwerpen vlot en veilig mogelijk te maken, heeft het Havenbedrijf eind januari 2013 de classificatiemaatschappij Det Norske Veritas (DNV) onder de arm genomen voor de ontwikkeling van LNG-bunkerprocedures specifiek gericht op de situatie in de Antwerpse haven. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen wil het gebruik van LNG als scheepsbrandstof niet alleen aanmoedigen maar ook faciliteren. Het Havenbedrijf onderschrijft daarmee zijn ambitie om tegen 2015, wanneer de verstrengde IMO-zwavelnormen van kracht worden, LNG op een veilige en efficiënte manier aan schepen aan te bieden in de Antwerpse haven. In dat verband heeft het Havenbedrijf Antwerpen van de Europese Commissie toezegging gekregen voor subsidiëring van de ontwikkeling en de bouw van een LNG-bunkerstation voor binnenvaart.

Op 30 maart 2013 werd in de haven van Antwerpen een nieuwe afvalontvangstinstallatie voor de binnenvaart in gebruik genomen. De Servicekade Lillopark is gelegen ter hoogte van kaai 601 (Tijsmansstunel West) en is, na het Noordkasteelpark aan kaai 75, de tweede afval-ontvangstinstallatie op Rechteroever. Samen met het Kallopark (aan kaai 1103 op Linkeroever) en de bilgeboot (afval-inzamelboot) zamelen ze jaarlijks zo'n 5.000 ton scheepsafval in. Het Lillopark biedt voor de binnenvaart een extra service

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

aan. Naast de mogelijkheid om scheepsafval te bezorgen tijdens de openingsuren in de week, kunnen binnenschippers ook op zaterdagvoormiddag gebruik maken van deze dienstverlening. Net zoals de andere vaste afval-ontvangstinrichtingen stelt de servicekade 24/7 een drinkwaterpunt en een autolospaats ter beschikking.

Op 18 april 2013 ondertekende Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits samen met de vier Vlaamse havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge en de Vlaamse Havenverenigingen een samenwerkingsakkoord. Aan de hand van 30 actiepunten gaan de vier havens doelgericht samenwerken om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens op internationaal vlak te verstevigen. Minister Crevits wil zo de rol van Vlaanderen als belangrijke logistieke topregio met maximale toegevoegde meerwaarde verder uitbouwen.

EDF Luminus en Evonik kwamen in mei 2013 overeen om een windturbine van het merk Repower (3,4 MW) te bouwen op het terrein van Evonik nabij de Tijsmanstunnel-West in Antwerpen. De funderingswerken waren klaar tegen juni 2013 en de plaatsing gebeurde in augustus 2013. Tegen oktober 2013 was de windturbine operationeel. De opbrengst is jaarlijks acht miljoen kWh, wat overeenkomt met 3% van het totale energieverbruik van Evonik. De gunstige ligging van de windturbine, dicht bij de Westerschelde, zorgt voor 17% meer opbrengst dan een gemiddelde windturbine.

Op 30 april 2013 hebben Antwerp Gateway, uitgebaat door DP World Antwerpen en NPG energy, een overeenkomst getekend voor de bouw van een biomassacentrale. NPG energy neemt de investering van 11 miljoen euro voor zijn rekening en is verantwoordelijk voor de dagelijkse operationaliteit. DP World Antwerpen gaat de groene stroom gebruiken voor de werking van installaties aan het Deurganckdok. De centrale zal jaarlijks 8.200 uren draaien en hoofdzakelijk afvalproducten verwerken tot biogas.

De biomassacentrale heeft een productiecapaciteit van 3 MW. De centrale heeft een groeipotentieel tot 6 MW.

Total zette in mei 2013 het licht op groen voor de modernisering ten bedrage van 1 miljard euro voor haar Antwerpse productiecomplex, het grootste raffinage- en petrochemieplatform van Total in Europa. Het betreft twee grote investeringsprojecten. Enerzijds een nieuw raffinage-complex, bestaande uit een solvent de-asfalteringseenheid en een mild hydrocracking-eenheid. Het geplande complex is in de eerste plaats bestemd voor de omzetting van zware stookolie naar ontzwavelde diesel en huisbrandolie met een ultralaag zwavelgehalte, en beantwoordt daarmee aan de verschuiving in de vraag naar producten met een lagere milieu-impact. De start van deze nieuwe installatie is voorzien voor het begin van 2016. Anderzijds wordt een nieuwe installatie gebouwd voor de omzetting van raffinagerestgassen met een lagere toegevoegde waarde in goedkope petrochemische grondstoffen ter vervanging van de dure op aardolie gebaseerde nafta. Deze doorgedreven integratie tussen de petrochemische en raffinage-onderdelen van het platform zal het concurrentievermogen van de petrochemische activiteiten versterken. De start van die nieuwe installatie is gepland voor het begin van 2017. In het kader van dit moderniseringsproject worden twee bestaande productiefaciliteiten gesloten, omdat zij niet langer competitief zijn in de huidige economische context. Het personeel van het Antwerpse platform zal ongewijzigd blijven op circa 1.700 medewerkers.

Praxair kondigde in juni 2013 de bouw aan van een tweede luchtsplitsingsinstallatie en de uitbreiding van haar pijpleidingennetwerk in de haven van Antwerpen. De nieuwe installatie zal Praxairs capaciteit van zuurstof en stikstof in de haven verhogen en het uitgebreide pijpleidingennetwerk zal de meerderheid van de industriële bedrijven in de haven van zuurstof en stikstof kunnen voorzien. De installatie is ook ontworpen om vloeibare zuurstof, stikstof en argon te produceren voor bulkleveringen aan klanten

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

in de farmacie & chemie, glas-, cement- en metaalproductie en de milieu- en voedingsmiddelenindustrie in België en Nederland. De opstart van de luchtsplitsingsinstallatie is gepland voor begin 2016.

Op 1 juli 2013 heeft de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de oprichting van een spooroperator goedgekeurd, de nv Antwerp Railport. Deze nieuwe spooroperator, die samen met Essenscia en Alfaport werd opgericht, legt zich toe op het aanpakken van de uitdagingen (continuïteit, kwaliteit) van het verspreid vervoer in de haven, het vervoer van de laatste kilometer. Het Havenbedrijf wil op deze manier de competitieve logistieke en industriële positie van de haven van Antwerpen veilig stellen.

In juni kondigde het Amerikaanse chemiebedrijf Ferro een nieuwe investering aan in zijn vestiging in de Antwerpse haven. Het bedrijf zal zijn bestaande afdeling weekmakers omvormen en uitbreiden tot een eenheid waar een nieuw type weekmaker zal worden geproduceerd, namelijk dibenzoaten. De productie zal in de tweede helft van 2014 worden opgestart en de capaciteit zal 28.000 ton per jaar bedragen. De Antwerpse vestiging van Ferro is gelegen op de terreinen van Monsanto. Momenteel bestaat er al een eenheid van benzylftalaten die werd opgestart in 1966. Deze eenheid zal grondig worden gerenoveerd om op termijn dibenzoaten te produceren. Dibenzoaten zijn non-ftalaten en vormen een milieuvriendelijk alternatief als weekmakers voor onder andere plastics, zoals PVC. Met de aangekondigde investering wil het bedrijf zijn positie in de markt verstevigen en de werkzekerheid voor de betrokken werknemers garanderen. Ferro is een Amerikaans chemiebedrijf en producent van halffabricaten voor onder andere de automobielsector, de bouwindustrie en elektronica. Het hoofdkantoor is gevestigd in Cleveland, Ohio.

Het Franse chemiebedrijf Air Liquide kondigde in augustus 2013 aan dat het 50 miljoen euro investeert in zijn Antwerpse koolmonoxide-unit zodat



de capaciteit van die installatie verdubbelt. Die beslissing is het gevolg van een langetermijncontract die Air Liquide afsloot met BASF voor de levering van koolmonoxide. De nieuwe bedrijfsinstallatie wordt ontworpen en gebouwd door de eigen diensten van het bedrijf. De nieuwe unit zou bedrijfsklaar moeten zijn begin 2015. BASF gebruikt de koolmonoxide in zijn methyleendifenyldiisocynaat-afdeling. Methyleendifenyldiisocynaat of MDI is een belangrijke component voor de fabricage van polyurethanen (PU), een kunststof die in verschillende vormen kan worden aangeleverd en daardoor ook heel wat toepassingen kent. (bijvoorbeeld in vries- en koelkasten, in de auto-industrie, in lakken, schoenen, vrijetijdsartikelen, enz.).



Na een Europese openbare aanbesteding heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in september 2013 de rederij EXMAR aangesteld als strategische partner voor LNG bunkering in de haven van Antwerpen. Beide partners zullen nauw samenwerken voor de ontwikkeling van een LNG bunkerschip en diverse andere vereiste studietrajecten. LNG als scheepsbrandstof is voor reders een uitstekende oplossing om te voldoen aan de diverse uitstootreglementeringen die vanaf 2015 in voeg treden. In vergelijking met traditionele scheepsbrandstoffen zoals zware stookolie en diesel, resulteert het gebruik van LNG als scheepsbrandstof in een beduidende vermindering op het vlak van uitstoot van zwavel-

oxides, stikstofoxides, CO² en fijn stof. Met deze strategische alliantie willen het Havenbedrijf en EXMAR het gebruik van LNG als scheepsbrandstof faciliteren. Beide partners plannen in het voorjaar van 2014 te starten met de effectieve bouw van het LNG bunkerschip.

Begin november 2013 werd de volledig vernieuwde Oven 2 van de glasvezelfabriek van Lanxess in Kallo opgestart. Daarmee werd een investeringsprogramma van 15 miljoen euro afgerond. Oven 1 werd reeds in 2012 vernieuwd. Glasvezel is een essentieel halffabricaat voor de productie van zijn hightech-plastics. Deze hoogwaardige, met glasvezel versterkte, plastics worden meer en meer in voertuigen gebruikt. Met het plastic worden lichtere onderdelen uit kunststof ontworpen die de metalen

onderdelen in auto's vervangen. Lichtere wagens betekenen een lager brandstofverbruik en een daling van de CO²-uitstoot. Bovendien kunnen autobouwers en leveranciers van auto-onderdelen aanzienlijke besparingen realiseren vermits de productie goedkoper is en de assemblage gemakkelijker verloopt. Door de uitbreiding werd de bestaande jaarlijkse capaciteit van 60.000 ton met 10 procent verhoogd. Lanxess investeert daarnaast 75 miljoen euro in de bouw van een nieuwe polyamidefabriek in Lillo. De werken moeten in 2014 klaar zijn. De capaciteit is goed voor 90.000 ton op jaarbasis. Vanuit Antwerpen zal het plastic wereldwijd naar de verschillende speciale menginstallaties van Lanxess worden verscheept. Lanxess heeft drie vestigingen in het Antwerpse havengebied waar rubbers en tussenproducten voor kunststoffen worden gemaakt.

Bij chemiebedrijf INEOS Oxide in Zwijndrecht werd in december 2013 de grootste ethyleenterminal van Europa en de tweede grootste ter wereld in gebruik genomen. Ineos investeerde daarvoor meer dan 100 miljoen euro. Een belangrijk onderdeel van de terminal is een ethyleenopslagtank met een hoogte van 40 meter en een inhoud van 50.000 m³. Een nieuwe lossteiger stelt het bedrijf in staat de grootste ethyleenschepen ter wereld te ontvangen. Van daaruit wordt het ethyleen, een basisgrondstof voor onder meer cosmetica en kunststoffen, via een pijpleidingnet naar de andere Belgische INEOS-sites en tot in het Duitse Ruhrgebied verdeeld.

1.2.1 Infrastructuur

Begin oktober 2012 werd gestart met de bouw van het nieuwe Havenhuis aan het Kattendijkdok. Het is een tweeledig ontwerp dat bestaat uit een dynamisch balkvormig volume dat wordt opgetild boven de voormalige brandweerkazerne, en dit beschermde gebouw dat gerenoveerd wordt. De nieuwbouwegevels zijn opgebouwd uit glazen driehoeken, die licht roteren ten opzichte van elkaar zodat de lichtinval veranderende reflecties oplevert. In 2013 werden de ruwbouwwerken van de ondergrondse parking voltooid. De structurele werken in het bestaand gebouw waren in 2013 in

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

uitvoering. De restauratiewerken aan de voormalige brandweerkazerne waren in 2013 in uitvoering en van de gevelrestauratie was eind 2013 ongeveer de helft gerealiseerd. Wat de nieuwbouw zelf betreft zijn de funderingsmassieven vóór het bouwverlof van juli 2013 gestort en werd eind 2013 de betonnen steunconstructie opgericht. Parallel werd de betonnen steun op de binnenkoer gerealiseerd. Gelijktijdig met de bouw van deze twee steunconstructies werden de trappen mee opgetrokken. De studies en uitvoeringsplanning van de constructie uit zichtbeton werd uitgewerkt. De staalconstructie van het atriumdak werd eind december 2013 op z'n plaats gehesen, waarna de verschillende stukken in elkaar worden gelast. De vier stalen kolommen (tot 40 meter lengte) voor de nieuwbouw werden geleverd en moesten in de loop van januari 2014 worden geplaatst.

Bij de bouw van het nieuwe Havenhuis is in 2013 een conflict gerezen tussen de onderaannemer die verantwoordelijk is voor de staalconstructie en het ontwerpteam. Het conflict gaat over de dimensionering van de staalknoppen die in het ontwerp voorkomen, waardoor de hoeveelheid staal die nodig is om deze knoppen te realiseren, kan beïnvloed worden. Aangezien beide partijen niet tot een overeenkomst kwamen, werd de contractueel voorziene arbitrageprocedure opgestart. De betrokken partijen zijn overeengekomen om de werken ondertussen onverkort verder te zetten, maar het lijkt geen twijfel dat de oplevering van het nieuw Havenhuis hierdoor vertraging zal oplopen.

Om in de toekomst eventueel diepere schepen te kunnen ontvangen in het 4de Havendok is er een aantal mogelijkheden (vb. bouw nieuwe steiger, verdiepen kaaimuur, enz.) besproken tussen het Havenbedrijf en de verschillende concessionarissen. ATPC (Antwerp Terminal and Processing Company) heeft een bouwaanvraag ingediend om aan de steiger ter hoogte van kaai 28 aanpassingswerken uit te voeren zodat aan deze steiger schepen met grotere diepgang tot 14 meter en in de toekomst



mogelijk tot 14,5 meter kunnen aanmeren. De kaaimuur van kaaien 279-285 in het 4de Havendok is opgebouwd uit ongewapende betonnen gewichtsmuren met dekstenen. Het is daarom aangewezen om samen met de upgradingswerken van de meerpalen eveneens de kaaimuurkop van kaaien 279-285 te renoveren. Wegens de zeer beperkte vrije ruimte achter de kaaimuurkop - door de aanwezigheid van tanks, gebouwen, manifolds, enz. - zullen de renovatiewerken van de kaaimuurkop bijna uitsluitend vanaf het water moeten gebeuren. De werken startten op 22 januari 2014 en de afwerking is voorzien voor april 2014.

Begin februari 2013 werd bekend dat de bouw van Deurganckdoksluis deels zal gefinancierd worden door het TEN-T-programma. Het project ontvangt een bijdrage van 5 miljoen euro om een van de knelpunten te

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

verwijderen die momenteel de capaciteit van de haven inperkt, met name de beperkte toegankelijkheid van de Waaslandhaven door de te kleine en overbezette Kallosluis. Het project is voor financiering geselecteerd in het kader van de jaarlijkse oproep van TEN-T in 2011. Deze nieuwe sluis zal de getijdehaven Deurganckdok verbinden met de niet-getijdehaven Waaslandhaven. Op de diepte na zijn de afmetingen van de Deurganckdoksluis gelijk aan die van de Berendrechtssluis op de Rechter-Scheldeoever. De Deurganckdoksluis wordt 68 meter breed en 500 meter lang, met een diepte van 17,8 meter. Zij wordt uitgerust met vier rollende sluisdeuren en vier beweegbare bruggen om het weg- en spoorverkeer over de sluis te leiden. Als onderdeel van het project zullen tevens een bedieningscentrum voor alle delen van het sluisencomplex en verschillende technische gebouwen worden gebouwd. Deze nieuwe, sluis verbetert de capaciteit van de Waaslandhaven, zorgt voor minder vertraging bij het binnengaan



van en vertrekken uit de haven en verhoogt de operationele betrouwbaarheid van de Waaslandhaven.

In februari 2013 werd, op de kop van het Waaslandkanaal, gestart met de bouw van een nieuwe kaaimuur van 645 meter lang. Het tracé van de kaaimuur bevat een uitsprong van 65 meter breed om het aanmeren, laden en lossen van roroschepen te optimaliseren. De nieuwe kaaimuur wordt gebouwd aan de westzijde van de Waaslandhaven, waar het Verrebroekdok aansluit op het Doeldok, en is van het type combiwand (buispalen met tussenvoeging van damplanken), bovenaan afgewerkt met een gewapend betonnen kop en verankerd met MV-palen (zware grondankers). De kaaimuur krijgt een waterdiepte van 18 meter waardoor er bij het baggeren van de bodem voor de kaaimuur ongeveer 500.000 m³ zand en 300.000 m³ bouwtechnisch ongeschikte specie zal worden bovengehaald. Aansluitend op de bouw van de nieuwe kaaimuur, die circa 24 maanden in beslag zal nemen, starten de baggerwerken. Bij het project hoort ook de realisatie van een proefopstelling van een met waterplanten begroeid talud over een lengte van 50 meter ter hoogte van het oostelijke einde van het Doeldok. De werken moeten tegen eind 2014 klaar zijn.

Op 30 april 2013 legde de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor het havengebied van Antwerpen definitief vast. Het plan voorziet dat de Antwerpse haven in de toekomst met ongeveer 1.000 hectare mag uitbreiden. Zo wordt de ontwikkeling van een nieuw Saeftinghedok op de Linkerscheldeoever mogelijk. De twee gehuchten Ouden Doel en Rapenburg verdwijnen. Op 15 maart legde de Vlaamse regering al de contouren van het Antwerpse havengebied vast. Daarna werd de beslissing voorgelegd aan de Raad van State, die aandrang op enkele "kleine technische aanpassingen". Die werden doorgevoerd en de regering heeft het GRUP definitief vastgelegd. Het GRUP voorziet dat er op de rechterscheldeoever geen plaats is voor uitbreiding. Daar kiest de Vlaamse regering voor "inbreiding en verdichting". Op de Linkerschelde-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN



oever voorziet het plan in de verlenging van het Verrebroekdok en de bouw van de Deurganckdoksluis. Er is ook plaats voor nieuw havengebied. In de zogenaamde "Saeftinghezone" is de verdere ontwikkeling van een Saeftinghedok mogelijk gemaakt. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) werd op 7 mei 2013 definitief goedgekeurd.

Op 5 juni 2013 werd gestart met de vernieuwing van de kaaimuurkop ter hoogte van kaai 627 B en de oever ter hoogte van het eerste Insteekdok van het Kanaaldok B2. Oiltanking Stolthaven Antwerpen nv had een bouw aanvraag ingediend om op haar concessie een nieuwe steiger en leidingbruggen te bouwen. Om hinder tijdens de bouw

en exploitatie van de steiger te vermijden werden er onderhoudswerken uitgevoerd aan de kaaimuur van kaai 627 B en de oever van kaai 629. De kaaimuur van kaai 627 B is opgebouwd uit stalen damplanken die ernstige vormen van corrosie vertoonden. Om verdere corrosie tegen te gaan werd de huidige betonnen kop afgebroken en een nieuwe betonnen kop gebouwd tot 1 m onder de waterlijn. De oever van kaai 629 vertoonde op verschillende plaatsen verzakkingen. Om bijkomende verzakkingen te voorkomen en de oever te beschermen tegen bijkomende belastingen van schroefwater van schepen die de steiger aandoen, was het nodig de oever te herstellen waar nodig. De werken zijn beëindigd op 16 september 2013.

Op 17 juni 2013 werden de werken voor de verdieping van de kaaimuren in het Industriedok en het Vijfde Havendok aangevat. Voor de bestaande

kaaimuur wordt een voorwand gebouwd, bestaande uit buispalen en damplanken zodat de kaai tot een grotere diepte kan uitgebaggerd worden. De verdieping van de kaai zal de firma VOPAK toelaten grotere schepen te ontvangen, zodat grote ladingen kunnen behandeld worden.

Op 16 juli 1863 kwam er einde aan een lange periode van blokkades en tolheffingen en werd de Scheldetol afgekocht van Nederland. Dat was in 1913 en in 1963 reden voor een groot Antwerps feest, en ook in 2013, honderdvijftig jaar na datum, werd dit feit uitgebreid gevierd.

Binnen het kader van het protocol "Eilandje" met de stad Antwerpen, heeft het Havenbedrijf zich akkoord verklaard om de kaaimuren van het Eilandje te restaureren en nadien over te dragen aan AG VESPA. De kaaimuren van het Kattendijkdok zijn beschermd als industrieel erfgoed en bijgevolg komen de restauratiewerken aan de kaaimuren in aanmerking voor subsidie. De kaaimuurkop aan de westzijde van het Kattendijkdok ter hoogte van kaai 15-16 wordt gerestaureerd. Vermits de kaaimuren van het Kattendijkdok beschermd zijn als industrieel erfgoed wordt er bij de uitvoering van de renovatiewerken naar gestreefd om zoveel mogelijk de bestaande dekstenen en paramentstenen te behouden. De werken zijn gestart op 1 augustus 2013 en werden op 17 december 2013 afgewerkt (reinigen, vervangen parament, voegwerk en masticage). Het plaatsen van de inzetstukken en het afwerken van het voegwerk en de dekstenen worden begin 2014 uitgevoerd.

Op 19 september 2013 werden de werken voor de renovatie van de kaaimuurkop ter hoogte van kaai 287 in het Hansadok aangevat. Uit inspecties bleek dat het voorvlak en de dekstenen langsheen kaai 287 in slechte staat verkeren en bijgevolg te renoveren zijn. Wegens de zeer beperkte ruimte achter de kaaimuurkop, worden de renovatiewerken van de kaaimuurkop grotendeels vanaf het water uitgevoerd. De planning en fasering van deze renovatie is af te stemmen met de concessionaris

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

(Sibelco) in functie van hun werkzaamheden en kaai-exploitatie. Het einde van deze werken is voorzien in het voorjaar van 2014.

Op 16 april 2012 werd gestart met de bouw van een nieuw bedieningsgebouw voor de Noordkasteelbruggen. Het zeeschip 'Saga Tucano' kwam op 23 maart 2008 in aanvaring met de hoofdpijler van de Noordkasteelbruggen. Het bedieningslokaal werd volledig vernield. De bediening van de brug werd ondergebracht in een tijdelijk prefabbureel op de brugpijler aan de andere zijde van de Noordkasteelbruggen. Om de bediening van de bruggen terug op een efficiënte manier te kunnen verzekeren was een degelijk bedieningsgebouw noodzakelijk. In 2013 was de bouw van het nieuw bedieningsgebouw klaar.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.284 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.784 ha
Totale oppervlakte	12.068 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.995 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	16 ha
Totale lengte kaaimuren	129,1 km
Totale lengte spoorwegen	1.053 km
Totale lengte wegen	411 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

1.1.3 Nieuwe scheepvaartlijnen

Begin januari 2013 startte de Franse rederij CMA-CGM de Dunkrus-dienst, een nieuwe dienst tussen de Marokkaanse haven Casablanca en Antwerpen. De uitbreiding van de dienstverlening naar Marokko valt samen met de seizoenspiek in de export van citrusfruit en groenten naar Europa. De Dunkrus-dienst vertrekt op zondag in Casablanca, loopt op dinsdag Agadir aan, is op zondag in Duinkerke en op maandag in Antwerpen. Daarna vaart hij terug naar Casablanca, waar hij op zaterdag aanloopt. De nieuwe

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

lijn vormt voor de Franse rederij een aanvulling op de herziene Agadir Express (Casablanca - Agadir - Portsmouth - Rotterdam - Le Havre - Agadir) en de dienst tussen Agadir en Port Vendres. Op de Dunkrus-dienst zet CMA-CGM twee schepen in met een capaciteit van 1.000 TEU, waarvan aansluitingsmogelijkheden voor 220 TEU aan koelcontainers. Daardoor is een wekelijkse afvaart mogelijk.

In februari 2013 hebben de firma's CEM, Euroports en Shipit hun vletwerk voor containers in de haven van Antwerpen gebundeld in een nieuw opgerichte vennootschap, Antwerp Port Shuttle nv of kortweg APS. De andere logistieke activiteiten van de betrokken ondernemingen blijven onafhankelijk van elkaar opereren.

De samenwerking, die al zeven jaar bestond, behelsde de operationele gang van zaken terwijl de commerciële activiteiten gescheiden bleven. De terminaluitbaters, de klanten en de haven waren voorstander om die operationele samenwerking om te zetten in een sterkere juridische structuur. Die laat een duidelijker afbakening van de activiteiten toe en biedt meer transparantie. De dienstverlening van APS omvat onder meer de Premium Barge Service. Dagelijks loopt de vletlichter daarbij volgens een vast tijdvenster de deelnemende containerterminals aan. Daarbij worden containers, die intern in de haven moeten circuleren, geladen en gelost. De klokvaste dienstverlening maakt de planning op de terminals makkelijker. De shuttle vervoert vooral transitcontainers omdat die tijdig moeten worden geleverd op het zeeschip.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Dit intraportuair verkeer via het water laat ook toe om een aanzienlijk deel van dit transport van de weg te halen.

In maart 2013 startte de Franse rederij CMA CGM een nieuwe wekelijkse dienst die Antwerpen direct met het Middellandse zeegebied verbindt. De Femex 1 stopt in Hamburg, Antwerpen en Southampton en vaart van daaruit rechtstreeks naar Griekenland en Turkije. Met deze dienst wil CMA CGM haar positie in het Middellandse Zeegebied verstevigen. Femex 1 liep Antwerpen voor de eerste keer aan op 22 maart 2013 op de terminal van Antwerp Gateway.

Sinds begin maart 2013 werd Flinter Shipping aangesteld als agent voor de Mexico-verbinding Sanmex Service van de Duitse rederij Hugo Stinnes Schiffahrt, gespecialiseerd in het maritieme transport van conventioneel stukgoed, waaronder staalproducten en projectlading. Stinnes vaart vanuit Antwerpen via Bilbao naar Veracruz en Altamira/Tampico. De havens van de US Gulf, Puerto Limon, Puerto Cortes, Santa Marta, Cartagena, Rio Haina of elke andere Caribische haven worden op inducement basis aangelopen.

De Italiaanse rederij Tarros startte in maart 2013 een dienst tussen Noord-Europa en het Middellandse Zeegebied. Met die dienst kunnen vanuit Antwerpen containers vlotter naar Tripoli en Misurata verscheept worden. Tarros was tot dan toe uitsluitend actief in het Middellandse Zeegebied. De Italiaanse rederij zet echter geen eigen schepen in, maar boekt daarvoor capaciteit op de lijn die Maersk-dochter Seago Line naar het Middellandse Zeegebied inzet. De lijn van Seago Line loopt Marsaxlokk op Malta aan. Van daaruit kan de lading verder worden verscheept met Tarros-schepen naar Tripoli en Misurata in Libië. De gemiddelde doorlooptijd vanuit Antwerpen, via Malta, tot Libië neemt ongeveer 21 dagen in beslag. Naast deze verbinding op Malta biedt Tarros aan haar Noord-Europese klanten ook containercapaciteit aan via Seago Line op de lijn naar

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Istanbul, Izmit, Gebze, Gemlik, Izmir in Turkije. In Antwerpen treedt Eimskip Belgium op als agent voor Tarros.

Op 14 april 2013 is de 'Cosco Belgium', het nieuwste containerschip in de vloot van de Chinese rederij Cosco, aangemeerd in de Antwerpse haven. Met een capaciteit van 13.350 TEU is de 'Cosco Belgium' een nieuw recordschip voor de Chinese staatsrederij. Het schip werd in China gebouwd door Nantong Cosco KHI Ship Engineering, een joint venture van de Japanse groep Kawasaki Heavy Industries. De werf bouwde al schepen van 10.020 TEU voor Cosco en is met de 'Cosco Belgium' aan zijn eerste ULCS toe. Op 10 maart 2013 startte de 'Cosco Belgium' zijn maiden trip in Ningbo. Het schip werd in Antwerpen behandeld bij Antwerp Gateway in het Deurganckdok, als onderdeel van de NE3-dienst vanuit het Verre Oosten naar Europa.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 5 mei meerde de 'Europa II' aan in Antwerpen. Dit nieuwe cruiseschip van de Duitse rederij Hapag Lloyd was van de scheepswerf onderweg naar Hamburg waar het op 10 mei 2013 werd gedoopt. Het 225 meter lange schip werd gebouwd op de scheepswerf van St.-Nazaire in Frankrijk. Het telt 251 suites met een maximale bezetting van 516 passagiers. De ruimte per passagier is op geen enkel ander cruiseschip zo hoog. In 2013 meerden in Antwerpen 16 zee-cruiseschepen en 885 rivier-passagiersschepen.

Belgian Cargo Services (BCS) treedt vanaf 7 mei 2013 op als Belgische agent voor de nieuwe conventionele dienst van Europe Eastmed Line (E.E.L.). E.E.L. verzorgt maandelijkse afvaarten voor conventionele en projectladingen naar het oosten van de Middellandse Zee en Egypte. De voornaamste aanloophavens op de route zijn Antwerpen, Mersin en Alexandrië. Ze worden in de Antwerpen behandeld aan de Antwerp Steinweg Terminal op Kaai 125.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In juni 2013 werd aangekondigd dat de Verre Oostendienst AEX1, de dienst van China Shipping die enkele jaren terug de Antwerpse haven wekelijks aanliep, opnieuw naar Antwerpen komt. AEX1 liep tot dan toe enkel Felixstowe, Hamburg en Rotterdam aan. Antwerpen werd aan de AEX1-loop toegevoegd ter compensatie van het wegvallen van de AEX2-dienst van Evergreen, Zim en China Shipping, die in juli 2013 werd gestaakt. Antwerpen wordt wekelijks bediend, met als rotatie Shanghai-Ningbo-Yantian-Felixstowe-Hamburg-Rotterdam-Antwerpen-Nansha-Shanghai. Het eerste schip, de 'Xin Ya Zhou', kwam op 17 juli 2013 in Antwerpen aan. China Shipping zet voor de dienst zes schepen in van 8.500 à 9.500 TEU en Zim drie schepen van 10.060 TEU. China Shipping verving zijn kleinere schepen geleidelijk door eenheden van 10.000 TEU.

In mei 2013 startte PSA Antwerp (PSAA) met een nieuwe combinatie binnenvaart-spoor die de terminals in Antwerpen met Nürnberg en München in Duitsland verbindt. Op deze manier kan goederentransport richting Beieren snel en efficiënt verlopen. Met een frequentie van 3 keer per week is er een pendeldienst tussen de PSA Antwerp terminals kaaien 420, 869, 913 en 1742 enerzijds en de Tricon terminal in Nürnberg en de DUSS terminal in München anderzijds.

In de loop van 2013 meerden steeds meer ULCS (Ultra Large Container Ships) aan in Antwerpen. In oktober 2013 meerde de 'Mary Maersk' aan, met zijn 399 meter lengte, 59 meter breedte en een capaciteit van 18.270 TEU, op dat moment het grootste containerschip ter wereld.

Eind 2013 startte de Italiaanse rederij Ignazio Messina met een nieuwe lijndienst tussen Noord-Europa en West-Afrika. Op de route naar Noord-Europa wordt Antwerpen als eerste aanloophaven aangelopen, met name aan de PSA-terminal in het Churchilldok (kaai 420). Na Antwerpen gaat het naar Setubal, Barcelona, Genua, Marseille en Castellon, waar bijgelanden wordt voor Dakar, Lagos, Tema en Abidjan. De terugreis loopt via

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

San Pedro en een tweede aanloop van Dakar rechtstreeks naar Antwerpen. De rederij, die in Antwerpen vertegenwoordigd wordt door ACSA, zet voor de nieuwe dienst drie gemengde container- en roro-schepen in en biedt twee afvaarten per maand aan. De 'Jolly Marrone' verzorgde op 20 december 2013 de eerste afvaart uit Antwerpen.

De Zwitserse rederij MSC heeft in december 2013 de Nigeriaanse haven Lagos toegevoegd aan het vaarschema van zijn rechtstreekse dienst tussen Noord-Europa en West-Afrika. Deze dienst doet ook Antwerpen aan. Lagos is voortaan de eerste loshaven uit de directe dienst, waardoor de transittijd een tiental dagen korter wordt. In Noord-Europa laadt de directe West-Afrikadienst van MSC in Antwerpen, Felixstowe en Le Havre. Daarna gaat het naar Las Palmas, Tincan Island (Lagos), Tema en Abidjan. Op de terugreis naar Antwerpen worden nog San Pedro en opnieuw Las Palmas bediend. De directe dienst wordt verzekerd door zeven containerschepen met een capaciteit van 2.600 à 3.400 TEU.

Het Antwerpse transportbedrijf Fast Lines Belgium versterkte in december 2013 haar dienst naar Sint-Petersburg door het ijsklasse schip 'Flinter-bright' op time charter te nemen, zodat de dienst ook in de winter gegarandeerd kan worden. Het familiebedrijf levert logistieke totaaloplossingen en heeft het vestigingen in Polen, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Zuid-Korea. Met vijf schepen in volle eigendom vaart Fast Lines Belgium op regelmatige basis tussen Polen (Szczecin), de oostkust van het Verenigd Koninkrijk, Ierland (Drogheda en Belfast), België (Antwerpen) en andere Europese havens. In 2011 startte Fast Lines Belgium een regelmatige lijndienst van Antwerpen naar Sint-Petersburg.

1.2. Haven van Gent

1.2.1 Industrie

Begin maart 2013 startte intermodaal operator Shuttlewise een nieuwe treindienst met containers van de haven van Gent naar het Noord-Italiaanse Mortara. Voor de Gentse haven is dit de eerste internationale container-shuttle per spoor. De trein start telkens van de goederenterminal van het overslagbedrijf Stukwerkers aan het Mercatordok. Deze containershuttle rijdt vijf maal per week in beide richtingen en heeft een capaciteit van om en bij 80 TEU. In een latere fase zal ook het Kluizendok worden aangedaan. De klanten zijn in de eerste plaats logistieke dienstverleners zoals tankoperators, shortsearederijen en wegvervoerders. Deze nieuwe containertrein past in de verdere duurzame ontsluiting van de haven met het achterland. Voor Shuttlewise is deze trein een strategische uitbreiding van de al bestaande dagelijkse diensten Mortara - Rotterdam en Mortara - Krefeld. Shuttlewise heeft in 2012 in totaal 860 treinen gereden en meer dan 35.000 containers vervoerd. Deze containershuttle is voor Shuttlewise de eerste activiteit in de haven van Gent. De terminal in Mortara kan door deze uitbreiding gezien worden als een belangrijk knooppunt in Noord-Italië van waaruit Shuttlewise Nederland, België, Noord-Frankrijk en het Ruhrgebied kan bereiken. De tractie wordt geleverd door Crossrail dat voor Shuttlewise al enkele jaren de dienst op Rotterdam verzorgt.

Op 21 maart 2013 werd door de firma Aelterman een stalen pyloon van 250 ton aan het Kluizendok op een ponton gereden en vervolgens via het Kanaal Gent-Terneuzen en de Ringvaart naar de werf aan de R4 vervoerd. De pyloon is in de Gentse haven, aan het Kluizendok, geconstrueerd in opdracht van het aannemersconsortium BESIX-AB en het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer. De pyloon is 40 meter lang en 15 meter breed en dient voor de nieuwe tuibrug over de Ringvaart in Gent. Deze nieuwe brug wordt gebouwd in het kader van het project R4-Zuid waarbij de buitenring rond Gent tussen Zwijnaarde en Merelbeke volledig wordt afgewerkt. De

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

brug is een belangrijke schakel, ze verbindt het nieuwe op- en afritten-complex aan het Scheldekanaal in Zwijnaarde met de nieuwe rotonde aan de Ottergemsesteenweg Zuid. De brug bestaat uit een betonnen wegdekgedeelte en een stalen pyloon.

Op 15 mei 2013 startte Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits de bouw van een nieuw Europees logistiek distributieplatform aan het Kluizendok in de haven van Gent. De samenwerking tussen de initiatiefnemer WDP en 'Port of Ghent' kreeg de naam 'WDPort of Ghent Logistic Park'. Het park zal uitgerust zijn met sporen die rechtstreeks aansluiten op de containerterminal en op het spoornet van het Kluizendok. Het terrein heeft een oppervlakte van ruim 30 ha waarop WDP 180.000 m² aan beschikbare ruimte zal kunnen realiseren. Naast gewone opslagplaatsen voor conventionele goederen is er ook ruimte voor spoormagazijnen, cross-docks die beantwoorden aan de e-commerce-trend evenals geconditioneerde loodsden, opslag in openlucht en plaats voor containers, trucks en auto's.

Op 12 juni 2013 organiseerde het Havenbedrijf Gent een infovergadering voor bedrijven in de Gentse Kanaalzone over een mogelijke uitwisseling van rest- en nevenstromen. Het was de start van een studie die plaatsvindt in het kader van het Europese Interreg project 'Duurzame Zeehavens'. Een studiebureau brengt in opdracht van het Havenbedrijf Gent onder andere de rest- en nevenstromen in de Gentse Kanaalzone in kaart. De haven van Gent werkt samen met onder meer de andere Vlaamse havenbesturen - Antwerpen, Zeebrugge en Oostende - en Zeeland Seaports (de havens van Terneuzen en Vlissingen) aan de duurzame ontwikkeling van de zeehavens. Er wordt een gezamenlijke structurele grensoverschrijdende uitwisseling van kennis en ervaringen opgezet, onder meer via een aantal projectactiviteiten. Het Havenbedrijf Gent richt zich hierbij op de mogelijkheden voor de uitwisseling van rest- en nevenstromen in het Gentse havengebied met in de eerste plaats de focus op

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

warmte en CO₂. Bedrijven produceren naast hun producten vaak ook restproducten. Dit "afval" kan nuttig zijn voor andere bedrijven. Ook mogelijke uitwisselingen met de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, de haven van Antwerpen en de woongebieden rond de haven en het stedelijke gebied worden bestudeerd.

Het Havenbedrijf Gent nam op 20 juni 2013 voor de vierde opeenvolgende keer het Milieucharter in ontvangst. Hiermee werd het door Voka - Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen en de Provincie Oost-Vlaanderen opnieuw geprezen voor de talrijke milieu-initiatieven die het in voorbije jaar realiseerde. Het Milieucharter is een initiatief van Voka - Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen en de Provincie Oost-Vlaanderen. Het stimuleert bedrijven tot een actief milieubeleid dat verder gaat dan wat de wetgever verlangt. Duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn een belangrijk onderdeel van het beleid van het Havenbedrijf. Het actieplan 2013 voor het Milieucharter van het Havenbedrijf omvatte 9 acties, heel wat meer dan de minimum 4 verplichte. Naast de algemene thema's milieubeleid en milieuzorg stonden in 2013 energie en afvalpreventie centraal.

Naar aanleiding van de Vlaamse Havendag op zondag 22 september werkten het Havenbedrijf Gent en Gent Festival van Vlaanderen samen om de haven om te toveren tot een groot festivalterrein: Havenfestival Gent, van 10 tot 18 uur vol met muziek en animatie. Voor de derde maal vond in alle Vlaamse havens de 'Vlaamse Havendag' plaats, een initiatief van Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits. Op 13 locaties op kaaien, langs dokken en het Kanaal Gent-Terneuzen, in loodsen, op bedrijventerreinen en zelfs in een kerk hadden de bezoekers de hele dag de mogelijkheid de Gentse haven te ontdekken en te genieten van muziek en animatie. In totaal bezochten 31.000 belangstellenden de haven van Gent op deze dag.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Het Vlaams Parlement stemde op 2 oktober 2013 ermee in om het juridische statuut van het Havenbedrijf Gent om te vormen: van een Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf tot een naamloze vennootschap van publiek recht. Hierdoor kan het Havenbedrijf andere partners dan de stad Gent laten toetreden tot het bestuur van de haven, hen volwaardige medezeggenschap geven, gemakkelijk participeren in investeringen in en buiten het havengebied en overgaan tot een kapitaalsverhoging. De buurgemeenten Evergem en Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen hebben zo de mogelijkheid om deel uit te maken van het bestuur van de Gentse haven. Tot dan toe baatte het Havenbedrijf Gent de haven uit als een Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf met een raad van bestuur waarin



enkel vertegenwoordigers van de stad Gent stemrecht hadden (overeenkomstig de verhoudingen tussen de fracties in de gemeenteraad). De nieuwe nv-structuur laat toe om ook andere partners als volwaardige bestuurders op te nemen, in het bijzonder de gemeente Evergem, de gemeente Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen. De nieuwe nv is een nv van publiek recht, dus met de volle 100% van de aandelen in handen van publieke partners. Daarna besliste de Gentse gemeenteraad om het Havenbedrijf tot een nv van publiek recht om te vormen. Daardoor werd de omvorming op 1 januari 2014 een feit. Van dan af kunnen de gemeenten Evergem, Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen beslissen om toe te treden tot de nv en kunnen ze bepalen hoeveel hun inbreng zal bedragen. Een nv-structuur biedt voordelen om de haven verder te ontwikkelen. Bovendien streeft het Havenbedrijf Gent in zijn strategisch plan 2010-2020 een duurzame samenwerking met diverse partners na alsook het participeren in activiteiten in en buiten de haven.

Op 22 oktober 2013 werd het nieuwe Bezoekerscentrum Haven Gent, in aanwezigheid van voorzitter Mathias De Clercq en Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits, plechtig ingehuldigd. In dit nieuwe gebouw aan de Rigakaai, op de grens tussen de stad en de hedendaagse haven, worden vanaf het najaar 2013 alle georganiseerde bezoeken aan de haven ontvangen. Met het Bezoekerscentrum wil het Havenbedrijf inspelen op de groeiende interesse voor de Gentse haven. Het is een opvallend en herkenbaar gebouw dat gebruik maakt van duurzame technieken en materialen. Het nieuwe bezoekerscentrum staat naast het Grootdok aan de Rigakaai.

In oktober 2013 kondigde Katoen Natie aan dat het verder zal investeren op de huidige bedrijventerreinen in de haven van Gent. Op de bestaande locatie in het bedrijventerrein Skaldenpark zal Katoen Natie zijn activiteiten verder te ontwikkelen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Honda Europe vierde in 2013 zijn 35 jarig bestaan in de haven van Gent. Op 21 oktober 2013 bevestigde Honda Europe haar activiteiten en de daarmee gepaard gaande investeringen en werkgelegenheid in de haven van Gent. Eerder, op 16 oktober 2013, kondigde ook Volvo Group Trucks reeds aan om van de Gentse site dé fabriek voor zware vrachtwagens en cabines te maken. Honda Europe nv stuurt 6 logistieke hubs aan die verdeeld zijn over Europa, zo is er een logistiek centrum in Groot-Brittannië, Polen, Zweden, Oostenrijk, Spanje en Italië. Honda Europe nv bevoorraadt meer dan 14.500 verdelers in Europa. De operaties worden binnen Europa gecoördineerd door het IT centrum van Honda Europe NV, dat een van de knooppunten is in het globale Honda Netwerk. Honda Europe zal in 2014 samengevoegd worden met Honda Belgium Factory in Aalst en samen zullen ze omgedoopt worden naar Honda Motor Europe Logistics NV. De logistieke hubs binnen Europa zullen branches worden van dit nieuwe bedrijf.

In 2010 besliste het consortium bestaande uit de firma Aertssen, de Jan De Nul Group, DEC, Envisan en de publieke partners provincie Oost-Vlaanderen (via de POM) en FINIWO, die de gemeenten Evergem en Zelzate vertegenwoordigen, om de gipsberg op de voormalige Kuhlmann-site een nieuwe bestemming te geven. De oude gipsberg werd grotendeels gesaneerd, bekleed met teelaarde en afgewerkt met zonnepanelen. In november 2013 werd dit project officieel ingehuldigd onder de naam 'Zonneberg'. De Zonneberg is het grootste aaneensluitende zonnepanelenpark in de Benelux.

1.2.2 Infrastructuur

Begin 2013 besliste de Europese Unie om voor de planstudiefase voor de nieuwe zeesluis in Terneuzen bijna 4 miljoen euro aan cofinanciering toe te kennen in het kader van het Trans-Europese Transportnetwerkprogramma (TEN-T). Het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) bestaat uit tal van wegen, waterwegen, spoorwegen, havens, luchthavens

en diensten om deze infrastructuur te kunnen gebruiken. De Europese Commissie heeft de ambitie om tegen 2030 in Europa een transnationaal en multimodaal vervoersnetwerk te ontwikkelen. Een nieuwe zeesluis op het Kanaal Gent-Terneuzen kadert in dit plan.

In juli 2010 werd het 'Convenant Groen Raamwerk' ondertekend, een initiatief van het Havenbedrijf Gent, de Vlaamse Overheid, de stad Gent, de gemeentes Evergem en Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen. Groen Raamwerk wil eigenaars op vrijwillige basis stimuleren om reststroken en restzones groener in te richten. Alle reststroken en restzones in het havengebied werden daartoe geïnventariseerd. Een groot deel ligt op gronden van overheden zoals het Havenbedrijf Gent en de Vlaamse overheid (het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, Afdeling Maritieme Toegang...). Een ander deel ligt op privégrond en is eigendom van bedrijven. In dat kader werden op 27 maart 2013 drie voorbeeldprojecten officieel ingehuldigd door de voorzitter van het Havenbedrijf Gent Mathias De Clercq, schepen van Leefmilieu van de stad Gent Tom Balthazar en de nieuwe gouverneur van Oost-Vlaanderen Jan Briers. Vooreerst is er de aanplanting van een bomen- en struikengordel langs de meer dan 7 kilometer lange havenweg rondom het Kluizendok. Het tweede voorbeeldproject omvat de beplanting van restzones op het bedrijven-terrein Moervaart-Zuid, op gronden van het Havenbedrijf Gent. Het derde project is de aanplanting van struiken en bomen aan de hoofdingang van Volvo Cars Gent aan de John Kennedylaan. Deze zone zal ecologisch beheerd worden.

In juli 2013 werd bekend dat het Nederlandse ingenieursbureau LieveenseCSO de komende twee jaar het ontwerp tekent en bijhorende onderzoeken zal uitvoeren voor de bouw van een nieuwe, tweede zeesluis in Terneuzen. In het project Planuitwerkingsfase Grote Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen is het ingenieursbureau gekozen voor de verdere uitwerking van het project. De ondertekening van het contract vond plaats op

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

16 juli 2013. Met onder meer informatiebijeenkomsten, inspraakbijeenkomsten en nieuwsbrieven zal de omgeving nauw betrokken worden en op de hoogte worden gehouden van de laatste ontwikkelingen. In de plan-uitwerkingsfase wordt het (Nederlandse) ministerieel besluit uit maart 2012 voor een grote zeesluis verder uitgewerkt. Naast het maken van een passend ontwerp wordt ook de ruimtelijke procedure volgens de Tracéwet doorlopen met een milieueffectrapport en een passende beoordeling. De uitwerking van de plannen moet in 2015 gereed zijn.

In oktober 2013 kondigde het Havenbedrijf Gent aan dat het 15 miljoen euro investeert om de infrastructuur voor binnenschepen te verbeteren. Het ontvangt hiervoor 1,5 miljoen euro Europese subsidies. De investeringen omvatten:

- De renovatie van de Moervaartkaai (met 10 miljoen euro meteen de grootste investering).
- De verlenging van de steigers voor binnenschepen in het Rodenhuizedok van 60 tot 90 meter, om zo grotere binnenschepen van 115 tot 135 meter te kunnen behandelen.
- De vernieuwing van fenders aan de kaaimuren.
- Een kaaiverlenging en -aanpassing opdat binnenschepen vlot schroot kunnen lossen en laden.
- Plaatsen van dukdalven ('aanmeerpalen') in het Kluizendok om duwbakken aan vast te maken.
- Het plaatsen van trappen aan kaaimuren.

De Europese Unie heeft de ambitie om tegen 2030 in Europa een transnationaal en multimodaal vervoersnetwerk te ontwikkelen. Dit Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) bestaat uit tal van wegen, waterwegen, spoorwegen, havens, luchthaven enz. De Seine-Scheldeverbinding is een belangrijk binnenvaartproject. In dit kader ondertekende Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Hilde Crevits op 17 oktober 2013 samen met Europees Commissaris Siim Kallas, Frans minister Cuvellier en

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

vertegenwoordigers van Nederlands minister Schultz en Waals minister Di Antonio de 'Verklaring van Tallinn'. Door deze ondertekening bevestigen ze dat ieder op zijn grondgebied alles in het werk stelt om deze belangrijke binnenvaartcorridor volledig te realiseren. De ondertekening houdt ook in dat er voor de realisatie van de verschillende deelprojecten maximaal een beroep zal worden gedaan op de Europese cofinanciering tot 40% voor cruciale grensoverschrijdende binnenvaartcorridors. De vaarweg tussen Seine en Schelde verbeteren betekent dat grotere binnenschepen de verbinding kunnen maken tussen de haven van Gent, Nederland en Frankrijk (met een grote markt in de agglomeratie Parijs en het industriële noorden van Frankrijk). In Vlaanderen loopt het traject in hoofdzaak via de Leie en de Ringvaart rond Gent. De bouw van de nieuwe grote zeesluis in Terneuzen komt onder andere ook in aanmerking voor Europese cofinanciering.

Op 4 december 2013 werd een nieuwe fietsbrug over de R4 en een 2,5-km-lang nieuw dubbelrichtingsfietspad van en naar de haven van Gent officieel geopend door Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, de Gentse schepen van Mobiliteit Filip Watteeuw en de voorzitter van het Havenbedrijf Gent Mathias De Clercq. Enkele werknemers van Volvo Cars reden de fietsbrug mee in. De nieuwe fietsbrug dwarst de R4-Oost (John Kennedylaan) ter hoogte van de Veeweg en



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Slotendries. Het nieuwe dubbelrichtingsfietspad sluit hierop aan en loopt langs de R4 tot aan de Langerbruggestraat en Volvo Cars. Beide ingrepen verbeteren de verkeersveiligheid van de fietsers. De fietsbrug Slotendries creëert een veilige fietsas voor het vele woon-werkverkeer tussen de haven en de deelgemeenten Oostakker en Sint-Amandsberg en het Gentse stadscentrum. De fietsers hoeven niet langer meer op de R4 zelf te rijden. En ze kunnen ter hoogte van Euro-Silo het drukke kruispunt van de R4 met de Dwight Eisenhowerlaan vermijden.

Aan het veer van Langerbrugge werd op 9 december 2013 de nieuwe veerboot 'Maurice Maeterlinck' ingehuldigd door Joke Schauvliege,

Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur. De nieuwe veerboot vervoert dagelijks voetgangers, fietsers en auto's op het kanaal Gent-Terneuzen in de Gentse haven. De 'Maurice Maeterlinck' werd gebouwd op de scheepswerf Carron in Zelzate en heeft ongeveer 2,6 miljoen euro gekost. De veerboot wordt bediend door 2 bemanningsleden en het vaart op zwavelarme brandstof. De veren worden in hoofdzaak gebruikt voor woon-werkverkeer. Maandelijks



maken zo'n 20.000 voetgangers en fietsers, 66.000 personenwagens en 7.700 bestel- en vrachtwagens en bussen gebruik van de veerdiensten die deel uitmaken van de mobiliteitsaders van de Gentse haven. Het veer draagt de naam van de Gentse schrijver die 101 jaar geleden de Nobelprijs voor Literatuur won. In de omgeving van het veer verbleef de Nobelprijswinnaar in de zomer in een landhuis, dat in 1903 verdween bij de verbreding van het kanaal. De veren van Langerbrugge en van Terdonk op het kanaal naar Gent vinden hun oorsprong op het einde van de jaren 50. Op dat moment werd er beslist om het kanaal, dat toen 80 meter breed was, te verbreden tot 200 meter. Deze veren vervingen de toenmalige twee beweegbare bruggen. De verbredingswerken werden uiteindelijk uitgevoerd in de beginjaren zestig. Om het steeds groeiend aantal voertuigen vlot te kunnen verwerken, werden deze veerboten begin 1990 gemoderniseerd.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.652 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	206 km
Totale lengte wegen	128 km



Bron: volgens GRUP met GIS

1.2.3 Scheepvaartlijnen

Op 30 januari 2013 meerde de 'AP Jadran' voor het eerst aan in de Gentse haven. De 'AP Jadran' werd in 2012 in China gebouwd en is 229 meter lang, 32,30 meter breed en heeft een maximum diepgang van 14,58 meter. Dit vrachtschip vaart onder vlag van de Marshall-eilanden en heeft 20 bemanningsleden aan boord, allen met de Kroatische nationaliteit. De 'AP Jadran' was op 11 december 2012 vertrokken vanuit Port Kembla, ten zuiden van Sydney in de staat New South Wales in Australië. De reis van Port Kembla tot Gent duurde in totaal meer dan 50 dagen. Op 31 januari

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

2013 werd het schip verwelkomd door het Havenbedrijf Gent. Het schip was geladen met 60.500 ton raapzaad afkomstig uit Australië.

In de haven van Gent meerden er in 2013 218 riviercruises aan. Dit aantal is het hoogste aantal ooit. Een groot deel van de riviercruiseschepen komt uit Duitsland. De eerste twee riviercruiseschepen werden op 9 maart aan de Rigakaai in Gent verwacht. De cruises via de binnenwateren brachten in 2013 zowat 27.000 passagiers naar Gent. Tal van passagiers bezoeken de stad in de vorm van een rondleiding met gids, een museumbezoek of shopping. De riviercruises zijn voor Gent en voor de lokale middenstand dan ook van groot economisch belang. Naast de 218 riviercruiseschepen meerden er in 2013 ook twee zeegaande cruiseschepen in de haven, met in totaal 2.364 passagiers aan boord.

In september 2013 startte PSA Antwerp met een nieuwe vaste verbinding voor containervervoer tussen onder meer Gent en Antwerpen. Drie maal per week bedient PSA Antwerp de twee containerterminals van Stukwerkers aan het Kluisendok en het Mercatordok. Deze bijkomende ontsluiting voor containers via binnenvaart richting achterland past in het strategische beleid dat het havenbestuur van Gent sedert 2010 uitstippelt: de bevordering van duurzaam voor- en natransport van containers via binnenvaart tussen (onder meer) de havens van Gent en Antwerpen. Dit is meteen ook de realisatie van een actie binnen Flanders Port Area waarmee minister van Mobiliteit en Openbare werken Hilde Crevits sedert april 2013 de samenwerking tussen de Vlaamse havens wil versterken en de concurrentiepositie verstevigen. Deze nieuwe containerdienst biedt nieuwe kansen voor de verdere uitbouw van de distributiesector waar de Gentse haven sterk op inzet, onder meer voor de verdere ontwikkeling van het Kluisendok.

Op 4 oktober 2013 meerde het zeecruiseschip 'Marco Polo' voor de eerste keer aan in Gent. Het Havenbedrijf verwelkomde de kapitein en de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

opvarenden. De 'Marco Polo' kwam van de Britse haven Tilbury en zette na de aanloop in Gent nog koers naar Amsterdam. Daar bleef het ook één dag om dan terug te keren naar Tilbury. De korte reis van drie dagen trok vooral een jonger publiek aan. Er waren in totaal 775 passagiers aan boord, allemaal uit Groot-Brittannië en Ierland. De 334 bemanningsleden zijn van diverse nationaliteiten en het cruiseschip zelf vaart onder de vlag van de Bahama's. De 'Marco Polo' is 176 meter lang, bijna 24 meter breed en heeft een diepgang van 8,20 meter. De 'Marco Polo' wordt nog twee keer in Gent verwacht in 2014 en nog een keer in 2015.



1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Industrie

Vanaf januari 2013 worden de roro-schepen van de lijndienst van Transfennica op Bilboa behandeld op de terminal van P&O Ferries in de voorhaven van Zeebrugge. P&O Ferries had op zijn terminal reservecapaciteit beschikbaar omdat de frequentie van de roro-dienst op Teesport in het Verenigd Koninkrijk in 2012 werd teruggeschroefd naar drie afvaarten per week. De twee rederijen werkten voorheen al samen. De Britse rederij nam toen in Tilbury vracht voor Bilbao mee naar Zeebrugge, die daar werd



vervoerd naar het Wielingendok waar de schepen van Transfennica tot dan toe werden behandeld. Door de verhuis van Transfennica naar de terminal van P&O Ferries is dit overvoeren niet meer nodig. Op deze 'motorways of the seas'-dienst biedt Transfennica elke dinsdag en donderdag een afvaart vanuit Zeebrugge naar Bilbao. De rederij zet daarvoor twee schepen in met een capaciteit van 2.715 lijnmeter.

Vanaf het begin van januari 2013 is de firma Cross Channel Groupage Services actief in de haven van Zeebrugge. Deze onderneming beschikt aan de Loodswezenstraat in Zeebrugge over een terrein van 9.000 m² en een magazijn van 1.500 m² met bijhorende kantoorruimte. Het magazijn is uitgerust met vijf laadkaaien en functioneert als 'cross docking vloer' waar deelladingen worden gelost en geladen. Deelladingen worden er gegroepeerd alvorens naar het Verenigd Koninkrijk te worden verscheept. Voor het behandelen van alle zendingen zet de firma twee elektrische heftrucks met een hefvermogen van 2,5 ton in. Voorheen was de firma Cross Channel Groupage Services actief in Oostende, maar door het gewijzigd ferrylandschap werd gekozen voor een verhuis naar Zeebrugge.

Op 19 februari 2013 werd een overeenkomst ondertekend door het havenbestuur van Zeebrugge en de Openbare Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) waarbij de twee partijen de komende tien jaar intensief zullen samenwerken voor een duurzaam bodembeheer. Het betreft een bedrijfsspecifieke overeenkomst waarbij de overheid (in dit geval OVAM) de strategische doelstellingen van het Vlaamse bodembeleid van Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauwvlieghe wil halen. Voor de haven biedt de overeenkomst ook voordelen omdat de nieuwe klanten de zekerheid krijgen dat ze geen risicogronden in beheer hebben of te maken krijgen met historische bodemverontreinigingen. Het doel van de overeenkomst is om alle gronden in de haven, met een totale oppervlakte van ongeveer 2.000 hectare, op termijn te inventariseren. De overeenkomst laat ook toe dat de bodemonderzoeken en de saneringen organisatorisch en financieel haalbaar zijn

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

voor de betrokken partij, omdat die zelf de fasering mag bepalen. De overeenkomst tussen het havenbestuur van Zeebrugge en OVAM heeft vier doelstellingen: (1) informatie-uitwisseling, (2) het nulonderzoek, voorafgaand aan het verlenen van een concessie op een nieuw ontgannen terrein, waarmee de haven vooruitloopt op de Europese richtlijnen, (3) het uiteindelijk grondverzet en (4) het sensibiliseren van de havengebruikers.

Het omschakelen naar walstroom is economisch interessant voor regelmatige havengebruikers. Dit is de bevinding van een studie die in opdracht van het havenbestuur van Zeebrugge en de POM West-Vlaanderen in



maart 2013 bekend werd gemaakt. Voor de studie werden die schepen geselecteerd die regelmatig en voor langere periodes in de haven van Zeebrugge aanmeerden. Die selectie vertegenwoordigde ongeveer de helft van de scheepsbewegingen in de haven. Uit de studie bleek dat toen al voor 25 procent van de onderzochte schepen het economisch interessant was om over te schakelen op walstroom. De haven van Zeebrugge beschikt reeds sinds 2000 over een walstroominstallatie aan het Wielingendok. De verstrengde Europese regelgeving op de zwaveluitstoot van schepen maakt dat steeds meer havens en schepen een overschakeling op walstroom overwegen.

In maart 2013 maakte de Chinese rederij China Shipping Container Lines bekend dat het een aandeel van 24 procent nam in de containerterminal van APM Terminals in de westelijke voorhaven van Zeebrugge. Eerder al had de Chinese havengroep Shanghai International Port Group (SIPG) een aandeel van 25 procent genomen in de terminal van APMT, de goederenbehandelaar van het Deense scheepvaartconcern Maersk. Als gevolg van die participatie stuurt China Shipping Container Lines haar schepen voortaan naar de terminal van APMT. Voordien werden die schepen, die samen met United Arab Shipping Company (UASC) en CMA-CGM varen in de AEX7-dienst, behandeld op de CHZ (Container Handling Zeebrugge), de terminal van PSA in Zeebrugge.

Op 22 april 2013 werd in de haven van Zeebrugge de twee miljoenste Mitsubishi-wagen vanuit Thailand gelost. Het havenbestuur MBZ en ICO (International Car Operators) waren eerder al aanwezig op een plechtigheid naar aanleiding van het laden van de wagen aan boord van de 'Cronus Leader' in de haven van Laem Chabang. De 'Cronus Leader' is een carcarrier van de Japanse rederij NYK (Nippon Yusen Kaisha).

Vanaf eind april 2013 vervoert PKP Cargo, een Poolse spoorwegmaatschappij, Opel Astra's van de fabriek in Polen naar de haven van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Zeebrugge. PKP Cargo is de tweede belangrijkste speler voor goederenvervoer per spoor in Europa en is de dertiende spoorwegmaatschappij die een vergunning kreeg om eigen goederentreinen te laten rijden op het Belgische spoornet. De nieuwe spoorverbinding loopt vanuit Gliwice in Polen, via Aken-West en Montzen, naar de haven van Zeebrugge. PKP Cargo voert vier keer per week auto's uit Polen aan in de kusthaven. In omgekeerde richting worden ingevoerde wagens meegenomen.

Tijdens de raad van bestuur van 24 april 2013 werd de naam van het havenbestuur van Zeebrugge veranderd van 'Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV' naar de 'Maatschappij van de Brugse Zeehaven NV', of kortweg MBZ. Nog tijdens die raad van bestuur werd Brugs burgemeester Renaat Landuyt aangesteld als nieuwe voorzitter van de MBZ. Gewezen voorzitter, dhr. Joachim Coens, kreeg de titel van gedelegeerd bestuurder (CEO) van de haven. Het dagelijks bestuur blijft daarmee in handen van dhr. Coens. Daarnaast werd ook nog de samenstelling van het bestuur van de MBZ gewijzigd. Het bestuur bestaat voortaan uit elf personen in plaats van veertien, waarvan een minderheid uit het bedrijfsleven werd aangetrokken.

Eind mei 2013 maakte autoconstructeur Toyota bekend dat het de Yaris voor de Noord-Amerikaanse markt via de haven van Zeebrugge zal verscheppen. De Yaris wordt in de fabriek van Toyota in het Noord-Franse Valenciennes gebouwd. Voor deze Japanse constructeur is het het eerste model dat in Europa gebouwd wordt voor export naar de Verenigde Staten en Canada. Voordien werd de Yaris voor die markt enkel in Japan gebouwd. In Noord-Amerika lopen de carcarriers onder meer Newark, Jacksonville en Long Beach aan, terwijl de wagens voor Canada in Halifax worden gelost. Het betreft een jaarlijkse trafiek van ongeveer 25.000 personenwagens.

Op 28 juni 2013 werd tussen Portfineco (MBZ/Finiwo) en de producent en leverancier van duurzame energie Eneco, een overeenkomst ondertekend om tegen het einde van 2014 vier windturbines in gebruik te nemen op de autoterminals van Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge nv en Toyota Motor Europe nv in de Zeebrugse achterhaven. De opgewekte energie zal vooral gebruikt worden op de twee terminals zelf.

Op 17 juli 2013 tekende gedelegeerd bestuurder, Joachim Coens een samenwerkingssakkoord met Nagoya, de belangrijkste Japanse haven. Nagoya bedient een brede waaier van industriële sectoren zoals de automobielsector, de ruimtevaart en de bouw van machines. De haven huisvest ook de eerste volautomatische containerterminal van Japan. Zeebrugge heeft via autoconstructeur Toyota al langer nauwe contacten met Nagoya. Het doel van de overeenkomst is de uitwisseling van expertise als toegangspoort tot Europa en Azië te delen. Naast de haven van Zeebrugge heeft Nagoya al meer dan 25 jaar een samenwerkingssakkoord met Antwerpen. Nagoya is de tweede Japanse haven waarmee Zeebrugge nu een akkoord tekende. In 1999 tekende de haven al een samenwerkingssakkoord met Hakata.

Eind juli 2013 nam de haven van Zeebrugge de 'Polybotes' in gebruik, een schip dat speciaal werd aangepast voor het vervoeren van machines en landbouwtuigen met uitzonderlijke afmetingen. De 'Polybotes' is het voormalige autoschip 'Waterway 2' dat door de Maatschappij van de



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Brugse Zeehaven (MBZ) bij de Cobelfret Groep aankocht en op een Nederlandse werf liet ombouwen voor het transport van zware en/of ondeelbare volumineuze ladingen. De 'Polybotes' is een multi-inzetbaar schip voor het vervoer van nieuwe wagens, bouwmachines, landbouwmachines, containers en grote ondeelbare ladingen. De 'Polybotes' is eigendom van de MBZ, maar wordt uitgebaat door PortConnect, de logistieke dochteronderneming van de MBZ. Het havenbestuur mikt met de 'Polybotes' op een betere verbinding van de haventerminals in de voor- en achterhaven en op een betere ontsluiting van het achterland, meer specifiek van Antwerpen tot de Rijn. De 'Polybotes' is 110 meter lang, en 12,5 meter breed. Het laadvermogen bedraagt 2.200 ton en er kunnen 160 wagens en 137 TEU of 240 wagens alleen geladen worden. Het schip beschikt over een dek van 80 bij 10 meter voor het laden van zware en/of volumineuze ladingen. Ter hoogte van de boeg werd een hydraulische laad- en losklep ingebouwd, die toelaat stukken tot 80 ton te laden of te lossen.

Uit een reeks simulatieoefeningen, die in de loop van 2013 in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout werden uitgevoerd, blijkt dat de nieuwe Triple E-klasse containerschepen van Maersk Line in de voorhaven van Zeebrugge kunnen aanmeren. De simulaties werden uitgevoerd door twee Vlaamse kustloodsen en vonden plaats in aanwezigheid van vertegenwoordigers van Maersk Line. De containerschepen van de Triple E-klasse hebben een lengte van 399 meter en kunnen tot 18.270 TEU laden.

In september 2013 kondigde de Nederlandse goederenbehandelaar en logistieke dienstverlener Verbrugge Terminals aan dat het een overslagterminal gaat bouwen in de westelijke voorhaven van Zeebrugge. Hiervoor kreeg het bedrijf van de MBZ een concessie toegewezen voor een terrein van 25 hectare aan het westelijke uiteinde van het Albert II-dok. Het terrein werd voorheen nog gebruikt door de Cobelfret Groep voor de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

overslag van containers. De nieuwe terminal, kost 21,5 miljoen euro en wordt opgetrokken langs de dwarskaai die westelijk aansluit op de kaaien van APM Terminals en de ZIP-terminal. Aan deze dwarskaai kunnen schepen met een lengte tot 200 meter aanleggen. Voor de ontvangst van grotere schepen heeft Verbrugge terminals een overeenkomst gesloten met APM Terminals voor het gebruik van het meest westelijke deel van hun kaai. Op de terminal worden twee loodsen van 20.000 m³ gebouwd voor de opslag van papierpulp. Het papierpulp zal met schepen worden aangevoerd, gestuft worden in containers en verder verdeeld worden per schip, via het spoor en de weg. De bedoeling van Verbrugge Terminals is om in Zeebrugge vooral container- en breakbulkactiviteiten te ontwikkelen.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In het najaar van 2013 startte in de achterhaven van Zeebrugge de gedeeltelijke sloop van de peakshavinginstallatie van Fluxys. Twee van de drie opslagtanks worden afgebroken. De peak-shaving-installatie werd een 35-tal jaar geleden gebouwd door het toenmalige Distrigas (nu Fluxys). Letterlijk vertaald betekent 'peak-shaving' pieken snoeien. Toen werd er aardgas betrokken uit de Nederlandse gasvelden van Slochteren. De aanvoer naar België bleef het ganse jaar nagenoeg gelijk, maar het verbruik in de wintermaanden lag veel hoger dan in de zomer. Daarom werd in de zomer het gasoverschot naar de installatie in Zeebrugge geleid, waar het, door afkoeling tot -162°C , werd omgezet in vloeibaar aardgas (LNG) en waardoor het gas tot 600-maal minder volume innam. In de winter, waarneer de vraag naar gas groter was, werd het omgekeerde gedaan: het vloeibaar gas werd door opwarming opnieuw gasvormig gemaakt en voor consumptie in het gasnet gepompt. Het gas uit Slochteren bevatte echter veel stikstof, dat vloeibaar wordt bij -190°C . Om te beletten dat grote hoeveelheden gas tot -190°C moesten worden gekoeld, werd het stikstof eerst van het methaan gescheiden en in een afzonderlijke stikstoftank opgeslagen. Op die manier werd heel wat energie bespaard. Het LNG werd opgeslagen in twee met aarde omwalde tanks, voorzien van gesofisticeerde brandbestrijdingsvoorzieningen. Vermist stikstof een inert gas is, waren die strenge maatregelen niet nodig voor de stikstoftank. Na afloop van het gascontract met Nederland werd de peak-shaving-installatie nog gebruikt voor de opslag van LNG, dat per vrachtwagen vanop de LNG-terminal in de voorhaven werd aangevoerd. Na de capaciteitsverhoging van deze terminal werd de bijkomende opslagcapaciteit van de peak-shaving overbodig en daarom worden de twee LNG-tanks van de peak-shaving gesloopt. De stikstoftank blijft behouden en zal gebruikt worden voor de opslag van stikstof dat gebruikt wordt om het calorisch gehalte van het aardgas dat bestemd is voor de Britse markt te verhogen.



Op 10 november 2013 ondertekenden Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits en Joachim Coens, CEO van de haven van Zeebrugge, in HoChi Minh-stad een memorandum of understanding met Vasep, de Vietnamese federatie van producenten en exporteurs van vis, waarbij Zeebrugge vanaf 2014 de hub wordt voor de verdeling van pangasiusfilet uit Vietnam.

De havens van Antwerpen en Zeebrugge hebben in november 2013 een samenwerkingsovereenkomst getekend met de havenautoriteit van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Singapore om het gebruik van LNG als scheepsbrandstof te promoten. Om de toekomstige milieunormen te halen kan het gebruik van LNG een oplossing zijn, omdat schepen die op LNG varen minder zwavel uitstoten. De uitdaging daarbij is hoe de havens zich kunnen aanpassen om veilig LNG op te slaan en aan schepen te leveren. In de samenwerking van Antwerpen, Zeebrugge en Singapore zal Zeebrugge een voortrekkersrol spelen, omdat de haven nu al één van de belangrijkste aardgashubs in Europa is. Zeebrugge werkt al meerdere jaren mee aan pilootprojecten voor de introductie van LNG als scheepsbrandstof. Daarnaast ontwikkelt de haven installaties voor het laden van LNG-vrachtwagens en wordt de bouw van een LNG-bunkerbarge voorzien.



Op 28 november 2014 heeft Zeebrugge een samenwerkingsovereenkomst getekend met Adani Ports & SEZ, de grootste privéhavenontwikkelaar van India. Het akkoord werd in Mumbai ondertekend tijdens een economische missie onder leiding van prinses Astrid. Zeebrugge en Adani gaan samen opportuniteiten verkennen en gegevens uitwisselen. Adani beheert drie havens in India: Mundra, Dahej en Hazira.

Nog tijdens deze economische missie in India bevestigden twee Indiase bedrijven, IM Gears en Autotech, dat ze in Brugge hun Europese distributiecentrum zullen vestigen. Autotech maakt onderdelen voor truck- en dieselmotorenproducenten, terwijl IM Gears precisieonderdelen voor autoconstructeurs en machinebouwers maakt. IM Gears heeft acht verschillende productiecentra in het Zuid-Indiase Chennai en zal zijn auto-onderdelen in containers naar Zeebrugge verscheppen. In het havengebied van Brugge en Zeebrugge zijn er al verschillende magazijnen van automotieve producenten uit India. Emerald Tyres en Super Auto Forge kozen reeds in 2011 voor Brugge als distributiecentrum.

De Japanse autoconstructeur Mazda hernieuwde in december 2013 een contract met terminaloperator ICO (International Car Operators) om wagens via de havens van Antwerpen en Zeebrugge in te voeren. Het gaat om een contract van vijf jaar. In 2013 importeerde Mazda Logistics ongeveer 160.000 wagens, waarvan 60 procent via de haven van Antwerpen en 40 procent via Zeebrugge. Van daaruit worden de wagens naar zowat alle Europese landen verstuurd, inclusief Rusland.

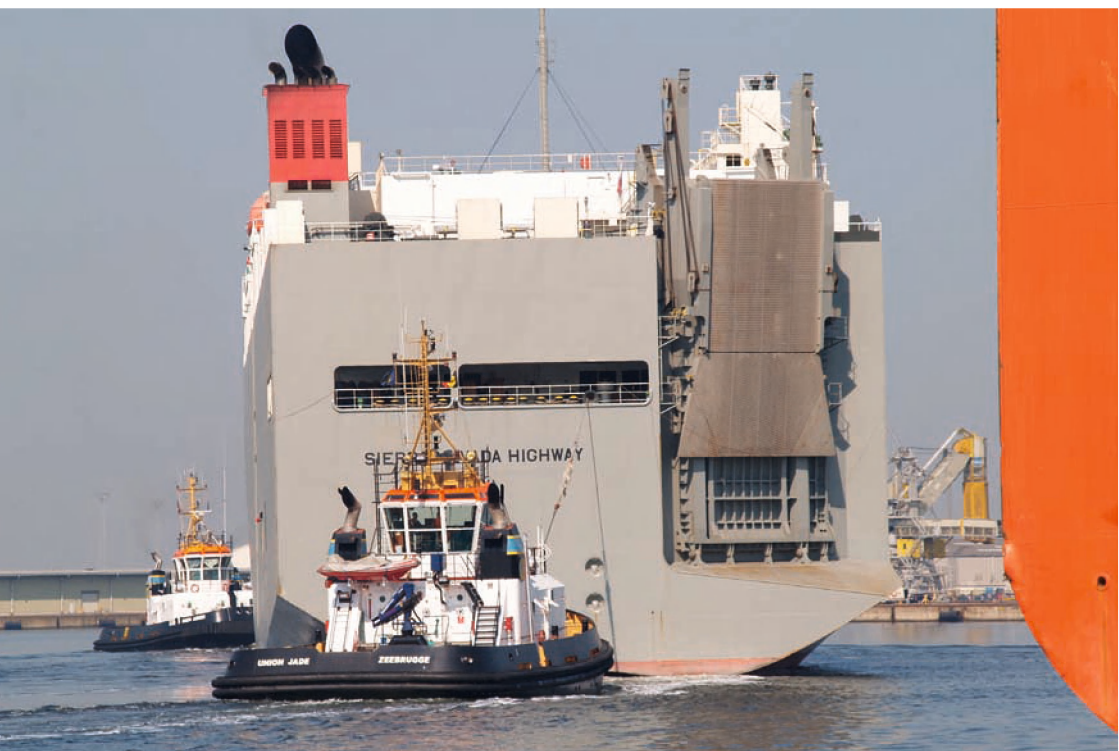
1.3.2 Infrastructuur

Begin maart 2013 begon de firma Beeuwsaert Construct met de bouw van een nieuwe polyvalente loods ten behoeve van de technische dienst van het havenbestuur MBZ. De loods wordt gebouwd ten zuiden van het P. Vandammehuis langsheen de zeesluis en heeft een totale oppervlakte van 3.124 m². Het doel van de nieuwe loods is om alle opslagfaciliteiten van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

de technische dienst van het havenbestuur, die nu over verschillende locaties in de haven zijn versnipperd, op één plaats te concentreren.

Op 18 maart 2013 startten de werken voor de hernieuwde aanleg van een deel van de Louis Coiseaukaai in de achterhaven van Brugge. Het betreft eigenlijk een omlegging van de bestaande Louis Coiseaukaai, evenwijdig met de bestaande weg. De werken werden uitgevoerd door de firma Aswebo. Achteraf werd de oude weg afgebroken. Het verplaatsen van het tracé van de Louis Coiseaukaai was nodig om toe te laten dat de firma Seaport Shipping & Trading (SST) op die plaats een nieuwe opslagloods kon bouwen.



In mei 2013 werd de onderbouw van de tweede LNG-steiger in de oostelijke voorhaven afgewerkt, zodat gestart kon worden met de constructie van de eigenlijke los- en laadinstallaties op de steiger en met het plaatsen van de leidingen die de nieuwe steiger met de LNG-opslagtanks moet verbinden. Dit werk wordt uitgevoerd door het Spaans-Italiaans bouwconsortium TS LNG en zal 36 maanden in beslag nemen. De tweede LNG-steiger moet de functionaliteit en de flexibiliteit van de LNG-terminal verhogen. Er zullen zowel grote Q-flex schepen (tot 220.000 m³ laadvermogen), speciale feederschepen en LNG-bunkerschepen gelost en/of geladen kunnen worden.

Begin juni 2013 werden de werken voor de verlenging van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge afgerond. Deze verlenging laat toe om de terminal van APM Terminals uit te breiden. De werken hebben 16,5 miljoen euro gekost en werden toevertrouwd aan het consortium Herbosch Kiere, Antwerpse Bouwwerken en Besix. De Vlaamse overheid nam 20 procent van de kosten voor zich.

In juni 2013 werd de eerste fase van de bouw van een voorwand aan de oostelijke kaaimuur van de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge) afgewerkt. De verdiepings- en renovatiewerken voor deze 1.000 meter lange kaai gingen medio november 2011 van start. Voor de bestaande kaaimuur werd een voorwand gebouwd, die in de bestaande kaaiconstructie werd ingebouwd. Ook de kraanbalk achter de kaai werd aangepast, zodat de bestaande containerkranen op de nieuwe kaaimuur kunnen worden gebruikt. Door de bouw van de voorwand kan de kaaimuur worden uitgebaggerd tot een diepte van 17,5 meter bij laag tij. De werken worden in drie fasen uitgevoerd om de operationele werking van de containerterminal zo weinig mogelijk te verstoren. De verdiepingswerken van de CHZ-kaai werden geraamd op 25 miljoen euro, waarvan tachtig procent werd gefinancierd door het havenbestuur van Zeebrugge en twintig procent door het Vlaamse Gewest.



Het los- en laadponton langsheen de J.F. Kennedykaai, ter hoogte van kaai 113 aan de roro-terminal van P&O Ferries werd in 2013 uitgerust met een tweede toegangsbrug. Door deze aanpassing kunnen snellere los- en laadtijden gegarandeerd worden aan de schepen van P&O Ferries en Transfennica. De brug heeft een lengte van 53 meter, een breedte van 12 meter en weegt 214 ton. De brug heeft twee rijvakken van 5 meter en een voetpad van 1,75 meter. De aanpassingwerken werden uitgevoerd door de firma Cargotec uit Zeebrugge.

Op 19 augustus 2013 zijn de werken gestart voor het vrijbaggeren van het verlengde stuk van de Bastenakenkaai in de westelijke achterhaven van Zeebrugge. Het betreft het uitbaggeren van de nieuwe kaaimuur met

nummers 510 en 511 over een totale lengte van ruim 700 meter. De werken werden uitgevoerd door aannemer THV Noordzee en Kust, een samenwerking van de Vlaamse baggerbedrijven DEME en Jan De Nul, en dit in opdracht van het havenbestuur Port of Zeebrugge. Het uit te baggeren volume bedroeg ongeveer anderhalf miljoen m³. De baggerspecie werd via een persleiding hydraulisch aan land gepompt en opgespoten op een terrein in de achterhaven. De nieuwe kaaimuur werd uitgebaggerd tot een diepte van 13,5 meter, maar kan indien nodig nog verdiept worden. Een gedeelte van de opgespoten grond zal gebruikt worden voor de aanleg van de bermen van de A11.

In oktober 2013 startten de werkzaamheden voor de verdieping van de bestaande zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok, zodat de grootste containerschepen op de containerterminal van APM Terminals zullen kunnen worden behandeld. Met de verdiepingswerken wordt het westelijke gedeelte van de zuidelijke kaaimuur van het dok uitgebaggerd tot een diepte van 17,5 meter en dit over een totale lengte van 679 meter.

Op 25 mei 2013 werd in Dudzele een informatiedag gehouden over de aanleg van de nieuwe autosnelweg A11. De A11 moet zorgen voor een betere verbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland. Door het havenverkeer te scheiden van het lokale verkeer zal tevens de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de regio vergroten. Het traject van de A11 is zuidwest-noordoost georiënteerd en wordt via drie knooppunten aangesloten op het onderliggende wegennet. In het zuidwesten wordt de A11 aangesloten op de N31 en wordt de bestaande aansluiting met de Blankenbergsesteenweg aangepast. In het noordoosten wordt met een aansluiting op de Natiëlaan de toegang tot de haven van Zeebrugge vanaf de N49 verbeterd. Ongeveer in de helft van het traject van de A11 komt een aansluitingscomplex om het oostelijke deel van de haven te ontsluiten. Over het Boudewijnkanaal is op de A11 een nieuwe beweegbare brug voorzien die de toegang voor zeeschepen naar de achterhaven van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Brugge moet blijven garanderen. De werken voor de bouw van de A11 startten in maart 2014 en zullen drie à vier jaar duren. De opdrachtgever is het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Via een DBFM-overeenkomst (Design, Build, Finance & Maintain) draagt het Vlaamse Gewest het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de A11 over aan de opdrachtnemer, de private projectvennootschap 'Via A11'. De aandeelhouders van 'Via A11' zijn de private partijen DG Infra+, Inframan, Aswebo, Ondernemingen Jan De Nul, Algemene Aannemingen Van Laere, Aclargo en Franki Construct en Via-Invest, een samenwerkingsverband tussen AWV en de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV). Het consortium 'Via A11', dat de werken zal uitvoeren, bestaat uit de Ondernemingen Jan De Nul, Algemene Aannemingen Van Laere, Franki Construct, Aswebo en Aclagro.

Na een openbare aanbesteding werden in november 2013 de werken voor de volledige renovatie van de Boudewijnsluis in Brugge toegewezen aan de firma's Egemin Automation en nv Depret uit Zeebrugge. De Boudewijnsluis zorgt voor de verbinding van de Brugse Ringvaart en de haven van Zeebrugge via het Boudewijnkanaal. Om de bedrijfszekerheid te vergroten moet de sluis dringend gerenoveerd worden. De eb- en vloeddeuren worden vernieuwd evenals de hydraulische aandrijving van de spoorbrug. Daarnaast wordt ook de volledige aansturing vervangen. De renovatiewerken van de Boudewijnsluis kosten 2,5 miljoen euro en moeten tegen het bouwverlof van 2014 klaar zijn.

In de haven van Zeebrugge werden in 2013 in opdracht van het Vlaams Gewest volgende werken uitgevoerd: de verdere uitbreiding van het sterneneiland in de oostelijke voorhaven en de verdere herstelling van de oevers van het Verbindingsdok en het Boudewijnkanaal in de achterhaven. Er werd verder gewerkt aan het project-MER over het Strategisch Haven-Infrastructuur Project (SHIP) en in 2013 werden nog de stabiliteitsstudies van kaaimuren, de spoorwegbrug en de sluisdeuren opgestart. In 2013



werden de werken voor de droogzetting en herstelling van de sluisdeur 3 van de P. Vandammesluis beëindigd en werden deze voor de droogzetting en herstelling van de sluisdeur 2 aangevat. Ook werden nog het vernieuwen van de fenders en de wiefender in de P.Vandammesluis aanbesteed en werd verder gewerkt aan het vernieuwen van de elektromechanische uitrusting van de sluis. De hydraulische uitrustingen van de wegbruggen over de P.Vandammesluis werden in 2013 vernieuwd. Nog in opdracht van het Vlaams Gewest werden de natuurcompensaties voor de verdere uitbreidingen in de zuidelijke achterhaven verdergezet en werden verdere vernieuwingswerken aan de Visartsluis uitgevoerd. Sonderingen aan de koppen van de havendammen en in het Car Ferry Terminal-dok werden uitgevoerd. Diverse onderhoudswerken aan de dammen van de buiten-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

haven werden uitgevoerd en op diverse plaatsen in het havengebied werd groenonderhoud uitgevoerd. De werken voor de renovatie van de 6de verdieping van het P.Vandammehuis werden verder gezet, dit ten behoeve van het havencoördinatiecentrum. Eind 2013 waren de werken voor de dynamische verkeerssignalisatie ter hoogte van de P.Vandammesluis aan de gang.

In opdracht van de federale overheid startte Infrabel in 2013 met de bouw van een nieuwe wegbrug over de treinsporen in Zwankendamme.



Met subsidies van het Vlaams Gewest heeft het havenbedrijf Port of Zeebrugge in 2013 nog volgende werken uitgevoerd: in de voorhaven heeft aannemer MBG de bouw van een tweede aanlegsteiger in het LNG-dok afgewerkt. De verlenging van de zuidelijke kaaimuur (262 m) en de kraanbalk landzijde (386 m) van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werden afgewerkt door de aannemer THV Herbosch-Kiere. Nog in 2013 zijn de werken voor de verdieping van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok aangevat. De bouw van de voorwand voor de verdieping van de oostelijke kaaimuur van het westelijk schiereiland (CHZ-kaai) werd verder uitgevoerd. Voor rekening van het Vlaams Gewest werden door het havenbestuur in de Zeebrugse achterhaven in 2013 volgende werken uitgevoerd: de realisatie van wegenis en fietspaden in de Maritieme Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven, compensatiewerken omwille van de ontheffing van vogelrichtlijngebieden (Vlissegem, Eendekooi Ter Doest, Dudzeelse Polder, Kwetshage) en baggerwerken aan de Bastena-kenkaai in het Zuidelijk Kanaaldok.

Voor rekening van het havenbedrijf zelf werden in 2013 volgende werken uitgevoerd: onderhoud aan diverse uitrustingen en domeingoederen, bodemonderzoek ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodem-saneringsdecreet, vernieuwingswerken aan wegenis en kaaiverhardingen, belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandamme-sluis, plaatsing van verschillende nieuwe uitrustingen in het kader van de ISPS-reglementering, baggerwerken en peilingen aan de commerciële ligplaatsen ingevolge een overeenkomst afgesloten met THV Noordzee & Kust, aanpassingswerken aan diverse roro-steigers, werken voor de omlegging van de L. Coiseaukaai in de Brugse achterhaven en renovatiewerken aan het Havenhuis "De Caese" in de historische binnenstad van Brugge. De vernieuwingswerken aan drie liften in het P. Vandammegebouw werden in 2013 aangevat door de firma Schindler nv en de bouw van een loods naast het P. Vandammehuis en de verbouwing van de burelen van de technische dienst werd aanbesteed.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Ook de privésector voerde in 2013 werken uit: beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS-gecertificeerde terminal, de sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek, in opdracht van OVAM, werd verder uitgevoerd, C.Ro Ports Zeebrugge nv realiseerde verhardingen aan het Britanniadok, Fluxys LNG-terminal is gestart met de bovenbouw op de 2de LNG-steiger, de firma Seaport Shipping & Trading startte de bouw van nieuwe opslagloodsen langs de L. Coiseaukaai in Brugge, de firma Demaecker en Van Haecke bouwde nieuwe loodsen aan de Krakeleweg te Brugge, ICO investeerde in kaai-verhardingen en diverse bedrijven investeerden in het kader van het verplaatsen van de L. Coiseaukaai.

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	2.857 ha
Wateroppervlakte	1.000 ha
Totale lengte kaaimuren	18,2 km
Totale lengte spoorwegen	187,3 km
Totale lengte wegen	42,7 km



Bron: Port of Zeebrugge

1.3.3 Scheepvaartlijnen

Begin januari 2013 startte de Deense rederij DFDS Logistics AS met een nieuwe containerverbinding vanuit Zeebrugge naar de Noorse haven Moss. Wekelijks wordt Zeebrugge één keer aangelopen op de rotatie Moss-Zeebrugge-Immingham-Moss. De schepen van deze nieuwe dienst worden in Zeebrugge behandeld aan de ZIP (Zeebrugge International Port)-terminal aan het Albert II-dok. De eerste afvaart werd verzorgd door de 'Lysbris'. De schepen nemen als basislading papiertrafiek van StoraEnso aan boord en laden ook containers voor derden. Naast de 'Lysbris' zet DFDS Logistics AS ook nog de 'Lysvik' en de 'Lysblink' in op de nieuwe lijn. De firma Lalemant nv treedt in Zeebrugge op als agent voor DFDS Logistics AS.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Het eerste cruiseschip dat in 2013 in Zeebrugge aanmeerde was de 'Queen Victoria', (9 januari). Het eigenlijke cruiseseizoen startte op 25 maart 2013 met de aankomst van de 'AIDAStella'. Het eerste cruiseschip in Oostende in dat jaar was de 'Astor', die op 6 april 2013 de kusthaven aandeed. Oostende en Zeebrugge bundelen sinds 2009 hun krachten op de cruise-markt onder de naam 'Belgian Coast Cruise Project'. In 2013 meerden er in Zeebrugge 108 en in Oostende 16 zee- en 4 riviercruiseschepen aan, met respectievelijk 448.708 en 9.216 passagiers aan boord. In aantal passagiers is dit een toename voor Zeebrugge en Oostende van respectievelijk 34,6 en 24,2 procent. Wegens de vlotte maritieme toegankelijkheid is Zeebrugge vooral populair bij schepen met een capaciteit van 3.000 en meer passagiers. De stedelijke omkadering is dan weer een aantrekkingspunt voor kleinere schepen in Oostende. Brugge blijft de populairste bestemming voor een dagtrip, maar ook Brussel, Gent, Antwerpen en



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

leper zijn in trek bij het cruisepubliek. Het cruisegebeuren in de kusthavens wint aan populariteit en voor 2014 werden nog meer cruiseschepen verwacht.

In februari 2013 maakte de Finse rederij Finnlines bekend dat het de Noord-Duitse haven Rostock opneemt in de bestaande wekelijkse dienst vanuit Zeebrugge, met als rotatie Kotka-Zeebrugge-Bilbao-Antwerpen-Sint-Petersburg-Kotka. Met die opname wil Finnlines een economisch aantrekkelijk alternatief aanbieden voor het wegvervoer tussen Duitsland, de Benelux en Noord-Spanje. Op deze dienst zet Finnlines drie nieuwe



conro-schepen in. De afvaart uit Rostock is voorzien voor vrijdagmiddag met aankomst in Zeebrugge op zondagochtend. De schepen van de dienst vertrekken op zondagmiddag vanuit Zeebrugge naar Bilbao, waar ze op dinsdagochtend aankomen.

In februari 2013 kondigde de Deense rederij Maersk Line aan dat het aantal wekelijkse diensten tussen het Verre Oosten en Noord-Europa beperkt wordt tot vijf. De AE9-dienst, die tot dan de haven van Zeebrugge aandeed, werd geschrapt. Dit heeft tot gevolg dat de APM Terminals, in de westelijke voorhaven, vanaf maart 2013 wekelijks slechts één schip van Maersk Line behandelt. Het betreft de AE1-dienst tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. De Deense rederij staakte de AE9-dienst omwille van het zwakke ladingaanbod in China.

Op 13 juni 2013 meerde de 'Independence of the Seas' voor het eerst aan in Zeebrugge, het grootste cruiseschip dat ooit een haven in de Benelux aanliep. Het schip maakte zijn maidentrip op 2 mei 2008 en was toen het grootste cruiseschip ter wereld. De 'Independence of the Seas' heeft een lengte van 339 meter, is 56 meter breed en heeft een tonnenmaat van 154.407 brutoton. Het schip heeft een totale capaciteit van 5.752 opvarenden. Bij aankomst in Zeebrugge waren er 3.540 passagiers en 1.375 bemanningsleden aan boord.

In juni 2013 werd het vaarschema van de gezamenlijke CEM/ANN-dienst tussen het Verre Oosten en Europa, van de rederijen Evergreen en Hanjin, uitgebreid. Van dan af werden ook de havens van Qingdao, Colombo, Algeciras en Zeebrugge aan de rotatie toegevoegd. Op de CEM-dienst (China Europe Mediterranean Service) zet de Taiwanese rederij Evergreen zes schepen van 8.073 tot 8.452 TEU in. Op deze dienst zet ook Hanjin twee schepen in. De Zuid-Koreaanse rederij Hanjin verkoopt deze dienst onder de naam ANN (Asia Northern Europ Network) en voordien onder de naam CUS (China UK Service) omdat de dienst toen een snelle transitijd

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

bood tussen China en Felixstowe. Vanaf juni 2013 werd Felixstowe echter vervangen door Rotterdam als eerste aanloophaven in Europa en werd Felixstowe de tweede aanloophaven. Vervolgens worden Hamburg, Zeebrugge en Algeciras aangelopen. In Zeebrugge worden de schepen van deze dienst behandeld aan de ZIP-terminal van PSA, gelegen aan de noordkant van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven. Het eerste schip dat de ZIP in het kader van de CEM/CUS-dienst aanliep was de 'Ever Laden', die op 19 juli 2013 in Zeebrugge meerde.



Vanaf juli 2013 nam de Franse rederij CMA-CGM de haven van Zeebrugge op in het vaarschema van de Femex1-dienst. Zeebrugge is een belangrijke hub voor de deepsea-containerdiensten van CMA-CGM, die meerdere malen per week de haven verbinden met het Midden- en het Verre Oosten. Door Zeebrugge op te nemen in het vaarschema van de Femex1-dienst wordt de haven verbonden met het Middellandse Zeegebied, in het bijzonder met de Turkse markt. De containerdienst loopt de Turkse havens van Ambarli, Haydarpasa, Gebze, Gemlik en Aliaga aan. Ook worden Thessaloniki in Griekenland, Marsaxlokk op Malta, Tanger en Cassablanca in Marokko aangelopen. In Zeebrugge kan er worden overgeladen op de schepen naar het Midden- en het Verre Oosten en ook naar het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en de Baltische Zee. Het eerste schip van de Femex1-dienst dat Zeebrugge aanliep was de 'Santa Bettina', een containerschip met een capaciteit van 2.824 TEU. De nieuwe dienst wordt behandeld op de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge).

Op 3 oktober 2013 meerde het eerste schip van China Shipping Container Lines (CSCL) aan de containerterminal van APM Terminals in de westerlijke voorhaven. Het was de 'CSCL Star', een containerschip met een capaciteit van 14.074 TEU, dat in het kader van de AEX7-dienst vaart tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. Voorheen werden de schepen van CSCL in Zeebrugge behandeld aan de CHZ (Container Handling Zeebrugge). De verhuis naar APM Terminals is het gevolg van de participatie van 24 procent die CSCL eerder in 2013 nam in de containerterminal van APM Terminals in Zeebrugge. In de AEX7-dienst werken CSCL samen met CMA-CGM en UASC (United Arab Shipping Company). CMA-CGM heeft een aandeel van 35 procent in de CHZ en heeft, samen met UASC, besloten om hun schepen verder te behandelen op de CHZ.

1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Industrie

Het Franse bedrijf Alstom bouwde in 2013 voor het Belwind windmolenpark voor de kust van Oostende de grootste offshore windmolen ter wereld, de Haliade 150, een direct aangedreven windturbine van 6 MW. De onderdelen van de windturbine werden per schip in Oostende aangevoerd. Na de montage in Oostende werden de onderdelen naar zee gebracht. Dit gebeurde met de 'Pacific Orca', het eerste schip ter wereld dat speciaal ontworpen is voor de installatie van windmolens op zee. De wieken van de windturbine werden met de 'Abis Dublin' aangevoerd. Ze werden door de



Deense firma LM gebouwd en werden via de haven van Esbjerg verscheept. Deze wieken zijn met hun lengte van 73,5 meter, de grootste die ooit offshore werden geplaatst. De 3 onderdelen van de molenmast hebben een lengte tussen de 21 en 29,5 meter. Ze werden gebouwd in Spanje en zijn via de haven van Aviles met de 'Jumbo Vision' naar Oostende verscheept. De gondel van de windturbine werd per ponton vanuit Saint-Nazaire naar Oostende overgebracht. Deze gondel bevat een direct aangedreven turbine van 6 MW. Om de verschillende onderdelen te vervoeren werd één van de grootste installatieschip ter wereld gecharterd, de 'Bold Tern' (met een lengte van 132 meter, een breedte van 39 meter en een diepgang van 5,5 m diepgang). Het schip heft zich uit het water op 4 spudpalen. Eenmaal geïnstalleerd op zee, heeft de windturbine een maximale hoogte van 187 meter boven het zeeniveau.

Tegenover de site van Proviron, op de andere oever van het kanaal Gent-Oostende, werden in 2013 drie tanks gebouwd die worden gebruikt voor de opslag van strategische reserve van gasolie (diesel) voor de Belgische Staat. De nieuwe tanks werden einde mei 2013 in gebruik genomen.

De Nederlandse firma Oostwouder heeft in 2013 in de achterhaven van Oostende, in opdracht van de firma Induss, een nieuwe watertank geïnstalleerd voor de firma Proviron. Na Antwerpen (Induss I) en Gent (Induss II en III) werd in de zomer van 2013 in Oostende Induss IV in gebruik genomen, een installatie die jaarlijks een half miljoen kubieke meter gedemineeraliseerd water kan leveren. De eerste klant is het Belgische Proviron. De investering bedraagt om en bij de 2,5 miljoen euro en wordt gedragen door Induss. De installatie werd gebouwd op de terreinen van Proviron en kan ook leveren aan andere klanten in de omgeving. Proviron ontwerpt, produceert en verkoopt chemicaliën. Het bekendst is het bedrijf als producent van biodiesel en van Alchemis, het proefproject met algen op de vroegere vuilnisbelt Hooge Maey. De tank zelf werd op een ponton van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

de firma Müller naar Oostende vervoerd. De firma Aertsen zorgde voor het nodige kraanwerk om de tank rechtstreeks van het ponton op de definitieve plaats op de site van Proviron te plaatsen.

Op 19 april 2013 nam de firma Lemahieu-Lempan een nieuwe loods in gebruik in de haven van Oostende, op een extra terrein van één hectare dat de firma daarvoor in concessie had genomen. De loods is zo gebouwd dat het drogen van het hout op een efficiënte manier kan gebeuren. De firma Lemahieu-Lempan is een belangrijke speler in de houtsector en is reeds jaren actief in Oostende. De groep Lemahieu-Lempan importeert hout uit Canada, Scandinavië, Rusland en Brazilië en platen van overal ter wereld. De firma biedt het volledige pakket van houtverwerking aan: van zagen, schaven, frezen, drenken, impregneren onder druk tot drogen. Als enige importeur verhandelt de firma zowel hout als platen. De voorbije jaren investeerde de onderneming meer dan 10 miljoen euro in de productiestigting in Oostende. Er wordt ook loonwerk voor derden verricht. Het gros van het verwerkte hout heeft een FSC- of PEFC-keurmerk, dus hout gewonnen volgens het principe van duurzaam bosbeheer. De laatste jaren wordt het hout echter steeds minder per schip in Oostende aangevoerd, dit omdat ook dit product steeds meer in containers wordt verscheept en niet meer in bulk.

Op 23 april 2013 werd de haven van Oostende de 'Wave Pioneer' te water gelaten. Dit is de eerste zeewaardige golfenergieboei ontwikkeld en gebouwd door FlanSea, een samenwerkingsverband tussen de UGent, Haven Oostende, Deme Blue Energy, machinebouwer Cloostermans, groenestroombedrijf Electrawinds, silobouwer Spiromatic en ingenieursbureau Contec. Een belangrijk deel van het geld voor de bouw van de 'Wave Pioneer' is afkomstig van het IWT, een overheidsinstelling die innovatiesteun ter beschikking stelt. Met de 'Wave Pioneer' wil FlanSea testen hoeveel elektriciteit er uit golven kan bekomen worden. Deze boei vormt de laatste fase alvorens een grotere boei zal worden gebouwd op



schaal 1:1. De boei is uitgerust met een drijflichaam dat met een kabel verankerd is aan de zeebodem en die de beweging van de golf volgt. De mechanische energie, ontwikkeld door de beweging van de kabel, wordt dan omgezet in elektriciteit. De huidige boei, met een schaal van ongeveer 1:2, is nu 5 meter hoog, heeft een diameter van 4,5 meter en weegt 25 ton. Het unieke aan deze convertor is dat hij gebouwd is voor het gematigd zeeklimaat in de Noordzee, wat beperkter is dan het ruwe weer aan de westkust van bijvoorbeeld Schotland en Ierland. Het project zit nu nog in de testfase, maar er wordt al gedacht aan de toekomst. Men denkt dan vooral aan golfenergieboeiparken in de nabijheid van de windmolenparken op zee, omdat daar de nodige infrastructuur (verbinding met het elektriciteitsnet en transformatoren) reeds aanwezig is. De boei werd begin mei 2013 de open zee geplaatst, op ongeveer één kilometer voor de kust van Oostende.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

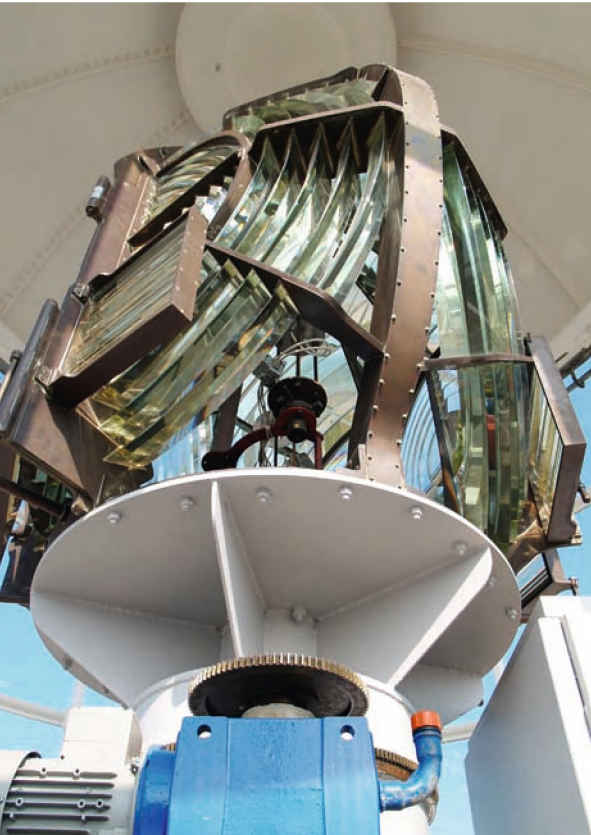
De firma Vestas besliste in het voorjaar van 2013 om zich in Oostende te vestigen, onder de naam Vestas Offshore Northwind (Belgium) nv. De firma Rebo trekt voor Vestas een gebouw op bestaande uit een loods en kantoren van waaruit Vestas het onderhoud voor haar windmolens op het Belwind1-park en later ook Northwind park zal coördineren. De nieuwbouw wordt net naast het bestaande Rebo-gebouw opgetrokken en werd op 1 maart 2014 in gebruik genomen. De investering is goed voor zo'n 60 nieuwe jobs. Indien Vestas in de toekomst nog andere contracten zou winnen voor het leveren en onderhouden van turbines, dan kan de nieuwbouw later uitgebreid worden. Het projectteam van Vestas was in 2013 ook vanuit Oostende actief voor de bouw van het Northwind project. Vestas is naast RePower en Alstom de derde grote turbineleverancier die zich in Oostende vestigt. Op offshore gebied bestaan er zo'n 5 grote Europese spelers: naast bovenvermelde drie zijn er ook nog Siemens en Areva. Met



de komst van zo'n grote speler als Vestas profileert Oostende zich nog meer als belangrijke hub voor de offshore wind industrie in België.

Op 19 augustus 2013 werd aan het Zeewezendok de eerste steen gelegd voor een nieuw gebouw voor Vestas Offshore en Parkwind. In aanwezigheid van minister Johan Vande Lanotte en burgemeester Jean Vandecasteele werd de eerste steen gelegd voor een nieuwbouw waar de Deense firma Vestas Offshore zich vestigt. Het Vestas-gebouw heeft een oppervlakte van 1.310 m² en biedt plaats aan een vijftigtal personen. Van daaruit zal Vestas Offshore in eerste instantie het onderhoud doen van de windmolens van Northwind, op de Lodewijksbank, en van Belwind, op de Blighbank. Het gebouw zal ook dienst doen als het hoofdkwartier voor alle onderhoudsoperaties van de offshore afdeling van Vestas voor België en Nederland. Vóór de haven van IJmuiden bevindt zich het prinses Amaliapark dat ook met Vestas-turbines is uitgerust. De uitbater van beide windmolenparken (Northwind en Belwind) is Parkwind. Parkwind vestigde zich in een vleugel van het Rebo-gebouw dat daartoe gerenoveerd werd tot kantoor en opslagruimte. De bouw van Northwind was in 2013 volop bezig terwijl in het Belwind park reeds 55 windmolens operationeel zijn. In de loop van 2015 zou dit park normaal gezien uitgebreid worden tot 330 MW. Parkwind monitort en beheert de windmolens. Er werken een vijftiental personen. Tegen april 2014 zouden Vestas Offshore en Parkwind hun nieuwe locatie moeten betrekken.

Op 25 september 2013 meerde het hefschip 'Bold Tern' van de Noorse rederij Fred Olsen Windcarrier aan in Oostende. Het schip, dat gespecialiseerd is in het vervoer en de installatie van offshore windmolens, kwam er de verschillende onderdelen van de Alstom Haliade 150 offshore turbine van 6MW aan boord nemen, om die te installeren in het windmolenpark Belwind op 45 km voor de kust van Oostende. De Haliade 150 is specifiek ontworpen voor de windomstandigheden op de Noordzee. Deze windmolen was op dat moment de grootste en meest performante offshore



windturbine ter wereld. In 2013 werd de Haliade 150 voor het eerst in de open zee gepositioneerd. De door de Noorse rederij Fred Olsen Windcarrier gebouwde 'Bold Tern' werd in februari 2013 in gebruik genomen voor het installeren van offshore windmolens van de nieuwste generatie. Naast zijn nuttige dekoppervlakte van 3.201 m² is het schip uitgerust met robuuste kranen voor het laden van de onderdelen in drijvende positie. De 'Bold Tern' beschikt over een dynamisch positioneringssysteem en heeft een boordkraan met een hefvermogen van 800 ton aan boord. Hierdoor kunnen de werkzaamheden worden voortgezet in meer extreme

weersomstandigheden. Het schip kan tot 80 personen bemanning huisvesten en beschikt over een helidek om personeel over te brengen tijdens installatiewerkzaamheden.

1.4.2 Infrastructuur

In 2013 werd verder gewerkt aan de bouw van de nieuwe onbemande radartoren op het einde van de nieuwe oostelijke strekdam in de voorhaven van Oostende, waarvoor de eerste steen was gelegd in juli 2012. De radartoren heeft een hoogte van 45 meter (+3 meter voor de radar zelf) en wordt gebouwd op de nieuwe havendam, die 8 meter boven het laag

water uitsteekt. De nieuwe radar zal dus 56 meter boven het laag water draaien. Het grotere radarbereik op zee is goed voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer en daarnaast zal het radioverkeer tussen schepen op zee, de radarcentrale van Zeebrugge en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) vlotter verlopen. De radartoren wordt gebouwd door de afdeling Maritieme Toegang in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

De twee strekdammen in de voorhaven van Oostende werden afgewerkt. De doorgang aan de koppen van de twee havendammen bedraagt 130 meter op peil -8,4 meter TAW. De nieuwe havendammen zijn reeds enkele jaren in gebruik en zorgen ervoor dat de haven toegankelijk is geworden voor grotere schepen. Door de nieuwe haventoeegang kunnen ook veel bredere vaartuigen de haven gebruiken. Dit is vooral van belang voor de installatie en het onderhoud van de windmolenparken die in de buurt van de haven worden gebouwd.

Binnen de voorhaven, ter hoogte van de toeganssluis tot het visserijdok werd een draaicirkel van 300 meter aangelegd, zodat schepen tot 200 meter, die de haven aandoen, er gemakkelijk kunnen manoeuvreren. Om alles optimaal te laten verlopen dient er nog een talud over een breedte van 50 meter, gelegen in de aanvaarroute, afgebroken te worden.

De verstevigde kaaimuur van kaai 503 laat toe dat grote installatieschepen tot vlak tegen de kaaimuur kunnen aanmeren. In 2013 kwamen de hefeilanden 'Neptune' en 'Goliath' afwisselend onderdelen van windmolens ophalen in het Zeewezendok. In totaal vertrokken er in 2013 achttien vooraf gemonteerde windmolens naar het C-Power windmolenpark voor de kust van Oostende. Op de bodem voor deze kaai werd in 2013 een grindbed aangelegd zodat de hefeilanden zich daar op hun spudpalen uit het water kunnen heffen om onderdelen aan boord te nemen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

De voorbereidende studie voor de renovatie van kaai 101 werd in 2013 afgewerkt. De werken zullen in de loop van 2014 starten en het is de bedoeling dat in 2015 de afdeling Vloot van het Vlaamse Gewest daar haar thuisbasis zal krijgen. Daardoor zullen kaaien 605 en 606 volledig vrij komen voor de activiteiten van de offshore industrie.

Op 14 december 2013 is het visserijdok van Oostende onder de bevoegdheid van het AG Haven Oostende gekomen. Voorheen was de Stad Oostende bevoegd voor dit dok. In de loop van 2014 wordt nagegaan hoe dit dok geïntegreerd kan worden in het bestaande havenarsenaal.

De haven van Oostende beschikt over 5 roro-pontons: 2 dubbeldek-pontons aan de roro terminal, 1 roro-ponton in het Tijdok en 2 pontons in het Zeewezendok. Deze laatste zijn uitgerust met een tussenstuk zodat



schepen met een quarter stern ramp er kunnen aanmeren. Indien noodzakelijk, worden er één of meerdere ro-ro pontons aangepast om nieuwe ro-ro-schepen te kunnen ontvangen.

In juni 2013 werd een vierde ponton voor werkboden geïnstalleerd. In totaal komen er zeven dergelijke pontons zodat er per offshore windmolenpark voor de Belgische kust één ponton beschikbaar zal zijn.

Haven van Oostende	
Totale oppervlakte	658 ha
Wateroppervlakte	199 ha
Totale lengte kaaimuren	8,2 km
Totale lengte spoorwegen	20 km
Totale lengte wegen	55 km



Bron: Havenbedrijf Oostende

1.4.3 Scheepvaartlijnen

Het cruiseseizoen in de haven van Oostende werd op zaterdag 6 april 2013 geopend door het cruiseschip 'Astor'. In 2013 meerden er in de haven van Oostende twintig cruiseschepen aan, waarvan vier binnenvaartcruiseschepen met in totaal 9.216 passagiers aan boord. Zeebrugge en Oostende werken sinds 2009 samen om het cruisetoerisme in beide kusthavens te promoten ('Belgian Coast Cruise Project'). In 2010 werden er zes cruiseschepen verwelkomd in Oostende, in 2011 en 2012 twaalf en in 2013 reeds twintig. De belangrijkste toeristische attractie blijft Brugge, maar de streek rond Ieper wint sterk aan belangstelling met WO I als aantrekkingspool. Verwacht wordt dat in 2014, 100 jaar na het begin van de 'Grote Oorlog', het aantal aanlopen van cruiseschepen sterk zal toenemen.

Het meest in het oog springende cruiseschip dat in 2013 in Oostende aanmeerde, was de 'Star Flyer' van de rederij Star Clippers. Het schip kwam op 28 augustus 2013 passagiers aan boord nemen voor een

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

tien-daagse cruise naar Lissabon. De 'Star Flyer' is een viermaster, gebouwd naar het model van een 19de-eeuwse zeilknipper, maar wel aangepast aan de modernste techniek en met alle mogelijke comfort aan boord. In tegenstelling tot de traditionele cruiseschepen, die heel dikwijls een paar duizend passagiers kunnen aan boord nemen, bedraagt de maximum capaciteit van de 'Star Clipper' slechts 170 passagiers en 70 bemanningsleden. De rederij Star Clippers exploiteert drie van 's werelds grootste zeilschepen. De eerste aanleghaven na Oostende was de haven van Honfleur nabij Le Havre. Daarna werden nog de Spaanse havens van La Coruna en Vigo aangelopen alvorens in Lissabon te eindigen.

TransEuropa ferries nv had eind december 2012 een derde schip aange-trokken om op de lijn Oostende-Ramsgate in te zetten. Het had daarvoor een overeenkomst gesloten met P&O waarbij de ex- 'Pride of Calais' werd gecharterd voor 3 jaar en werd omgedoopt tot 'Ostend Spirit'. Dit schip opereerde tot oktober 2012 op de lijn tussen Calais en Dover en werd daarna opgelegd in de haven van Tilbury. Op 20 december 2012 kwam het schip aan in de haven van Oostende voor aanpassingswerken aan boord. Vanaf 14 januari 2013 werd het ingezet op de lijn Oostende-Ramsgate. De vloot die door TransEuropa ferries nv werd ingezet op de lijn Oostende-Ramsgate werd zo uitgebreid tot 3 schepen die tot 6 afvaarten per dag in beide richtingen verzorgden. De 'Ostend Spirit' had een capaciteit van 85 begeleide vrachtwagens, 250 personenauto's en 1.400 passagiers.

In het voorjaar van 2013 geraakte de rederij TransEuropa Ferries nv in zodanige financiële moeilijkheden dat de activiteiten op de lijn Oostende-Ramsgate werden gestaakt. Op 18 april 2013 voer de 'Gardenia' van deze rederij voor de laatste maal de haven van Oostende binnen. De ferryverbinding naar Ramsgate was daarmee ten einde.

Op 7 en 8 november 2013 bracht de Franse scheepsbouwer Navalu een bezoek aan de haven van Oostende om zijn catamaran 'Seafox' voor te

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

stellen. Deze onderhoudsboot voor windmolens is een catamaran met aluminium romp. Het schip, dat in Frankrijk werd gebouwd onder toezicht van bureau Veritas voor rekening van de Britse reder (Enviroserve Ltd) uit Lowestoft (Suffolk), was op weg naar de windmolenparken in het Duitse deel van de Noordzee. De 'Seafox' heeft een romp in aluminium en weegt maar 72 ton, waardoor het relatief weinig brandstof verbruikt in vergelijking met de gelijkaardige onderhoudsboten die van staal gebouwd zijn. De 'Seafox' heeft een lengte van 24 meter, breedte van 9,90 meter en een diepgang van 1,75 meter. Dankzij haar vier krachtige hoofdmotoren (4 x 600 pk) kan deze catamaran 12 technici en 12 ton vracht in hoge snelheid naar de offshore windparken transporteren.





NO SMOKING

STERN

CLEAR DECKING
NO SMOKING
NO OPEN FLAMES
NO WELDING
NO CUTTING

2

OVERHEIDSUITGAVEN

2.1. Vlaamse havens

Door de staatshervorming van 1989 werd het havenbeheer en het havenbeleid een regionale materie. Het Vlaamse Gewest draagt sinds dat jaar de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid. Dit hoofdstuk belicht de overheidsuitgaven in de periode 1989-2013, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2013 besteedde het Vlaamse Gewest ca. 386,7 miljoen euro in de havens, waarvan 239,1 miljoen voor de maritieme toegang.

Voor de laatste tien jaar (2004-2013) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met een verdere opsplitsing naar de individuele projecten in iedere haven. Telkens wordt aangegeven wat de belangrijkste overheidsuitgaven waren in 2013.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2013 door middel van de ABEX-index¹.

¹ De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkoopprijs.

OVERHEIDSUITGAVEN



Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2013

(in prijzen 2013)

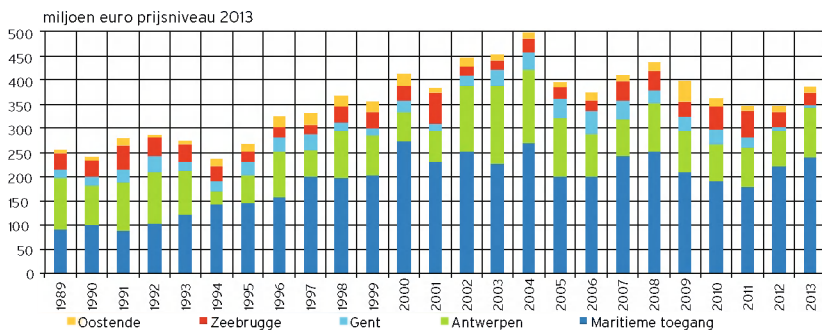
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Antwerpen	106,58	79,66	98,56	106,06	90,54	28,00	56,50	94,59	52,91
Gent	17,17	20,46	27,04	34,29	18,17	20,63	29,17	29,15	35,13
Zeebrugge	34,17	31,30	48,23	39,14	38,71	30,00	19,44	21,77	17,09
Oostende	6,31	7,71	16,10	2,05	3,59	16,25	15,04	22,46	24,23
Totaal havens	164,24	139,13	189,94	181,55	151,01	94,88	120,15	167,97	129,36
Maritieme toegang	91,08	101,72	90,06	102,50	121,26	142,64	146,46	158,77	202,31
Algemeen totaal	255,32	240,85	279,99	284,05	272,27	237,53	266,61	326,74	331,67
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Antwerpen	97,52	79,88	59,22	64,78	134,64	162,87	153,70	121,72	87,55
Gent	18,40	15,65	23,41	15,25	20,68	30,55	34,72	39,94	47,57
Zeebrugge	33,19	34,06	30,97	64,06	18,03	18,25	27,32	23,81	21,84
Oostende	21,25	21,62	23,57	8,44	19,97	13,01	11,43	7,94	15,08
Totaal havens	170,36	151,21	137,17	152,53	193,32	224,68	227,17	193,40	172,04
Maritieme toegang	197,07	205,16	274,68	230,01	253,70	227,58	269,67	201,59	202,18
Algemeen totaal	367,43	356,37	411,85	382,54	447,02	452,26	496,84	394,99	374,22
Maritieme toegang %	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Antwerpen	76,04	100,40	85,63	73,93	79,79	74,55	105,10	2.270,75
Gent	39,31	25,60	29,94	31,03	22,46	8,61	4,14	638,48
Zeebrugge	39,02	40,63	31,97	48,11	54,80	29,93	26,07	821,92
Oostende	11,64	17,90	41,94	16,24	8,25	10,23	12,27	374,54
Totaal havens	166,02	184,53	189,49	169,32	165,31	123,32	147,58	4.105,69
Maritieme toegang	243,28	253,09	209,59	192,88	180,44	221,80	239,09	4.758,60
Algemeen totaal	409,30	437,62	399,08	362,20	345,75	345,12	386,67	8.864,29
Maritieme toegang %	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%	52,2%	64,3%	61,8%	53,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang. Onder voorbehoud van wijzigingen via het Financieringsfonds voor schuldaufbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU)

Overheidsuitgaven voor havens door de Vlaamse overheid



2.2. Haven van Antwerpen

Het Vlaamse Gewest besteedde in de periode 2004-2013 958,4 miljoen euro aan de haven van Antwerpen. 239,7 miljoen euro (25,0 %) daarvan ging naar havenprojecten op de Rechteroever en 314,1 miljoen euro (32,8 %) naar projecten op de Linkeroever.

In 2013 bedroegen de totale uitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen 105,1 miljoen euro. Meer dan een kwart daarvan, 28,5 miljoen euro (27,1 % van het totaal), ging naar de Linkeroever. Van het totale bedrag was 37,5 miljoen euro (35,7 %) bestemd voor de Rechteroever en 28,3 miljoen euro (26,9 %) voor de decreetkosten. Daarnaast werd er 10,8 miljoen euro (10,3%) besteed aan diverse kleinere projecten verspreid over het ganze havengebied.



OVERHEIDSUITGAVEN

De belangrijkste uitgave op de Linkeroever was bestemd voor wegeniswerken en voor de aanleg van het sluisplateau van de Deurganckdoksluis. Een klein deel ging naar het Verrebroekdok. De overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen zijn gestegen van 21,7 miljoen euro in 2012 naar 37,5 miljoen euro in 2013. Enerzijds daalden de uitgaven voor werken aan de Berendrechtsluis met meer dan 10 miljoen euro en anderzijds zijn de uitgaven voor het AMORAS-project (installatie voor slibverwerking) gestegen met bijna 24 miljoen euro. Vanaf 2013 is de AMORAS-fabriek immers zeven dagen op zeven in werking, waardoor de exploitatiekosten sterk zijn toegenomen.



Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2004-2013, miljoen euro (in prijzen 2013)



PROJECT	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
RECHTEROEVER											
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,14	0,00	10,06	0,95	13,15
Containerkade Zuid	0,35	7,24	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,02
Zandvlietsluis	0,00	0,00	0,00	6,01	0,00	0,74	0,13	0,82	3,73	0,92	12,35
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	0,48	0,00	0,12	0,09	6,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,15
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	0,00	1,73	0,11	0,00	0,00	0,00	5,18	7,01
Renovatie Churchilldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88	0,00	0,30	0,49	0,00	0,00	1,67
Renovatie Hansadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,28	0,01	0,00	0,29
Demping kaai voor het Graandok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,01	0,00	2,01
Renovatie 6e Havendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,18	0,00	0,34
Vierde Havendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,68	0,68
Verdieping Leopolddok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,47	31,51	0,00	0,18	33,16
Bouw / Financieringskost AMORAS	0,00	0,00	0,00	0,00	48,17	26,60	20,37	7,44	4,97	28,92	136,47
Renovatie Van Cauwelaertsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,01	4,45	1,56	0,27	0,61	7,90
Boudewijnsluis	0,00	0,00	0,00	0,11	0,06	0,65	0,01	0,00	0,06	0,00	0,90
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,05	0,48
Herstelling in de Kanaaldokken	0,00	5,91	0,07	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,58
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,10	0,43	0,00	0,00	1,53
Totaal Rechteroever	0,83	13,15	0,19	7,25	57,31	29,11	29,97	42,70	21,72	37,49	239,71
LINKEROEVER											
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	1,55	3,47	1,39	14,60	1,13	0,00	0,88	0,14	0,03	0,00	23,19
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	2,91	6,10	0,06	0,00	0,00	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	9,37
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	2,09	0,00	0,00	0,16	2,26	5,39
Containerdok West (Deurganckdok)	98,65	59,78	33,47	15,16	7,80	15,33	0,01	1,31	0,05	0,00	231,56
Deurganckdoksluis: wegenis en sluisplateau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,02	1,47	0,00	25,77	28,26
Herstellingswerken Kallossluis	0,00	8,54	0,28	1,19	1,58	0,29	2,30	0,53	1,12	0,50	16,32
Totaal Linkeroever	103,11	77,89	35,19	31,82	10,51	17,72	4,52	3,44	1,37	28,53	314,09
Overige (kleinere werken en diversen)	1,56	1,51	1,55	2,61	1,61	6,23	7,16	2,50	20,40	10,83	55,95
Decreetkosten: werking sluizen	13,52	10,96	10,58	10,34	12,21	12,82	12,97	12,80	12,78	12,69	121,66
Decreetkosten: toelage kanaaldok- ken & commerciële ligplaatsen	25,42	5,39	27,60	12,03	6,71	7,00	7,06	7,04	7,07	4,34	109,65
Decreetkosten: havenkapiteins- dienst	9,27	12,83	12,44	12,01	12,05	12,76	12,27	11,31	11,21	11,22	117,37
Totaal Haven van Antwerpen	153,70	121,72	87,55	76,04	100,40	85,63	73,93	79,79	74,55	105,10	958,43

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang

2.3 Haven van Gent

Tussen 2004 en 2013 besteedde het Vlaamse Gewest in totaal meer dan 283,3 miljoen euro aan de haven van Gent. Het grootste deel daarvan, 176,7 miljoen euro (62,4 %), ging naar de bouw van het Kluizendok.

Het grootste deel van de uitgaven voor de haven van Gent ging in 2013 naar diverse kleinere projecten, over het ganse havengebied verspreid: 2,1 miljoen euro (51,7 %).



OVERHEIDSUITGAVEN

De decreetkosten in de haven van Gent bestaan hoofdzakelijk uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. Deze bedroegen in 2013 1,9 miljoen euro. Verder werd nog 0,2 miljoen euro besteed aan de werking van de sluizen en aan baggerwerken op het Zeekanaal.

In 2013 heeft het Vlaamse Gewest in totaal 4,1 miljoen euro vastgelegd voor de haven van Gent.

Tabel 2.3

Grote projecten haven van Gent, 2004-2013, miljoen euro

(in prijzen 2013)



PROJECT	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,39	0,46	0,00	0,07	0,00	1,00
Uitbouw Petroleumdok	0,30	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31
Kluisendok	29,17	34,94	39,65	28,77	18,46	5,85	11,84	6,38	1,68	0,00	176,74
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	1,03	1,59	3,88	7,18	3,90	13,81	11,70	9,87	0,00	0,00	52,97
Bouw basculebruggen sluis Terneuzen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,97	0,00	0,23	0,00	0,00	6,20
Drijvend roro-ponton diverse doeleinden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,38	0,35	0,00	2,73
Overige (kleinere werken en diversen)	0,04	0,12	1,05	0,70	0,59	0,17	4,66	1,56	4,52	2,14	15,57
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,94	0,27	0,09	0,01	0,00	1,32
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,24	0,26	0,05	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,15	0,77
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,94	3,03	2,94	2,64	2,57	2,72	2,09	1,93	1,91	1,85	25,62
Totaal Haven van Gent	34,72	39,94	47,57	39,31	25,60	29,94	31,03	22,46	8,61	4,14	283,32

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang

2.4 Haven van Zeebrugge

Van 2004 tot 2013 investeerde het Vlaamse Gewest in totaal 343,5 miljoen euro in diverse havenprojecten in Zeebrugge. Daarvan ging 68,9 miljoen euro (20,1 %) naar werken in de voorhaven en 122,4 miljoen euro (35,6 %) naar werken in de achterhaven. In de achterhaven ging een belangrijk deel naar de bouw van de Zuidelijke achterhaven (53,9 miljoen euro of 44,0 %). Een groot deel van de investeringen in de haven in die periode werd besteed aan herstellings- en onderhoudswerken aan de Vandammesluis en aan de bouw van het Albert II-dok; respectievelijk 45,4 miljoen euro (13,2 %) en 27,4 miljoen euro (8,0 %).

Een belangrijk deel van de uitgaven van de Vlaamse overheid voor de haven van Zeebrugge ging in 2013 naar de aanleg van het Wielingendok (7,8 miljoen euro) en naar SHIP (Strategisch Haveninfrastructuur Project) (3,2 miljoen euro).

De bedragen, vastgelegd door het Vlaamse Gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteinsdienst (decreetkosten) in de haven van Zeebrugge, bedroegen in 2013 respectievelijk 3,4 en 2,8 miljoen euro, of 13,2 % en 10,8 % van het totaal.

Het Vlaamse Gewest besteedde in 2013 26,1 miljoen euro aan de haven van Zeebrugge.

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2004-2013, miljoen euro (in prijzen 2013)



PROJECT	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
VOORHAVEN											
Renovatie K112 CFT roro terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,98	0,00	1,98
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,09	3,14	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,40
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,08	2,23	0,11	0,00	0,00	4,42
Aanlegplaats Brittaniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,90
Tweede LNG-steiger	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,05	2,00	0,44	0,10	4,58
Strategisch Haveninfrastructuur Project	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56	0,02	2,69	3,16	6,43
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,45	0,00	1,36	0,81	7,62
Aanleg Wielingendok	3,65	0,00	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,77	12,17
Aanleg Albert II-dok	5,53	2,91	0,00	15,07	0,07	2,74	0,10	0,85	0,15	0,00	27,43
Totaal Voorhavens	9,27	6,04	0,93	15,07	0,91	4,83	10,39	2,97	6,68	11,84	68,93
ACHTERHAVEN											
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,00	0,00	2,65	1,84	0,00	0,00	13,03	14,48	12,10	1,25	45,35
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	2,61	0,13	0,00	1,20	0,08	0,00	0,13	4,14
Nieuwe Herdersbrug	0,44	0,68	0,42	0,50	0,11	0,00	0,00	0,47	0,00	0,00	2,62
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	0,00	0,00	0,51
Bastenakenkade	0,00	0,00	0,00	1,23	0,00	2,72	0,81	7,00	0,15	0,51	12,42
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,37	0,00	1,62
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	7,50	1,51	0,22	0,76	13,33	13,42	0,01	17,16	0,00	0,00	53,91
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07
Verbinding Minervaplein met oostelijke achterhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63	0,00	0,00	1,63
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17
Totaal Achterhavens	8,37	2,19	3,29	6,93	13,64	16,14	15,55	40,83	13,62	1,89	122,44
Overige (kleinere werken en diversen)	2,89	9,14	11,40	10,59	19,71	4,30	15,47	4,49	3,14	6,10	87,24
Decreetkosten: werking sluisen	3,76	3,34	3,23	3,16	3,17	3,32	3,38	3,45	3,46	3,43	33,71
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,03	3,09	3,00	3,27	3,20	3,38	3,32	3,06	3,03	2,81	31,19
Totaal Haven van Zeebrugge	27,32	23,81	21,84	39,02	40,63	31,97	48,11	54,80	29,93	26,07	343,52

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang

2.5 Haven van Oostende

In de periode 2004-2013 bedroegen de vastleggingen/uitgaven het Vlaamse Gewest voor de haven van Oostende 152,9 miljoen euro. Het grootste deel van deze middelen (96,3 miljoen euro, 62,9 %) was bestemd voor de renovatie van de haven.

De grootste projecten in die periode waren de bouw van de nieuwe strekdammen (74,1 miljoen euro, 48,5 %) en de bouw van een nieuwe wachtkaai en basculebrug voor de Demeysluis (10,6 miljoen euro, 6,9 %).

Het belangrijkste deel van de vastgelegde middelen, 9,8 miljoen euro, ging in 2013 naar de bouw van de nieuwe strekdammen in de voorhaven (79,5 %). 0,7 miljoen euro, (5,8 % van het totaal), ging naar diverse kleine werken verspreid over het ganse havengebied.

De decreetkosten bedroegen in 2013 0,5 miljoen euro voor de werking van de sluizen en 0,8 miljoen euro voor de havenkapiteinsdienst.

De investeringen/vastleggingen van het Vlaamse Gewest voor de haven van Oostende bedroegen in 2013 12,3 miljoen euro.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2004-2013, miljoen euro (in prijzen 2013)



PROJECT	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
BEPERKTE RENOVATIE											
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63
Wandelaarskaai	0,85	0,95	0,44	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,25
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,66	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,00	0,00	0,94
Nieuwe kaaimuur hoek havengeul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,23	0,00	0,00	0,00	0,00	1,23
Aanleg toeristische kaai	0,27	0,05	0,00	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21
Totaal beperkte renovatie	1,99	1,05	0,44	0,01	0,31	1,86	0,00	0,23	0,00	0,00	5,88
EIGENLIJK RENOVATIEPROGRAMMA											
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,03	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Vlotdok aanleg spoor	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	0,97
Werken Kennedyrondpunt-De Bolle	0,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53
Plassendaleproject	5,36	1,31	0,87	1,10	0,00	0,86	0,00	0,38	0,00	0,00	9,88
Nieuwe havendammen	0,00	0,00	7,71	1,94	12,11	25,85	11,72	1,27	3,79	9,75	74,14
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai	0,31	0,81	0,91	0,26	0,02	4,00	0,28	3,44	0,05	0,51	10,61
Totaal eigenlijke renovatie	6,34	2,18	9,49	3,34	12,13	30,71	12,87	5,09	3,85	10,26	96,26
Overige (kleinere werken en diversen)	1,42	2,87	3,37	6,45	3,92	7,72	2,00	1,55	5,02	0,71	35,04
Decreetkosten: werking sluizen	1,22	0,72	0,69	0,68	0,41	0,46	0,43	0,51	0,51	0,51	6,14
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	0,46	1,13	1,09	1,16	1,13	1,19	0,94	0,86	0,86	0,79	9,61
Totaal Haven van Oostende	11,43	7,94	15,08	11,64	17,90	41,94	16,24	8,25	10,23	12,27	152,93

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang



3

HAVENARBEID

3.1 Situering

In de Vlaamse havens wordt de havenarbeid volgens een zeer eigen, specifieke reglementering georganiseerd. De havenarbeiders hebben een eigen statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. In 2008/2009 daalde de goederenoverslag in de meeste havens als gevolg van de economische crisis. Dit was ook zo in de Vlaamse havens. In 2010 en 2011 noteerden de Vlaamse havens een herstel van de totale overslag, die echter opnieuw stagneerde in 2012. In 2013 zette de trend zich verder: met uitzondering van Antwerpen, daalde de totale overslag in Gent, Zeebrugge en Oostende. Daarnaast groeide het contingent havenarbeiders in 2013 in Antwerpen en in Oostende, verminderde in Zeebrugge en bleef ongeveer gelijk in Gent. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2013 in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, maar daalde in Gent.

3.2 De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling in de havengebonden sector. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit². De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitvoeren van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Er zijn dus meer havenarbeiders bij de havengebonden activiteiten betrokken dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

Dit hoofdstuk is gebaseerd op de gegevens die door de centrales der werkgevers in de vier havens werden verstrekt (en dus niet door de NBB). In hoofdstuk 4 worden de werkgelegenheidsgegevens van de NBB besproken, inclusief de havenarbeid.

De havenarbeiders komen ook niet apart voor in de RSZ-statistieken, ondanks de eigenheid en de specificiteit van hun arbeidsstatuut.

3.3 Historische achtergrond

De algemene principes over havenarbeid in België worden geregeld in de kaderwet van 8 juni 1972 over de havenarbeid en de bijhorende uitvoeringsbesluiten ervan (ook de “Wet Major” genoemd).

² In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de Port of Zeebrugge worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

HAVENARBEID

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van iedere haven. Dit paritair subcomité is een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.



HAVENARBEID

De wet van 8 juni 1972 werd verder uitgebreid door de wet van 17 juli 1985. Deze laatste bepaalt dat de werkgevers die havenarbeiders in dienst nemen verplicht worden om zich bij een werkgeversorganisatie aan te sluiten die alle sociaalrechtelijke verplichtingen met betrekking tot de havenarbeiders vervult. Deze werkgeversorganisaties zijn op hun beurt lid van het "Werkgeversverbond der Belgische Havens".

Werkgeversorganisaties: CEPA (Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen), CEPG (Centrale der Werkgevers aan de haven van Gent), CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge) en CEWO (Centrale der Werkgevers Oostende)

Werknemersorganisaties: BTB (Belgische Transportarbeidersbond), ACV-Transcom (ACV - Transport en Communicatie) en ACLVB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België).



Over het algemeen zijn de havenarbeiders aangesloten bij één van de drie grote werknemersorganisaties. Deze drie grote vakbonden plegen regelmatig gezamenlijk overleg inzake havenaangelegenheden. Daarvoor hebben de drie vakbonden een overlegorgaan, het "Gemeenschappelijk Vakbondsfront havens van België", opgericht.

3.4 Het algemeen toepassingsgebied

Conform het Koninklijk Besluit van 12 januari 1973 (Belgisch Staatsblad van 23 juli 1973) wordt onder havenarbeid alle behandelingen verstaan van goederen welke per zee- of binnenschepen, spoorwagens of vrachtwagens aan- of afgevoerd worden, en de met deze goederen in verband staande bijkomende diensten, ongeacht of deze activiteiten geschieden in de dokken, op bevaarbare waterwegen, op de kaden of in de instellingen welke gericht zijn op invoer, uitvoer en doorvoer van goederen, alsook alle behandelingen van goederen, welke per zee- of binnenschepen aan- of afgevoerd worden op de kaden van nijverheidsinstellingen.

Concreet betekent dit dat alle goederen die een haven binnenkomen - op welke wijze ook - behandeld moeten worden door erkende havenarbeiders. Toch zijn er binnen de uitvoeringsbesluiten en collectieve arbeidsovereenkomsten een aantal goederencategorieën opgesomd waarvoor deze regel niet telt. Zo kan men stellen dat voor alle Vlaamse havens, bij de aan- en afvoer en behandeling van vloeibare aardolieproducten,³ geen havenarbeid in de strikte zin van het woord vereist is. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals bijvoorbeeld fruitsap of visolie, moeten wel havenarbeiders worden aangeworven. Bovendien moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de bedrijven gericht op in, uit- en doorvoer en anderzijds de industriële ondernemingen.

³ Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

HAVENARBEID

De geografische havengebieden waarbinnen de reglementeringen van de havenarbeid van toepassing zijn, zijn territoriaal vastgelegd en duidelijk beschreven in de Codex van iedere haven. De grenzen, waarbinnen de wet op de havenarbeid van toepassing is, vallen echter niet altijd samen met de officiële grenzen van de havens.

Ondanks het feit dat de havenarbeid in alle Belgische havens geregeld is door eenzelfde wet, bestaan er verschillen inzake de concrete uitwerking ervan tussen de verschillende havens waardoor onderlinge vergelijking zeer moeilijk is.



3.5 De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen

Het overgrote deel van de Vlaamse havenarbeiders is tewerkgesteld in de haven van Antwerpen. Daarom wordt hier een overzicht gegeven van de opdeling van de havenarbeiders in Antwerpen. In de overige Vlaamse havens is de opdeling in grote lijnen gelijk, alhoewel er hier en daar wel kleine afwijkingen bestaan.

De havenarbeiders kunnen worden ingedeeld in twee contingenten: het "Algemeen contingent" en het "Logistiek contingent". Al deze havenarbeiders krijgen bij hun erkenning een erkennings- en een identiteitskaart.

Het "Algemeen contingent" omvat "havenarbeiders A" en "havenarbeiders B", die op hun beurt in verschillende beroepscategorieën worden onderverdeeld. De "havenarbeiders A" worden verder onderverdeeld in vijf categorieën:

1. havenarbeiders algemeen werk (inclusief de huidige magazijnarbeiders A);
2. gespecialiseerde beroepscategorieën dokautovoerders, dokautovoerders-kraanmannen, dekmannen, markeerders, wakers, kuipers;
3. beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen: walkraanmannen, walkraanmannen/speciale tuigen, dokautovoerders-kraanmannen/speciale tuigen;
4. kaderpersoneel (leidinggevend personeel): ceelbazen, foremannen, chef-markeerders, assistent-chef-markeerders, conterbazen, wakers-controleurs;
5. beroepscategorie containerschadevaststellers.

HAVENARBEID

De “havenarbeiders B” worden in twee categorieën onderverdeeld:

1. havenarbeiders algemeen werk;
2. gespecialiseerde beroepscategorieën.

De nieuwelingen worden automatisch ondergebracht in rang B. De overheveling van B naar A is mogelijk wanneer de havenarbeider voldoende prestaties heeft geleverd gedurende een referentieperiode van twee jaar. Vanaf 2008 is de referentieperiode teruggebracht tot 18 maanden.

Het “Logistiek contingent” omvat de havenarbeiders die tewerkgesteld worden op plaatsen waar goederen ter voorbereiding van hun verdere distributie en/of verzending een transformatie ondergaan die indirect leidt tot een aanwijsbare toegevoegde waarde. De havenarbeiders van het logistiek contingent worden verder onderverdeeld in vier beroepscategorieën:

1. magazijnarbeiders;
2. logistieke arbeiders;
3. fruitsorteerders;
4. fruitpakkers.

Verder zijn er nog de “vaklui” die geen erkende havenarbeiders zijn, maar wier loon- en arbeidsvoorwaarden toch worden vastgesteld in de collectieve afspraken van het Paritair Comité.

Volgens de aard van het dienstverband kunnen de havenarbeiders ook nog worden onderverdeeld in “havenarbeiders in vast dienstverband” en “havenarbeiders in los dienstverband”.

Havenarbeiders in vast dienstverband zijn diegenen die steeds bij dezelfde werkgever tewerkgesteld worden en gebonden zijn door een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde duur. Volgende categorieën werken in vast dienstverband:

1. het kaderpersoneel;
2. de beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen;
3. de beroepscategorie van de containerschadevaststellers;
4. de havenarbeiders van het logistiek contingent;
5. de vaklui.



HAVENARBEID

De havenarbeiders in los dienstverband zijn de havenarbeiders die van dag tot dag worden aangeworven met een ongeschreven arbeidsovereenkomst voor een bepaalde tijd. De havenarbeiders die in los dienstverband werken zijn de volgende:

1. de havenarbeiders algemeen werk;
2. de gespecialiseerde beroeps categorieën.

De containermarkeerders kunnen zowel in los als in vast dienstverband aangeworven worden.

De havenarbeiders die niet in vast dienstverband werken moeten zich dagelijks in het aanwervingsbureau aanbieden, op de aanwervingszitting waarvoor zij aangeduid zijn. Het gebouw, waarin het aanwervingsbureau gehuisvest is, is eigendom van de stad Antwerpen en functioneert in samenwerking met en onder toezicht van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB).



Voor de aanwerving van de havenarbeiders in los dienstverband zijn er, van maandag tot en met vrijdag, vier aanwervingszittingen per dag (om 7.00 uur voor de dagshift, om 13.00 uur voor de namiddagshift, om 14.30 uur voor de ochtendshift (eerste ploeg 's anderdaags) en om 15.15 uur voor de nachtschift). 's Zaterdags zijn er slechts drie aanwervingszittingen (om 7.00 uur, 13.00 uur en 14.30 uur) waarvan het bijwonen facultatief is. Op zon- en feestdagen is het aanwervingsbureau gesloten.

Bij het binnenkomen van het aanwervingsbureau moet elke havenarbeider zich elektronisch aanwezig melden. Vervolgens wordt gedurende 8 minuten het systeem van de "vrije aanwerving" toegepast. Dit betekent dat de werkgever of zijn afgevaardigde (kaderpersoneel) vrij zijn arbeiders kan kiezen en omgekeerd. Indien na 8 minuten niet aan het werkaanbod werd voldaan hebben de havenarbeiders vanaf 50 jaar recht op een bijkomende aanwervingstijd van 2 minuten.

De havenarbeiders A, die niet werden aangeworven, hebben recht op enerzijds een werkloosheidsvergoeding ten laste van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening en anderzijds een aanvullende aanwezigheidsvergoeding ten laste van het Compensatiefonds voor Bestaanszekerheid - Haven van Antwerpen, indien ze zich als aanwezig hebben geregistreerd en er aan het werkaanbod is voldaan. De havenarbeiders B hebben enkel recht op de werkloosheidsvergoeding en niet op de aanvullende aanwezigheidsvergoeding.

Aanmelding in het aanwervingsbureau is niet nodig als de arbeider bij het beëindigen van de shift door zijn werkgever werd doorbesteld voor een volgende shift.

In het havengebied is iedere werkgever verplicht om erkende havenarbeiders in dienst te nemen. Enkel bij een officieel vastgesteld tekort aan erkende havenarbeiders mag op gelegenhedenarbeiders beroep gedaan worden.

3.6 Haven van Antwerpen

In de periode 1980-2013 is het contingent havenarbeiders in de haven van Antwerpen verminderd van 9.270 personen tot 6.160 personen. Dit is in vooral toe te schrijven aan de steeds toenemende containerisatie in de scheepvaart. Het contingent havenarbeiders is sinds het jaar 2000

HAVENARBEID

opnieuw licht gegroeid, en dit zowel in het algemeen contingent havenarbeiders als in het aanvullend contingent. Het aantal gepresteerde taken is in de periode 2000-2013 gestegen van 1.071.813 tot 1.183.817. De dalende trend van het aantal gepresteerde taken na 2010 zette zich in 2013 niet door; het aantal gepresteerde taken steeg tot 1,18 miljoen eenheden (+1,5 %). Het gemiddeld aantal taken per arbeider bleef in 2013, met 192 taken, op ongeveer hetzelfde peil als de twee vorige jaren.



Tabel 3.1

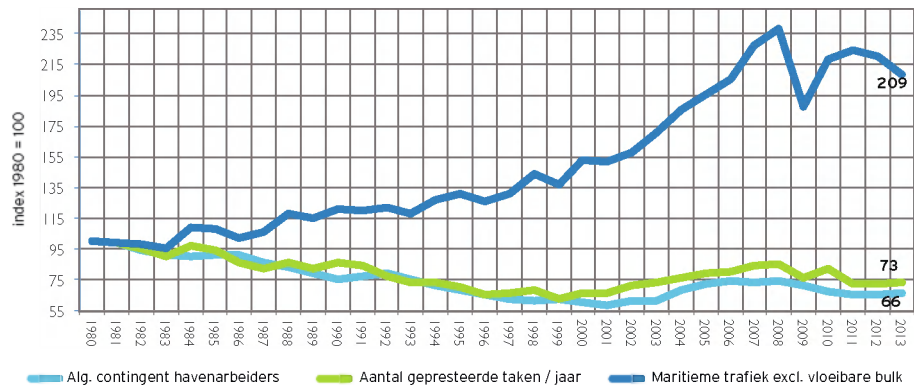
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2013

	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	9.270	1.026	10.296	1.613.105	174
1990	7.009	1.434	8.443	1.384.598	198
2000	5.567	1.530	7.097	1.071.813	193
2001	5.388	1.402	6.790	1.076.236	200
2002	5.720	1.164	6.884	1.153.354	202
2003	5.739	1.377	7.116	1.182.298	206
2004	6.303	1.555	7.858	1.232.722	196
2005	6.742	1.651	8.393	1.274.413	189
2006	6.900	1.696	8.596	1.303.664	189
2007	6.819	1.679	8.498	1.356.651	199
2008	6.898	1.777	8.675	1.377.539	200
2009	6.650	1.785	8.435	1.228.708	185
2010	6.240	1.827	8.067	1.322.822	212
2011	6.053	1.862	7.915	1.170.631	193
2012	6.029	1.776	7.805	1.166.335	193
2013	6.160	1.741	7.901	1.183.817	192

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEPA, AGHA (SEA)

Haven van Antwerpen

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.7 Haven van Gent

De haven van Gent is in de eerste plaats een industriële haven. Dit blijkt duidelijk uit de goederenoverslag: overwegend bulk zoals ertsen, kolen en granen. Het contingent havenarbeiders in Gent daalt sinds 1980 voortdurend: van 787 in 1980 tot 761 in 1990 en tot 456 in 2013. In de periode 1980-2013 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken van 131.095 tot 82.818. Vanaf 2000 tot en met 2002 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken om nadien geleidelijk te stijgen, tot in 2011 het hoogste niveau sinds 2000 werd bereikt. In 2009 daalde het aantal gepresteerde taken tot een historisch dieptepunt, en dit als gevolg van de economische crisis. In 2010 en 2011 werd een herstel van het aantal gepresteerde arbeidstaken genoteerd. Deze trend zette zich in 2012 en 2013 echter niet door: in 2013 werd er 82.818 taken gepresteerd, of 4,8 % minder dan in 2012. Ook het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider daalde in 2013. Van 144 taken in 2012 tot 138 taken in 2013 (-4,2 %).

Tabel 3.2

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2013

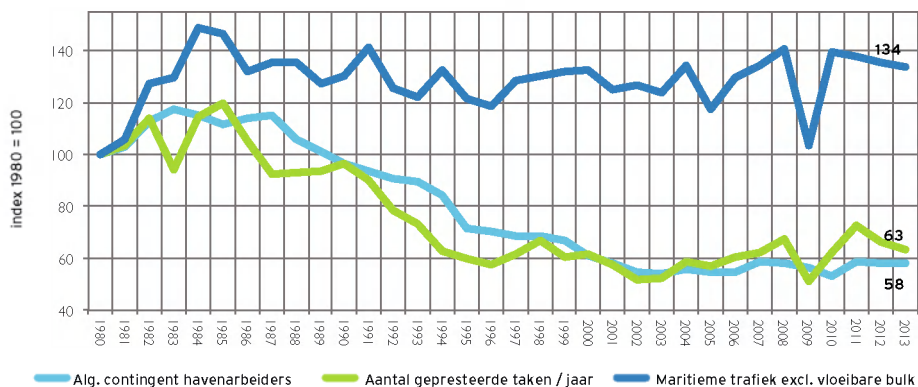


	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	787	0	787	131.095	167
1990	761	119	880	126.293	144
2000	479	207	686	81.142	118
2001	459	190	649	75.185	116
2002	430	179	609	67.620	111
2003	424	175	599	68.768	115
2004	442	169	611	76.980	126
2005	430	168	598	74.967	125
2006	432	163	595	79.465	134
2007	464	164	628	81.536	130
2008	458	163	621	88.500	143
2009	445	159	604	66.990	111
2010	419	164	583	81.659	140
2011	463	166	629	95.266	151
2012	457	147	604	86.978	144
2013	456	142	598	82.818	138

Bron: Vlaamse Havencommissie, Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG

Haven van Gent

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.8 Haven van Zeebrugge

Het contingent havenarbeiders en het aantal gepresteerde taken is in de haven van Zeebrugge sinds 1980 sterk toegenomen. In de periode 2000-2013 zette deze trend zich door. Tussen 2000 en 2013 steeg het totaal aantal arbeiders met een erkenningskaart van 1.080 tot 1.458. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 238.235 in 2000 tot 322.266 in 2013. Als gevolg van de economische crisis ging het aantal gepresteerde taken in 2009 fors achteruit. In 2010 en 2011 steeg het aantal gepresteerde taken, maar in 2012 lag het aantal gepresteerde taken terug lager. In 2013 daalde het aantal arbeiders met een erkenningskaart, terwijl het aantal gepresteerde taken toenam, met als gevolg een stijging van het gemiddeld aantal taken per arbeider.



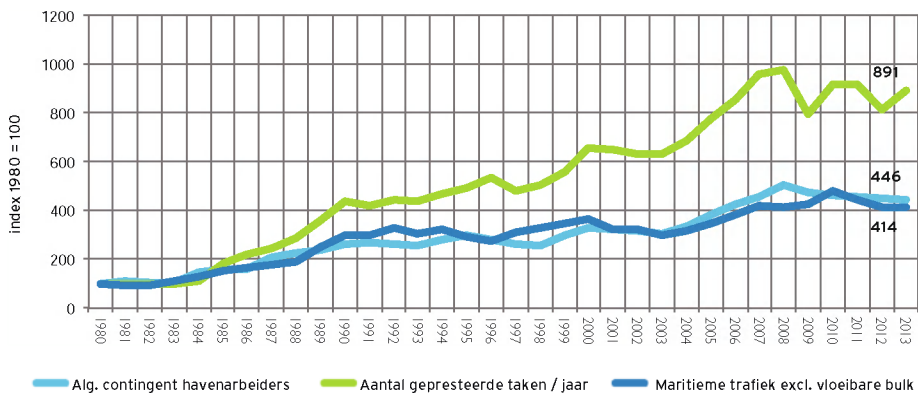
Tabel 3.3

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2013

	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	327	0	327	36.162	111
1990	862	0	862	158.725	184
2000	1.080	0	1.080	238.235	221
2001	1.058	0	1.058	235.986	223
2002	1.037	0	1.037	228.979	221
2003	1.000	0	1.000	228.463	228
2004	1.089	0	1.089	247.497	227
2005	1.246	276	1.522	281.247	226
2006	1.395	277	1.672	309.241	222
2007	1.487	323	1.810	347.698	234
2008	1.645	282	1.927	352.689	214
2009	1.560	262	1.822	288.796	185
2010	1.516	259	1.775	331.731	219
2011	1.499	313	1.812	332.766	222
2012	1.480	320	1.800	294.914	199
2013	1.458	323	1.781	322.266	221

Haven van Zeebrugge

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.9 Haven van Oostende

In de periode 2000-2009 steeg het contingent havenarbeiders in de haven van Oostende van 40 tot 74. In 2010 daalde het contingent echter tot op het niveau van 2000, dit als het gevolg van het wegvallen van belangrijke roll-on / roll-off-trafiekeken in dat jaar. In de periode 2000-2008 steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken van 6.838 tot 15.757. Als gevolg van de economische crisis kende het goederenvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk in 2009 een zeer sterke daling. Hierdoor werd Oostende, dat op die markt erg actief is, zwaar getroffen. Door het wegvallen van een belangrijke vrachtlijn in 2010 daalde het aantal gepresteerde taken daarna nog verder tot 4.135 in 2011. In 2012 stabiliseerde het aantal gepresteerde taken tot 4.294 taken (+3,8 %). Spijts het volledig wegvallen van de roll-on roll-off trafiek vanaf april 2013, steeg het aantal gepresteerde taken in 2013 tot 5.847 taken, of een stijging met 37,3 %. Ook het contingent havenarbeiders steeg tot 33 (+2 %). Als gevolg van de forse stijging van het aantal gepresteerde taken, steeg het gemiddelde aantal taken per arbeider in 2013 tot 179 (+28,8 %).

Tabel 3.4

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Oostende, 1990-2013

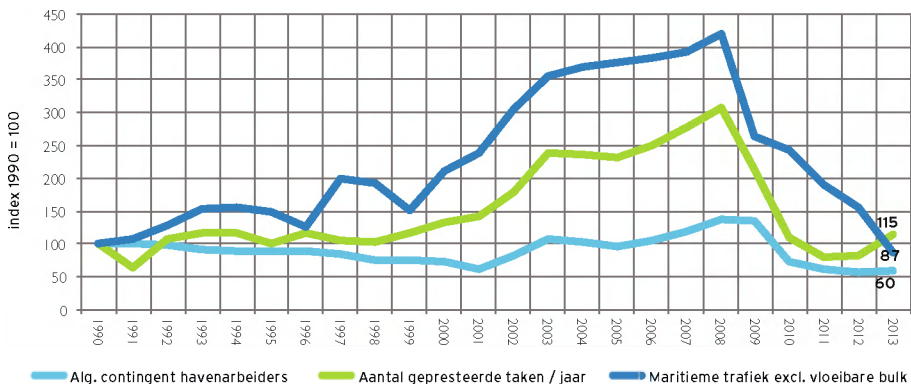


	Algemeen contingent havenarbeiders	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1990	55	5.135	93
2000	40	6.838	171
2001	34	7.308	215
2002	45	9.157	203
2003	59	12.206	207
2004	57	12.143	213
2005	53	11.949	225
2006	58	12.792	221
2007	66	14.203	215
2008	76	15.757	207
2009	74	10.941	148
2010	40	5.698	142
2011	34	4.135	122
2012	31	4.294	139
2013	33	5.897	179

Bron: Vlaamse Havencommissie, Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Sociale Samenwerking - Group S

Haven van Oostende

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



SMITPOOV
TAYTOTHTAI
XOPIU VILLAGE
MARA BEL
2/11/306
AUGORU

NEW

NEW

CE OF CYPHO

PRODUCE OF

NEW

4

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

4.1 Inleiding

Het belang van de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, wordt duidelijk als de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen onder de loep wordt genomen. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren in de periode 2007-2012 besproken. De totale directe toegevoegde waarde bedroeg in 2012 bijna 14,7 miljard euro, de directe werkgelegenheid bedroeg 103.331 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd 3,0 miljard euro geïnvesteerd. De geraamde indirecte toegevoegde waarde en indirecte werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen, bedroeg in 2012 respectievelijk ruim 12,2 miljard euro en 126.244 VTE.

4.2 Definities en methodologie

4.2.1 Algemeen

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2012' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers - document series'⁴ in juni 2014 werd gepubliceerd. Tevens belicht dit rapport uitvoerig de methodiek⁵ die de auteurs hebben toegepast.

Aangezien de toegevoegde waarde en de investeringen vermeld zijn in lopende prijzen, dus zonder correctie voor de inflatie, wordt de vertekening van de evolutie steeds groter naarmate de periode groter wordt. De toegevoegde waarde en investeringen in lopende prijzen kunnen niet met andere data zoals tewerkstelling en goederenoverslag vergeleken worden, omdat er geen gebruik wordt gemaakt van constante prijzen.

Sinds de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie voor het eerst werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor de berekening van de directe effecten werd de Nace-Bel 2008 code gebruikt voor de selectie van de ondernemingen vanaf het rapport 2009. De nieuwe nomenclatuur voor het klasseren van economische activiteiten, de Nace-Bel 2008 code⁶, maakt deel uit van een belangrijke herziening van het internationale en

4 Mathys C., 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2012', reeks 'Working paper document', Nationale Bank van België, Brussel, 2014.

5 De methodologie wordt toegelicht in de inleiding van Lagneaux F. 'Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex, verslag 2004', Working paper document nr. 86, Nationale Bank van België, Brussel, 2006 en de volledige tekst is te vinden in de bijlagen 1 tot 4.

Europese systeem voor economische activiteiten en producten (Nace Rev.2), uitgevoerd door de Europese Commissie.

Voor de berekening van de indirecte effecten wordt steeds gewerkt met de meest recente data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Midden 2011 startte het INR met de publicatie van statistieken op basis van de Nace-Bel 2008 code. De data nodig voor de berekening van de indirecte effecten wordt door de Nationale Rekeningen met een zekere vertraging gepubliceerd. Voor de indirecte effecten van de jaren 2007 en 2008 is de input-outputtabel van 2005 en de aanbod- en gebruikstabel van 2007 gebruikt. De periode 2009-2012 daarentegen is gebaseerd op de input-outputtabel en aanbod- en gebruikstabel van 2010. Het gebruik van verschillende bronnen voor de berekening van de indirecte effecten zorgt voor een breuk in de tijdreeksen. De interpretatie van de indirecte effecten dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

Door onderzoeksinstellingen en universiteiten werd heel wat onderzoek uitgevoerd naar het economisch belang van de havenactiviteiten. Dit staat rechtstreeks in verband met de definiëring van de 'maritieme cluster', of het geheel van bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) die aan de havens verbonden zijn. De interpretatie kan enigszins verschillen al naargelang het land of de regio, maar algemeen wordt aangenomen dat de haven zich op het kruispunt van die activiteitstakken bevindt. Om het belang van de haven te kennen moet men bijgevolg die bedrijfstakken bestuderen die de haven uitmaken of die ermee interactie hebben.

6 Voor meer informatie over de Nace-Bel 2008 code verwijzen we naar de 'Statistieken & Cijfers' op de website van de Federale Economie, Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Zelfstandigen en Energie (<http://statbel.fgov.be/en/statistics/figures/>).

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Daarom worden in de studie van de havenactiviteit in België twee clusters onder de loep genomen: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster.

De maritieme cluster omvat de bedrijfsactiviteiten die eigen zijn aan de havens en waarvan het bestaan essentieel is voor de havens. Tot die bedrijfsactiviteiten behoren het beheer en het onderhoud van de havens, navigatie, overslag, opslag, baggeren, visserij, maritieme diensten, exploitatie van zeesluizen enz. De publieke sector betrokken bij het havengebeuren wordt integraal bij de maritieme cluster ondergebracht.

Tot de niet-maritieme cluster behoren vier segmenten die, niettegenstaande ze geen rechtstreekse economische band hebben met de havenactiviteiten, toch van belang zijn voor de havens omdat de niet-maritieme cluster voor een deel van haar activiteiten direct afhangt van de geografische nabijheid van die havens.

Het betreft vier segmenten:

- Industrie: onder meer chemische industrie, metaalindustrie, automobieliindustrie en energiesector;
- Handel: de keten van tussenpersonen in de handel die een band met de havens hebben, zoals toeleveranciers, import-export bedrijven, handelsbedrijven die een band hebben met de bovengenoemde industrie;
- Vervoer over land: de verschillende vervoermodi te land (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);
- Andere logistieke diensten: bedrijven die niet-specifieke maritieme diensten leveren in de havens, zoals o.a. informaticadiensten, schade-experten, controlebureaus en consultancy.

De bedrijven die behoren tot de maritieme cluster maken de havenactiviteit uit en hebben bijgevolg een rechtstreeks economisch verband met de

havens. De bedrijven van de niet-maritieme cluster daarentegen hebben slechts een onrechtstreekse economische band met de havens, een band die tot uiting komt door hun vestiging in het havengebied.

Het al dan niet opnemen van een onderneming in de analyse van de Nationale Bank verschilt naargelang de cluster.

Voor de niet-maritieme cluster worden eerst de activiteiten (Nace-codes) geselecteerd die van belang kunnen zijn voor een haven. Bij de bepaling daarvan heeft men zich gebaseerd op de studies die in het verleden werden gemaakt. Ondernemingen die voldoen aan dit functioneel criterium moeten bovendien ook nog voldoen aan een geografisch criterium, d.w.z. zij moeten daadwerkelijk in het gedefinieerde havengebied liggen.

Die definiëring van het havengebied berust op het koninklijk besluit van 2 februari 1993⁷. Het havengebied kan echter wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. De afbakening van een havengebied aan de hand van de straatnamen en postcodes kan in functie van deze evoluties aangepast worden. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

Voor de bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, werden de exploitatiezetels in het havengebied geselecteerd op basis van gegevens van het Instituut voor de Nationale Rekeningen.

⁷ Voor de juiste afbakening van de havengebieden: zie 'Afbakening havengebied' bij 'Steekkaarten Vlaamse havens' op de website van de Vlaamse Havencommissie (www.vlaamshavencommissie.be).



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Voor de bedrijven van de maritieme cluster primeert het functionele criterium, wat dus impliceert dat het voor die bedrijven niet noodzakelijk is dat ze in het havengebied zijn gevestigd. Voor sommige activiteiten, die in de Nace-classificatie te ruim kunnen worden geïnterpreteerd, wordt evenwel ook een geografische vereiste gesteld.

Samenvatting selectiebasis bedrijven in de vier Vlaamse havens

Bedrijven behorend tot de niet-maritieme cluster:

Moeten deel uitmaken van de bedrijfstakken die een economische band met de zeehavens hebben;

De bedrijven die slechts in één arrondissement zijn gevestigd, moeten hun maatschappelijke zetel hebben in het havengebied zoals het werd gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993. Voor de bedrijven die vestigingen hebben in meerdere arrondissementen: enkel de activiteiten van de exploitatiezetel in het havengebied worden opgenomen.

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

Deze bedrijven moeten in hoofdzaak een functionele band met de haven hebben. Vijftien bedrijfstakken voldoen aan die vereiste en worden in de studie opgenomen. Al naargelang de aard van de bedrijfstakken dient toch een onderverdeling in drie aparte geografische groepen gemaakt te worden:

Bedrijven die gevestigd zijn in het havengebied, in de strikte betekenis van het woord:

- visverwerkende en visconserverende bedrijven
- productie van diepgevroren vis en visproducten
- bouw en herstelling van pleziervaartuigen
- baggerwerken
- overige waterbouw
- overige handel
- overige goederenbehandeling
- opslag in koelpakhuizen
- overige opslag
- de Zeemacht

Bedrijven die gevestigd zijn in het "ruime havengebied" (d.w.z. die een geografische NIS-code hebben die tot een haven kan toegerekend worden):

- expeditieagentschappen
- scheepsagenturen
- douaneagentschappen
- tussenpersonen in het vervoer
- andere activiteiten in verband met de organisatie van de het goederenvervoer
- bevrachtingsbedrijven
- de openbare diensten betrokken bij het havengebeuren

Deze aparte opdeling dringt zich op door het feit dat het merendeel van de bevrachtingsbedrijven en van de expeditieagentschappen gevestigd is in de nabijheid van de havens, maar niet in het havengebied, zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993 zelf.

Bedrijven die op het nationale grondgebied zijn gevestigd, die behoren tot die bedrijfstakken waarvan uit de definitie blijkt dat ze een rechtstreeks economisch verband met de havens hebben:

- visserij
- scheepsbouw en sloop
- zee- en kustvaart
- binnenvaart
- goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.)
- ondersteunende diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.)

Sommige bedrijven van die laatste groep zijn niet in de haven gevestigd.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwe data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de hier vermelde cijfers afwijken van vorige edities van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens'.

In de havenstudie van de Nationale Bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt, m.a.w. voor een aantal havens samen. De som van de indirecte effecten per haven is dus hoger dan de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.

4.2.2 Toegevoegde Waarde

De toegevoegde waarde in de studies van de Nationale Bank van België wordt als volgt berekend:

Privébedrijven:

De toegevoegde waarde is samengesteld uit volgende elementen die uit de neergelegde jaarrekeningen werden overgenomen:

- Personeelskosten: rubrieken 62 (lonen, sociale lasten en pensioenen) en 617 (kosten verbonden aan uitzendarbeid en ter beschikking gesteld personeel). Met de rubriek 617 wordt enkel rekening gehouden voor de sector goederenbehandelaars om zodoende de personeelskosten voor de havenarbeiders te kunnen toewijzen aan de individuele goederenbehandelaars;
- Afschrijvingen: rubrieken 630 van de jaarrekeningen (dotaties voor afschrijvingen en waardeverminderingen van de oprichtingskosten en materiële en immateriële vaste activa), 631/4 (waardeverminderingen) en 635/7 (provisies voor risico's en kosten);
- Overige kosten: rubriek 640/8 (andere bedrijfskosten) min rubriek 649 (als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- Bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, in min);
- Exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden.

Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde waarde verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR. De analyse van de toegevoegde waarde van ondernemingen met verschillende vestigingen moet dus met de nodige voorzichtigheid gebeuren.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Overheidsbedrijven:

De toegevoegde waarde van de overheidsbedrijven wordt bepaald op basis van de in enquêtes meegedeelde personeelskosten en een toeslag berekend op basis van data uit de nationale rekeningen.

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft werden de gegevens vanaf 2007 herberekend. Bij de berekening van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.



4.2.3 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid wordt berekend op basis van rubrieken 9087 en 9097 van de gepubliceerde jaarrekeningen. Met rubriek 9097 wordt enkel rekening gehouden voor de sector goederenbehandelaars om zodoende de tewerkgestelde havenarbeiders te kunnen toewijzen aan de individuele goederenbehandelaars.

Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, worden enkel de werknemers van de vestiging in het havengebied opgenomen. Deze tewerkstellingsgegevens worden bijgehouden door het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en van de investeringen.

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2007 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwe data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de hier vermelde cijfers afwijken van vorige edities van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens'.

In de havenstudie van de Nationale Bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt, m.a.w. voor een aantal havens tesamen.

De som van de indirecte effecten per haven is dus hoger dan de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.

4.2.4 Investerings

De investeringen in de studies van de Nationale Bank van België worden als volgt berekend:

Privé-bedrijven:

Bij de bepaling van de investeringen tegen lopende prijzen wordt volgende basisregel gevolgd: de investeringen zijn gelijk aan de totale materiële vaste activa die het bedrijf in de loop van het boekjaar heeft verworven (inclusief de geproduceerde vaste activa), vermeld in rubriek 8169 van de jaarrekeningen. Als het bedrijf echter in de loop van het boekjaar activa heeft overgenomen van derden, worden de INR-gegevens gebruikt, die correcties ondergaan en waarin geen enkel bedrag is opgenomen inzake eventuele overnames. In tegenstelling tot de methode van de nationale rekeningen vindt echter geen aanvullende correctie plaats voor de jaarlijks vastgelegde 'desinvesteringen'.

Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, worden de totale investeringen van het bedrijf verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. De analyse van de toegevoegde waarde en de investeringen van ondernemingen met verschillende vestigingen moet dus met de nodige voorzichtigheid gebeuren.

Overheidsbedrijven:

De investeringen van de overheidsbedrijven worden bepaald op basis van de resultaten van de enquêtes, verstuurd naar de diverse openbare instellingen.

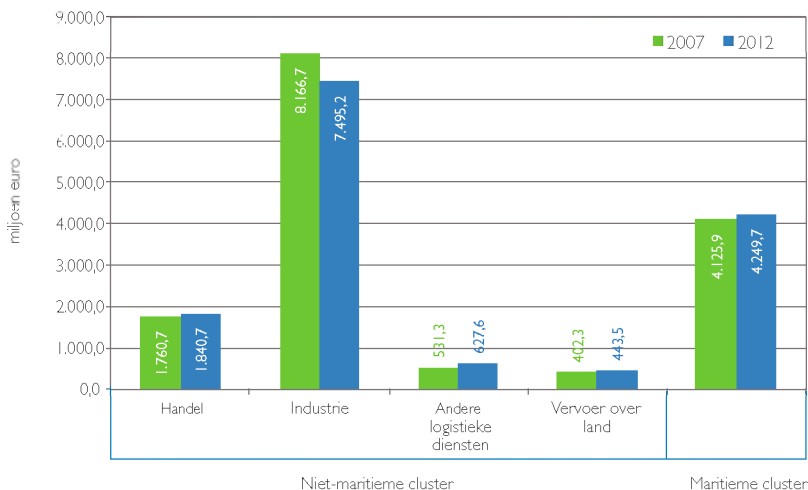
4.3 Toegevoegde waarde

4.3.1 Vlaamse havens

In 2012 bedroeg de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen bijna 26,9 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 14,7 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde opliep tot meer dan 12,2 miljard euro. Meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd door de sector industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor bijna een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	1.760,7	1.840,7	13%
Industrie	8.166,7	7.495,2	51%
Andere logistieke diensten	531,3	627,6	4%
Vervoer over land	402,3	443,5	3%
Niet-maritieme cluster	10.860,9	10.406,9	71%
Maritieme cluster	4.125,9	4.249,7	29%
TOTAAL	14.986,8	14.656,6	100%

Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

De totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens daalde in de periode 2007-2012, en dit zowel wat de directe als de indirecte toegevoegde waarde betreft. De totale toegevoegde waarde daalde in 2009 als gevolg van de economische crisis en dit zowel in Antwerpen, Gent, Oostende als in Zeebrugge. In 2012 steeg de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen tegenover het jaar ervoor. In Antwerpen, Zeebrugge en Oostende werd in 2012 een lichte stijging genoteerd van de totale toegevoegde waarde tegenover het jaar ervoor, terwijl in Gent de totale toegevoegde waarde daalde.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2007 - 2012 (miljoen euro)

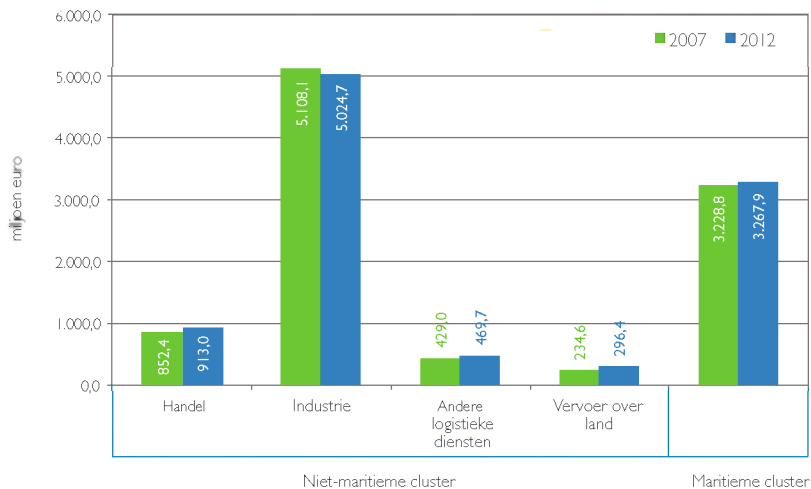
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	4.125,9	10.860,9	14.986,8	12.348,3	27.335,1
2008	5.138,9	9.848,5	14.987,4	12.669,6	27.657,0
2009	3.736,1	9.539,2	13.275,3	11.079,4	24.354,7
2010	4.176,4	10.675,6	14.852,1	11.576,2	26.428,3
2011	3.897,2	10.607,7	14.504,9	12.122,9	26.627,7
2012	4.249,7	10.406,9	14.656,6	12.233,0	26.889,6

4.3.2 Haven van Antwerpen

In de haven van Antwerpen bedroeg de directe toegevoegde waarde in 2012 bijna 10,0 miljard euro. De helft daarvan werd gerealiseerd in de industrie. Antwerpen is immers een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld. De maritieme cluster was in 2012 goed voor een directe toegevoegde waarden van bijna 3,3 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor 6,7 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	852,4	913,0	9%
Industrie	5.108,1	5.024,7	50%
Andere logistieke diensten	429,0	469,7	5%
Vervoer over land	234,6	296,4	3%
Niet-maritieme cluster	6.624,1	6.703,9	67%
Maritieme cluster	3.228,8	3.267,9	33%
TOTAAL	9.852,9	9.971,7	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

In de periode 2007-2012 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen van 18,5 tot 18,8 miljard euro. In 2009 daalde de totale toegevoegde waarde echter als gevolg van de economische crisis. Na een fors herstel in 2010, daalde de totale toegevoegde waarde opnieuw licht in 2011. In 2012 steeg de totale toegevoegde waarde echter opnieuw tot meer dan 18,8 miljard euro.



Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2007 - 2012 (miljoen euro)

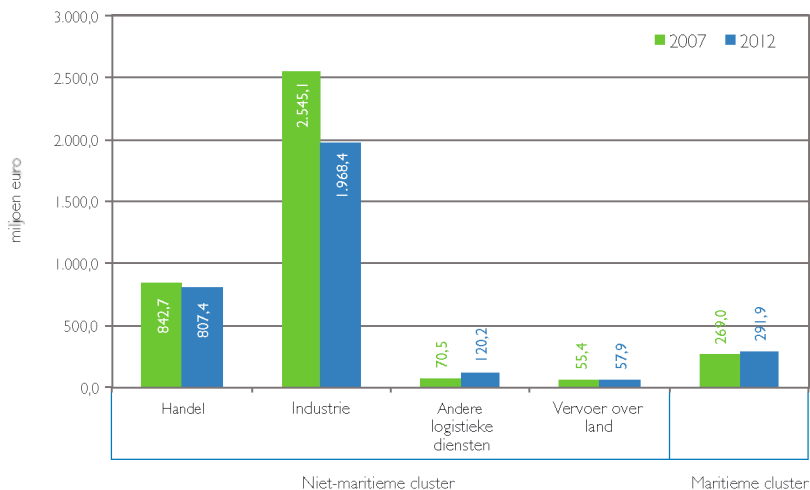
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	3.228,8	6.624,1	9.852,9	8.675,2	18.528,2
2008	4.186,6	6.006,0	10.192,5	8.857,7	19.050,2
2009	2.857,4	5.894,5	8.751,9	7.998,6	16.750,5
2010	3.250,0	6.710,9	9.960,9	8.446,9	18.407,8
2011	2.950,5	6.705,2	9.655,7	8.660,8	18.316,6
2012	3.267,9	6.703,9	9.971,7	8.853,5	18.825,2

4.3.3 Haven van Gent

In de haven van Gent werden in 2012 voor meer dan 3,2 miljard euro aan directe toegevoegde waarde gerealiseerd. Met de staalindustrie en de autoassemblage is Gent een belangrijke industriële haven. De sector industrie was bijgevolg goed voor bijna twee derde, en de niet-maritieme cluster voor meer dan negentig procent van de directe toegevoegde waarde. Nog geen tien procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2012 gegenereerd door de maritieme cluster.

Directe toegevoegde waarde Gent	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	842,7	807,4	25%
Industrie	2.545,1	1.968,4	61%
Andere logistieke diensten	70,5	120,2	4%
Vervoer over land	55,4	57,9	2%
Niet-maritieme cluster	3.513,8	2.953,8	91%
Maritieme cluster	269,0	291,9	9%
TOTAAL	3.782,8	3.245,7	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2007 en 2012 daalde de directe en indirecte toegevoegde waarde in de haven van Gent van 7,4 in 2007 tot 6,3 miljard euro in 2012. Als gevolg van de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde sterk in 2009. Vanaf 2010 steeg de totale toegevoegde waarde opnieuw geleidelijk.



Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2007 - 2012 (miljoen euro)

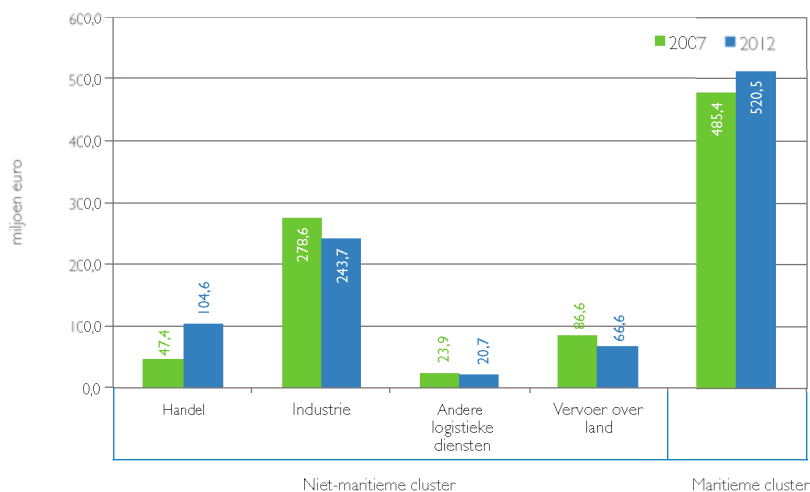
Jaar	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	269,0	3.513,8	3.782,8	3.646,6	7.429,4
2008	279,0	3.031,6	3.310,6	3.713,8	7.024,4
2009	271,6	2.877,1	3.148,7	2.800,1	5.948,8
2010	287,5	3.155,1	3.442,6	2.849,0	6.291,6
2011	286,0	3.124,2	3.410,2	3.117,7	6.527,9
2012	291,9	2.953,8	3.245,7	3.016,8	6.262,5

4.3.3 Haven van Zeebrugge

Dat de haven van Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt duidelijk uit de cijfers van de directe toegevoegde waarde: meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd er in 2012 gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens. Eén vierde van de directe toegevoegde waarde werd in Zeebrugge door de industrie gecreëerd.

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	47,4	104,6	11%
Industrie	278,6	243,7	25%
Andere logistieke diensten	23,9	20,7	2%
Vervoer over land	86,6	66,6	7%
Niet-maritieme cluster	436,5	435,7	46%
Maritieme cluster	485,4	520,5	54%
TOTAAL	921,9	956,1	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



In Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 1,68 miljard euro in 2007 tot 1,75 miljard euro in 2012. Door de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde in 2009. In 2010 steeg de totale toegevoegde waarde opnieuw. Deze trend zette zich door in 2011 en in 2012.

Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2007 - 2012 (miljoen euro)



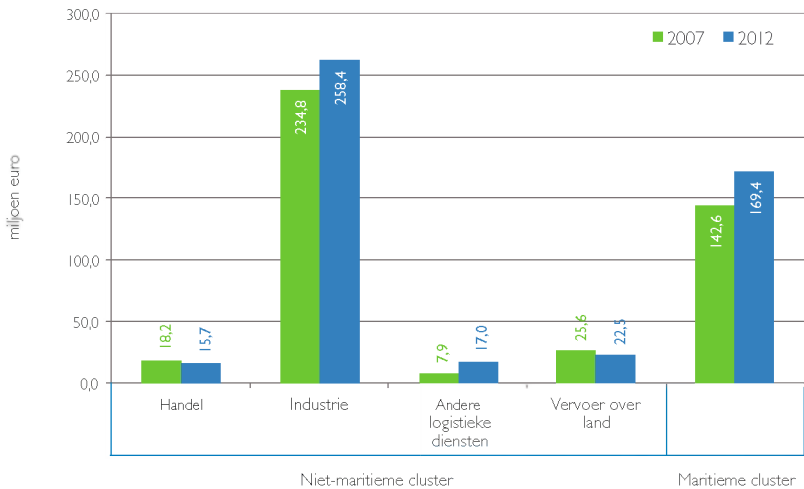
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	485,4	436,5	921,9	761,8	1.683,8
2008	515,4	499,1	1.014,5	805,2	1.819,7
2009	446,9	477,9	924,9	666,5	1.591,4
2010	482,6	471,6	954,3	698,1	1.652,3
2011	496,4	473,9	970,3	763,8	1.734,2
2012	520,5	435,7	956,1	790,0	1.746,2

4.5.3 Haven van Oostende

In 2012 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende 483 miljoen euro. De sector industrie (in hoofdzaak chemie en de sector van de windenergie) was goed voor meer dan de helft daarvan. De maritieme cluster creëerde in 2012 meer dan een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	18,2	15,7	3%
Industrie	234,8	258,4	54%
Andere logistieke diensten	7,9	17,0	4%
Vervoer over land	25,6	22,5	5%
Niet-maritieme cluster	286,5	313,6	65%
Maritieme cluster	142,6	169,4	35%
TOTAAL	429,1	483,0	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



Tussen 2007 en 2012 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende van 788 miljoen tot 963 miljoen euro. Als gevolg van de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde in Oostende in 2009

licht. Vanaf 2010 echter noteert de haven van Oostende een gestage groei van de totale toegevoegde waarde.

Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2007 - 2012 (miljoen euro)



	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	142,6	286,5	429,1	358,8	788,0
2008	158,0	311,8	469,8	412,0	881,8
2009	160,2	289,7	449,9	420,5	870,4
2010	156,3	338,0	494,3	431,4	925,7
2011	164,3	304,4	468,6	461,7	930,3
2012	169,4	313,6	483,0	480,1	963,0

4.4 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid wordt berekend op basis van rubrieken 9087 en 9097 van de gepubliceerde jaarrekeningen. Met rubriek 9097 wordt enkel rekening gehouden voor de sector goederenbehandelaars om zodoende de tewerkgestelde havenarbeiders te kunnen toewijzen aan de individuele goederenbehandelaars.

Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, worden enkel de werknemers van de vestiging in het havengebied opgenomen. Deze tewerkstellingsgegevens worden bijgehouden door het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en van de investeringen.

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2007 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwe data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de hier vermelde cijfers afwijken van vorige edities van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens'.

In de havenstudie van de Nationale Bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt, m.a.w. voor een aantal havens samen. De som van de indirecte effecten per haven is dus hoger dan de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.

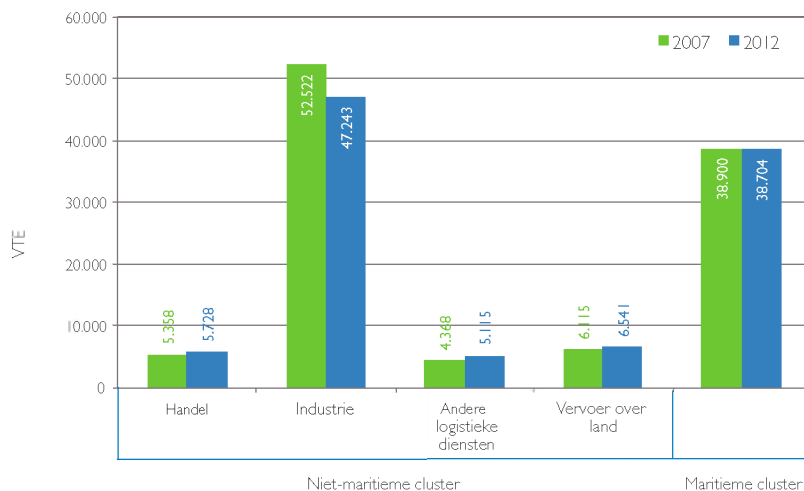
4.4.1 Vlaamse havens

De vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: in 2012 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens meer dan 103.000 VTE (Voltijdse equivalenten). Meer dan een derde daarvan werkt in de maritieme cluster en twee derde in de niet-maritieme cluster. De sector industrie is de belangrijkste werkgever: Deze sector is goed voor bijna de helft van de werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	2007 (VTE)	2012 (VTE)	aandeel in totaal
Handel	5.358	5.728	6%
Industrie	52.522	47.243	46%
Andere logistieke diensten	4.368	5.115	5%
Vervoer over land	6.115	6.541	6%
Niet-maritieme cluster	68.363	64.627	63%
Maritieme cluster	38.900	38.704	37%
TOTAAL	107.263	103.331	100%

Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



De totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen bedroeg in 2012 bijna 230.000 VTE. Daarvan bedroeg de directe werkgelegenheid meer dan 103.000 VTE en de indirecte werkgelegenheid meer dan 126.000 VTE. In de periode 2007-2012 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht gedaald (voor Oostende ging het om een stijging; in de andere drie havens daalde de werkgelegenheid).

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2007 - 2012 (VTE)

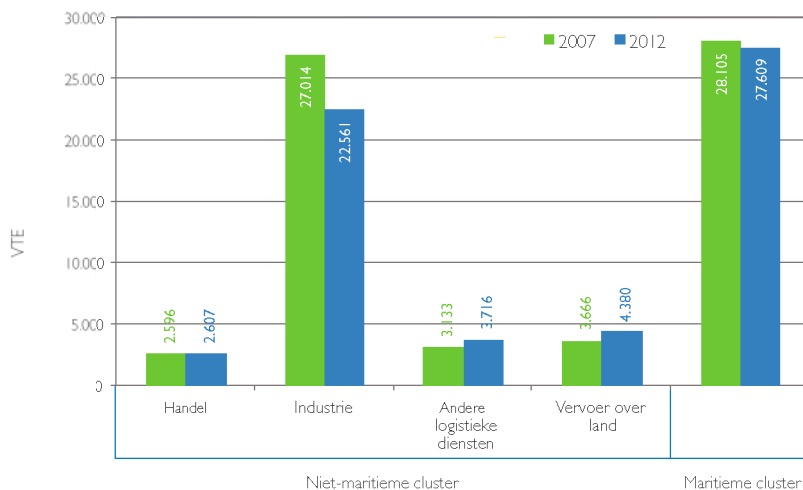
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	38.900	68.363	107.263	127.205	234.468
2008	40.104	68.041	108.146	132.195	240.340
2009	39.753	66.089	105.842	121.452	227.293
2010	38.734	63.755	102.489	123.244	225.733
2011	38.590	62.873	101.463	124.311	225.774
2012	38.704	64.627	103.331	126.244	229.575

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is, wat tewerkstelling betreft, de belangrijkste Vlaamse haven. De directe tewerkstelling bedroeg er in 2012 bijna 61.000 VTE. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2012 27.609 VTE. Dit is 45 % van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met meer dan 22.500 VTE komt de sector industrie op de tweede plaats.

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2007 (VTE)	2012 (VTE)	aandeel in totaal
Handel	2.596	2.607	4%
Industrie	27.014	22.561	37%
Andere logistieke diensten	3.133	3.716	6%
Vervoer over land	3.666	4.380	7%
Niet-maritieme cluster	36.409	33.264	55%
Maritieme cluster	28.105	27.609	45%
TOTAAL	64.514	60.873	100%

Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



De totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2012 meer dan 146.000 VTE. In 2009 daalde de totale werkgelegenheid licht, waarna die stagneerde rond de 145.000 VTE.

Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2007 - 2012 (VTE)



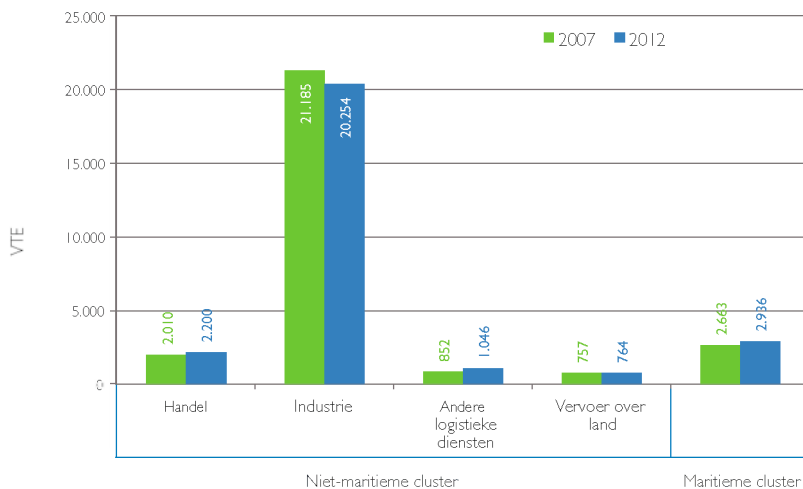
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	28.105	36.409	64.514	84.292	148.806
2008	28.972	35.396	64.368	86.855	151.224
2009	28.627	34.595	63.222	82.523	145.745
2010	27.769	33.591	61.360	84.580	145.940
2011	27.704	32.261	59.965	84.306	144.271
2012	27.609	33.264	60.873	85.392	146.265

4.4.3 Haven van Gent

In 2012 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 27.200 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: bijna 20.300 VTE waren in 2012 in die sector tewerkgesteld. Dit is meer dan 70 % van de werknemers in de haven. Met 2.936 VTE was de maritieme cluster goed voor elf procent van de directe werkgelegenheid in 2012.

Directe werkgelegenheid Gent	2007 (VTE)	2012 (VTE)	aandeel in totaal
Handel	2.010	2.200	8%
Industrie	21.185	20.254	74%
Andere logistieke diensten	852	1.046	4%
Vervoer over land	757	764	3%
Niet-maritieme cluster	24.805	24.264	89%
Maritieme cluster	2.663	2.936	11%
TOTAAL	27.468	27.200	100%

Directe werkgelegenheid haven van Gent



De totale werkgelegenheid in de Gentse haven is in de periode 2007-2012 gedaald, en dit zowel direct als indirect. Door de economische crisis van 2009 is de totale werkgelegenheid sterk gedaald. Vanaf 2010 steeg de totale werkgelegenheid opnieuw. Deze trend zette zich in 2011 en in 2012 verder.

Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2007 - 2012 (VTE)



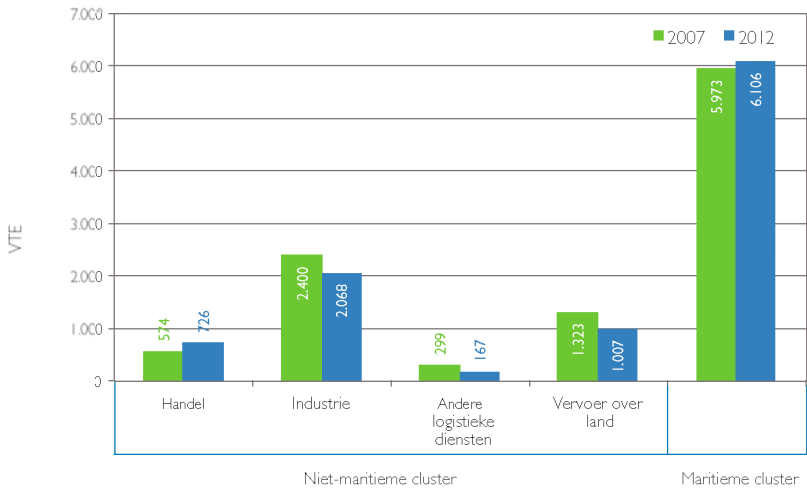
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	2.663	24.805	27.468	37.998	65.465
2008	2.698	25.168	27.865	39.800	67.665
2009	2.881	24.040	26.921	30.925	57.847
2010	2.800	23.222	26.022	30.963	56.986
2011	2.880	23.815	26.695	32.534	59.229
2012	2.936	24.264	27.200	32.559	59.759

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2012 gecreëerd in de maritieme cluster. Iets meer dan twintig procent van de directe werkgelegenheid werd in 2012 door de industrie gerealiseerd.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2007 (VTE)	2012 (VTE)	aandeel in totaal
Handel	574	726	7%
Industrie	2.400	2.068	21%
Andere logistieke diensten	299	167	2%
Vervoer over land	1.323	1.007	10%
Niet-maritieme cluster	4.596	3.967	39%
Maritieme cluster	5.973	6.106	61%
TOTAAL	10.569	10.073	100%

Directe werkgelegenheid haven van Zeebrugge



Tussen 2007 en 2012 steeg de indirecte werkgelegenheid in Zeebrugge, terwijl de directe werkgelegenheid in diezelfde periode daalde. Hoewel de totale werkgelegenheid in 2009 als gevolg van de economische en financiële crisis daalde, bleef de daling tegenover 2008 beperkt. De dalende trend zette zich echter na 2009 verder. In 2012 werd een licht herstel van de totale werkgelegenheid genoteerd.



Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2007 - 2012 (VTE)

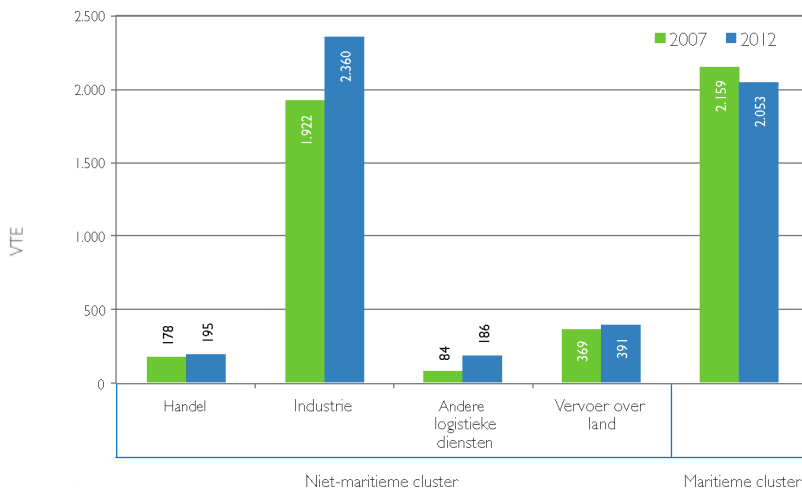
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	5.973	4.596	10.569	10.391	20.960
2008	6.292	4.729	11.021	11.253	22.274
2009	6.152	4.548	10.700	11.133	21.833
2010	6.133	4.024	10.157	10.547	20.704
2011	6.065	3.930	9.995	10.350	20.345
2012	6.106	3.967	10.073	10.700	20.773

4.4.5 Haven van Oostende

In de haven van Oostende bedroeg de totale directe werkgelegenheid in 2012 bijna 5.200 VTE. De sector industrie blijft de belangrijkste sector: die was goed voor bijna de helft van de directe werkgelegenheid. Ook de maritieme cluster is er zeer belangrijk: in 2012 was die bijna even belangrijk als de sector industrie.

Directe werkgelegenheid Oostende	2007 (VTE)	2012 (VTE)	aandeel in totaal
Handel	178	195	4%
Industrie	1.922	2.360	46%
Andere logistieke diensten	84	186	4%
Vervoer over land	369	391	8%
Niet-maritieme cluster	2.553	3.132	60%
Maritieme cluster	2.159	2.053	40%
TOTAAL	4.712	5.185	100%

Directe werkgelegenheid haven van Oostende



In de periode 2007-2012 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van bijna 8.800 tot meer dan 10.700 VTE. De daling van de totale werkgelegenheid bleef vanaf 2009 eerder beperkt in Oostende en kende in 2012 een forse stijging.



Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2007 - 2012 (VTE)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2007	2.159	2.553	4.712	4.054	8.766
2008	2.142	2.749	4.891	4.501	9.392
2009	2.092	2.906	4.999	4.622	9.621
2010	2.032	2.918	4.950	4.773	9.722
2011	1.941	2.867	4.808	4.657	9.466
2012	2.053	3.132	5.185	5.521	10.706

4.5 Investeringsen

De investeringen in de studies van de Nationale Bank van België worden als volgt berekend:

Privé-bedrijven:

Bij de bepaling van de investeringen tegen lopende prijzen wordt volgende basisregel gevolgd: de investeringen zijn gelijk aan de totale materiële vaste activa die het bedrijf in de loop van het boekjaar heeft verworven (inclusief de geproduceerde vaste activa), vermeld in rubriek 8169 van de jaarrekeningen. Als het bedrijf echter in de loop van het boekjaar activa heeft overgenomen van derden, worden de INR-gegevens gebruikt, die correcties ondergaan en waarin geen enkel bedrag is opgenomen inzake eventuele overnames. In tegenstelling tot de methode van de nationale rekeningen vindt echter geen aanvullende correctie plaats voor de jaarlijks vastgelegde 'desinvesteringen'.

Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, worden de totale investeringen van het bedrijf verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. De analyse van de toegevoegde waarde en de investeringen van ondernemingen met verschillende vestigingen moet dus met de nodige voorzichtigheid gebeuren.

Overheidsbedrijven:

De investeringen van de overheidsbedrijven worden bepaald op basis van de resultaten van de enquêtes, verstuurd naar de diverse openbare instellingen.

4.5.1 Vlaamse havens

Tussen 2007 en 2012 daalden de totale investeringen in de Vlaamse havens, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Enkel in Zeebrugge stegen de investeringen in de niet-maritieme cluster. In 2012 werd er 3,0 miljard euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse havens samen. Iets meer dan de helft daarvan werd geïnvesteerd in de maritieme sector. Dit was vooral het geval in Antwerpen en Zeebrugge. Meer dan een derde van de totale investeringen werd in 2012 gerealiseerd in de sector industrie.

Directe investeringen Totaal Vlaamse havens	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	109,4	81,4	3%
Industrie	1.886,5	1.151,5	38%
Andere logistieke diensten	117,9	100,3	3%
Vervoer over land	92,4	102,9	3%
Niet-maritieme cluster	2.206,2	1.436,0	48%
Maritieme cluster	2.346,6	1.564,1	52%
TOTAAL	4.552,8	3.000,1	100%

4.5.2 Haven van Antwerpen

De totale investeringen in de haven van Antwerpen daalden in de periode 2007-2012, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Een zeer groot deel van de investeringen in de haven van Antwerpen werd in 2012 gedaan in de maritieme cluster (bijna twee derde) en een derde in de industriële sector.

Directe investeringen Antwerpen	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	59,0	25,8	1%
Industrie	1.260,2	754,4	34%
Andere logistieke diensten	79,5	71,8	3%
Vervoer over land	42,1	37,4	2%
Niet-maritieme cluster	1.440,8	889,3	40%
Maritieme cluster	1.942,6	1.359,4	60%
TOTAAL	3.383,4	2.248,6	100%

4.5.3 Haven van Gent

In de haven van Gent daalden de totale investeringen in de periode 2007-2012, en dit zowel in de niet-maritieme cluster als in de maritieme cluster. Ook wat investeringen betreft is de sector industrie in Gent de belangrijkste: meer dan twee derde van het totaal werd in 2012 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor dertien procent van het totaal.

Directe investeringen Gent	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	40,3	37,4	9%
Industrie	510,0	290,3	69%
Andere logistieke diensten	17,7	8,2	2%
Vervoer over land	14,2	27,5	7%
Niet-maritieme cluster	582,2	363,4	87%
Maritieme cluster	121,0	56,3	13%
TOTAAL	703,1	419,8	100%

4.5.3 Haven van Zeebrugge

Tussen 2007 en 2012 daalden de totale investeringen in de haven van Zeebrugge. De investeringen stegen licht in de niet-maritieme cluster, terwijl ze in de maritieme cluster daalden. Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven: de maritieme cluster was er in 2012 goed voor meer dan de helft van de investeringen. De sector industrie was in 2012 goed voor bijna een derde van de totale investeringen.

Directe investeringen Zeebrugge	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	3,9	12,5	5%
Industrie	67,7	69,5	29%
Andere logistieke diensten	14,4	3,4	1%
Vervoer over land	27,4	32,3	14%
Niet-maritieme cluster	113,3	117,7	49%
Maritieme cluster	197,7	120,5	51%
TOTAAL	311,0	238,2	100%

4.5.4 Haven van Oostende

De investeringen in de haven van Oostende zijn tussen 2007 en 2012 gedaald, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Meer dan twee derde van de investeringen ging in 2012 naar de niet-maritieme cluster, terwijl de maritieme cluster in 2012 goed was voor bijna een derde van de totale investeringen. Binnen de niet-maritieme cluster nam de sector industrie in 2012 bijna twee derden van de investeringen voor zich.

Directe investeringen Oostende	2007 (mln euro)	2012 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	6,3	5,7	6%
Industrie	48,6	37,3	40%
Andere logistieke diensten	6,3	16,8	18%
Vervoer over land	8,7	5,7	6%
Niet-maritieme cluster	69,9	65,6	70%
Maritieme cluster	85,3	27,9	30%
TOTAAL	155,2	93,5	100%

MIDEN MAX



5

MARITIEME STATISTIEK

5.1 Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range

De belangrijkste zeehavens tussen Le Havre en Hamburg, met name Le Havre, Duinkerke, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg, vormen samen de Le Havre-Hamburg range. Door de Vlaamse Havencommissie wordt ook de haven van Oostende tot de Le Havre-Hamburg range gerekend. De totale overslag in deze range bedroeg in 2013 1.109 miljoen ton (+0,7 %). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 262 miljoen ton (23,6 %). Dit is een lichte stijging tegenover 2012 (23,3 %).

MARITIEME STATISTIEK

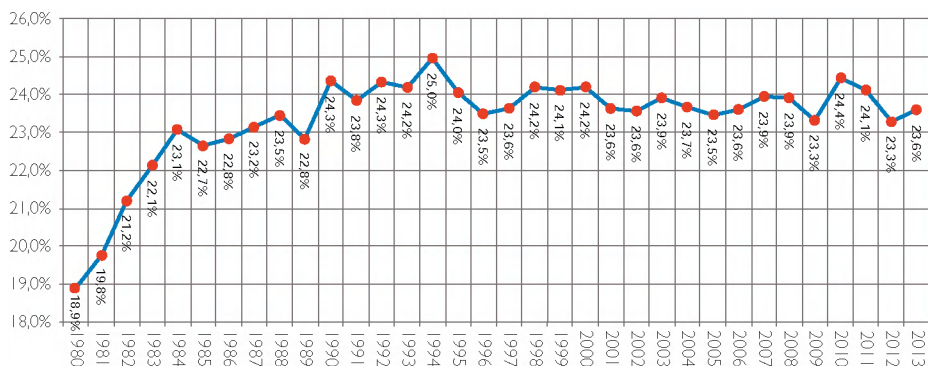
Tabel 5.1

Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range

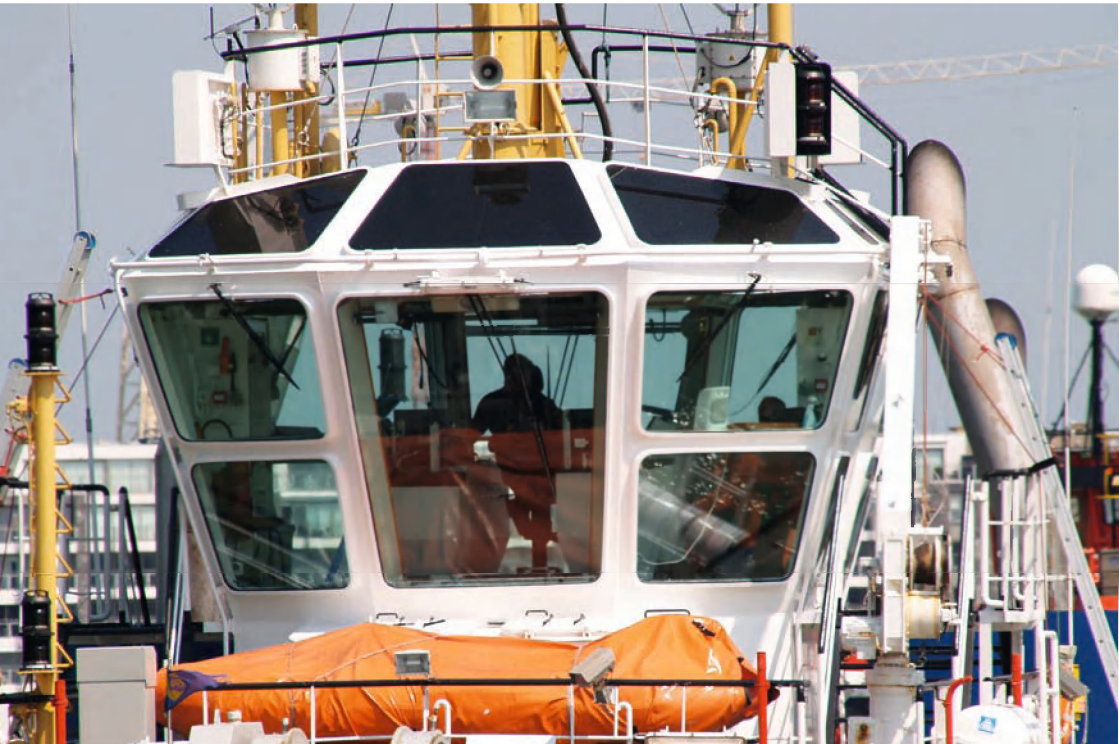
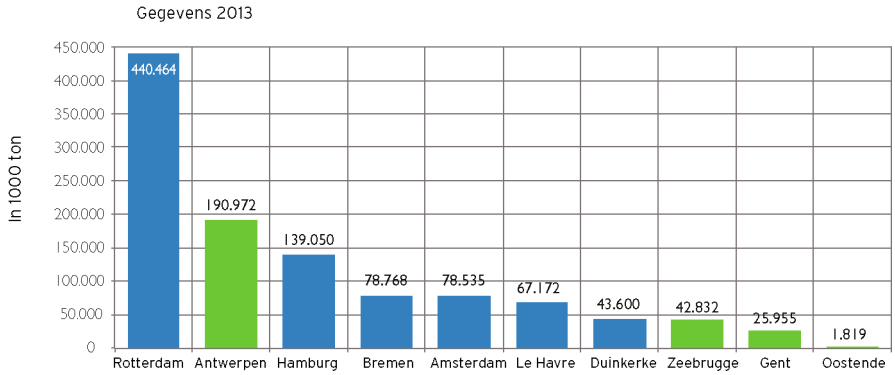
	2009	2010	2011	2012	2013	% 2012
Antwerpen	157.810	178.170	187.203	184.129	190.972	17,2%
Gent	20.787	27.258	27.192	26.303	25.955	2,3%
Zeebrugge	44.867	49.600	46.958	43.544	42.832	3,9%
Oostende	5.370	4.935	3.844	3.196	1.819	0,2%
Rotterdam	386.957	430.160	434.551	441.527	440.464	39,7%
Amsterdam	73.393	72.717	74.860	77.058	78.535	7,1%
Hamburg	110.380	121.186	132.216	130.938	139.050	12,5%
Bremen	63.036	68.690	80.585	83.979	78.768	7,1%
Le Havre	73.768	70.217	67.561	63.516	67.172	6,1%
Duinkerke	45.003	42.724	47.523	47.629	43.600	3,9%
Totaal	981.371	1.065.657	1.102.493	1.101.819	1.109.167	100,0%

Bron: Havenbesturen

Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range



Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range



5.2 De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek

Als gevolg van de globale financiële en economische malaise daalde in 2009 de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens. Met uitzondering van het jaar 2012, steeg de totale overslag in de vier Vlaamse havens samen opnieuw vanaf 2010. Deze trend zette zich verder in 2013. De goederenoverslag steeg van 257 miljoen ton in 2012 naar bijna 262 miljoen ton in 2013 (+1,7 %). Deze stijging is volledig toe te schrijven aan de haven van Antwerpen, die in 2013 een nieuw overslagrecord noteerde. In Antwerpen werden er in 2013 191,0 miljoen ton goederen behandeld. Dit is bijna 7 miljoen ton meer dan het jaar ervoor (+3,6 %). In de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende daarentegen daalde de trafiek met respectievelijk 347.000 ton (-1,3 %), 712.000 ton (-1,6 %) en 1,4 miljoen ton (-43,1 %).

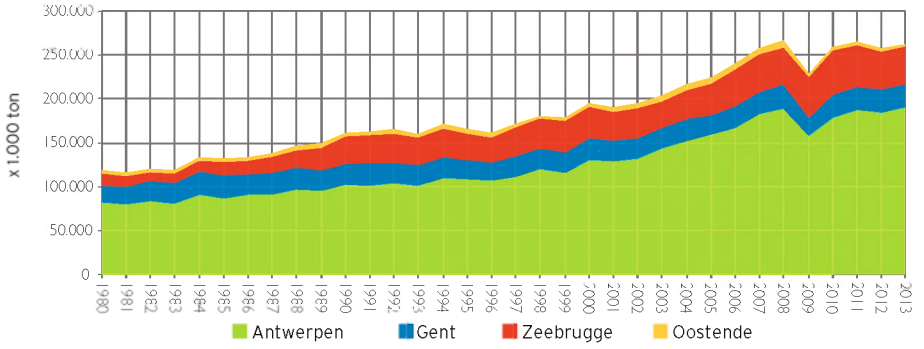


Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308	
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349	
2000	130.994	24.039	35.475	4.307	194.815	
2001	129.594	23.456	32.080	4.827	189.957	↓ -2,5%
2002	131.630	23.980	32.935	6.238	194.783	↑ 2,5%
2003	142.875	23.538	30.570	7.219	204.202	↑ 4,8%
2004	152.328	24.956	31.794	7.545	216.623	↑ 6,1%
2005	160.059	22.223	34.590	7.681	224.553	↑ 3,7%
2006	167.388	25.169	40.222	7.916	240.695	↑ 7,2%
2007	182.949	25.103	42.077	7.984	258.113	↑ 7,2%
2008	189.423	27.027	42.024	8.477	266.951	↑ 3,4%
2009	157.810	20.787	44.867	5.370	228.834	↓ -14,3%
2010	178.170	27.258	49.600	4.935	259.963	↑ 13,6%
2011	187.203	27.192	46.958	3.844	265.197	↑ 2,0%
2012	184.129	26.303	43.544	3.196	257.172	↓ -3,0%
2013	190.972	25.955	42.832	1.819	261.578	↑ 1,7%

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens



5.3 De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm

5.3.1 Droge bulk

Goederen die onverpakt worden verscheept, zoals ertsen, kolen, grind, zand en granen, worden gegroepeerd onder de rubriek 'droge bulk'. De overslag van droge bulk bedroeg in 2013 in de vier Vlaamse havens samen 33,3 miljoen ton. Dit is een daling met 14,3 % tegenover 2012. De daling van de overslag van droge bulk werd genoteerd in elk van de vier Vlaamse havens. De daling was het grootst in Antwerpen (-24,4 %), gevolgd door Zeebrugge (-20,8 %), Oostende (-3,3 %) en Gent (-2,7 %).



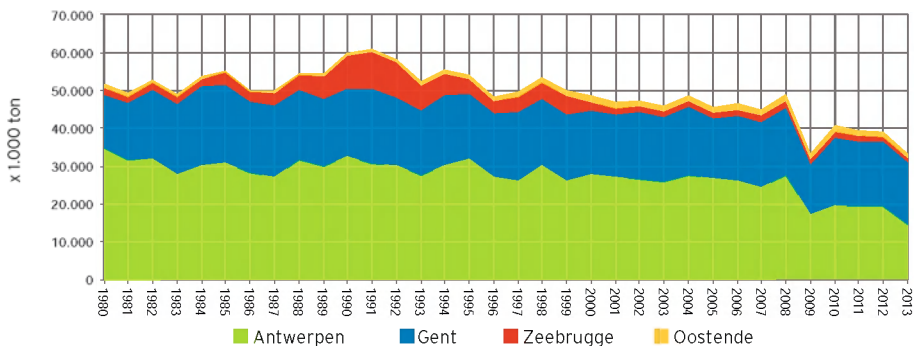
Tabel 5.3.

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	
2000	27.857	16.751	2.456	1.604	48.668	
2001	27.169	16.203	1.976	1.537	46.885	↓ -3,7%
2002	26.299	17.850	1.712	1.565	47.426	↑ 1,2%
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924	↓ -3,2%
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768	↑ 6,2%
2005	26.932	15.596	1.719	1.415	45.662	↓ -6,4%
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461	↑ 1,7%
2007	24.523	17.058	2.011	1.407	44.999	↓ -3,1%
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935	↑ 8,7%
2009	17.383	12.960	1.598	1.391	33.332	↓ -31,9%
2010	19.810	17.714	1.694	1.410	40.628	↑ 21,9%
2011	19.141	17.128	1.652	1.543	39.464	↓ -2,9%
2012	19.111	16.820	1.623	1.290	38.844	↓ -1,6%
2013	14.446	16.367	1.285	1.247	33.345	↓ -14,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek droge bulk in de Vlaamse havens



5.3.2 Vloeibare bulk

Met de rubriek 'vloeibare bulk' wordt de gezamenlijke overslag van ruwe aardolie, petroleumproducten, vloeibaar gas, fruitsappen en chemicaliën verstaan. Terwijl de vloeibare bulk in Antwerpen vooral petroleumproducten en chemicaliën betreft, bestaat de overslag in Zeebrugge vooral uit LNG (vloeibaar aardgas). In Gent en in Zeebrugge is de overslag van fruitsap in bulk ook erg belangrijk. In 2013 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 70,4 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+23,6 %). In 2012 bedroeg de overslag van vloeibare bulk nog 57,0 miljoen ton. Deze forse stijging is volledig toe te schrijven aan de haven van Antwerpen, waar de ingebruikname van nieuwe overslagterminals een duidelijke weerslag heeft op de trafiek. De overslag van vloeibare bulk steeg in Antwerpen in 2013 met bijna 14,3 miljoen ton (+31,6 %). Hoewel de overslag van vloeibare bulk in Oostende zeer gering is, verdubbelde de trafiek in 2013 tegenover het jaar ervoor. Tegenover 2012 daalde de overslag in Gent en Zeebrugge met respectievelijk 2,7 % en 10,1 %.



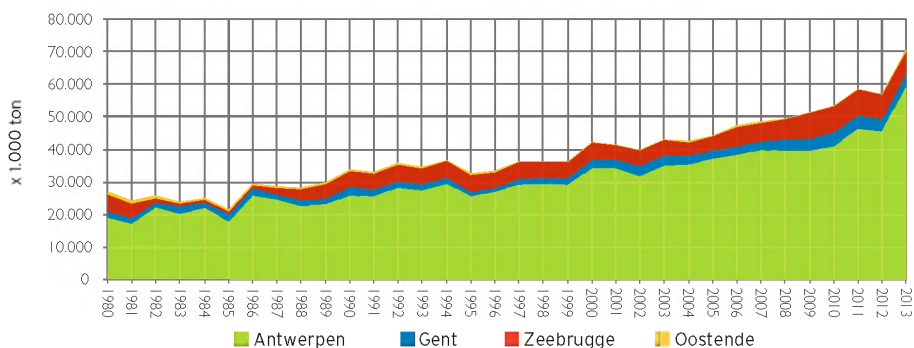
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897	
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869	
2000	34.112	2.827	5.070	30	42.039	
2001	34.376	2.818	4.140	18	41.352	↓ -1,6%
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993	↓ -3,3%
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121	↑ 7,8%
2004	35.282	2.806	4.286	49	42.423	↓ -1,6%
2005	37.032	2.795	4.480	52	44.359	↑ 4,6%
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251	↑ 6,5%
2007	39.644	2.893	5.858	56	48.451	↑ 2,5%
2008	39.322	3.818	6.203	43	49.386	↑ 1,9%
2009	39.522	3.725	7.993	15	51.255	↑ 3,8%
2010	40.978	4.240	7.997	6	53.221	↑ 3,8%
2011	46.012	4.450	8.281	5	58.748	↑ 10,4%
2012	45.246	3.977	7.695	28	56.946	↓ -3,1%
2013	59.533	3.871	6.916	56	70.376	↑ 23,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek vloeibare bulk in de Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton / TEU)

De overslag van containers, uitgedrukt in ton, bedroeg in 2013 in de vier Vlaamse havens samen 123,3 miljoen ton. Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens, de containertrafiek maakt er ongeveer de helft van de totale trafiek uit. In Gent is de containeroverslag eerder gering, terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld. Behalve in de haven van Zeebrugge, waar de containeroverslag uitgedrukt in ton nagenoeg niet veranderde tegenover 2012 (+0,5 %), daalde de containeroverslag in Antwerpen (-1,7 %) en in Gent (-5,0 %).

De overslag van containers wordt heel dikwijls uitgedrukt in TEU (Twenty Foot equivalent Unit): het totaal aantal containers wordt omgerekend naar het equivalent van allemaal containers van 20 voet (zo is bijvoorbeeld een container van 40 voet gelijk aan 2 TEU). In de Vlaamse havens werden in 2013 in totaal 10,7 miljoen TEU behandeld.

Tabel 5.5

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	6.126	52	1.988	0	8.166	
1990	16.553	102	3.946	0	20.602	
2000	44.828	142	11.610	0	56.580	
2001	46.257	150	10.585	21	57.013	↑ 0,8%
2002	53.017	193	11.865	41	65.116	↑ 14,2%
2003	61.350	243	12.271	72	73.936	↑ 13,5%
2004	68.280	264	14.012	79	82.635	↑ 11,8%
2005	74.594	230	15.604	44	90.472	↑ 9,5%
2006	80.810	267	17.986	24	99.087	↑ 9,5%
2007	94.540	416	20.323	14	115.293	↑ 16,4%
2008	101.389	442	21.202	0	123.033	↑ 6,7%
2009	87.246	419	24.895	0	112.560	↓ -8,5%
2010	102.537	559	26.404	0	129.500	↑ 15,0%
2011	105.109	545	22.743	0	128.397	↓ -0,9%
2012	104.060	618	20.317	0	124.995	↓ -2,6%
2013	102.326	587	20.413	0	123.326	↓ -1,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen



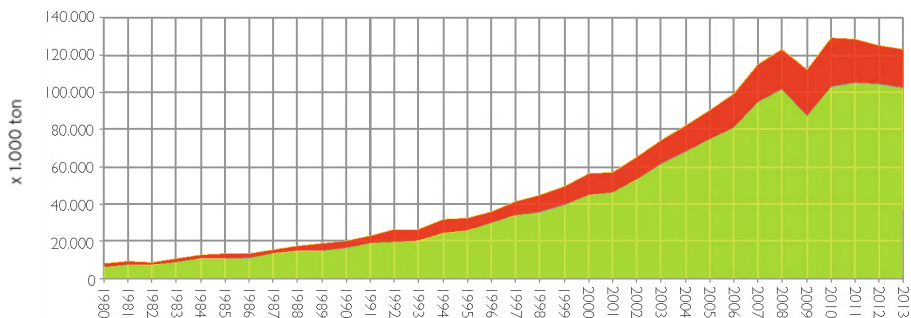
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207	
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115	
2000	4.097.247	9.900	965.345	0	5.072.492	
2001	4.192.582	15.590	875.926	4.675	5.088.773	↑ 0,3%
2002	4.768.670	21.316	958.942	9.156	5.758.084	↑ 13,2%
2003	5.441.403	28.688	1.012.672	13.266	6.496.029	↑ 12,8%
2004	6.050.442	32.441	1.196.755	15.418	7.295.056	↑ 12,3%
2005	6.482.061	30.529	1.407.932	8.890	7.929.412	↑ 8,7%
2006	7.018.911	35.888	1.653.493	4.555	8.712.847	↑ 9,9%
2007	8.175.951	60.835	2.020.723	3.281	10.260.790	↑ 17,8%
2008	8.664.885	62.868	2.209.713	0	10.937.466	↑ 6,6%
2009	7.309.497	63.657	2.328.198	0	9.701.352	↓ -11,3%
2010	8.468.310	83.065	2.499.756	0	11.051.131	↑ 13,9%
2011	8.662.034	80.093	2.206.681	0	10.948.808	↓ -0,9%
2012	8.635.129	88.159	1.953.170	0	10.676.458	↓ -2,5%
2013	8.578.281	70.288	2.026.270	0	10.674.839	↓ 0,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek containers in de Vlaamse havens



5.3.4 Roll-on roll-off

De roll-on roll-off trafiek bestaat vooral uit de overslag van rollend materieel, vrachtwagens, bouwmachines, landbouwmachines en personenwagens. In 2013 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 19,5 miljoen ton (-6,3 %). In Gent en Antwerpen is het aandeel van de roll-on roll-off overslag eerder gering. De roll-on roll-off trafiek steeg in 2013 in Gent met 16,0 %. In Zeebrugge stagneerde de roll-on roll-off trafiek op het niveau van 2012 (12,5 miljoen ton), terwijl in Antwerpen en in Oostende de trafiek daalde tegenover 2012 (respectievelijk met -4,9 % en met -75,3 %). De grote daling van de roll-on roll-off trafiek in Oostende is het gevolg van het stopzetten van de ferryverbinding naar de haven van Ramsgate in april 2013.

Tabel 5.7

Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2013



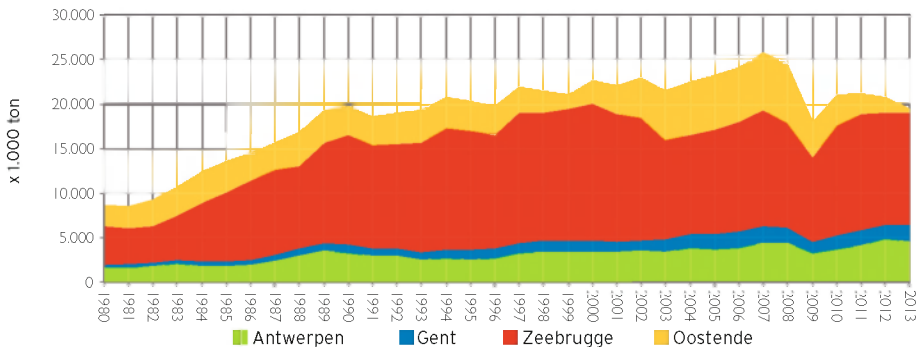
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620	
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838	
2000	3.394	1.279	15.358	2.644	22.675	
2001	3.339	1.172	14.348	3.223	22.082	↓ -2,6%
2002	3.478	1.278	13.651	4.579	22.986	↑ 4,1%
2003	3.449	1.425	11.107	5.607	21.588	↓ -6,1%
2004	3.905	1.579	11.097	5.929	22.510	↑ 4,3%
2005	3.687	1.719	11.777	6.146	23.329	↑ 3,6%
2006	3.869	1.851	12.245	6.236	24.201	↑ 3,7%
2007	4.440	1.916	13.000	6.460	25.816	↑ 6,7%
2008	4.427	1.681	11.814	6.755	24.677	↓ -4,4%
2009	3.203	1.324	9.514	3.949	17.990	↓ -27,1%
2010	3.725	1.539	12.396	3.396	21.056	↑ 17,0%
2011	4.192	1.638	13.131	2.256	21.217	↑ 0,8%
2012	4.797	1.700	12.549	1.792	20.838	↓ -1,8%
2013	4.562	1.972	12.544	442	19.520	↓ -6,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

MARITIEME STATISTIEK

In dit Jaaroverzicht zijn voor het eerst de cijfers van de roll-on roll-off trafiek en van het conventioneel stukgoed in de haven van Antwerpen aangepast tegenover de vorige edities, en dit vanaf 1992. De cijfers voor roll-on roll-off gaven tot de vorige editie alle lossingen en ladingen weer uit auto- en ro/ro-schepen. Dit om eenzelfde definitie aan te houden als voor de periode 1980-1991. Vanaf 2004 houdt het Havenbedrijf Antwerpen een andere definitie aan, namelijk "alle goederen die aan of van boord worden gereden met uitzondering van de containers, omdat deze al geteld werden bij de categorie containers". Vanaf dit jaar wordt deze definitie ook in het Jaaroverzicht gevolgd. De nieuwe definitie van roll-on roll-off trafiek heeft ook een invloed op de categorie van het conventioneel stukgoed.

Maritieme trafiek roll-on roll-off in de Vlaamse havens



5.3.5 Conventioneel stukgoed

De overslag van goederen die noch in bulk, noch in containers worden verscheept, zoals bijvoorbeeld project cargo, breakbulk, ijzer en staal, papier, machines en paletten, wordt in de statistieken in de rubriek 'conventioneel stukgoed' ondergebracht. In 2013 ging het voor de vier Vlaamse havens in totaal over 15,0 miljoen ton (-3,5 % tegenover 2012). In 2013 steeg de overslag van conventioneel stukgoed fors in de haven van

MARITIEME STATISTIEK

Zeebrugge (+23,1 %) terwijl die in Antwerpen, Gent en Oostende daalde met respectievelijk -7,4 %, -0,9 % en -14,9 %.

Tabel 5.8

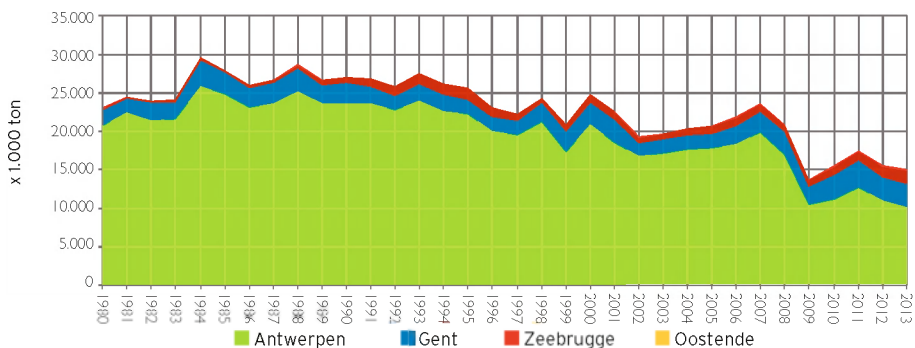
Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2013



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	20.734	2.043	169	74	23.020	
1990	23.649	2.643	726	25	27.043	
2000	20.802	3.041	981	29	24.853	
2001	18.453	3.113	1.032	29	22.627	↓ -9,0%
2002	16.842	1.605	786	33	19.266	↓ -14,9%
2003	17.036	1.918	661	16	19.631	↑ 1,9%
2004	17.544	1.930	803	10	20.287	↑ 3,3%
2005	17.815	1.882	1.011	12	20.720	↑ 2,1%
2006	18.369	2.380	1.040	29	21.818	↑ 5,3%
2007	19.802	2.819	885	47	23.553	↑ 8,0%
2008	16.838	3.117	852	14	20.821	↓ -11,6%
2009	10.456	2.359	866	15	13.696	↓ -34,2%
2010	11.120	3.205	1.110	123	15.558	↑ 13,6%
2011	12.749	3.431	1.151	40	17.371	↑ 11,7%
2012	10.914	3.187	1.360	87	15.548	↓ -10,5%
2013	10.105	3.158	1.674	74	15.011	↓ -3,5%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek roll-on roll-off in de Vlaamse havens

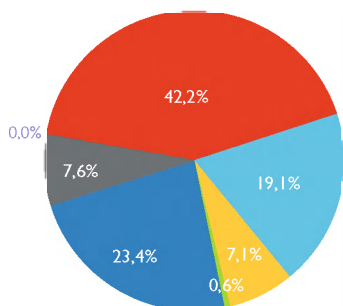


5.4 Oorsprong en bestemming van de goederen

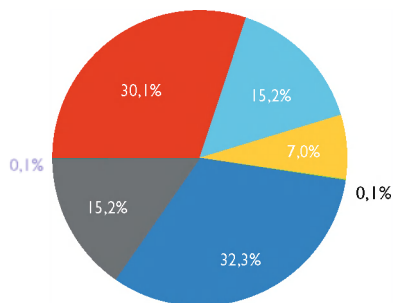
De onderstaande tabellen geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen Noord- en Zuid-Amerika (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt onder meer de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming 'zee' (bijvoorbeeld boorplatform, zand- of grindwinning op zee).



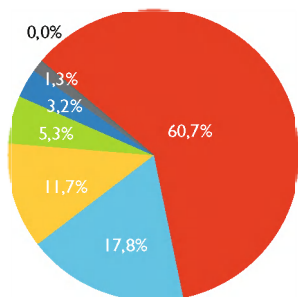
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



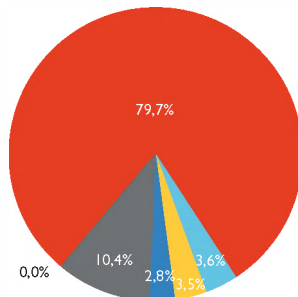
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



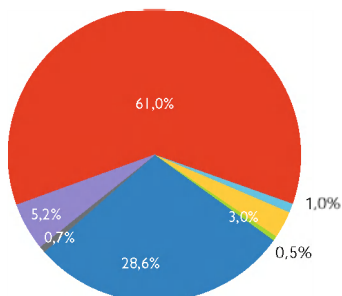
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Gent



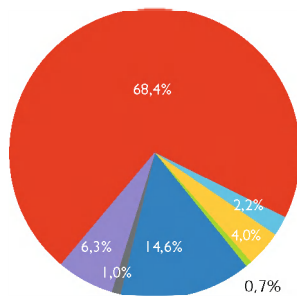
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



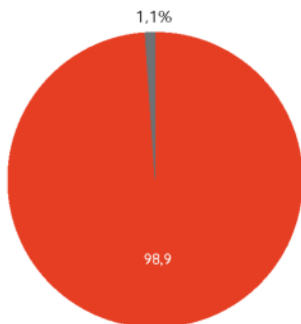
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



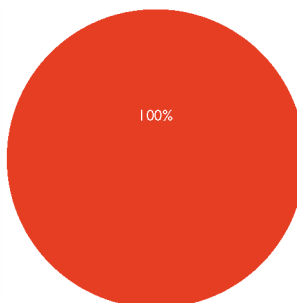
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

5.5 Passagiersverkeer

Het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers wordt in tabel 5.9 weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998 door het Waterschoutambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend; het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers. Vooral de havens van Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke passagiershavens. Zeebrugge noteert de laatste vijf jaar een gestage groei van het aantal passagiers, vooral als gevolg van het groeiend aantal cruiseschepen.



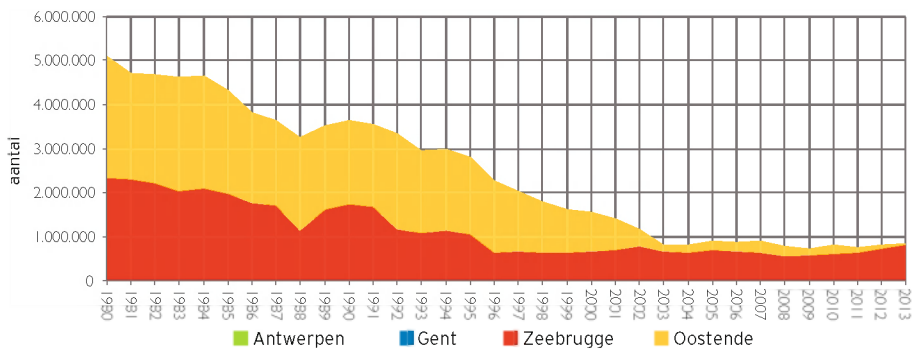
Tabel 5.9

Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593	
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408	
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350	
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840	↓ -10,0%
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701	↓ -16,8%
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096	↓ -29,4%
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516	↓ -1,2%
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446	↑ 12,7%
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793	↓ -3,3%
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500	↑ 1,3%
2008	2.994	1.073	560.526	229.833	794.426	↓ -11,9%
2009	2.780	920	561.661	176.722	742.083	↓ -6,6%
2010	2.318	949	616.525	189.118	808.910	↑ 9,0%
2011	2.684	1.059	629.473	113.303	746.519	↓ -7,7%
2012	2.777	1.138	713.152	93.472	810.539	↑ 8,6%
2013	1.217	1.045	816.755	27.709	846.726	↑ 4,5%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



5.6 Scheepsbewegingen

Tabel 5.10 geeft het aantal zeeschepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen, tabel 5.11 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen weer. In 2013 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 29.178 schepen aan, goed voor een totale BT van 565,6 miljoen BT. De gemiddelde BT per zeeschip wordt bekomen door deling van de BT door het aantal aangekomen zeeschepen. Dit wordt weergegeven in onderstaande figuur. De gemiddelde BT per zeeschip was in 2013 het grootst in Zeebrugge (25.632 BT) omdat in die haven relatief veel grote schepen (vooral containerschepen en methaantankers) aanmeren. Het aantal aangekomen zeeschepen is in Oostende sinds 2012 fors gestegen als gevolg van de drukke activiteiten in de sector van de windmolenparken, waardoor een zeer druk scheepvaartverkeer, met vooral zeer kleine tenders, is ontstaan. Dit verklaart tevens waarom de gemiddelde BT in Oostende zo sterk is gedaald van 6.630 BT in 2011 tot 2.607 BT in 2012 (-60,7 %) en tot 1.691 BT in 2013 (-35,1 %).



Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2013

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758	
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678	
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789	
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946	↓ -2,5%
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655	↓ -0,9%
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559	↓ -3,4%
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145	↓ -1,3%
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475	↑ 1,1%
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252	↑ 2,5%
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068	↑ 5,6%
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142	↑ 0,2%
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910	↓ -18,3%
2010	14.783	3.436	8.863	2.554	29.636	↑ 6,2%
2011	15.240	3.351	8.351	2.204	29.146	↓ -1,7%
2012	14.556	3.125	7.797	4.425	29.903	↑ 2,6%
2013	14.220	2.949	7.651	4.358	29.178	↓ -2,4%

Tabel 5.11

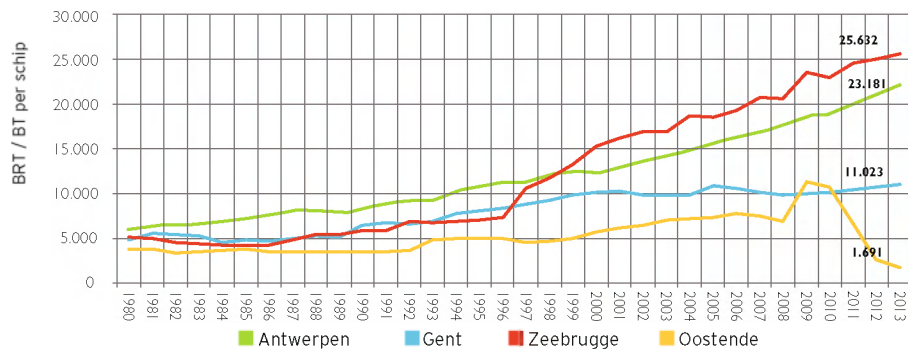
Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2013



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503	
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432	
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842	
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964	↑ 3,1%
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573	↑ 2,5%
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781	↓ -3,3%
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403	↑ 5,1%
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123	↑ 5,3%
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044	↑ 6,1%
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840	↑ 10,1%
2008	296.400	33.849	194.230	33.197	557.676	↑ 0,9%
2009	266.262	29.702	189.875	33.188	519.027	↓ -6,9%
2010	290.687	34.829	203.205	27.499	556.220	↑ 7,2%
2011	316.429	34.698	205.142	14.613	570.882	↑ 2,6%
2012	318.481	33.327	195.432	11.534	558.774	↓ -2,1%
2013	329.636	32.506	196.107	7.368	565.617	↑ 1,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Gemiddelde scheepsgrootte



5.7 Maritieme trafiek per goederensoort

Tabellen 5.12 tot en met 5.16 geven de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens weer, opgedeeld naar goederensoort. Telkens worden de overslagcijfers van 2013 vergeleken met die van 2012. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2013 tegenover 2012 weer.

Tabel 5.12

**Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen,
in 1000 ton, 2013**

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2012	2013	% groei
Stukgoedbehandeling	119.753	116.993	↓ -2,3%
IJzer en staal	6.809	6.217	↓ -8,7%
Non-ferro-metalen	468	325	↓ -30,6%
Meststoffen / chemicaliën	88	77	↓ -12,5%
Hout	344	293	↓ -14,8%
Houtcellulose, papierpulp	896	184	↓ -79,5%
Fruit	1.307	1.231	↓ -5,8%
Graangewassen	3	1	↓ -66,7%
Rollend materieel	3.916	3.907	↓ -0,2%
Meel	55	56	↑ 1,8%
Suiker	43	16	↓ -62,8%
Containers	104.060	102.326	↓ -1,7%
Overig stukgoed	1.764	2.361	↑ 33,8%
Massagoedbehandeling	64.382	73.978	↑ 14,9%
Ruwe aardolie	2.552	4.681	↑ 83,4%
Aardoliederivaten	31.989	43.133	↑ 34,8%
Chemicaliën	10.211	11.210	↑ 9,8%
Ertsen	2.740	2.879	↑ 5,1%
Kolen	5.726	2.178	↓ -62,0%
Granen	1.113	821	↓ -26,2%
Meststoffen	4.214	4.114	↓ -2,4%
Zand en grind	1.391	1.059	↓ -23,9%
Overig massagoed	4.446	3.904	↓ -12,2%
TOTAAL	184.135	190.971	↑ 3,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.13

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2013, NVS-indeling

goederencategorie (NVS-indeling)	2012	2013	% groei
0. Landbouwproducten en levende dieren	2.571	2.152	↓ -16,3%
1. Voedingsproducten en veevoeders	965	858	↓ -11,1%
2. Vaste minerale brandstoffen	6.172	2.334	↓ -62,2%
3. Aardoliën en aardolieproducten	34.541	47.814	↑ 38,4%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.948	4.017	↑ 1,7%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	7.283	6.548	↓ -10,1%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.458	3.156	↓ -8,7%
7. Meststoffen	4.336	4.144	↓ -4,4%
8. Chemische producten	10.819	11.734	↑ 8,5%
9. Voertuigen, machines en overige ...	4.946	4.973	↑ 0,5%
10. Containers	104.060	102.326	↓ -1,7%
11. Niet gespecificeerde lading	1.034	915	↓ -11,5%
TOTAAL	184.135	190.972	↑ 3,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.14

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2013

Goederencategorie (NVS-indeling)	2012	2013	% groei
0. Landbouwproducten	2.541	1.655	↓ -34,9%
01. Granen	1.376	745	↓ -45,9%
02. Aardappelen	0	0	↑ 0,0%
03. Andere verse groenten en vruchten	0	245	↑ 0,0%
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	1	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	1.165	895	↓ -23,2%
06. Suikerbieten	0	0	↑ 0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	14	↑ 0,0%
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.298	4.019	↓ -6,5%
11. Suiker	76	90	↑ 18,4%
12. Dranken	915	946	↑ 3,4%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	54	67	↑ 24,1%
17. Veevoeder	796	458	↓ -42,5%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.457	2.458	↑ 0,0%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.882	2.744	↓ -4,8%
21. Steenkool	2.495	2.415	↓ -3,2%
22. Bruinkool	96	148	↑ 54,2%
23. Cokes	291	181	↓ -37,8%

MARITIEME STATISTIEK

3. Petroleum en petroleumproducten	2.625	2.649	↑	0,9%
31. Ruwe petroleum	0	5	↑	0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	1.110	1.217	↑	9,6%
34. Andere petroleumproducten	1.515	1.427	↓	-5,8%
4. Ertsen en metaalresiduen	4.923	5.323	↑	8,1%
41. IJzererts	3.304	3.699	↑	12,0%
45. Andere ertsen en afvalLEN daarvan	57	35	↓	-38,6%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.562	1.589	↑	1,7%
5. Producten van de metaalindustrie	3.054	3.029	↓	-0,8%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	115	79	↓	-31,3%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.510	1.463	↓	-3,1%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	10	30	↑	200,0%
54. Platen van ijzer en staal	1.388	1.438	↑	3,6%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	9	1	↓	-88,9%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	22	18	↓	-18,2%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.732	2.116	↑	22,2%
61. Zand, grind, klei en slakken	822	1.042	↑	26,8%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	218	228	↑	4,6%
63. Andere ruwe mineralen	269	381	↑	41,6%
64. Cement en kalk	400	418	↑	4,5%
65. Gips	0	0	↑	0,0%
69. Bouwmaterialen	23	47	↑	104,3%
7. Meststoffen	1.269	1.532	↑	20,7%
71. Natuurlijke meststoffen	174	184	↑	5,7%
72. Kunstmeststoffen	1.095	1.348	↑	23,1%
8. Chemische producten	459	274	↓	-40,3%
81. Chemische basisproducten	345	201	↓	-41,7%
82. Aluminiumverbindingen	0	0	↑	0,0%
83. Producten van steenkoolchemie	94	51	↓	-45,7%
84. Cellulose en oud papier	0	4	↑	100,0%
89. Andere chemische producten	20	18	↓	-10,0%
9. Overige goederen	2.520	2.615	↑	3,8%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	184	141	↓	-23,4%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	397	412	↑	3,8%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	9	19	↑	111,1%
94. Artikelen van metaal	0	1	↑	0,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	1.651	1.818	↑	10,1%
99. Bijzondere transacties	279	224	↓	-19,7%
TOTAAL	26.303	25.955	↓	-1,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Gent

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2013

Goederencategorie (NVS-indeling)	2012	2013	% groei
0. Landbouwproducten	199	205	↑ 3,0%
01. Granen (m.i.v. rijst)	47	47	↑ 0,0%
02. Aardappelen	1	0	↓ -100,0%
03. Verse groenten en vruchten	137	144	↑ 5,1%
04. Textiel	0	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	14	14	↑ 0,0%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	↓ -100,0%
1. Andere voedingsproducten en veevoerders	324	380	↑ 17,3%
11. Suiker	87	110	↑ 26,4%
12. Dranken	197	238	↑ 20,8%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0	↑ 0,0%
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	↑ 0,0%
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	↑ 0,0%
17. Veevoeder	37	30	↓ -18,9%
18. Oliezaad, oliën en vetten	1	0	↓ -100,0%
19. Andere voedingsproducten	4	2	↓ -50,0%
2. Vaste minerale brandstoffen	64	64	↑ 0,0%
21. Steenkool	27	23	↓ -14,8%
22. Bruinkool en turf	37	41	↑ 10,8%
22. Cokes	0	0	↑ 0,0%
3. Aardolie & -producten	4.606	3.710	↓ -19,5%
32. Vloeibare brandstoffen	368	381	↑ 3,5%
33. Energiegassen	4.238	3.329	↓ -21,4%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0	↑ 0,0%
45. Andere ertsen	0	0	↑ 0,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	↑ 0,0%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	↑ 0,0%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	↑ 0,0%
56. Non-ferro metalen	0	0	↑ 0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0	↑ 0,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.480	1.507	↑ 1,8%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.466	1.136	↓ -22,5%
64. Cement, kalk	9	8	↓ -11,1%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	5	363	↑ 7160,0%
7. Meststoffen	0	0	↑ 0,0%
72. Kunstmeststoffen	0	0	↑ 0,0%

MARITIEME STATISTIEK

8. Chemische producten	727	582	↓	-19,9%
81. Chemische basisproducten	0	0	↑	0,0%
84. Cellulose, papierpulp	726	580	↓	-20,1%
89. Andere chemische producten	1	2	↑	100,0%
9. Overige goederen	36.142	36.382	↑	0,7%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	32.867	32.957	↑	0,3%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0		
93. Elektrische machines, apparaten,...	4	2	↓	-50,0%
94. Metaalwaren	0	3	↑	0,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	466	563	↑	20,8%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.805	2.857	↑	1,9%
99. Speciale transacties	0	0	↑	0,0%
TOTAAL	43.544	42.832		-1,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Port of Zeebrugge

Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in ton, 2013

Goederencategorie	2012	2013	% groei
Algemene goederen	1.404.981	1.376.774	↓ -2,0%
Bouwmaterialen	30.500	0	↓ -100,0%
Erts	0	0	↓ -100,0%
Ferrochrome	59.524	46.649	↓ -21,6%
Gasolie	21.210	45.616	↑ 115,1%
Grind en zand	1.137.541	1.136.046	↓ -0,1%
Hout	9.925	32.189	↑ 224,3%
Magnesiumoxide	0	0	↑ 0,0%
Microsilica	0	0	↑ 0,0%
Orthoxyleen	6.595	10.152	↑ 100,0%
Schroot	0	0	↑ 0,0%
Sepeoliet	42.801	25.837	↓ -39,6%
Staal	0	3.764	↑ 100,0%
Silo/machines	46.511	37.840	↓ -18,6%
Steenkool	12.420	13.631	↑ 9,8%
Waterglass	13.561	13.323	↓ -1,8%
Zout	13.141	4.600	↓ -65,0%
Veevoeder	11.252	7.127	↓ -36,7%
Containers	0	0	↑ 0,0%
Roll-on-roll-off	1.782.294	440.425	↓ -75,3%
Toeristische wagens	9.242	1.313	↓ -85,8%
TOTAAL	3.196.517	1.817.199	↓ -43,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Oostende



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De RAPL (Rotterdam Antwerpen Pijpleiding) wordt uitgbaat door de vennootschap Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. en werd in 1971 in gebruik genomen. De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen (die van Total en ExxonMobil) worden via de RAPL met ruwe aardolie bevoorrad. De jaarlijks aanvoer nam sindsdien gestaag toe. Sinds de ingebruikname in 1971 werd intussen reeds meer dan 1 miljard ton ruwe aardolie van Rotterdam naar diverse raffinaderijen in Antwerpen vervoerd.

Als gevolg van de economische crisis daalde na 2008 de vraag naar petroleumproducten. De jongste jaren kent de trafiek een schommelend verloop. De aanvoer via de RAPL bedroeg in 2013 25,3 miljoen ton. Dit is een daling met 15,4 % tegenover 2012, toen 29,8 miljoen ton vanuit Rotterdam naar Antwerpen werd vervoerd. De daling in 2013 is vooral te wijten aan het stilleggen voor onderhoudswerken van twee raffinaderijen in de haven: in het voorjaar bij Total en in het najaar bij ExxonMobil.

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)



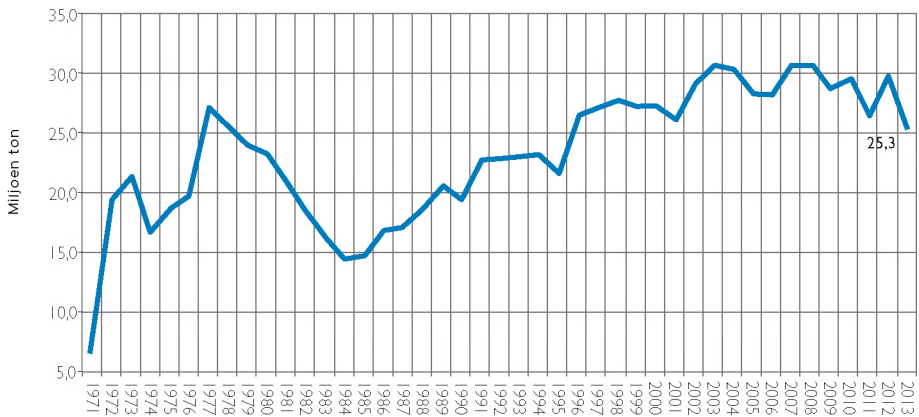
Tabel 6.1

Trafiiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

Jaar	Ton
1971	6.797.635
1980	23.263.766
1990	19.596.358
2000	27.327.190
2001	26.074.570
2002	29.133.672
2003	30.672.733
2004	30.414.507
2005	28.266.103
2006	28.401.299
2007	30.739.852
2008	30.874.116
2009	28.725.344
2010	28.725.344
2011	26.477.246
2012	29.849.115
2013	25.256.794

Bron: Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding N.V. (RAPL)

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)



15M

8

6

4

2

14M

8

6

4

2

13M

8

6

7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In de Vlaamse havens werden in 2013 117,4 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (+4,9% tegenover 2012). De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren lag in 2013 op 39,4 miljoen ton, dit is quasi gelijk aan de overslag in 2012. Het totaal voor havens en binnenwateren in 2013 156,8 miljoen ton (+3,7%). Doorvoer via de Vlaamse havens of binnenwateren (dus een schip dat laadt en lost buiten Vlaanderen, en enkel via Vlaanderen naar zijn bestemming vaart), is niet inbegrepen.

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

Tabel 7.1

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen, in 1000 ton, 1998-2013

	Haven Antwerpen	Haven Gent	Haven Brugge-Zeebrugge	Haven Oostende	Totaal Vlaamse havens	Overige in Vlaanderen	Algemeen totaal	% groei
1998	60.741	12.500	316	206	73.763	29.231	102.995	
1999	62.347	12.500	589	250	75.686	30.601	106.287	↑ 3,2%
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688	↑ 10,7%
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839	↑ 1,8%
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116	↑ 2,7%
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517	↑ 2,8%
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538	↑ 7,1%
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282	↑ 2,8%
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561	↑ 3,8%
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952	↑ 2,3%
2008	90.449	20.077	846	189	111.561	40.034	151.595	↑ 2,5%
2009	78.585	16.457	603	162	95.807	35.934	131.741	↓ -13,1%
2010	85.922	20.657	626	183	107.387	39.009	146.396	↑ 11,1%
2011	87.133	22.853	695	310	110.991	41.202	152.193	↑ 4,0%
2012	87.858	23.146	633	262	111.899	39.334	151.233	↓ -0,6%
2013	94.287	22.228	598	323	117.436	39.393	156.829	↑ 3,7%

Bron: Havenbesturen, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal. Voor Gent gaat het tot en met 2001 om ramingen.

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS





8

SPOORVERVOER

Als gevolg van de staatshervorming werd het Belgische vervoerbeleid in 1988 geregionaliseerd. De wegen- en de waterinfrastructuur en de openbare vervoermaatschappijen werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De nationale luchthaven, de Regie der Luchtwegen (opgenomen in BIAC), de Regie voor Maritiem Transport (ontbonden in 1998) en de spoorwegen bleven echter onder de bevoegdheid van de federale overheid.

In 2013 werd 71,3 % van het totale goederenvervoer van de NMBS, uitgedrukt in ton-kilometer gerealiseerd in, van of naar de Vlaamse havens. In totaal werden er door de NMBS in 2013 29,3 miljoen ton goederen vervoerd. Dit is een daling van 14,6% tegenover 2012.

De totale begrote investeringen voor het jaar 2014 bedragen meer dan 2.133,6 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2014). Daarvan is 1.088,0 miljoen euro (51,0 %) bestemd voor de klassieke investeringen, 505,3 miljoen euro (23,7 %) voor het rollend materieel, 340,2 miljoen euro (15,9 %) voor de dienstgebouwen en de productiemiddelen, 164,6 miljoen euro (7,7 %) voor de GEN infrastructuur en 35,5 miljoen euro (1,7 %) voor de Hoge Snelheidstrein HST.

SPOORVERVOER

Het bedrag dat voor 2014 werd begroot voor investeringen (2.133,6 miljoen euro), is als volgt verdeeld over de drie spoorwegentiteiten: 1.185,2 miljoen euro voor infrastructuurbeheerder Infrabel (aandeel 55,5 %), 732,5 miljoen euro voor spoorweguitbater NMBS (aandeel 34,3 %) en 215,9 miljoen euro voor NMBS-Holding (aandeel 10,1 %). In tabel 8.1 worden de begrote bedragen weergegeven voor de spoorinvesteringen in de havens zonder opdeling tussen NMBS Holding, Infrabel en NMBS. De werken op PPS-basis zijn niet inbegrepen in deze bedragen.

Het aandeel van de vier Vlaamse havens in de begrote investeringen in infrastructuur voor goederenvervoer bedraagt voor het jaar 2014 91,3 miljoen euro. Dit is 42,0 miljoen euro (85,1 %) meer dan in 2013.

Het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens gaat in 2014 naar Antwerpen: 57,3 miljoen euro (62,8 %) van het totaal. Het aandeel van Gent en Zeebrugge bedraagt respectievelijk 19,2 miljoen euro (21,0 %) en 14,5 miljoen euro (15,9 %). Voor de haven van Oostende is er in 2014 323.758,7 euro voorzien.

Naast de rechtstreekse investeringen in de vier Vlaamse havens, is ook de bouw van het derde en vierde spoor op de spoorlijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Brugge, van groot belang voor de havens van Zeebrugge en Oostende. In 2014 wordt daarvoor een bedrag van 6,5 miljoen euro voorzien.

Tabel 8.1

Investeringen in spoorweginfrastructuur Infrabel (in 1.000 euro - prijzen 2014) (Incl. SPV-prefinanciering (Spoorweg Projectvennootschappen), excl. PPS-projecten)

Spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2014 (in 1.000 euro)
Totaal budget 2014 voor de haven van Antwerpen	57.327.862
Liefkenshoek Raillink	31.537.844
Liefkenshoek Raillink	31.537.844
Instandhouding seininrichting -Area NO	155.969
Instandhouding seininrichting -Area NO	155.969
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NO	195.861
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NO	195.861
Bijsporen - Area NO	1.589.804
Hoofdsporen - Area NO	75.975
Overwegen - Area NO	699.442
Instandhouding sporen - Area NO	2.365.221
Diverse uitbreidingen infra - Area NO	12.272
Diverse uitbreidingen infra - Area NO	12.272
L10: Ontdubbelen en elektrificeren	380.800
Westelijke ontsluiting (WO)	1.719.199
Haven van Antwerpen: Linkeroever	2.099.999
Antwerpen-Noord	1.000.000
Haven van Antwerpen: Rechteroever	1.000.000
L15: Elektrificatie Herentals-Mol	12.019.170
L19: Hamont eindstation	350.393
Opportunitetswerken gelinkt aan concentratie seinposten (PI217)	2.365.069
Investeringen in Nederland	65.368
IJzeren Rijn	14.800.000
LCI - Area NO	16.500
LCI (incl. Beveiliging) - Area NO	16.500
Dienstgebouwen - Area NO	33.063
Dienstgebouwen Infrabel - Area NO	33.063
C.SP: Area NO - Antwerpen-Rechteroever	2.445.216
Concentratie seinposten - Area NO	2.445.216
TBL1+ - Area NO	999.718
TBL1+	999.718
ETCS 1FS Liefkenshoek L- en R-Oever	1.666.198
ETCS Level 1 Full Supervision	1.666.198

SPOORVERVOER

Totaal budget 2014 voor de haven van Gent	19.186.576
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NW	6.846
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NW	6.846
Seininrichting - Area NW	31.201
Instandhouding seininrichting - Area NW	31.201
Bijsporen - Area NW	331.425
Hoofdsporen - Area NW	1.417.753
Overwegen - Area NW	87.841
Instandhouding sporen - Area NW	1.837.019
Instandhouding VVDK - Area NW	382.390
Modernisering ARAB - AREI Area NW	206.695
Instandhouding VVDK - Area NW	589.085
Capaciteitsverhoging Brussel-Zuid	43.302
Haven van Gent: diverse werken	43.302
Diverse uitbreidingen infra - Area NW	18.089
Diverse uitbreidingen infra - Area NW	18.089
Beveiliging Bundels RID	1.667.520
Beveiliging toegang tot de sporen	1.667.520
LCI - Area NW	900.000
LCI (incl. beveiliging) - Area NW	900.000
Better Workplace - Area NW	662
Dienstgebouwen Infrabel - Area NW	662
C.SP: Area NW - Gent-Zeehaven	14.092.852
Concentratie seinposten - Area NW	14.092.852

SPOORVERVOER

Totaal budget 2014 voor de haven van Zeebrugge	14.485.331
Bijsporen - Area NW	411.327
Overwegen - Area NW	218.344
Instandhouding sporen - Area NW	629.681
L51: Brugge - Dudzele: 3de spoor	4.237.965
Opport. Werken gelinkt aan CC (PI207)	865.741
L51: Brugge - Dudzele: 3de spoor	5.103.705
Lissewege maatregelen ten gevolge van Zeebrugge-Vorming	100.000
Zeebrugge-Vorming: modernisering & uitbreiding	8.160.667
Modernisering en uitbreiding Zeebrugge-Vorming	8.260.667
Haven Zeebrugge: diverse werken	122.774
Haven van Zeebrugge: diverse werken	122.774
TBL1+ - Area NW	368.503
TBL1+ - Area NW	368.503
Totaal budget 2014 voor de haven van Oostende	323.759
Bijsporen - Area NW	323.759
Instandhouding sporen - Area NW	323.759
Totaal spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens	91.323.527



Colofon

Foto's: Dirk Neyts, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Wettelijk depotnummer: D/2014/3241/197

Opmaak: Gevaert Graphics

Druk: Digitale Drukkerij Vlaamse Overheid

Vlaamse Havencommissie • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel

T +32 2 209 0111 • F +32 2 217 70 08 • info@vlaamsehavencommissie.be • www.vlaamsehavencommissie.be

