

Sterk door overleg



Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007

Vlaamse Havencommissie

Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts



Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007

*Feiten en ontwikkelingen, investeringen,
sociaal-economische indicatoren en
statistieken over 2007*

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts

Vlaamse Havencommissie



Colofon

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Wetstraat 34-36

1040 Brussel

Tel.: 02/20.90.111

Fax: 02/21.77.008

E-mail: serv@serv.be

<http://www.serv.be>

Redactie

Jean-Pierre Merckx, Dirk Neyts

Opmaak

Goekint Graphics

Foto's

VHC - Dirk Neyts (met dank aan: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent GAB, Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen MBZ, AG Haven Oostende)

Drukkerij

Goekint Graphics

Verantwoordelijke uitgever

Pieter Kerremans

Wetstraat 34-36

1040 Brussel

1. Voorwoord	4
2. Inleiding	6
2.1. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2007	6
2.2. Overheidsuitgaven voor de Vlaamse havens	6
2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens	6
2.4. Sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens	7
2.5. Het maritieme verkeer van en naar de Vlaamse havens	7
2.6. De Belgische Spoorwegen	7
2.7. RAPL en binnenvaart	7
3. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2007	8
3.1. De haven van Antwerpen	8
3.1.1. Industrie	8
3.1.2. Infrastructuur	14
3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen	19
3.2. De haven van Gent	23
3.2.1. Industrie	23
3.2.2. Infrastructuur	27
3.2.3. Scheepvaartlijnen	30
3.3. De haven van Zeebrugge	31
3.3.1. Industrie	31
3.3.3. Infrastructuur en milieu	36
3.3.1. Scheepvaartlijnen	38
3.4. De haven van Oostende	42
3.4.1. Industrie	42
3.4.2. Infrastructuur	44
3.4.3. Scheepvaartlijnen	45
4. Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens	46
4.1. Inleiding	46
4.2. De vier Vlaamse havens samen	47
4.3. De haven van Antwerpen	49
4.4. De haven van Gent	51
4.5. De haven van Zeebrugge	52
4.6. De haven van Oostende	53
5. Havenarbeid in de Vlaamse havens	56
5.1. Inleiding	56
5.2. Achtergronden en specifieke situaties	56
5.2.1. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	56
5.2.2. Historische achtergrond	56
5.2.3. Het algemeen toepassingsgebied	57
5.3. De haven van Antwerpen	58
5.4. De haven van Gent	62
5.5. De haven van Zeebrugge	65
5.6. De haven van Oostende	67

6. Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse Havens	69
6.1. Inleiding	69
6.2. Definities	69
6.3. Toegevoegde waarde	72
6.3.1. Vlaamse havens algemeen	72
6.3.2. De haven van Antwerpen	73
6.3.3. De haven van Gent	74
6.3.4. De haven van Zeebrugge	74
6.3.5. De haven van Oostende	75
6.4. Werkgelegenheid	78
6.4.1. Vlaamse havens algemeen	78
6.4.2. De haven van Antwerpen	79
6.4.3. De haven van Gent	80
6.4.4. De haven van Zeebrugge	80
6.4.5. De haven van Oostende	81
6.5. Investerings	84
6.5.1. Vlaamse havens algemeen	84
6.5.2. De haven van Antwerpen	85
6.5.3. De haven van Gent	85
6.5.4. De haven van Zeebrugge	85
6.5.5. De haven van Oostende	86
 7. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens	 89
7.1. Inleiding	89
7.2. Algemeen overzicht	89
7.2.1. De Le Havre-Hamburg range	89
7.2.2. De haven van Antwerpen in 2007	90
7.2.3. De haven van Gent in 2007	91
7.2.4. De haven van Zeebrugge in 2007	93
7.2.5. De haven van Oostende in 2007	95
7.3. Statistisch gegevens	96
7.3.1. Totaal maritiem verkeer	96
7.3.2. Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën	98
7.3.3. Containerverkeer	101
7.3.4. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen	105
7.3.5. Oorsprong en bestemming van de goederen	115
7.3.6. Passagiers	118
7.3.7. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens	120
7.3.8. Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range	122
 8. De Belgische spoorwegen	 125
 9. RAPL - Rotterdam-Antwerpen pijpleiding	 131
 10. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	 132



1

Voorwoord

2007 was een jaar waarin de tendens van stijgende haventrafieken werd voortgezet. De Vlaamse havens voeren jaar na jaar meer en meer goederen aan en af, er werden weer nieuwe trafiekrecords gebroken. Dat de havens belangrijk zijn voor de economie, de in- en uitvoer en de werkgelegenheid, en bijgevolg voor het behoud van onze welvaart in het algemeen, dat is in havenkringen de logica zelve, maar daarbuiten veel minder. Ik vind het daarom een uitstekende zaak dat er in 2007 vanuit verschillende hoeken heel veel aandacht werd besteed aan de vraag hoe we het brede publiek meer moeten betrekken bij de havens, hoe we ervoor kunnen zorgen dat de havens op een positieve wijze in de kijker staan. 2007 lijkt mij het jaar te zijn waarin de fundering werd gelegd van een nauwere band tussen de havens en het brede publiek. Dat concludeer ik, met genoegen, uit de volgende events, feiten, documenten en uitspraken:

(1) Minister-president Kris Peeters lanceerde in 2007 Flanders Port Area, een beleidsinitiatief met daarin diverse actiepunten en onder meer veel aandacht voor communicatie en maatschappelijk draagvlak. De Vlaamse havendag, die op het moment van het verschijnen van dit Jaaroverzicht nog slechts enkele dagen verwijderd is, is één van de opvallende initiatieven die daaruit voortvloeit.

(2) De Vlaamse Havencommissie werkte sinds eind 2006 aan een nota over het maatschappelijk draagvlak. In 2007 werd deze nota aan de Minister-president overgemaakt als aanbeveling. Er stonden diverse interessante ideeën in om de havens beter onder de aandacht van het brede publiek te krijgen. Ik heb trouwens in

het voorwoord van het VHC-Jaarverslag van 2001 al eens de aandacht gevestigd op het feit dat de havens bij het grote publiek steeds minder bekend zijn, waarop Kris Peeters in 2004, in zijn hoedanigheid van Minister van Openbare Werken, terecht inspeelde in zijn toespraak naar aanleiding van de installatievergadering van de Vlaamse Havencommissie.





(3) Op de ESPO-conferenties in Stockholm (2006) en Algeciras (2007) werd ook de aandacht gevestigd op het belang van de zgn. "soft values" van de havens, o.m. in de uiteenzettingen en publicaties van collega Eric Van Hooydonk.

(4) In de mededeling van de Europese Commissie over een geïntegreerd maritiem beleid (2007) werd ook uitdrukkelijk de aandacht gevestigd op de noodzaak om de zichtbaarheid van het maritieme Europa te vergroten en werd onder meer voorgesteld om een jaarlijks een "Dag van de Zee" te organiseren.

Daarnaast zijn er nog tal van andere initiatieven genomen en pleidooien gehouden door belangrijke mensen en organisaties, te veel om op te noemen in dit korte voorwoord. Belangrijk is dat er op dit moment een aantal mechanismen in gang zijn gekomen die ervoor kunnen zorgen dat de publieke opinie over havens in de posi-

tieve zin wordt bijgestuurd. De Vlaamse Havencommissie heeft daarin een rol gespeeld en zal dit ongetwijfeld blijven doen als optimaal gespreks- en discussieforum op gebied van havenontwikkeling. In de eerste plaats door middel van de aanbeveling over het maatschappelijk draagvlak en ook in belangrijke mate door de medewerking van (het secretariaat van) de Havencommissie aan het actiepunt "Communicatie en draagvlak" van Flanders Port Area. Maar ook door het verstrekken van objectieve informatie, wat wij als Havencommissie als een deeltje van onze taak zien, en die onder meer de vorm aanneemt van dit Jaaroverzicht.

Ik wens u van harte veel leesplezier.

Willy Winkelmans

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

26 juni 2008

2

Inleiding

In dit "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007" wordt in acht hoofdstukken een beeld geschetst van de recente gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens. De nadruk ligt op enerzijds het verschaffen van zo recent mogelijke gegevens en anderzijds, vooral voor wat de statistieken betreft, gegevens voor een lange periode, zodat evoluties en trends zichtbaar worden en de statistische data de bron kunnen zijn voor verder onderzoek. Achtereenvolgens werd stilgestaan bij de volgende thema's:

2.1. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2007

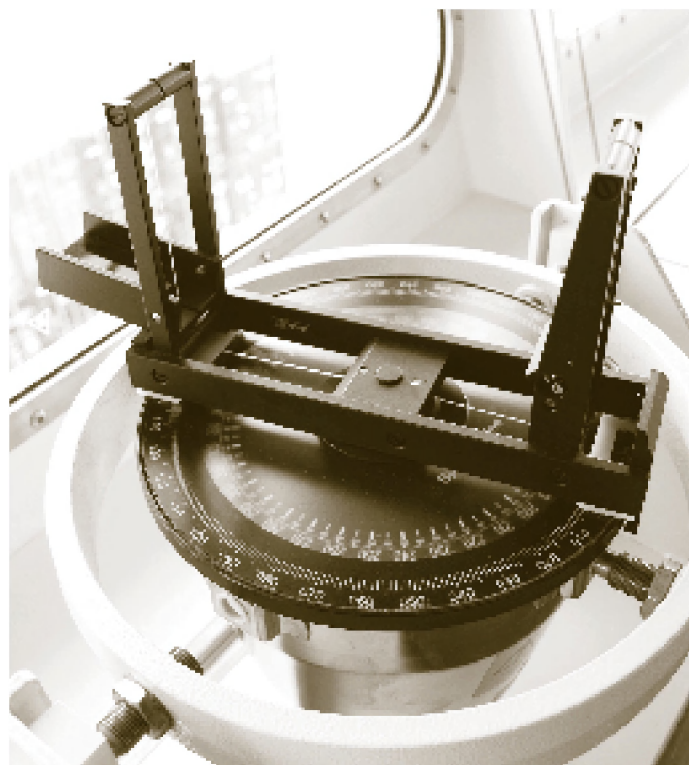
In Hoofdstuk 3 wordt uitvoerig verslag uitgebracht van de nieuwe installaties en infrastructuur in de vier Vlaamse havens, de nieuwe terreinen die in gebruik werden genomen, de nieuwe bedrijven die er zijn bijgekomen of verdwenen. Achtereenvolgens worden de ontwikkelingen in de industrie, de nieuwe investeringen in infrastructuur en de nieuwe scheepvaartlijnen toegelicht.

2.2. Overheidsuitgaven voor de Vlaamse havens

In Hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de uitgaven die de Vlaamse overheid doet ten behoeve van de Vlaamse havens. De Vlaamse Gemeenschap staat sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 in voor de havens en de maritieme toegankelijkheid. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2007, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid.

2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens

Hoofdstuk 5 brengt de ontwikkelingen in de havenarbeid in de Vlaamse havens in beeld. Er werden in de vier Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in 2007 meer arbeidstaken gepresteerd. Het aantal havenarbeiders volgde in 2007 nagenoeg diezelfde trend: een stijging in Gent, Zeebrugge en Oostende en een lichte daling in Antwerpen. In Hoofdstuk 5 worden gedetailleerde cijfergegevens weergegeven voor de volledige tijdreeks 1980-2007.





2.4. Sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens

Hoofdstuk 6 gaat in op het sociaaleconomische belang van de Vlaamse havens, zijnde de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden gedetailleerde statistieken weergegeven over de evolutie van deze grootheden voor de periode 1997-2006. In 2006 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, bijna 14,0 miljard euro.

2.5. Het maritieme verkeer van en naar de Vlaamse havens

In **Hoofdstuk 7** worden de statistieken weergegeven die betrekking hebben op goederenoverslag, inschepping en ontschepping van passagiers en scheepsbewegingen. Het overslagcijfer van 239 miljoen ton in 2006 steeg naar bijna 258 miljoen ton in 2007 (+7,9 %). Daarmee werd opnieuw een absoluut record bereikt. De goederenoverslag steeg in 2007 in de vier Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende.

2.6. De Belgische Spoorwegen

De Belgische Spoorwegen zijn Belgische beleidsmaterie, niettegenstaande in 2007 65,9 % (in ton-kilometer) van het totale NMBS goederenvervoer een oorsprong of bestemming heeft in de Vlaamse havens. 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.

2.7. RAPL en binnenvaart

In twee kleinere hoofdstukjes wordt aandacht besteed aan twee goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens: de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding en de binnenvaarttrafiek van en naar de Vlaamse havens.

3

Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2007



3.1. De haven van Antwerpen

3.1.1. Industrie

Begin januari 2007 heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bekendgemaakt dat in de nabijheid van het Deurganckdok, op een terrein van 5,5 hectare, een grensinspectiepost zou worden gebouwd van waaruit verschillende federale overheidsdiensten, zoals de Douane en de Scheepvaartpolitie, de groeiende goederenstroom op de Linkeroever kunnen controleren. De Douane, de Scheepvaartpolitie en het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) krijgen een vaste stek in de grensinspectiepost. De Douane en het FAVV kunnen er goederen controleren en keuren die van en naar de Antwerpse haven worden gebracht. De nieuwe grensinspectiepost is een volwaardig keurcentrum, uitgerust met onder meer loods en labo's en koel- en vriescellen voor de opslag van gekeurde of te keuren producten, kantoren en loketten en een check-in post. De Scheepvaartpolitie brengt er haar post Waaslandhaven in onder. De grensinspectiepost op de Linkeroever betreft een investering van 10,7 miljoen euro en werd volledig gefinancierd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Daarnaast investeerde de Douane in de bouw van twee tunnels voor de inspectie van containerladingen. De twee tunnels vergen een investering van 8 miljoen euro, gefinancierd door de federale overheid. Ze werden begin augustus 2007, dus nog voor de opening van de nieuwe grensinspectiepost, in gebruik genomen. De haven beschikte al over een grensinspectiepost op de Rechteroever. De nieuwe inspectiepost op de Linkeroever is operationeel sinds het voorjaar van 2008.

In januari 2007 werd in de Antwerpse haven een nieuwe containerterminal in gebruik genomen. Het betreft de terminal van ACT (Antwerp Container Terminal) aan kaaien 371/373 van het Vijfde Havendok. De installatie werd ontwikkeld voor Antwerp Natie (ex Waterfront Terminals) dat een onderdeel is van de Belgisch-Nederlandse holding Sobel Capital. De nieuwe terminal beschikt over een kaaimuur met een lengte van 250 meter met een waterdiepte van 11,70 meter en kan bijgevolg containerschepen met een capaciteit tot 700 à 800 TEU ontvangen. De oppervlakte van de terminal bedraagt 1,2 hectare en de terminal is ook aangesloten op het spoorweginet. Als overslaguitrusting zijn er behalve een mobiele kraan met een hefvermogen van 100 ton met spreader, die bij het Gemeentelijk Havenbedrijf wordt gehuurd, ook een reach-stacker en vorkheftrucks voor de behandeling van lege containers aanwezig. Bij de start werkte ACT als een depot, onder meer voor rekening van UASC (United Arab Shipping Company). De opslagcapaciteit bedraagt er 2.500 TEU. De nieuwe terminal beoogt vooral de behandeling van feeders, short-sea-schepen en lichters die ingezet worden op de containertrafiek. Naast de depotactiviteiten houdt ACT zich ook bezig met de handel in tweedehandse containers, met fumigatie en met de behandeling van flexy bags.

Reach-stacker

Een reach-stacker is een hefvoertuig waarmee containers kunnen worden gestapeld of worden geladen of gelost op of van opleggers en spoorwagens. Door middel van een telescopische hydraulische arm, die voorzien is van een spreader, kunnen de containers zeer hoog worden gestapeld (sommige toestellen kunnen de containers tot tien hoog stapelen).

TEU

Twenty Foot Equivalent Unit. TEU is de eenheid van de capaciteit van een containerschip, van een containerterminal en van de statistieken van de containeroverslag in een haven. De twee meest voorkomende internationale gestandaardiseerde containers zijn deze van twintig en van veertig voet lang. Al naargelang het schip twintig of veertig voet containers, of een combinatie van beide laadt, zal het aantal containers dat het schip aan boord heeft verschillen. Om de capaciteit van een containerschip op een uniforme manier uit te drukken wordt het aantal containers dat het schip kan laden omgezet in een aantal containers van de kleinste maat, namelijk die van twintig voet lang. Een container van veertig voet wordt beschouwd als twee containers van twintig voet of 2 TEU. Hoeveel TEU een container is wordt bekomen door de werkelijke lengte van de container te delen door twintig.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

De Belgische sleepvaartrederij Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) maakte, naar aanleiding van het inzetten van de nieuwe havensleepboten "Union Amber" en "Union Jade" in Zeebrugge, bekend dat het voor de haven van Antwerpen vier nieuwe havensleepboten heeft besteld voor oplevering in 2008 en in 2009. Het gaat om vier eenheden van het "Union Sapphire"-type met een lengte van 32 meter een trekkracht van 65 ton op de paal. Thans worden er al twee dergelijke havensleepboten door de URS ingezet in Zeebrugge. De nieuwe havensleepboten worden gebouwd op de Spaanse scheepswerf Astilleros Armon in Navia. Naast de vier havensleepboten voor Antwerpen heeft de URS ook nog vier zeesleepboten besteld bij diezelfde werf, voor oplevering in 2009 en in 2010. Het betreft zeesleepboten met een trekkracht van 80 ton op de paal. De order van de vier havensleepboten en de vier zeesleepboten vertegenwoordigt een investering van 60 miljoen euro. De bestelling was noodzakelijk om bestaande eenheden te vervangen en om het hoofd te kunnen bieden aan de toenemende trafiek in de Vlaamse havens. Om de twee sleepboten "Union Sapphire" en "Union Diamond" te kunnen inzetten in de offshore-industrie, kocht de URS ter vervanging, begin 2007 twee bijna afgewerkte havensleepboten bij de Dearsan-scheepswerf in Tuzla nabij Istanboel. De twee havensleepboten, de "Union Kodiak" en de "Union Grizzly" hebben een trekkracht van 65 ton op de paal en werden midden 2007 in de Antwerpse haven in gebruik genomen.

Het tankopslagbedrijf ADPO (Antwerp Distribution and Product Operations), dat zich toelegt op de behandeling, de distributie en de maatwerkproductie van chemische producten, besliste in januari 2007, om zijn capaciteit in de havens van Gent en Antwerpen uit te breiden om de groei van bestaande trafieken op te vangen en om ruimte te scheppen voor nieuwe projecten. In Gent werd 12 miljoen euro geïnvesteerd in 25 nieuwe tanks met een inhoud die varieert van 280 tot 3.000 m³. In een latere fase komen er nog eens 12 opslagtanks bij in Gent. Op de Linkeroever in de Antwerpse haven bouwde ADPO twee nieuwe tankparken. Het eerste heeft betrekking op elf kleinere tanks van 175 à 300 m³, samen goed voor een capaciteit van 2.050 m³. Die bijkomende tanks werden in februari 2007 in dienst genomen en stellen ADPO in staat om in te spelen op de grotere vraag naar "kleinere tankcoupures" en naar opslagcapaciteit naar "specialities". Eén van de trafieken die in stijgende lijn gaat heeft betrekking op de invoer van kleinere loten vanuit Azië. Het tweede tankpark, met een capaciteit van 15.000 m³, werd in twee fasen gebouwd. Het eerste deel was klaar in juli, het tweede deel in december 2007. De helft van de tanks zijn opgetrokken in roestvrij staal, wat het hoge bedrag - 15 miljoen euro - van de investering verklaart. ADPO verkreeg ook nog een bijkomende concessie van 5 hectare in de Waaslandhaven. Daar werden een nieuwe parking en een logistieke zone ingericht. ADPO boekte in 2006 een totale overslag van meer dan 1 miljoen ton in Antwerpen en 300.000 ton in Gent. Deze overslagcijfers zullen door de investeringen de komende jaren nog stijgen.



In maart versterkte de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha zijn verankering in België door de overname van de roll-on-roll-off-activiteiten van PSA/HNN in Zeebrugge en Antwerpen. NYK is één van de grootste rederijen van Japan en is in al de verschillende segmenten van de scheepvaart actief. Ook als carcarrier is de rederij NYK zeer belangrijk. De rederij werkt onafhankelijk met een grote vloot schepen die een capaciteit hebben van 5.000 tot meer dan 6.500 auto's. In 2006 behandelde ICO in Zeebrugge in totaal 1,1 miljoen nieuwe wagens, van diverse merken. De firma is ook in Antwerpen actief, waar aan het Vrasenedok een terminal met een kaai van 319 meter wordt uitgebaat. Op deze terminal behandelde ICO in 2006 332.000 nieuwe personenauto's, hoofdzakelijk van Koreaanse makelij.

Carcarriers

De carcarriers zijn schepen speciaal ontworpen voor het vervoer van grote hoeveelheden wagens. Sommige carcarriers kunnen tot 6.000 auto's laden verdeeld over 13 dekken. Men onderscheidt de "Pure Car Carriers" (PCC's) en de "Pure Car and Truck Carriers" (PCTC's).

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

In maart 2007 bestelde de Italiaanse rederij Grimaldi een reeks van vijf multipurpose roll-on-roll-off-schepen bij de Koreaanse werf Hyundai Mipo Dockyard in Ulsan. De schepen moeten in 2010/2011 worden opgeleverd. Deze bestelling, met een investering van 430 miljoen euro, komt boven op een ander order van enkele maanden ervoor van vijf quasi identieke roll-on-roll-off-schepen die tussen 2008 en 2009 opgeleverd moeten worden door de Kroatische scheepswerf Uljanik. Deze schepen zijn uiterst flexibel en zijn toegankelijk voor alle soorten vracht, zelfs voor zware en volumineuze ladingen. De schepen hebben een draagvermogen van 25.000 ton en een capaciteit van 2.000 lineaire meter voor rollende vracht, 2.000 auto's en een containercapaciteit van 800 TEU aan dek. De schepen halen een snelheid van 21 knopen en zijn uitgerust met eigen laadgerei (twee kranen met een hefvermogen van 40 ton). De oprijlaan op het achterschip heeft een capaciteit van 250 ton. Door de bestelling van de tien roll-on-roll-off-schepen zal Grimaldi zijn positie in de Noord-Atlantische sector kunnen versterken, met name op de verbindingen tussen Noord-Europa en de Afrikaanse Westkust, tussen Noord-Europa en Zuid-Amerika en tussen Amerika en de Middellandse Zee. Grimaldi is een belangrijke klant in de haven van Antwerpen.

Draagvermogen (Deadweight - DWT)

Het draagvermogen van het schip is het displacement verminderd met het gewicht van het lege schip. Het draagvermogen omvat wel nog het gewicht van de lading, de brandstof (bunkers) voor de reis met reserve, ballast, drinkwater, proviand, losse inventaris (stores) en de reserve onderdelen (spare parts) en opvarenden. Het draagvermogen wordt uitgedrukt in ton (tdwt) en is een maat voor grootte van het schip. Deze maat wordt vooral gebruikt bij tankers en bulkcarriers. Omdat de laadlijnen wisselen naargelang de vaargebieden en de seizoenen, is het belangrijk te vermelden voor welke vaargebied het draagvermogen of deadweight geldt. In de praktijk wordt de zomerlaadlijn als referentie genomen. Men spreekt hier ook soms van 'deadweight all told' (DWAT).

Knoop (Knot, kn)

Een knoop is de eenheid van snelheid van een schip. 1 knoop = 1 zeemijl per uur of 1,852 km per uur.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

Delphis, de jonge Antwerpse rederij, heeft in maart 2007 een reeks van vijf volcontainerschepen, met een capaciteit van 2.500 TEU, besteld bij de Koreaanse scheepsbouwer Hyundai Heavy Industries. De schepen zijn versterkt voor de ijsvaart omdat de rederij voornamelijk de nadruk legt op vervoer binnen Europa en vooral op de Noordzee en de Oostzee, met name Sint-Petersburg. De vloot van Delphis bestaat uit een zestigtal schepen met een capaciteit die varieert van 300 tot 1.700 TEU. Met de bestelling van de vijf schepen van 2.500 TEU anticipeert de rederij op de komst van een nieuwe generatie feeders, die moeten inspelen op de verwachte proliferatie van de VLCS en de ULCS, containerschepen met een capaciteit van 8.500 tot 12.500 TEU. Delphis anticipeert op de komst van steeds meer zeer grote containerschepen. Deze reuzencontainerschepen gaan hun vaarschema beperken tot enkele havens, waardoor feedering aan belang gaat winnen. Om deze reden wil Delphis beschikken over schepen die niet alleen ingezet kunnen worden op Europese routes, maar ook in Azië en in Centraal-Amerika.

Op 23 maart 2007 probeerde het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, in samenwerking met Brabo, het bedrijf dat de bootmannen en de dokloodsen levert, de bulkverlader Manuport en het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), een methode uit om containers in de haven per vlotkraan en duwbak te vervoeren. Het

doel van het experiment was na te gaan of in de haven van Antwerpen een binnenvaartpendeldienst kan worden opgezet. Jaarlijks worden er 30.000 à 40.000 twintigvoetcontainers op afroep, dus ad hoc, over het water vervoerd, meestal op gehuurde vletten. De vraag was of dit systematischer zou kunnen gebeuren door de containers op centrale punten te verzamelen. Bij de test werd de "Portunus" ingezet, een drijvende kraan met een hefvermogen van 40 ton. Met een langszij vastgemaakte duwbak werd aan kaai 170 afgemeerd om een aantal containers aan boord te nemen. Het was de bedoeling dat de "Portunus" en het zusterschip "Titan" worden ingezet om containers van bepaalde punten in de haven op te halen en over het water naar hun bestemming in de haven te vervoeren. Op die manier kan het dure en omslachtige vervoer met vrachtwagens in de dokken voor een stuk worden uitgeschakeld. Het initiatief van het Vlaams Instituut voor de Logistiek en het Antwerpse havenbestuur stuitte echter op verzet van de diverse private barge-operatoren in de haven.

In april 2007 kondigde ExxonMobil Chemical Belgium aan dat het de capaciteit van zijn solventenfabriek in de Antwerpse haven gaat verhogen van 600.000 ton naar 700.000 ton per jaar. De investering in de capaciteitsuitbreiding levert echter geen nieuwe jobs op. In de raffinaderij van ExxonMobil Chemical Belgium werken 600 voltijdse en 200 tijdelijke werknemers. In Antwerpen maakt ExxonMobil Chemical Belgium onder meer olefinen, aromaten, vloeibare koolwaterstoffen, synthetisch rubber, polyethyleen, verpakkingsfolie, polypropyleen, weekmakers en synthetische additieven voor smeerolie en brandstoffen.

Eind april 2007 keurde de raad van bestuur van Dubai Ports World (DP World) een herstructurering van de stukgoedactiviteiten in Antwerpen goed. In totaal wordt 50 miljoen euro geïnvesteerd in de nieuwe terminal. In een eerste fase wordt gestart met de ombouw van de DP World-terminal aan de noordkant van het Churchilldok. De zowat 2 kilometer lange concessie wordt volledig opnieuw bevoerd, de magazijnen worden vernieuwd en de terminal wordt onder meer uitgerust met vier nieuwe mobiele Gottwald-kranen en acht topkranen. Door de vernieuwing wordt de capaciteit van de stukgoedterminal opgevoerd van 1,5 miljoen tot 2,2 miljoen ton per jaar. Op de vernieuwde terminal zal DP World zich toelagen op de behandeling van project cargo, zeer grote, zware en volumineuze ladingen. Door de modernisering van de terminal aan het Churchilldok staakt DP World alle activiteiten aan het Zesde Havendok. Het terrein aldaar is reeds verkocht aan ICL en Sea Invest.

Vanaf 1 juni 2007 wordt de Taiwanese rederij Yang Ming in Antwerpen vertegenwoordigd door een eigen agentuur, Yang Ming Belgium nv. Yang Ming heeft 55 % van de aandelen van de agentuur in handen. De Royal Burger Group, het agentuurbedrijf die tot dan toe Yang Ming in ons land vertegenwoordigde bezit de resterende 45 % van de aandelen. Samen met twee andere partners, Hanjin en K Line, participeert Yang Ming reeds in de joint venture Antwerp International Terminal (AIT), die de drie rederijen samen met PSA HNN hebben opgezet. AIT is een containerterminal met twee aanlegplaatsen aan het Deurganckdok. Bij Yang Ming Belgium werken een dertigtal medewerkers. Yang Ming is een belangrijke klant van de haven van Antwerpen, die al jarenlang wordt aangelopen door de schepen van die rederij. Jaarlijks genereert Yang Ming ongeveer 100.000 TEU, met inbegrip van de transshipmentcontainers. Yang Ming is in Antwerpen aanwezig met een dienst van en naar India, twee diensten van en naar de Verenigde Staten van Amerika en zeven diensten van en naar Azië.

Scheepsagent (Shipping agent)

De scheepsagent is de vertegenwoordiger van een rederij in een vreemde haven. Vermits de kapitein van een schip niet alle geplogenheden kent in een vreemde haven, stelt de rederij er een lokale vertegenwoordiger aan: de scheepsagent. De scheepsagent assisteert de kapitein bij het in- en uitklaren van het schip: hij handelt alle formaliteiten af voor het schip en de lading met de diverse instanties in de haven: het loodswezen, het havenbedrijf, de douane, de goederenbehandelaars, de verscheper en ontvangers van de goederen, de expediteurs enz. Bovendien behartigt de scheepsagent eveneens de belangen van de bemanning van het schip: het bezorgen van geld aan de kapitein (veelal nodig voor het betalen van de bemanning), bij repatriëring zorgt de scheepsagent voor de nodige visa, voor vliegtuigtickets, voor het vervoer naar de luchthaven en soms voor hotelaccommodatie. De scheepsagent regelt eventuele medische hulp en bestelt voorraden en proviand voor het schip. Als de scheepsagent optreedt voor een regelmatige lijn is hij soms ook lijnagent. De lijnagent zoekt lading voor het schip. De vergoeding daarvoor bestaat uit een commissieloon.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

In 2007 bouwde Vopak aan het Verrebroekdok op de Antwerpse Linkeroever een nieuwe tankterminal, die midden 2008 operationeel moet zijn. Het gaat over een investering van 70 miljoen euro. Vopak is gespecialiseerd in de behandeling van chemische producten

en is zowel in Rotterdam als in Antwerpen actief, de twee voornaamste toegangspoorten in Europa voor chemicaliën. De nieuwe terminal aan het Verrebroekdok wordt gebouwd als "high speed terminal", speciaal ontworpen met het oog op een zo snel mogelijke turn-around van de schepen. De terminal wordt een zeer sterk geautomatiseerde terminal, waar per week 10 schepen en een honderdtal vrachtwagen per dag zullen kunnen worden behandeld door slecht 14 werknemers. De terminal heeft een oppervlakte van 17 hectare en beschikt over een kaaimuur van 300 meter lang. De eerste fase van het project omvat een tankpark van 60 tanks met een totale capaciteit van 100.000 m³. Een vierde van de tanks is van roestvrij staal. In een volgende fase wordt de capaciteit met 30.000 m³ uitgebreid en op termijn tot 400.000 m³. De nieuwe tankterminal aan het Verrebroekdok in Antwerpen is de dertigste terminal van Vopak in Europa.

Het Franse petrochemiebedrijf Rubis Terminal maakte in juni 2007 bekend dat het, samen met het Japanse Mitsui en diens dochteronderneming ITC (International Terminals Company), in de Waaslandhaven een nieuwe tankterminal wil bouwen voor de overslag van chemicaliën in vloeibare en in gasvorm. De nieuwe onderneming krijgt de naam ITC Rubis Terminal Antwerp. Mitsui en ITC nemen samen 50 % van het kapitaal voor hun rekening, en Rubis onderschrijft de andere helft. Rubis Terminal heeft daarvoor reeds een milieuv vergunning aangevraagd bij de provincie Oost-Vlaanderen. Rubis Terminal heeft een concessie gekregen van 10 hectare aan het Doeldok in Beveren. Er is ook een optie tot uitbreiding. In een eerste fase komen er 38 tanks met een totale opslagcapaciteit van 110.000 m³. Later kan de capaciteit nog verviervoudigen. De chemicaliën zullen met zeeschepen tot 60.000 ton dwt worden aangevoerd en verder worden verdeeld in België en in Europa met kleinere schepen, met binnenschepen en met de trein. Naast een vestiging in Rotterdam is de tankterminal aan het Doeldok de tweede buitenlandse vestiging van het Franse bedrijf. De bouw van de tankterminal kost 100 miljoen euro en zal een directe tewerkstelling van dertig voltijdse jobs met zich meebrengen.

Op 30 augustus 2007 heeft het Walkraanbedrijf van het Antwerpse Havenbedrijf twee nieuwe mobiele Gottwaldkranen officieel in bedrijf genomen. Het betreft een investering van 4,9 miljoen euro. Door de ingebruikname van de twee nieuwe mobiele kranen beschikt het Walkraanbedrijf nu over een vloot van 12 mobiele kranen. Elf ervan zijn minder dan vijf jaar oud. Daarnaast beschikt het Walkraanbedrijf ook nog over 18 27-tons stukgoedkranen. De nieuwe kranen zijn van de

nieuwste generatie en hebben een hefvermogen van 100 ton en een reikwijdte van 46 meter en 51 meter. Ze kunnen uitgerust worden met zowel een twinliftspreadersysteem als met een grijper. De twee nieuwe mobiele kranen kunnen in het ganse Antwerpse havengebied worden ingezet. Voor de verplaatsing over het water wordt de drijvende bok "Brabo" ingezet. Het Walkraanbedrijf, waarvan de roots teruggaan tot het jaar 1262, telt 55 medewerkers, waarvan 33 kraandrijvers.

Spreader

Een spreader is een uitschuifbaar, metalen raam waarmee containers worden opgetild door portaalkranen, straddle carriers, transtainers, reach-stackers of hefrucks. Vermits er containers van verschillende lengtes bestaan (de meest gebruikelijke internationale lengtes zijn twintig en veertig voet) kan het metalen raam hydraulisch worden uitgeschoven tot de geschikte lengte wordt bereikt. Op iedere hoek van het raam bevindt zich een ovale, kegelvormige pin. Door die pin over negentig graden te draaien wanneer die in de voorziene opening op de container werd geplaatst, kan de container worden opgetild. De nieuwste modellen spreader (de twinliftspreaders) kunnen twee twintig voet containers tegelijkertijd opheffen.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.



Begin september 2007 werd bekend gemaakt dat de Belgische energieleverancier Electrabel en met zijn Duitse tegenhanger E.ON 45 miljoen euro gaan investeren in de bouw van een warmtekrachtkoppelingcentrale (WKK) op de Antwerpse site van de Duitse chemiegroep Degussa. De nieuwe installatie zal een capaciteit hebben van 42 megawatt. Op de site in de Antwerpse haven exploiteert Degussa samen met Electrabel reeds een warmtekrachtkoppelinginstallatie van 43 megawatt. Door de stijgende vraag besliste de Duitse chemiegroep een tweede WKK-centrale te bouwen. Die moet midden 2010 klaar zijn. Voor de bouw en de exploitatie van de centrale koos Degussa voor Electrabel en E.ON. Die gaan een 50/50 joint venture aan en investeren elk 22,5 miljoen euro. Via warmtekrachtkoppeling wordt tegelijk warmte (in dit geval stoom) en kracht (elektriciteit) geproduceerd. Door die twee samen te produceren aan de hand van aardgas verbruiken industriële installaties ongeveer een kwart minder brandstof, wat de CO₂-uitstoot doet dalen. De stoom die de nieuwe installatie zal produceren, zal integraal door Degussa worden gebruikt. Degussa zal ook een deel van de geproduceerde elektriciteit afnemen en de rest zullen Electrabel en E.ON elk voor de helft op de markt brengen. De nieuwe WKK-installatie zal volgens Degussa een rendement van meer dan 85 procent hebben. Om nog meer energie te besparen zal de WKK niet alleen aardgas als brandstof gebruiken, maar ook restgassen van de chemische productie van Degussa. De combinatie van de nieuwe en de bestaande centrale zal een thermisch vermogen hebben van 85 tot 160 megawatt. Degussa Antwerpen is met veertien productie-eenheden de grootste vestiging van de Duitse chemiegroep.

In oktober 2007 kondigde de Amerikaanse Vanguard-groep aan dat het met haar Antwerpse dochter Confreight een nieuw kantoren- en depotcomplex zal bouwen op het nieuwe logistiek park op de Antwerpse Luithagen. In aanwezigheid van havenschepen Marc Van Peel werd op 25 oktober 2007 de eerste spadesteek gegeven van het nieuwe complex. Confreight is tot nu toe gevestigd in de nabijheid van het Tweede Havendok en is gespecialiseerd in maritieme groupage. Het bedrijf stelt 120 bedienden en een veertigtal havenarbeiders tewerk en beschikt in Antwerpen over vier gehuurde magazijnen met een totale oppervlakte van 30.000 m³. In maart 2007 verkochten de eigenaars Confreight aan de Amerikaanse Vanguard Logistics Group, zelfs een onderdeel van OTS Logistics. Confreight/Vanguard verkreeg een concessie van 70 hectare voor een periode van 35 jaar. Daarop wordt een magazijnencomplex gebouwd met een totale oppervlakte van 38.750 m³, inclusief 2.000 m³ voor de opslag van gevaarlijke

goederen. Daarnaast wordt er ook nog 4.000 m² nieuwe kantoorruimte gebouwd. De magazijnen worden voorzien van sprinkler- en schuimblussystemen en krijgen een beveiligingssysteem op ISPS-niveau. Van de bestaande, gehuurde magazijnen aan het Tweede Havendok behoudt Confreight/Vanguard slechts 7.000 m². De Vanguard Logistics Group zal zijn Europees hoofdkwartier vestigen in het nieuwe complex. De bouw van het nieuwe kantoren- en depotcomplex kost 18,5 miljoen euro. De nieuwe installatie moet in augustus 2008 operationeel zijn.

ISPS

ISPS staat voor International Ship & Port facility Security. In de strijd tegen het terrorisme ziet de code het schip als een potentieel wapen en de aanlegplaats als een te beveiligen locatie. De ISPS-code werd in december 2002 door de IMO (International Maritime Organisation) goedgekeurd. Nadat ISPS eerst nog door de Europese Unie in een verordening moest omgezet worden werd de regelgeving op 1 juli 2004 in de Europese Unie van kracht.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

De Antwerpse groep Molenbergnatie heeft op 9 november 2007 een overeenkomst gesloten met koffiemultinationaal Sara Lee voor de implementatie van het zogenaamde European Central Coffee Terminal-concept (ECCT-concept). De Molenbergnatie is de hoofdschubcontractor in het concept, met containerterminal Manuport, de gespecialiseerde wegvervoerder Guse Transport Logistik en Barge Company Amsterdam (BCA) als onderaannemers. De Molenbergnatie is verantwoordelijk voor de centrale desk, de planning en de facturatie van de import van de koffiecontainers. In tegenstelling met het vroegere systeem, waarbij de diverse fabrieken hun containers lieten aanleveren in een haven naar eigen keuze, wordt deze trafiek voortaan geconcentreerd in de havens van Antwerpen en Amsterdam. De Molenbergnatie wordt aldus de spil van een gespecialiseerde logistiek voor de bevoorrading van de 10 Europese fabrieken van Sara Lee.

Eind november 2007 kondigde de Duitse energiereus E.ON aan dat het op de terreinen van Bayer en Lanxess in de haven van Antwerpen een reusachtige steenkoolcentrale zal bouwen. De elektriciteitscentrale zal 8% van de Belgische elektriciteitsbehoefte kunnen leveren. De bouw van de centrale kost 1,5 miljard euro en biedt werk aan 1.500 mensen. Eens voltooid zal de



steenkoolcentrale 100 personen voltijds tewerkstellen. Bayer en Lanxess zullen een deel van de elektriciteit afnemen en de rest zal op de Belgische markt worden verkocht. De steenkoolcentrale wordt een technologisch zeer geavanceerde centrale met een capaciteit van 1.100 megawatt. De nieuwe centrale zal ook 25 % minder CO₂ uitstoten dat de bestaande steenkoolcentrales. De nabijheid van de haven en de beschikbaarheid van een terrein van 20 hectare bij Bayer en Lanxess waren doorslaggevend bij de beslissing om de centrale in de haven van Antwerpen te bouwen. Eens de centrale op volle kracht zal draaien in 2015, zal ze jaarlijks ongeveer 2 miljoen ton kolen verbruiken. Deze zullen in de haven worden aangevoerd met schepen van 125.000 ton dwt, à rato van ongeveer twee schepen per maand.

In december 2007 maakte het Duitse chemiebedrijf Lanxess bekend dat het 10 miljoen euro zal investeren in zijn afdeling rubberchemicaliën in Kallo in de Antwerpse haven. Lanxess zal een nieuw productieproces lanceren om de concurrentiepositie van de site te versterken. Al sinds 2006 wordt in de afdeling rubberchemicaliën de strategie herbekeken om de toekomst van de fabriek in Kallo veilig te stellen. Dit onderzoek mondde uit in het project Recom om de kosten omlaag te halen en de concurrentiepositie te verbeteren. De prijzen voor zowel energie als voor de grondstoffen zijn de jongste jaren sterk gestegen, wat de winstmarges heeft aangetast. Wereldwijd wordt rubber goedkoper en met minder energie geproduceerd. De Antwerpse fabriek is het kenniscentrum voor rubberchemie van Lanxess. In Kallo werken 500 mensen en in totaal stelt Lanxess in Antwerpen 1.500 mensen te werk.

3.1.2. Infrastructuur

Op 21 december 2005 werden in de Zeeuwse hoofdstad Middelburg vier verdragen ondertekend door toenmalig Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu & Natuur, Kris Peeters en de Nederlandse staatssecretaris Schultz van Haegen en minister Karla Peijs (Verkeer en Waterstaat) over het Scheldegebied. In totaal werden er in Middelburg vier verdragen ondertekend:

- Buiten de eigenlijke verdieping is er het verdrag van de Ontwikkelingsschets 2010. Die voorziet in investeringen voor natuurontwikkelingen in het Schelde-estuarium. Deze investeringen worden gelijkmatig verdeeld tussen Vlaanderen en Nederland;
- Een tweede verdrag gaat over beleid en beheer van de Westerschelde. Zij wordt uitgevoerd door een politiek college dat bestaat uit regeringsverantwoordelijken van beide landen;
- Een derde verdrag handelt over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer, dat een vlot en veilig scheepvaartverkeer op de Schelde mogelijk moet maken;
- Tenslotte handelt het vierde verdrag over de Ontkoppeling van de Loodsgelden, waarbij de loodsdiensten naar Antwerpen en naar Rotterdam zelfstandig hun tarieven bepalen. Tot nog toe waren deze loodsgelden ingevolge de bepalingen van het Scheldeverdrag van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, voor de twee havens gelijk. Het Vlaamse Parlement keurde op 28 februari 2007 de vier Scheldeverdragen goed.

Op 18 december 2007 werden de vier Scheldeverdragen, die Vlaanderen en Nederland op 21 december 2005 in de Zeeuwse hoofdstad Middelburg ondertekenden, door de Nederlandse Tweede Kamer goedgekeurd. Bij de ondertekening in 2005 werd al overeengekomen dat de baggerwerkzaamheden in de Westerschelde in 2007 moesten starten, maar met lang debat en discussie in de Tweede Kamer dreigden de Nederlanders die deadline niet te kunnen halen.

Op 18 december 2007 werd de stedenbouwkundige vergunning voor de verruiming, op het Belgisch grondgebied, van de vaargeul van de Beneden-Zeeschelde en de Westerschelde afgeleverd. De vergunning bevat een beperkt aantal voorwaarden, zoals de naleving van milderende maatregelen uit het milieueffectenrapport en de aanleg van een natuurontwikkelingsgebied aan Fort Filip-Noordkasteel. De vaargeul wordt vanaf de Nederlandse grens tot een halve kilometer

stroomopwaarts voorbij het Deurganckdok verbreed. De vaargeul, volledig binnen de wateroppervlakte van de huidige Schelde, wordt verdiept tot gemiddeld 14,7 meter bij laag tij.

Op 20 december 2007, om 12.00 uur en in aanwezigheid van havenschepen Marc Van Peel, gaf Vlaams minister-president Kris Peeters opdracht aan de sleepopperzuiger "Brabo" om te starten met de langverwachte derde verdieping van de Schelde. De Vlaamse minister-president kondigde ook aan dat de baggerwerken op het Nederlands grondgebied half juni 2008 zouden starten. Hij legde uit dat de derde verdieping een scheepvaart moet waarborgen die niet afhankelijk is van het getij voor schepen met een diepgang tot 13,10 meter. Met een kielspeling van 12,5 % komt dat neer op 14,7 meter. Door de verdieping zullen de grootste containerschepen de haven van Antwerpen kunnen bereiken. De baggerwerken moeten tegen eind 2009 elf drempels wegbaggeren of in totaal ongeveer 14 miljoen m³ baggerspecie, waarvan de helft op Vlaams en de andere helft op Nederlands grondgebied. De kosten van de verdieping, betaald door Vlaanderen, bedragen ongeveer 100 miljoen euro. De baggerspecie wordt deels in putten in de Schelde gedumpt en deels op plaatranden in Nederland. Dat zal 50 à 100 hectare nieuwe natuur opleveren. Een derde van de specie komt aan land voor toekomstige projecten in de Waaslandhaven en derde gaat naar de Schaar van Ouden Doel voor zandwinning.

Sleepopperzuiger

Een sleepopperzuiger is een baggerschip dat uitgerust is met meestal twee versieerbare zuigbuizen of zuigarmen, die tijdens het baggeren over de bodem worden voortgesleept. Aan de hand van baggerpompen, in het schip zelf of op het uiteinde van de baggerbuizen, wordt water en materiaal (slib, zand, grind) omhoog gepompt en in het ruim of de hopper van het schip gestort. Het vaste materiaal bezinkt in de hopper en het water wordt weer overboord gepompt. Wanneer de sleepopperzuiger volledig geladen is vaart het schip naar de losplaats. Het gebaggerde materiaal wordt gelost via bodemkleppen, waarmee de lading in één keer gedumpt wordt. De romp van sommige sleepopperzuigers bestaat uit twee aparte helften die aan elkaar schamieren. Voor het dumpen van de gebaggerde specie slijpen de twee helften. Dergelijke sleepopperzuigers worden slijthopperzuigers genoemd. Sleepopperzuigers worden vooral gebruikt voor het op diepte brengen en houden van vaargeulen en havenbekkens.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

In 2006 startten de werken voor de realisatie van de Gentboog, de verbinding tussen spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en de havenlijn 10 in Melsele. De nieuwe spoorboog zorgt voor een directe spoorwegverbinding tussen de Waaslandhaven enerzijds en de haven van Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk anderzijds. De nieuwe Gentboog, een 1,2 kilometer lange spoorverbinding, begint even na de stopplaats Melsele en mondt uit in de buurt van de N70, in de dubbelsporige lijn 10. Deze goederenlijn verbindt het rangeerstation Zuid in de Waaslandhaven met lijn 59 Antwerpen-Gent. Voor de treinen die Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk als bestemming hebben betekent de Gentboog een forse tijds winst. De treinen moesten vroeger eerst via Zwijndrecht, de Kennedytunnel en het knooppunt Berchem naar Antwerpen-Schijnpoort of het rangeerstation Antwerpen-Noord, om vervolgens terug te keren via de Kennedytunnel en Zwijndrecht. De Gentboog, die een investering vergde van 5 miljoen euro, werd in het voorjaar van 2008 in gebruik genomen.

Begin mei 2007 werd in de haven van Antwerpen gestart met de moderniseringswerken van de Van Cauwelaertsluis. Met de aanvang van deze werken startte meteen ook de uitvoering van het Masterplan. De werken aan de Van Cauwelaertsluis maken één van de zestien infrastructuurprojecten uit van het Masterplan. De renovatie van de Van Cauwelaertsluis, die dateert uit 1928, staat als onderdeel van het Masterplan onder het beheer van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Ze vormt samen met de modernisering van de Royerssluis, de Kattendijksluis en het verhogen en verbreden van zeven bruggen over het Albertkanaal het luik watergebonden projecten uit het Masterplan. In de eerste fase werd het staketsel in het Hansadok verwijderd. In een volgende fase wordt de schade die de sluis in de loop der jaren heeft opgelopen, hersteld en wordt de volledige constructie versterkt. De renovatiewerken moeten de binnenvaart stimuleren. De gerenoveerde sluizen zullen de schepen sneller en efficiënter kunnen schutten zodat een betere verbinding ontstaat over de Schelde naar de binnenvaartterminals en de Rechteroever evenals naar het Albertkanaal. De volledige modernisering van de Van Cauwelaertsluis zal 50 miljoen euro kosten en moet in 2009 klaar zijn.

Op 8 juni 2007 keurde de Vlaamse Regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Liefkenshoekspoortunnel goed. De kostprijs van de spoortunnel onder de Schelde wordt geraamd op 684,2 miljoen euro, waarvan Infrabel het gedeelte spoorwerken (49,4 miljoen euro) zelf realiseert. De overige 634,8 miljoen euro wordt gefinancierd in het kader van een Publiek-Private

Samenwerking (PPS). Vlaanderen betaalt 107 miljoen euro, waarvan 7 miljoen in 2007, 16 miljoen in 2008, 24 miljoen in 2009, 32 miljoen in 2010 en 28 miljoen in 2012. In 2005 werd gesteld dat de werken zouden starten in 2007. Deze timing is echter verschoven naar 2008. Wegens de complexiteit van de PPS-structuur is de opzet ervan een ingewikkelde materie die heel zorgvuldig moet worden voorbereid en onderhandeld. Hierdoor heeft de start van de werken enige vertraging opgelopen. Thans is voorzien dat de werken aan de Liefkenshoekspoortunnel eind 2008 starten en in 2013 klaar zullen zijn. De nieuwe spoortunnel zal een capaciteit hebben van meer dan honderd treinen per dag.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Independent Container Lines (ICL) en Independent Maritime Terminals (IMT) onderhandelden in 2007 om samen te investeren in een installatie voor de levering van walstroom aan schepen op kaai 242 aan het Hansadok. In samenwerking met ICL en IMT wil het Antwerpse Havenbedrijf als eerste haven ter wereld een proefproject uitvoeren met walstroom. Momenteel moet een schip dat in een haven aanmeert zelf de nodige energie aan boord opwekken met eigen stroomgeneratoren. Dankzij walstroom krijgt het schip zijn energie van de wal. Dat gebeurt door in te pluggen op het elektriciteitsnet, net zoals een caravan op een camping. Wanneer de test een succes is, kunnen de emissies aan stikstofdioxide, zwaveldioxide en fijn stof die de aangemeerde schepen uitstoten fel worden verminderd. De proef aan kaai 242 van het Hansadok start in de tweede helft van 2008.

Het sleepbedrijf van het Antwerpse Havenbedrijf beschikt momenteel over een vloot van 19 operationeel inzetbare sleepboten. Het vaarplan vereist een vloot van 18 sleepboten. De 4 oudste tuigen uit de vloot, de sleepboten van de reeks 70, zijn 38 jaar oud en hebben meer dan 100.000 bedrijfsuren op de teller. De technische levensduur van deze tuigen loopt hiermee ten einde. In functie van de toenemende tonnenmaat en lengte van de schepen die de haven aanlopen, dringt een vervanging van deze oude sleepboten (met een trekkracht van 24 ton) zich op. De vervanging door nieuwe sleepboten met een trekkracht van 55 ton, analoog aan de sleepboten van de reeks 20, is aangewezen. Daarom werd beslist om 3 havensleepboten met Voith-Schneideraandrijving te bestellen. De bouw van drie havensleepboten werd gegund aan de firma Scheepvaart en Constructiebedrijf (S.K.B.) voor een bedrag van 22,8 miljoen euro. De leveringstermijnen zijn de volgende: sleepboot 30: eind december 2008; sleepboot 31: eind maart 2009 en sleepboot 32: eind juli 2009. De bouw van de casco's zal gebeuren op de

Barkmet-werf in Tsjechië en de afwerking bij SKB in Antwerpen.

De kaaimuur van de Europaterminal werd gebouwd tussen 1987 en 1990. De kaaimuur werd gevormd door het afzinken van 46 betonnen caissons, elk met een doormeter van 29 meter. Sinds eind 1996 – begin 1997 werden op de Europaterminal verzakkingen vastgesteld, zowel achter de voegen tussen de caissons, als in de caissons. Er werd een werkgroep opgericht om deze problematiek te onderzoeken, samengesteld uit prof. J. Maertens en vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest, het Havenbedrijf en PSA-HNN (toen nog Hesse-natie). Het door deze werkgroep uitgevoerde onderzoek bracht twee problemen met de kaaimuur naar voor:

- Zandtransport doorheen de voegen tussen de caissons. Aan dit probleem werd verholpen door het grondwaterpeil achter de caissons neer te slaan, zodat er altijd een stroming vanuit de Schelde naar de grond achter de caissons plaatsvindt;
- Inwendige erosie ter hoogte van de aanzet van de caissons. Hieraan werd lokaal verholpen door het uitvoeren van injecties. Op basis van bekende resultaten van proeven en metingen kan er evenwel vandaag nog steeds niet worden uitgesloten dat er zich in de caisson losgepakte zones en/of holtes bevinden.





De inwendige erosie vindt plaats in de laag van de zanden van Kruisschans. De aanzet van de caissons bevindt zich, afhankelijk van de locatie, ongeveer centraal in deze laagdikte. Het risico bestaat dat het voortschrijden van de inwendige erosie een instabiliteit van de caissons met zich zal meebrengen. In het verleden werden reeds enkele zones behandeld met de techniek van compaction grouting (injecteren van holle ruimten in de grond met een cementmortel). Op grond hiervan is beslist alle caissons van de Europaterminal te behandelen met deze techniek. Het risico op instabiliteit van de caissons wordt hiermee uitgesloten. De uitvoeringstermijn bedraagt 16 kalendermaanden, vanaf februari 2007 tot juni 2008. De totale lengte van de kaaiwand bedraagt ca. 1.200 meter. De uitvoering van de werken is, zoals afgesproken met de concessionaris (PSA-HNN) en de uitvoerders, opgedeeld in 3 fasen van elk ca. 400 meter. Elke fase wordt gedurende 6 maanden ontruimd door PSA-HNN. In elke fase moeten binnen de gestelde termijn van 6 maanden, de werken ter verbetering van de stabiliteit van de kaaiwand (compaction grouting) uitgevoerd worden, dient de befendering vernieuwd en aangepast te worden en zal PSA-HNN het kaaioppervlak herbevoeren en de kraansporen herleggen.

Mediterranean Shipping Company Home Terminal (MSC HT) heeft een optie genomen op een gedeelte van de P&O terminal aan de noordzijde van het Delwaiedok. MSC Home Terminal meldt dat deze uitbreiding toelaat om de jaarlijkse scheepsgebonden capaciteit met

300.000 moves te verhogen. Bovendien zijn er door MSC Home Terminal ook investeringen aan de kraanbalk (30m spoor), bevoering en behandelingsmateriaal gepland. MSC Home Terminal wenst er schepen met een capaciteit van 8.000 TEU te behandelen. Net zoals aan de zuidzijde is de bestaande kaai-infrastructuur aan de noordzijde van het Delwaiedok echter niet aangepast om Postpanamax-containerschepen van 8.000 TEU en groter te ontvangen. De invloed van een hogere bolderkracht op de globale en lokale stabiliteit/sterkte van de bestaande kaaiwand noodzaakt het plaatsen van strengenankers, nieuwe bolders en een bodembescherming - zoals dit aan de zuidzijde het geval was. De werken omvatten 4 fasen, startten einde juni 2007 en dienden einde maart 2008 beëindigd te zijn. De aanpassing van de kaai betreft een investering van ongeveer 7,5 miljoen euro.

De rails van de onderrolwagen van de vier sluisdeuren van de Zandvlietluis in de haven van Antwerpen zijn zowel in de deurloop als in de deurkamer aan vernieuwing toe. Om de hinder voor het scheepvaartverkeer tot een minimum te beperken, werd beslist om de werken uit te voeren met behulp van een drooglegkuip die toelaat om onder atmosferische omstandigheden de looprails in de deurloop en deurkamer te vernieuwen. Het vernieuwen van de looprails impliceert het volledig wegnemen van de bestaande looprails met bevestigingsmiddelen en het leveren en plaatsen van nieuwe looprails die ondergoten worden met een epoxygietmor-

tel. Tijdens de buitendienststelling van de sluis zullen de gedegradeerde uitzetvoegen in de saswand hersteld worden. De opdracht wordt opgedeeld in volgende fasen die in hoofdzaak het volgende omvatten:

- Fase 1: Maken van passtukken voor de drooglegkuip voor gebruik in de Zandvlietluis. Deze fase omvat in hoofdzaak het leveren en verwerken van staal en stalen onderdelen voor de werken aan de Zandvlietluis overeenkomstig de bijgevoegde tekeningen en de door het bestuur goedgekeurde aanpassingen en het stralen en schilderen van de passtukken;
- Fase 2: Vernieuwen van de looprails en het herstellen van uitzetvoegen van de Zandvlietluis. In deze fase worden met behulp van de drooglegkuip de bestaande looprails weggenomen en vernieuwd en de wielen en bijhorende onderdelen van de onderrolwagens gedemonteerd en vernieuwd. Voor elk van de 4 sluisdeuren wordt een afzonderlijk werkorder opgemaakt. Tijdens de uitvoering van de werken in de drooglegkuip is de sluis buiten dienst genomen voor de scheepvaart en zullen de gedegradeerde uitzetvoegen in de saswand hersteld worden. Elke weekdag van 06u tot 10u en van 11u tot 15u;
- Fase 3: Nazorg.

De werken startten in het begin van februari 2008 en lopen over een termijn van ongeveer 260 werkdagen. De totale kost van de vernieuwing van de rails bedraagt ongeveer 4 miljoen euro.

Aan de kaai van de "Europaterminal", ten zuiden van de Berendrechtsluis, die in concessie gegeven is aan PSA-HNN, werden in 2007 meer dan helft van de ongeveer 80 aanwezige fenderinstallaties, na meer dan 15 jaar dienst, vernieuwd. De fenderinstallaties langs de ongeveer 1.200m lange kaaimuur dienen als "stootkussens" bij het afmeren van containerschepen van 8.000 TEU en meer. Eén nieuwe fenderinstallatie bestaat uit een bovenschild, onderschild en 4 fenders van 2 verschillende typen. Het voorvlak van de fenderschilden is bekleed met een anti wrijvingsmateriaal. Het toenemend gebruik van deze containerterminal door binnenschepen was het noodzakelijk om het onderschild t.o.v. de bestaande installaties te verlengen zodat binnenvaartschepen bij laag water nog beter kunnen afmeren. De fenderschilden werden in China volledig samengesteld en geschilderd door Eurotech Benelux uit Nederland die optreedt als onderaannemer van P. Roegiers & Co. De eerste fenderschilden kwamen einde juli 2007 in Antwerpen aan en de ca. 20 ton wegende gevaartes werden begin augustus gemonteerd vanaf pontons op de Schelde. In fase 1 der werken werden reeds 19 fen-

derschilden gemonteerd. De montage van de fenderschilden in fase 2 is begin februari 2008 beëindigd. Fase 3 is op 25 februari 2008 aangevat, gelijktijdig met de grondwerkzaamheden. De kostprijs van de nieuwe fenders bedraagt ruim 2,3 miljoen euro.

Fender

Een fender is een cilindervormig kussen dat aan de kaaimuur wordt bevestigd of overboord wordt gehangen van een schip ter voorkoming van beschadiging van de scheepshuid tegen de kaaimuur of tegen een ander schip. Synoniem is stootkussen.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

Op 25 september 2006 is Antwerp Bulk Terminal nv gestart met de bouw op de concessie "Sea Tank Terminal" (STT), gelegen aan de westkant van het Hansadok aan kaaien 405-415. De werken omvatten de bouw van tankinstallaties. De werkzone sluit aan tot tegen de blauwe steen van de kaaimuurkop. Deze kaaimuren zijn ongeveer 80 jaar oud en zijn dringend aan herstelling toe. Ten gevolge van het intensief gebruik zijn paramentstenen (een parament is een vlakke gevelpartij gemaakt uit in verband gemetselde stukken natuursteen) afgebroken en gebarsten en zijn de dekstenen verbrokken. Tijdens de laatste periodieke inspectie van 2004 werd vastgesteld dat zowel de kaaimuurkop met dekstenen, als het parament, beiden uit blauwe hardsteen, in zeer slechte staat verkeren in de zone STT. Daarom is het aangewezen om een grondige renovatie van het bovenste deel van de kaaimuur prioritair uit te voeren in de zone STT. Deze noodzakelijke renovatiewerken door het Havenbedrijf kunnen dan ook best samenvallen met de bouwwerken voor de uitbouw van de tankterminal door STT, om alzo een bedrijfszekere en veilige kaaimuurinfrastructuur te beschikking te stellen. De renovatiewerken omvatten in hoofdzaak:

- De afbraakwerken van de kaaimuurkop;
- Het boren van ankers en plaatsen van wapening;
- Het maken van een kaaimuurkop uit gewapend beton;
- Het plaatsen van nieuwe meerpalen;
- Diverse werken zoals het maken van stroomputten, plaatsen van ladders, enz.

Tevens werd de levering van de 38 meerpalen voorzien in een afzonderlijke opdracht. De renovatie van de kaaimuur betreft een investering van ongeveer 1,3 miljoen euro.

Het sluisplateau van de Zandvlietssluis is grotendeels verhard met gepantserde betonplaten (zogenaamde stelconplaten). Deze betonplaten hebben een stalen randijzer. Op tal van plaatsen zijn deze stalen randen verroest en gebroken. Hierdoor wordt deze stalen rand omhoog geduwd. Ook zijn er door het inklinken van de ondergrond vele platen verzakt. Onder meer om de veiligheid van het sluispersoneel niet in het gedrang te brengen, dringt een grondige renovatie van de sluisverharding zich echter op. Daarom werd door de dienst infrastructuur een bestek opgemaakt voor het vernieuwen van de verharding van de Zandvlietssluis. Aangezien de randijzers van de meeste platen verroest zijn kunnen deze platen niet meer worden herbruikt en werd gekozen voor een verharding van betonstraatstenen. Voor het herstellen van de verharding moet een gedeelte van het sluisplateau buiten dienst worden gesteld. Om de normale werking van de sluis niet te hinderen, werd, in overleg met de havenkapiteindienst, in het bestek opgenomen dat maximum één vierde van het sluisplateau buiten dienst kan worden gesteld. De werken omvatten:

- Het opbreken, laden en afvoeren van de bestaande verhardingen van gepantserde betonplaten en betontegels;
- Het aanbrengen van ontbrekend funderingsmateriaal om het oorspronkelijke profiel van het sluisplateau te herstellen;
- Het aanleggen van de nieuwe verharding van betonstraatstenen.

De werken zijn gestart op 13 augustus 2007 en werden begin februari 2008 afgerond. De kostprijs van de werken bedraagt ongeveer 180.000 euro.

Haven van Antwerpen

Oppervlakte Linkeroever	5.818 ha
Oppervlakte Rechteroever	7.239 ha
Totale oppervlakte	13.057 ha
Wateroppervlakte	2.128 ha
Totale lengte kaaimuren	127,2 km
Totale lengte spoorwegen	1.017 km
Totale lengte wegen	397 km

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen

In februari 2007 gaf de Deense rederij Maersk Line het startschot voor een tweede dienst vanuit Noord-Europa naar Zuid-Amerika. Het betreft eigenlijk een extrapolatie van een bestaande dienst die Maersk Line en zusterrederij Safmarine vanuit Algeciras

reeds aanboden. De vijf containerschepen van 2.800 TEU varen vanaf eind februari 2007 voortaan verder naar Noord-Europa waar ze een aanloop verrichten in Rotterdam en in Antwerpen. De aanloophavens in Zuid-Amerika zijn Vitória, Montevideo, Paranagua en Santos. Vanuit Brazilië varen de schepen rechtstreeks naar Rotterdam. In de haven van Antwerpen worden de schepen van de containerlijn van Maersk Line en Safmarine behandeld op de terminal van PSA/HNN aan het Deurganckdok. Het initiatief om de containerlijn door te trekken van Algeciras tot Rotterdam en Antwerpen vloeit voort uit de beslissing eerder in 2007 van Maersk Line om de slotovereenkomst met de Duitse rederij Hamburg Süd te beëindigen. Maersk Line beschikte door de slotovereenkomst over 500 TEU in beide richtingen op beide loops van Hamburg Süd. Maersk Line keert aldus naar Antwerpen terug, nadat ze de "north bound"-aanloop in Antwerpen schrapte uit de rotatie van haar "L Class"-dienst met vijf schepen van 4.500 TEU, ten gunste van Rotterdam en Le Havre. De rederij CSAV heeft intussen de slots, die Maersk Line had aan boord van de schepen van Hamburg Süd, overgenomen. Het doortrekken van de containerdienst van Algeciras tot Rotterdam en Antwerpen is vooral het gevolg van de sterke vraag naar scheepsruimte op de lijnen naar Zuid-Amerika.

Loop

Een "loop" van een regelmatige lijndienst is één volledige rotatie vanuit de eerste laadhaven, via de diverse vaste laad- en loshavens terug naar de eerste laadhaven. Sommige regelmatige lijnen tussen twee gebieden bestaan uit verschillende "loops", waarbij al dan niet dezelfde havens worden aangedaan.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

In maart 2007 startte een nieuwe regelmatige containerlijn tussen Noord-Europa en de oostkust van Zuid-Amerika. Het betreft een samenwerking van vier rederijen die samen zes schepen van 2.000 TEU inzetten. De volgende rederijen nemen deel aan de nieuwe dienst: de Chinese rederij China Shipping Container Line (CSCL), dat twee schepen inzet, de Japanse rederij K Line, dat ook twee schepen inzet en de Argentijnse rederij Maruba en de Taiwanese Hatsu (Evergreen) die elk één containerschip leveren voor de nieuwe containerlijn. De nieuwe containerdienst volgt het volgende vaarschema: Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Itajai, Paranagua, Santos en terug naar Rotterdam, Hamburg en

Antwerpen. De nieuwe dienst kwam er doordat het ladingsaanbod tussen Europa en Zuid-Amerika blijft stijgen. De nieuwe dienst is mede ingegeven door de ambitie van de megacarriers op de oostwestroute om in het kader van de globalisering ook op de noordzuidas aanwezig te zijn en om zo te kunnen inspelen op de vraag van sommige verladers naar vervoersdiensten op wereldschaal.

"Westbound" en "Eastbound"

De termen "eastbound" en "westbound" worden gebruikt om de richting aan te duiden waarin een schip vaart op de lijn. Een containerschip dat van Europa naar Amerika vaart, vaart "westbound". Een schip dat van Europa naar Azië vaart "eastbound". Een schip dat van Amerika naar Azië vaart, vaart "westbound".

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

Vanaf maart 2007 bedient de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company), de grootste containerklant van de haven van Antwerpen, de Japanse markt vanuit Europa. MSC bediende op dat ogenblik Zuidoost-Azië, China en Zuid-Korea met twee diensten, waarop telkens 10 containerschepen werden ingezet. De laadhaven van MSC voor bestemmingen in Japan is Antwerpen, wat de verladers een concurrentieel alternatief biedt voor rechtstreekse Japan-diensten vanuit Rotterdam. De ladingen voor Japan wordt in Antwerpen geladen aan boord van de schepen van de Silk Service en de Lion Service en wordt via Ningbo in China en Busan in Zuid-Korea met MSC-feeders naar Japan verscheept. Aldus worden Tokio en Yokohama tweemaal per week bediend via Ningbo en Hakata, Akita, Hiroshima en Tomakomau eenmaal per week via Busan. Door de nieuwe regeling is MSC de enige rederij die Japan bedient vanuit Antwerpen.

In februari 2007 werd een overeenkomst bereikt tussen de Duitse rederij Hapag-Lloyd en de Antwerpse goederenbehandelaar PSA-HNN om alle diensten van Hapag-Lloyd voortaan te concentreren op één terminal in Antwerpen, met name op de Noordzeeterminal op de Rechteroever. Oorspronkelijk was het de bedoeling van Hapag-Lloyd om het contract tussen PSA-HNN en CP Ships over te nemen. Dit contract voorzag in een dedicated terminal aan het Deurganckdok. Uiteindelijk koos Hapag-Lloyd echter voor de Noordzeeterminal op de Rechteroever. Als gevolg van de overeenkomst met Hapag-Lloyd werden een aantal andere dien-

sten overgeheveld van de Noordzeeterminal naar de Antwerp International Terminal (AIT) die PSA-HNN aan het Deurganckdok op de Linkeroever uitbaat. Tengevolge van de overeenkomst werd bijvoorbeeld de loop "B" van de Grand Alliance tussen Europa en Azië van de Antwerp Gateway naar de AIT-terminal overgeheveld. Ook China Shipping Container Line (CSCL) hevelde enkele diensten over: De Aziatische AEX1-loop, de EAG-dienst richting de VS Golf (die CSCL met Hatsu en CMA CGM verzorgt), de WACS1-dienst op West-Afrika (CSCL met ZIM) en de Zuid-Amerika-dienst (CSCL met K Line, Hatsu en Maruba). Door alle trafiek op één terminal te concentreren – het gaat om ongeveer 1 miljoen TEU per jaar – kan de Duitse rederij Hapag-Lloyd flink wat kosten besparen.

Midden maart 2007 werd de vloot van de "Trident"-pendulumdienst van de Duitse rederij Hamburg Süd, tussen Europa, de Verenigde Staten en Australië/Nieuw-Zeeland uitgebreid van zes tot acht schepen van 2.500 TEU. In zijn oorspronkelijke vorm bood de "Trident"-dienst één afvaart om de 14 dagen. De aanloophavens zijn Tilbury, Bremerhaven, Antwerpen, Philadelphia, Savannah, Cartagena, het Panamakanaal, Auckland, Sydney, Melbourne, Timaru, Napier, Tauranga, het Panamakanaal, Cartagena, Savannah, Philadelphia, Tilbury, Bremerhaven en Antwerpen. Door twee schepen extra in te zetten kan de rederij de frequentie op het Atlantisch segment verhogen tot een wekelijkse afvaart in beide richtingen. Wel varen slechts zes containerschepen verder naar Australië en Nieuw-Zeeland en verandert de frequentie voor deze bestemmingen niet. De verhoging van de frequentie geldt dus enkel voor de drie Noord-Europese en de twee Amerikaanse havens. Door het inzetten van twee bijkomende schepen kan Hamburg Süd niet enkel de frequentie verhogen en haar positie op de Atlantische route versterken, maar bovendien inspelen op de sterke vraag naar capaciteit door de verschepers. In Antwerpen worden de schepen van de "Trident"-pendulumdienst van de Duitse rederij Hamburg Süd behandeld op een terminal van DP World aan het Delwaidedok.

Eind maart 2007 startte X-press Container Line met een nieuwe feederlijn voor containers tussen Antwerpen en Gothenburg in Zweden. Sea Consortium, eigenaar van X-press Container Line, werd in 1972 opgericht in Singapore. De rederij is er in relatief korte tijd in geslaagd om wereldmarktleider te worden onder de common feeder carriers en baat een vloot uit van ongeveer 60 schepen. X-press Container Line heeft zijn hoofdkwartier in Londen en heeft regionale kantoren in Genua, Genève en Dubai. De rederij is vooral actief in Oost- en



Zuidoost-Azië, en sinds kort ook rond het Indisch subcontinent, de Arabische Golf, de Rode Zee, de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en in Noordwest-Europa. Vanwege de connectie in Singapore is het niet vreemd dat X-press Container Line ook in de Vlaamse havens actief is. Sinds 2005 wordt de haven van Zeebrugge, naast Rotterdam en Le Havre, al regelmatig aangelopen op de dienst van X-press tussen Göteborg en Bilbao. Sinds maart 2007 wordt ook de haven van Antwerpen wekelijks aangelopen. In Antwerpen worden de schepen van X-press Container Line behandeld aan de nieuwste terminal van PSA/HNN aan het Deurganckdok.

Feeding

Feeding is het verschepen van (container)lading vanuit meerdere (kleinere) havens naar één (grote) haven, waar de lading, voor transoceanisch vervoer, wordt overgeladen op een groter schip. Feeding omvat ook de omgekeerde beweging: (container)ladingen, afkomstig van een transoceanische lijn, worden verder vervoerd naar diverse kleinere havens. Schepen die worden ingezet om containers te feederen, worden feeders genoemd.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

In april 2007 kondigde de Zwitserse rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) aan dat het de capaciteit van zestien bestelde VLCS (Very Large Containers Ship) laat opvoeren van 9.700 TEU tot ULCS (Ultra Large Container Ship) van 13.000 TEU. MSC volgt hierbij het voorbeeld van de Franse rederij CMA CGM die

de capaciteit van acht bestelde VLCS liet opvoeren van 9.200 TEU tot ULCS van 11.400 TEU. De nieuwe ultra large containerschepen komen in 2009/2010 in de vaart. Om na te gaan of deze superschepen in de toekomst de Noord-Europese hub van MSC, de MSC Home Terminal aan het Delwaidedok in Antwerpen, zullen kunnen aanlopen werd in 2007 in het waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout gestart met een studie over de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen voor ULCS-schepen met een lengte van 370 à 400 meter.

Op 7 september startte Tschudi Shipping een nieuwe containerdienst tussen Noord-Europa en Noorwegen onder de naam Tschudi Lines North Sea AS. Het initiatief kadert in het NTN-netwerk (Norwegian Transport Network) van Tschudi Shipping. In Antwerpen werd het nieuwe agentuurbedrijf, Tschudi Logistics, opgericht. De Tschudi groep is al sinds 1883 actief en heeft zich in de loop der jaren gedi- versifieerd in de scheepvaart, met de exploitatie van schepen en het vercharteren van eigen schepen via de Deense entiteit Rederiet Otto Danielsen. Het Norwegian Transport Network (NTN) treedt op als logistiek dienstverlener en heeft filialen in Noorwegen, Zweden, Finland, Denemarken, Estland, Litouwen, Rusland en China. De nieuwe Antwerpse agentuurfirma Tschudi Logistics vertegenwoordigt de wekelijkse containerdienst die Tschudi Shipping vanaf 7 september 2007 opstartte tussen Drammen, Moss, Larvik, Immingham en Rotterdam. In afwachting van een rechtstreekse aanloop in Antwerpen werden de containers per vrachtwagen vervoerd tussen Rotterdam en de Belgische havens.

Antwerpen ontving op 7 september 2007 aan het Deurganckdok het grootste containerschip dat ooit de haven aanliep. Het 350 meter lange containerschip "Cosco Asia" van de gelijknamige Chinese rederij COSCO (China Overseas Shipping Company) heeft een capaciteit van 10.061 TEU. Meteen is de "Cosco Asia" ook het eerste containerschip van meer dan 10.000 TEU dat in Antwerpen aanmeert. COSCO baat een regelmatige containerdienst uit tussen China en West-Europa. Normaal is Antwerpen de laatste West-Europese los- en laadhaven na Hamburg, Rotterdam en Felixstowe, maar door congestie kwam het schip rechtstreeks uit Hamburg. "De komst van zo'n reusachtig schip bewijst dat de toegankelijkheid geen onoverkomelijk probleem is", zei haven-schepen Marc Van Peel. Bovendien is Antwerpen één van de weinige West-Europese havens die niet kampt met congestieproblemen.

Op 16 oktober 2007 heeft de rederij Normed haar nieuwe aanwinst, het multipurpose containerschip "Norjan", bij een plechtige naamgevingceremonie aan kaai 351 in Antwerpen, officieel in gebruik genomen. Het schip is het derde in een reeks van vijf schepen die door Normed worden ingezet tussen Antwerpen en Turkije. Het nieuwe schip, met een draagvermogen van 10.500 ton dwt en een laadruimte van 13.200 m³, wordt hoofdzakelijk ingezet voor het vervoer van conventionele breakbulk tussen Antwerpen en de Turkse havens van Istanboel, Gemlik, Tota, Diliskelesi en Izmir. Door de nieuwe aanwinst heeft Normed International acht schepen in dienst tussen Antwerpen en Turkije, waarvan het er drie in eigendom heeft en vijf op lange termijn chartert. Jaarlijks worden ongeveer 50 afvaarten in beide richtingen verzekerd. Naast de "Norjan" heeft de rederij, eind 2007, nog twee schepen in gebruik genoemd die ook waren besteld bij de Zuid-Koreaanse scheepwerf Diehan.

In november 2007 heeft MACS (Maritime Carrier Shipping) Shipping, één van de belangrijkste breakbulk carriers voor de haven van Antwerpen, een langetermijn contract gesloten met Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring (NHS) voor de behandeling van de diensten vanuit Antwerpen naar Zuid-Afrika. De diensten worden vanaf eind december 2007 behandeld aan de stukgoedterminal van NHS aan het Zesde Havendok. Deze terminal is volledig uitgerust voor de behandeling van zowel stukgoed, roll-on-roll-off- als containerladingen en heeft verbindingen met het hinterland, zowel per spoor, binnenvaart als via de weg. Gelijklopend heeft CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interocéanica) beslist om zijn diensten op Zuid-Amerika en het Caraïbisch gebied te verhuizen naar dezelfde terminal van NHS. De twee diensten zullen bijdragen tot de verdere groei van NHS. NHS is de grootste

stukgoedbehandelaar in de haven van Antwerpen en heeft de ambitie om haar stukgoedactiviteiten verder uit te bouwen en haar positie als marktleider op dat vlak nog verder te versterken. Door de twee nieuwe diensten kan NHS duurzaam investeren in stukgoeduitrusting en in de verdere modernisering van de terminals. NHS beschikt in de Antwerpse haven over drie terminals voor de behandeling van stukgoed, de terminal aan het Vijfde Havendok, aan het Zesde Havendok en een staalterminal. Daarnaast baat NHS tevens de coil-terminal en de dedicated graniet terminal aan het Leopolddok uit.

In december 2007 verzorgde het door UASC (United Arab Shipping Company) gecharterde containerschip "Asakir" van 2.890 TEU, een eerste vertrek vanuit Antwerpen in het kader van een nieuwe dienst van Noord-Europa naar Azië, die samen met Hanjin wordt uitgebaat. Hanjin zet op de lijn schepen in van 3.800 à 4.000 TEU. Deze tijdelijke nieuwe dienst moet eind oktober 2008 een volwaardige loop worden. Daarvoor heeft UASC acht containerschepen besteld van 6.800 TEU. In functie van de oplevering van die schepen zal Hanjin geleidelijk zijn schepen uit de dienst terugtrekken. Eind oktober 2008 zullen alle transferts voltooid zijn zodat de AEC3-dienst volledig zal worden uitgebaat door UASC. Hanjin en andere rederijen zullen optreden als co-loader. Net als de bestaande AEC1-dienst, waarvoor de rederij negen schepen van 3.800 TEU inzet, wordt de haven van Antwerpen rechtstreeks aangelopen door de nieuwe dienst. De schepen van de AEC3-dienst worden behandeld aan de AIT-containerterminal in het Deurganckdok. Het vaarschema de nieuwe containerdienst ziet er als volgt uit: Hamburg, Antwerpen, Le Havre, Jeddah, Singapore (van waaruit het Indische subcontinent wordt bediend), Qingdao, Shanghai, Yantian, Hong Kong en terug.

Op 24 december 2007 werd in de haven van Antwerpen de behandeling van de acht miljoenste TEU gevierd. Nooit voorheen werden in één jaar tijd zo veel containers behandeld in de haven. De eerste containers werden in 1967 in de Antwerpse haven gelost. Het was zestien jaar wachten voor de kaap van 1 miljoen TEU in 1983 werd gerond. Nog eens elf jaar daarna, in 1994, werden voor het eerst meer dan 2 miljoen TEU behandeld, reeds in 1998 meer dan 3 miljoen TEU, in 2000 meer dan 4 miljoen, in 2003 meer dan 5 miljoen, in 2004 meer dan 6 miljoen en in 2006 meer dan 7 miljoen TEU. De achtmiljoenste TEU werd op 24 december 2007 behandeld op de containerterminal van Mediterranean Shipping Company (MSC) aan het Delwaidedok. MSC is voor Antwerpen de belangrijkste containerrederij en neemt bijna de helft van alle in de haven van Antwerpen behandelde containers voor zijn rekening.

3.2. De haven van Gent

3.2.1. Industrie

Begin 2006 werd bekend gemaakt dat Volvo Europa Truck en Electrabel samen op de terreinen van de vrachtwagenfabriek van Volvo Europa Truck in Oostakker de eerste CO₂-vrije onderneming zouden realiseren. Sedert september 2007 is dit nu een feit. De totale investering van de projecten bedraagt ongeveer 10 miljoen euro en werd door beide bedrijven gedragen. Volvo Europa Truck heeft de kernwaarden van het moederbedrijf Volvo - zorg voor het milieu en rationeel energiegebruik - in de praktijk gebracht door gebruik te maken van alle hernieuwbare energiebronnen. Het windturbinepark omvat drie turbines van 2 MW met een masthoogte van 100 meter en een wiekenstraal van 40 meter. De drie windturbines leveren ongeveer de helft van het elektriciteitsverbruik van Volvo Europa Truck in Gent. De andere helft wordt in de vorm van gecertificeerde groene elektriciteit geleverd door Electrabel en is geproduceerd door een Franse waterkrachtcentrale. Het tweede project van Volvo Europa Truck gaat over de verwarming met biomassa van het ganse complex van Volvo Europa Truck. Vóór september 2007 gebeurde dit nog met drie aardgasketels. Eén van die ketels werd vervangen door een nieuwe installatie op houtkorrels met een vermogen van 5 MW. Een tweede werd uitgerust met een duobrander voor bio-olie én aardgas (aardgas zal enkel in nood worden gebruikt) en de derde werd ontmanteld. Op het dak van de nieuwe biomassacentrale zijn 150 zonnepanelen in serie gemonteerd met een totaal piekvermogen van 30 kW en de geproduceerde elektriciteit zal direct gebruikt worden om de houtkorrelketel te starten. Tussen 2001 en 2006 heeft Volvo Europa Truck met de hulp van Electrabel zijn energieverbruik met 23% verminderd terwijl de productie in dezelfde periode met 33% is toegenomen.

In 2007 heeft de groep Sea-Invest voor zijn vestigingen in de haven van Gent twee nieuwe mobiele kranen met een hefvermogen van 100 ton aangekocht. Met deze aankoop steeg het aantal mobiele kranen van Sea-Invest in Gent naar zes stuks. De Gentse stevedore had al één 100-ton kraan, één kraan met een hefvermogen van 50 ton en twee kranen van 28 ton in gebruik. De zes kranen zijn alle van het Duitse merk Gottwald. Bij Ghent Coal Terminal, op de rechteroever van het zeekanaal Gent-Terneuzen, heeft Sea-Invest daarnaast nog twee walkranen op sporen in bedrijf. De twee walkranen die CBM (Compagnie Belge de Manutention), een ander bedrijf van de groep, in gebruik had zijn intussen afgebroken. De twee nieuwe kranen zijn van het type HMK

6407B. Beide kranen werden in februari en maart 2007 in de Gentse haven geleverd. Door het ingebruik nemen van de twee nieuwe kranen, werden andere kranen van de groep naar andere locaties in de haven verhuisd. Een kraan van het type HMK300, met een hefvermogen van 28 ton, werd verplaatst naar een terminal van Sea-Invest aan het Kluizendok. Op die terminal was toen reeds een eerste kraan met een hefvermogen van 100 ton operationeel. Deze investering bedroeg 7,5 miljoen euro.

In 2007 investeerde Sea-Invest 3,3 miljoen euro in een nieuwe kolendrogerij en droogloods bij Ghent Coal Terminal (GCT). Sea-Invest startte in december 2007 eveneens met de bouw van een nieuwe zeefinstallatie voor steenkolen die ruim 1 miljoen euro kost. Om de mogelijke stofhinder door de activiteiten van GCT in het havengebied te beperken, worden ook 23 nieuwe watersproeikanonnen en opslagtanks geïnstalleerd voor het hergebruik van het sproeiwater. Bovendien worden op de GCT-site nog twee nieuwe silo's van elk ca. 7.000 m³ voor de opslag van houtpellets, bestemd voor de naburige elektriciteitscentrale van Electrabel, gebouwd.

De ADPO Group Startte in januari 2007 met de bouw van bijkomende opslagcapaciteit in de Gentse haven. De bouw past in het kader van een investeringsprogramma van 12 miljoen euro in de Gentse site. Zo'n 40% van de geplande investering zal dienen voor de uitbreiding van de opslagcapaciteit tot meer dan 100.000 m³. Dit project wordt in twee fasen uitgevoerd. De eerste fase, waarbij de opslagcapaciteit door de plaatsing van vijftientig nieuwe opslagtanks werd verhoogd van 68.000 m³ tot 85.500 m³, werd nog in 2007 voltooid. De tweede fase die voorziet in de verdere uitbreiding van de opslagcapaciteit met nog eens 25.000 m³, zou tegen juli 2008 klaar moeten zijn. Deze uitbreiding van de opslagcapaciteit houdt enerzijds verband met de toename van de volumes die via ADPO Gent worden doorgevoerd en is anderzijds ook noodzakelijk met oog op de door Axtoll-ADPO geplande productie van 50.000 ton biodiesel per jaar. De proceslijnen voor deze biodieselproductie werden in mei in bedrijf genomen.

Aan de Mercator Multimodal Terminal in Gent is op 15 maart 2007 door DFDS Tor Line een gloednieuwe autobrug in gebruik genomen voor het laden en lossen van de ro/ro-schepen via een zijdeur. De introductie van het nieuwe vaarschema op de regelmatige Euro-Bridge lijn in augustus 2006, waarbij overgeschakeld werd van een rotatie van vier schepen op drie ging gepaard met een vermindering van de laad- en los-



tijden in de haven van Gent van 13 uur naar minimaal 6 uur. Dit feit in combinatie met grotere behandelingsstromen en -volumes vereiste een technische oplossing om de terminaluitbater bij te staan bij de vermindering van de behandelings tijden. De oplossing werd gevonden in de bouw van de nieuwe autobrug. Deze autosteiger maakt het mogelijk om gelijktijdig wagens via de zijdeur en ro/ro-lading via de steiger aan het achterschip te laden.

In maart 2007 besliste Oleon om een nieuwe vetzuurfabriek met een capaciteit van 240.000 ton te bouwen, nadat een brand in januari 2007 één van zijn twee vetzuurdestillatie-installaties van het bedrijf had vernield. Deze capaciteit van de nieuwe vetzuurfabriek is groter dan deze van vóór de brand en Oleon beoogt hiermee één van de grootste vetzuurproducenten ter wereld te worden. Dit vergt in een eerste fase een investering van meer dan 30 miljoen euro. Het opstarten van de destillatietoren voor de vetzuurfabriek werd voorzien voor begin 2008.

Op 12 februari 2007 heeft de firma Oleon haar gloednieuwe fabriek voor de productie van biodiesel in gebruik genomen. Om jaarlijks 100.000 ton biodiesel te kunnen produceren, moet Oleon ook jaarlijks 100.000 ton grondstoffen, voornamelijk koolzaadolie, aanvoeren. Het transport van zowel grondstoffen als eindproduct verloopt nagenoeg volledig via de binnenvaart. LD Commodities bouwde twee nieuwe diepvriesreservoirs elk met een capaciteit van twee miljoen liter sinaasappelsap. LD Commodities sloot daarvoor een contract af met Cegelec, een technologieproducent

voor de industrie. De waarde van de overeenkomst ligt tussen de 2,4 en 2,5 miljoen euro. Tevens werd met de bouw van de twee koeltanks ook de productielijnen en aanlegsteigers vernieuwd.

Tailormade Logistics (TML) startte op 2 april 2007 met de behandeling van lege verpakkingen van Volvo Cars Gent. Beide bedrijven sloten hiervoor een driejarig contract af. TML haalt de lege verpakkingen af aan de productielijn, en brengt ze over naar de TML-vestiging in de Skaldenstraat, maakt ze leeg, vouwt ze op en sorteert ze, voert een kwaliteitscontrole uit, bundelt de verpakkingen en stuurt ze dan door. Het gaat om ongeveer 2,3 kubieke meter verpakking per geproduceerde wagen. Voor het wassen en herstellen van de verpakkingen blijft het Volvo-verpakkingsdepot bij Ghent Handling & Distribution instaan. Voor deze volumes fungeert TML als tussenstation. Een deel van het Volvo-pakket wordt bij TML ook rechtstreeks teruggestuurd naar toeleveranciers die de autofabriek vanuit het buitenland bevoorraden. Voor dit project worden aangepaste megatrailers en milieuvriendelijke trekkers ingezet. Een achttal trailers werden omgebouwd: hun hoogte werd opgetrokken tot 4,70 meter waardoor hun capaciteit met ongeveer 120 m³ verhoogde. Door het inzetten van deze mega-trailers, die enkel op haveninterne wegen gebruikt mogen worden, kan het aantal ritten beperkt worden. De Volvo-trekkers zijn tevens voorzien van Euro5-motoren. Er wordt gerekend op een continue flow van zo'n dertig trucks per dag (één trailer om de 50 minuten, op 24-uurs basis, vijf dagen per week). Deze nieuwe activiteit heeft ook gezorgd voor een veertigtal nieuwe banen bij TML. Tailormade Warehouses startte in november 2007 met de bouw van twee nieuwe opslagmagazijnen van elk 8.000 m³ op het industrieterrein Hulsdonk.

In maart kondigde Volvo Cars Gent aan dat DSV Solutions voor haar in de onmiddellijke omgeving van de fabriek een nieuw logistiek centrum zal bouwen. Het nieuwe logistieke complex komt er om de toelevering van onderdelen aan de fabriek te verbeteren. Door de kortere afstand tot de fabriek zal er ook efficiënter kunnen worden gewerkt. De activiteiten die momenteel bij DSV Solutions (Automotive) in de Skaldenstraat worden uitgevoerd, zullen naar het nieuwe centrum verhuizen. Ook lichte voormontages die nu in het huidige "Supply In-Line Sequence-park" eveneens in de Skaldenstraat worden uitgevoerd, zullen daar dan plaatsvinden. Een aantal onderdelen die momenteel sequentieel aangeleverd worden vanuit het SILS-park zullen dan ook naar het nieuwe complex worden overgebracht. Niet alleen de kortere afstand zal tijdsbesparend werken, ook het

feit dat dan de Kennedylaan niet meer overgestoken moet worden om de fabriek te bereiken, zal heel wat tijdswinst opleveren. Verwacht wordt dat er per dag zowat 130 vrachtwagentransporten minder op deze belangrijke havenweg zullen rijden. DSV Solutions (Automotive) zal zelf de investering van ca. 30 miljoen euro in het gebouw en de uitrusting op zich nemen. Het pand zal worden opgetrokken in twee verdiepingen van elk 25.000 m³. De werken voor de bouw van het nieuwe logistieke complex startten nog voor de zomervakantie van 2007 en moeten tegen augustus 2008 volledig klaar zijn.

Vanaf half april 2007 startte de Gentse vrachtwagenproducent Volvo Europa Truck met een nachtploeg. Hiervoor werden meer dan 300 medewerkers aangevraagd. Deze bijkomende ploeg bleek noodzakelijk om aan de toenemende vraag naar Volvo-vrachtwagens te kunnen voldoen. Sinds januari assembleert Volvo Europa Truck in Gent de banden voor alle Volvo-vestigingen in Europa. Hiervoor werden 80 nieuwe medewerkers aangeworven. Er wordt verwacht dat er jaarlijks zowat 800.000 banden de fabriek zullen verlaten. Vanaf augustus assembleert de vrachtwagenfabriek ook zelf de vrachtwagencabines. Daarvoor gebeurde dat in de fabriek in Umeå (Zweden) maar deze vestiging kan de toegenomen vraag niet meer volgen. Deze nieuwe activiteit zorgt ook nog eens voor extra banen.

In de zomer van 2007 startte Electrabel met de bouw van de nieuwe elektriciteitscentrale "Rodenhuis 5" op het terrein van ArcelorMittal Gent. De centrale, die op gas zal draaien, zal met zijn vermogen van 350 MW de volledige energiebehoefte van de staalfabriek, 240 MW kunnen dekken en zal in het voorjaar van 2010 in gebruik genomen worden. ArcelorMittal Gent zal met ingebruikname "Rodenhuis 5" geen gas meer afkoken, wat een vermindering van de CO₂-uitstoot betekent. Van zodra de nieuwe capaciteit beschikbaar is zal Electrabel starten met de ombouw van "Rodenhuis 4", één van de eenheden van de elektriciteitscentrale aan het Rodenhuisdok. "Rodenhuis 4" zal blijven bijspringen voor de levering van elektriciteit aan ArcelorMittal Gent wanneer bijvoorbeeld "Rodenhuis 5" wegens een onderhoudsbeurt stilligt.

Op 5 juli 2007 werd de nieuwe bouw- en slooppuinverwerkingsinstallatie van D.D. Recycling nv in het MPG (Milieupark Gent) in het Gentse havengebied, officieel in gebruik genomen. Eregenodigden waren Daniël Termont, burgemeester van de stad Gent en Kris Peeters, Vlaams minister voor openbare werken, energie, leefmilieu en natuur. D.D. Recycling verwerkt het

geproduceerde bouw- en sloopafval uit de Gentse regio op een milieuvriendelijke manier tot een volwaardig gekeurde secundaire grondstof. De capaciteit van de ultramoderne installatie bedraagt 150 à 200 ton per uur. Het volume aan afval in de regio wordt op 400 à 500.000 ton geschat dat door D.D. Recycling als volledig onafhankelijk recyclagebedrijf kan worden verwerkt. De capaciteit van de ultramoderne installatie bedraagt 150 à 200 ton per uur.

In september 2006 kondigde Katoen Natie aan dat het zijn opslagcapaciteit langs de Kennedylaan in de haven van Gent de komende vijf jaar zal optrekken tot 259.000 m³ met 100.000 m³ naar een totale beschikbare magazijnruimte van 350.000 m³. In en rond het Skaldenpark beschikte Katoen Natie toen over 250.000 m³ magazijnruimte. Katoen Natie biedt er werk aan ongeveer 500 mensen. Zeer belangrijk voor de uitbreiding van het bedrijf was de aankoop, in 1997, van de 40 hectare gronden van de voormalige Texaco-raffinaderij in Oostakker. De opslagcapaciteit kon er worden verdubbeld en er werd een "suppliers park" uitgebouwd voor de toeleveranciers van Volvo Cars. Katoen Natie wilde de ruimte die op de site nog beschikbaar was in 2006 in de komende vier jaar volledig innemen. Er werden 12 loodsen van elk 8.000 m³ gepland. Deze nieuwe magazijnen worden in verschillende fasen gebouwd. Het eerste deelmagazijn, gelegen aan de Piratenstraat met een oppervlakte van 8.000 m³ werd in april 2007 in gebruik genomen. De bouw van nog een andere loods van 9.000 m³ werd gestart eind augustus 2007 en werd eind 2007 opgeleverd. Het uitbreidingsproject van Katoen Natie in Gent zal 200 nieuwe jobs opleveren. De nieuwe opslagcapaciteit zal vooral aangewend worden voor nieuwe trajecten buiten de automotive-sector. De site in Gent is voor Katoen Natie het hoofdkwartier geworden voor alle logistieke activiteiten van de groep met betrekking tot de automotive-sector.

Op 7 september 2007 heeft de West-Vlaamse groep Van Eeckhout haar nieuwe klinkervermaalfabriek aan het Kluizendok officieel in gebruik genomen. Door de ligging aan het nieuwe diepwaterdok in de haven heeft het bedrijf betere mogelijkheden voor de aanvoer van zijn grondstoffen en voor de afvoer van afgewerkte producten. Het dochterbedrijf VVM van de groep is al jaren actief in de haven van Gent aan het Grootdok met een installatie van 14 silo's voor de behandeling, opslag en distributie van afgewerkte producten. Vier jaar geleden besloot de groep Van Eeckhout om haar activiteiten in Gent fors uit te breiden door, naast de bestaande klinkerfabriek in Antwerpen, een tweede

fabriek te bouwen in Gent. Dit is een investering van ongeveer 25 miljoen euro. Deze nieuwe fabriek aan het Kluizendok is sinds april 2007 operationeel. De klinkerfabriek aan het Kluizendok in Gent heeft een productiecapaciteit van 900.000 ton per jaar. Voor de opslag van afgewerkte producten staan 10 silo's van 2.000 ton klaar. De grondstoffen worden opgeslagen in een vlaksilo van 10.000 ton.

In november 2007 maakte StoraEnso bekend dat het 260 miljoen euro investeert in twee nieuwe energie- en milieuvriendelijke installaties in de haven van Gent en in Karlsruhe in Duitsland. StoraEnso is een wereldwijd bedrijf dat zich specialiseert in hout- en papierproductie en papierrecyclage. Bovendien is StoraEnso het grootste bedrijf van Europa dat werkt met gerecupereerd papier. Om iets te doen aan de klimaatsverandering zal StoraEnso voor een totaalbedrag van 260 miljoen euro energie-efficiënte investeringen doen in de vestigingen van Langerbrugge in België en Maxau in Duitsland. De Belgische vestiging in de haven van Gent, StoraEnso Langerbrugge, produceert krantenpapier en ongestreken magazinepapier met als grondstof 100 % gerecupereerd papier. Het bedrijf is de grootste papierproducent van België en werkt met de grootste installatie voor krantenpapierproductie ter wereld. StoraEnso Langerbrugge telt 440 medewerkers. De vestiging in Karlsruhe Duitsland, Stora Enso Maxau, produceert eveneens voornamelijk op basis van gerecupereerd papier. Op beide sites zal een nieuwe multifuel warmtekrachtcentrale gebouwd worden, waarbij warmtekrachtkoppeling gerealiseerd wordt met een competitieve brandstoffenmix. Deze investering zal de energiekost aanzienlijk verminderen en zal de kooldioxide uitstoot aanzienlijk beperken. Beide projecten moeten tegen 2010 klaar zijn.

In 2007 besliste Sea-Invest om de tankopslagplaats van de firma Sea-Tank Terminal in het Gentse havengebied uit te breiden en te diversifiëren. Het betreft een investering van 12 miljoen euro. Door een bijkomende capaciteit van meer dan 50.000 m³ te creëren, wordt de totale opslagcapaciteit voor vloeibare bulk er op 200.000 m³ gebracht. Tegen eind 2007 was een eerste fase van 12.500 m³ capaciteit operationeel en de tweede schijf volgt in de loop van 2008. Daarnaast wil Sea-Tank Terminal ook zijn activiteiten diversifiëren. Op de kaaiterreinen die palen aan de bestaande installaties is ruimte beschikbaar voor nieuwe tanks die dan ook op korte termijn gebouwd kunnen worden.

Op 21 december 2007 werd het Britse oorlogsschip ex-HMS "Fearless" de Gentse haven binnengesleept om

er gesloopt te worden bij Van Heyghen Recycling. Dit bedrijf behoort tot de Groep Galloo, één van de belangrijkste recyclagebedrijven van ferro- en non-ferrometalen in West-Europa en marktleider in het slopen van zeeschepen. De Britse overheid die eigenaar was van het schip schreef in juni 2007 een openbare aanbesteding uit voor de verkoop van het ex-HMS "Fearless" dat een belangrijke rol speelde in de Falkland-oorlog in 1982 en in 2002 uit de vaart genomen werd. Van Heyghen Recycling werd uit 30 kandidaten geselecteerd om de sloop uit te voeren nadat de offerte zowel op financieel, technisch als milieuvlak werd beoordeeld. Het bedrijf is één van de drie scheepssloperijen in Europa die een 'green ship recycling' label bezitten. Dit betekent dat de richtlijnen van de Europese Commissie en de Bazel-conventie m.b.t. het milieu en de arbeidsomstandigheden werden getoetst en goedgekeurd. Het ex-HMS "Fearless" is 158,5 meter lang, 24,4 meter breed en heeft een brutotonnenmaat van 11.060 t. Bij Heyghen Recycling werd in opdracht van het Britse ministerie van Defensie de afgedankte oorlogsbodem "Fearless" verschromt. De verschromting van de oorlogsbodem zal ongeveer een jaar duren. Dit leverde Van Heyghen Recycling uiteindelijk 7.500 ton schroot op.

Eind 2007 werd de biodieselraffinaderij van Bioro, een joint-venture van Cargill, Biodiesel Holding en Groep Vanden Avenne-Izegem afgewerkt. Dit is de eerste volledig geïntegreerde biodieselraffinaderij in België. In een geïntegreerde biodieselraffinaderij wordt het koolzaad, grondstof voor de productie van biodiesel, ter plaatse verwerkt. Vervolgens wordt op dezelfde site de biodiesel geproduceerd. Bioro zal er jaarlijks 250.000 ton biodiesel produceren. De officiële opening van de fabriek vindt plaats in het voorjaar van 2008.





3.2.2. Infrastructuur

In juni 2006 heeft de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs en minister Kris Peeters een overeenstemming bereikt over de vervanging van de basculebruggen over de Westsluis in Terneuzen. Uit de praktijk is gebleken dat de bestaande basculebruggen kwetsbaar zijn voor aanvaringen door vooral autoschepen. Dit oude dossier was in een stroomversnelling geraakt toen een ernstige aanvaring plaats vond op 25 februari 2006 waarbij een zwaar gekwetste viel en er maanden nodig waren om de opgelopen schade te herstellen. Rijkswaterstaat zal de twee bestaande basculebruggen vervangen door twee nieuwe, die zes meter verder van de rand van de sluis komen te staan, en waardoor het risico op aanvaringen tot het minimum wordt beperkt. De bouwtijd van één brug en de noodzakelijke aanpassingen aan de basculekelder zal ongeveer één jaar in beslag nemen. De vervanging zelf zal maar korte tijd in beslag nemen en bijgevolg zal de verkeershinder minimaal zijn. Aansluitend wordt daarna de zuidelijke basculebrug vervangen. De voorbereidende werken voor de vervanging van de twee basculebruggen startten reeds in januari 2007. De werken voor de eigenlijke vervanging van de basculebruggen over de Westsluis worden in 2008 uitgevoerd. Doordat de nieuwe basculebruggen verder van de sluisrand verwijderd zullen zijn, zal het risico op aanvaring zo goed als verdwijnen. Hierdoor zullen dan ook de huidige doorvaartbeperkingen en -voorwaarden voor schepen met een hoge opbouw vervallen. Voor de zuidbrug is het nog eventjes wachten tot 2009 op de vervanging. Vlaande-

ren en Nederland trekken in totaal 11 miljoen euro uit voor de vervanging van beide basculebruggen.

In het kader van de bouw van de nieuwe basculebruggen werd tevens onderzocht of het mogelijk is om de maximum afmetingen voor schepen in de zeesluis van Terneuzen opnieuw te verruimen. Nadat eerder al de diepgang van de schepen die door de sluis worden geschut, werd opgetrokken, wordt nu bekeken of ook bredere schepen geschut kunnen worden. Eind 2007 was de zeesluis toegankelijk voor schepen met een maximale lengte van 265 meter, een breedte van 34 meter en een diepgang van 12,50 meter. In het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout wordt onderzocht of de maximum breedte kan worden opgetrokken naar 37,50 meter. Dat gebeurt met een simulator. Bij het onderzoek worden ook de loodsen betrokken. Zij bootsen in de simulator het invaren van de zeesluis na. De vaargegevens worden verwerkt in de computer. Zowel de loodsen als de Rijkswaterstaat formuleren na de proeven een advies, dat daarna in de Technische Schelde Commissie wordt behandeld. Indien de resultaten van de proeven positief zijn, dan wordt de zeesluis bij wijze van proef zo snel mogelijk opengesteld voor bredere schepen. Na een jaar volgt dan een definitief besluit. De huidige zeesluis meet 250 bij 38 bij 13,50 meter. Met deze mogelijke verruiming zal de maximum capaciteit van de Westsluis in Terneuzen zijn bereikt. Enkel nog door te schutten tussen de buitenste sluisdeuren zouden eventueel nog langere schepen kunnen worden geschut.



Eind april 2007 werd gestart met de baggerwerken die over de volledige lengte van het kanaal Gent-Terneuzen moeten worden uitgevoerd om de groeiende slibberg in het kanaal te verwijderen. Zowel in het Vlaamse deel als in het Zeeuws-Vlaamse deel moet zo'n 750.000 kubieke meter slib worden verwijderd. De werken moeten voltooid zijn in 2009. Bij zijn werkbezoek aan de haven van Gent op 6 maart 2007 zegde Vlaams minister Kris Peeters 12 miljoen euro toe om het slibdepot van Callemansputte uit te breiden.

In 2006 hebben Vlaamse en Nederlandse ministers besloten een onderzoek te starten naar de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen. Dit onderzoek moet tegen september 2008 afgerond zijn. Het doel van de verkennende studie is tweeledig. Enerzijds zal de studie eind 2008 een breed gedragen standpunt formuleren inzake de probleemstelling én oplossingsrichting(en) voor een verbetering van de toegankelijkheid van de Kanaalzone. Anderzijds moet de studie ook aanleiding geven tot concrete beslissingen over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone. De studiekosten die over de periode april 2006 tot einde 2008 maximaal 5 miljoen euro mogen bedragen, worden gelijk verdeeld tussen Vlaanderen en Nederland. In het voorjaar van 2007 werd het resultaat bekend gemaakt van de probleemanalyse. Hieruit blijkt dat de kanaalzone

een aanzienlijk potentieel voor maritieme activiteiten heeft, maar er werd ook duidelijk dat de beperkte maritieme toegankelijkheid een probleem vormt dat zonder oplossing de mogelijkheden tot ontwikkeling van het gebied in gevaar brengt. Daarom werd voorgesteld om in het vervolgtraject alternatieven uit te werken die een oplossing zouden kunnen betekenen. Deze hebben betrekking tot de afmetingen van het huidige en toekomstige scheepvaartverkeer, de capaciteitsproblemen bij een toenemend gebruik van het sluisencomplex in Terneuzen en de weerslag van de aanpak van deze problemen op het gebruik van het kanaal. Op 26 maart 2007 sloot het Stakeholders Advies Forum (SAF) zich officieel aan bij het document van de probleemanalyse en adviseerde de bevoegde overheden om deze probleemanalyse als uitgangspunt te nemen bij de bespreking van de oplossingsalternatieven. Op 5 april 2007 nam de Technische Schelde Commissie (TSC) akte van het advies van het SAF en keurde op haar beurt de probleemanalyse en het vervolgtraject goed. Met deze officiële erkenning van het probleem kan KGT2008 de invulling van de grensoverschrijdende studie verder zetten. Hiertoe zullen nog 8 onderzoekspakketten uitgevoerd worden.

In 2007 besliste Nederland om de veertig jaar oude zeesluis in Terneuzen een grondige opknappbeurt te geven. Een groot deel van het remmingwerk wordt vervangen, er worden drie sluisdeuren volledig opgeknapt en ook de elektronica voor de bediening wordt volledig vernieuwd. Deze werken moeten in het voorjaar van 2008 klaar zijn. Naast de zeesluis worden ook de middensluis en de binnenvaartsluis opgeknapt. Dat gebeurt in het kader van een grote inhaalslag. De Nederlandse Rijkswaterstaat investeert tot 2010 ongeveer 50 miljoen euro in het sluisencomplex en het Kanaal Gent-Terneuzen. Van de kanaalbodem wordt ook ongeveer 300.000 kubieke meter verontreinigde baggerspecie weggehaald. De bruggen worden opnieuw bekabeld en daarnaast worden de radar- en marifooninstallaties vernieuwd en uitgebreid. Dat laatste houdt direct verband met de invoering van de bediening van sluisen en bruggen op afstand, die in 2009 gestalte moet krijgen. De centrale bediening vindt dan plaats vanuit de verkeerspost op de Middenhavendam, die daarvoor aanzienlijk moet worden uitgebreid.

Op 13 juni 2007 heeft de Nederlandse Rijkswaterstaat het eerste van een reeks van ongeveer twintig te slopen schepen op het kanaal Gent-Terneuzen opgeruimd. Het ging om een oude duwboot die al vele jaren afgemeerd lag nabij Sas van Gent. De verlaten schepen moeten worden verwijderd omdat ze ligplaatsen innemen die

voor de reguliere scheepvaart bestemd zijn. Daarnaast brengen ze de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer in het gedrang en houden ze risico's in voor het milieu. Als de eigenaars hun verlaten schepen niet zelf verwijderen dan zal Rijkswaterstaat dit - na het doorlopen van een juridisch traject - zelf doen en de kosten op hen verhalen. Om het kanaal vrij te maken van verlaten schepen te maken, werkt Rijkswaterstaat nauw samen met Zeeland Seaports, de gemeente Terneuzen en (gezien het grensoverschrijdende aspect van deze operatie) met het Havenbedrijf Gent GAB.

Tijdens zijn bezoek van 6 maart 2007 kondigde minister Kris Peeters ondermeer volgende investeringen aan voor de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de haven van Gent:

- Voor het herstel van de oevers van het Kanaal Gent-Terneuzen voorziet de Vlaamse Overheid in het kader van een vijfjarenplan 2006-2010 jaarlijks 2,5 miljoen euro voor vervanging en corrosiebehandeling van damplanken langs het kanaal Gent-Terneuzen. In 2006 werd ongeveer 1,8 miljoen euro vastgelegd voor herstel van damplanken op de Linkerkanaaloever. In 2007 werden de gedeeltelijke vernieuwing van de doorsteek Zelzate op de rechteroever en een stuk van de zuidelijke oever van de Moervaart aanbesteed;
- Voor de onderhoudsbaggerwerken op het Kanaal Gent-Terneuzen wordt jaarlijks 5 miljoen euro voorzien. Daarnaast worden ook jaarlijks 0,5 miljoen euro in voor allerhande onderhoudswerken aan het kanaal en 0,5 miljoen euro voor groenonderhoud langs het Kanaal voorzien;
- De volledige vernieuwing van de electro-mechanische installatie van Zelzatebrug. In de programmatie werd een geraamd bedrag van 2,5 miljoen euro ingeschreven. Ondertussen is de aanbesteding gebeurd en dient door de minister een budget van 4,6 miljoen euro te worden uitgetrokken in 2007;
- De renovatie van het Sifferdok, onder meer de kaai-bevloering op de rechteroever;
- Een tweede ontsluitingsweg van het industrieterrein Moervaart-Zuid;
- Allerlei renovatiewerken en aanleg van wegen in het havengebied.

Om de doorstroming op de R4 Oost (John Kennedylaan) in het Gentse havengebied te verbeteren werd midden augustus 2007 gestart met de bouw van een brug over de R4 Oost ter hoogte van de Skaldenstraat. Door deze werken zal de R4 Oost een primaire weg type 2 worden, dat is een type tussen een snelweg en een

gewone secundaire weg. De verkeerslichten aan de Skaldenstraat zullen vervangen worden door een brug die de Skaldenstraat en de Belgicastraat verbindt. De nieuwe brug zal voorzien zijn van verhoogde op- en afritten. De werken aan de brug zullen midden 2008 klaar zijn. Bij de bouw van de brug zijn ook nog aansluitende infrastructuurwerken voorzien. Ter hoogte van de Piratenstraat plant men een fly-over over de R4 en de goederenspoorlijn, zonder aansluitingen op de R4. Verder zouden er nog twee rotondes worden aangelegd ter hoogte van de Langerbruggestraat, waarvan één ten oosten en één ten westen van de R4.

Op 9 november 2007 vond aan het Kluizendok een officiële plechtigheid plaats, georganiseerd door het Projectbureau Gentse Kanaalzone en het Havenbedrijf Gent, naar aanleiding van de afwerking van het Strategisch Plan voor de Gentse Kanaalzone. Het Strategisch Plan voor de Gentse Kanaalzone kwam tot stand in samenwerking met alle stakeholders in het havengebied, onder leiding van de Oost-Vlaamse provinciegouverneur. Dit Plan werd door gouverneur Denys op 9 november officieel plechtig overhandigd aan Minister-President Kris Peeters. Nog op die plechtigheid werd ook de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de partners van het Netwerk Gentse Kanaalzone (SRN) voor de periode 2007-2012 ondertekend, door de bestuurders van het Havenbedrijf, de Stad Gent, de Gemeenten Evergem en Zelzate en de Provincie Oost-Vlaanderen. De uitwerking van het "Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone" verliep niet van een leien dak. Er is met name 14 jaar lang aan gewerkt om tot de huidige versie te komen; het is dan wel een versie waar alle belanghebbenden zich grotendeels kunnen vinden. Een aantal details niet te na gesproken. Het voorbereidende werk voor het strategisch plan startte in 1993 toen het ROM-project (ruimtelijke ordening en milieu) gelanceerd werd. De bedoeling was om samen met alle betrokkenen (overheid, bedrijven, milieugroeperingen, bewoners...) de krijtlijnen te trekken voor de verdere groei van de Gentse kanaalzone. Hierbij zouden zowel de economische rol van de regio als de leefbaarheid, de ecologie en de bereikbaarheid verzoend moeten worden. Na vele vergaderingen, verfiningen en aanpassingen heeft dat streven veertien jaar later zijn beslag gekregen in het consensusdocument "Wel-varende kanaalzone. Minister-president Kris Peeters van zijn kant benadrukte de wil van de Vlaamse Overheid om dit document als leidraad in haar beleid ten opzichte van de haven van Gent te gebruiken. De provinciegouverneur van Oost-Vlaanderen, André Denys, onderstreepte dat er zonder gegronde redenen niet snel van dit plan afgeweken zal kunnen worden

aangezien alle betrokken erachter staan. De Gentse havenscheper Sas van Rouvoij stipte aan dat het plan de toekomst van de haven vrijwaart omdat hiermee een evenwicht gevonden is tussen de verschillende facetten van de Gentse zeehaven. Plechtige overhandiging strategisch plan Gentse Kanaalzone

<i>Haven van Gent</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>4.667 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>582 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>27,4 km*</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>211 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>135 km</i>
<i>Bron: volgens ontwerp RUP met GIS – *inclusief 4,2 km van het Kluizendok</i>	

3.2.3. Scheepvaartlijnen

Vanaf januari 2007 werd het Intermodaal Platform Gent, onderdeel van Stukwerkers Havenbedrijf, integraal opgenomen in de regelmatige binnenvaart-containerdienst van PortConnect dat de havens van Zeebrugge, Antwerpen en Duisburg verbindt.

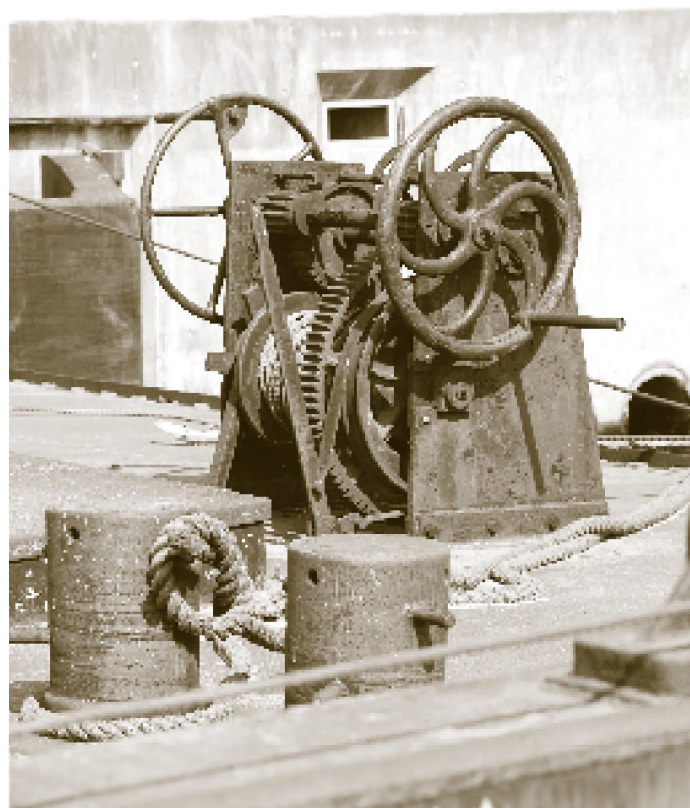
Begin maart 2007 verscheepte Enercon een eerste lading windmolenwieken uit Santos (Brazilië) via de haven van Gent. Op 26 maart werden de eerste wieken in Gent door Stukwerkers Havenbedrijf overgeladen op een binnenschip om daarna naar hun eindbestemming verscheept te worden. Wegens het succes van deze eerste verscheping, besloot Enercon, de Duitse marktleider in windturbines, om op regelmatige basis windmolenwieken te verscheperen via de haven van Gent. De tweede lading is in de week van 8 mei aangekomen en een derde is aangekomen op 9 juni. Ondertussen hebben nog verschillende verschepingen plaatsgehad. Samen met de eerste lading windmolenwieken werden voor een andere verscheper generatoren gelost vanuit Santos. Deze generatoren waren bestemd voor een ontvanger in Spanje en werden in Gent door Stukwerkers Havenbedrijf overgeladen op binnenschepen voor verder vervoer naar Spanje.

Op 19 mei 2007 loste de bulkcarrier "Ystwyth" voor het eerst een lading cementklinkers in het Kluizendok. Dit 244 meter lange schip, met een draagvermogen van 77.673 DWT meerde aan de nieuwe cementmaalfabriek aan kadenummer 7.100. De lading van 51.000 ton Chinese cementklinkers die het schip er loste was bestemd voor de firma Mandelwerk, het vroegere VVM gevestigd aan het Grootdok. De firma Mandelwerk is één van de bedrijven die handel drijven in bouwmaterialen en die zich aan het Kluizendok gevestigd hebben. De nieuwe vestiging van de firma Mandelwerk aan het Kluizendok

betreft een investering van om en bij de 25 miljoen euro. Door de nieuwe vestigingen ziet het er naar uit dat Gent een belangrijke aan- en afvoerhaven wordt voor deze materialen. Voorzichtige ramingen spreken van 500.000 ton per jaar.

Volvo Logistics startte in de maand juni 2007 met een nieuwe regelmatige binnenvaartcontainerdienst. Containers van de rederij Hamburg Süd worden per binnenvaart vanuit de haven van Antwerpen naar de Mercator Multimodal Terminal gebracht. Deze containers voeren onderdelen aan voor de fabriek van Volvo Europe Trucks. Het betreft een trafiek van ongeveer 1.000 TEU per jaar.

DFDS Tor line heeft vanaf september 2007 een bijkomend roll-on-roll-off-schip, MS "Tor Neringa", ingezet op haar dienst tussen Gent en Göteborg. In 2006 werden al drie roll-on-roll-off-schepen ingezet die wekelijks 6 afvaarten verzorgen. Het bijkomend schip zal opereren met een apart afvaartschema (3 aanlopen per 14 dagen). Het MS "Tor Neringa" zorgt met 2.500 lijnmeter extra voor een gevoelige uitbreiding van de capaciteit als gevolg van een verhoogd ladingaanbod. Op 13 september 2007 liep het bijkomende roll-on-roll-off-schip van de EuroBridge lijn, de "Tor Neringa", voor de eerste maal de haven van Gent aan om dan op 15 september volgeladen naar Göteborg te vertrekken.



3.3. De haven van Zeebrugge

3.3.1. Industrie

In maart 2007 werd in de achterhaven van Zeebrugge de nieuwe havensleepboot "Union Amber" in gebruik genomen. De sleepboot werd in Spanje gebouwd voor rekening van de Belgische rederij URS (Unie van Reddings- en Sleepdienst). Het schip heeft een trekkracht van 65 ton op de paal. De nieuwe havensleepboot wordt enkel ingezet in de Zeebrugse achterhaven en assisteert schepen tussen de kaaien en de P. Vandamme-sluis. In september 2007 werd de "Union Amber" verhoogd door haar zusterschip, de "Union Jade". Beide havensleepboten werden op 18 september 2007, aan het Zeestation op de Leopold II-dam, plechtig gedoopt. Daardoor zijn er nu permanent twee havensleepboten beschikbaar in de achterhaven. In de voorhaven van Zeebrugge zijn er doorlopend vier krachtige havensleepboten gestationeerd. De inzet van twee nieuwe krachtige sleepboten was nodig doordat het aantal grote schepen die de haven van Zeebrugge aandoen toeneemt.

Eind maart 2007 werd door de Belgische gasmaatschappij Distrigas een punt gezet achter de aanvoer van vloeibaar aardgas vanuit Algerije. Het contract met het Algerijnse staatsgasbedrijf Sonatrach liep in 2007 na bijna 25 jaar af. Vanaf april 2007 voert Distrigas vloeibaar aardgas in vanuit de Golfstaat Qatar. Na Algerije wordt Qatar dus voor België de nieuwe leverancier van aardgas. Na Rusland en Iran bezit Qatar de grootste aardgasvoorraden ter wereld. Qatar voert het grootste deel van zijn aardgasproductie in vloeibare toestand uit per schip (LNG). In 2006 stootte Qatar Indonesië van de troon van de grootste LNG-producent. Maar niet alleen Distrigas bevoorraadt voortaan de Belgische gasmarkt. Ook Suez Global LNG en ExxonMobil (in samenwerking met Qatar Petroleum) sloten contracten af met Qatar om de Belgische markt te bevoorraden. In Qatar wordt het gas gewonnen in het North Field-gasveld. Dit gasveld strekt zich uit tot meer dan 100 kilometer verder noordwaarts onder de zeebodem. Het gas wordt in de nabijgelegen haven van Ras Laffan vloeibaar gemaakt en geladen aan boord van methaantankers. Na de eerste oliecrisis sloot de Belgische regering in 1975 een contract met de Algerijnse staatsoliemaatschappij Sonatrach voor de levering van aardgas aan België. Vooral de stroomproducenten zagen toen in aardgas een alternatief voor de dure aardolie. Het duurde echter nog 10 jaar alvorens de eerste methaantanker in de Zeebrugse voorhaven de eerste lading LNG loste. De LNG-terminal was niet tijdig klaar om in 1982 de eerste gasleveringen vanuit Algerije te kunnen ontvangen. De

twee LNG-tankers die België via Zeebrugge bevoorraden, het Belgische schip "Methania" en de Algerijnse methaantanker "Mourad Didouche", losten hun lading van 1982 tot 1985 in het Franse Montoir-de-Bretagne.

Op donderdag 29 maart 2007 werd op de ontvangst-terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) van Fluxys in de Zeebrugse voorhaven de aankomst gevierd van de Griekse methaantanker "Umm Bab", het eerste schip met methaan in het kader van de langetermijncontracten met Qatar. Tussen 2007 en 2026 is op de LNG-terminal een capaciteit geboekt voor de aanvoer van jaarlijks 7,2 miljard kubieke meter aardgas vanuit Qatar. De feestelijke ontvangst van het eerste aardgas uit Qatar werd bijgewoond door Abdullah bin Hamad al-Attiya, minister van Energie en Industrie van Qatar en zijn Belgische ambtsgeenoot, minister Marc Verwilghen. De ingebruikname van de LNG-terminal in 1987 betekende een nieuwe stap in de diversificatie van de bevoorradingsbronnen voor de Belgische markt. Sinds 1987 was de aanvoer van LNG op de terminal goed voor circa één derde van het verbruik van België. De LNG-terminal is ook een aantrekkingspool geweest voor een waaier van nieuwe projecten die van Zeebrugge het kruispunt bij uitstek hebben gemaakt van de internationale aardgasstromen in Noordwest-Europa. De onderzeese Zeepipe-pijpleiding naar de Noorse aardgasvelden Troll en Sleipner, de pijpleiding Zeebrugge-Blairegnies, de onderzeese Interconnector-leiding van en naar het Verenigd Koninkrijk, de leiding Zeebrugge-Zelzate/Eynatten en de Hub Zeebrugge, een kortetermijnmarkt voor aardgas. Tot begin 2007 had Distrigas met Fluxys LNG een langetermijncontract voor het gebruik van de capaciteit op de LNG-terminal van Zeebrugge. In 2004 ondertekende Fluxys LNG langetermijncontracten met drie klanten voor het gebruik van capaciteit op de terminal. Met Qatar Petroleum/ExxonMobil werd een overeenkomst gesloten voor jaarlijks 55 losbeurten voor een periode van 20 jaar. De 55 losbeurten per jaar komen overeen met een jaarlijkse capaciteit van 3,4 miljard kubieke meter aardgas. Een tweede contract werd ondertekend met Distrigas voor 33 losbeurten per jaar voor een termijn van 20 jaar. Dit komt overeen met 2,7 miljard kubieke meter aardgas per jaar. Tenslotte is er een overeenkomst met Suez LNG voor 22 losbeurten per jaar, of 1,8 miljard kubieke meter aardgas, voor een termijn van 15 jaar. Voor de ontvangst van ongeveer 110 methaantankers per jaar was de uitbreiding van de capaciteit van de LNG-terminal in Zeebrugge noodzakelijk. De capaciteit werd opgevoerd van 4,5 naar 9 miljard kubieke meter aardgas per jaar door de bouw van een bijkomende hervergassingsinstallatie en door de bouw van een vierde opslagtank met een capaciteit

van 145.000 kubieke meter. De uitbreiding betreft een investering van 165 miljoen euro. De bijkomende opslag-tank en de nieuwe hervergassingsinstallatie werden begin 2008 in gebruik genomen.

Zoals reeds gezegd ligt Zeebrugge op het kruispunt van twee belangrijke vervoersassen voor aardgas in Europa: de oost/west as tussen Oost-Europa en het Verenigd Koninkrijk en de noord/zuid as tussen Noorwegen, Noordwest- en Zuid-Europa. De verschillende installaties in Zeebrugge hebben een gezamenlijke jaarcapaciteit van ongeveer 47,5 miljard kubieke meter aardgas. Dit komt overeen met ongeveer 10% van het EU25-verbruik. Eind november 2007 telt Hub Zeebrugge 70 actieve leden en was daarmee de belangrijkste internationale kortetermijnmarkt voor aardgas in continentaal Europa. Begin 2008 schakelt Fluxys over naar een volledige ZeePlatform Service. Marktspelers kunnen daardoor tegen een zeer aantrekkelijk tarief en zonder capaciteitsbeperkingen aardgas uitwisselen tussen Hub Zeebrugge, de Interconnector Zeebrugge Terminal, de Zeepipe Terminal en de LNG-terminal. De vervoerscapaciteit vanuit de zone Zeebrugge zal worden verhoogd om te beantwoorden aan de capaciteitsbehoeften die zijn gebleken uit marktbevragingen rond nieuwe transitcapaciteit tussen het oosten en het westen en tussen het noorden en het zuiden.

In maart versterkte de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha zijn verankering in België door de overname van de roll-on-roll-off-activiteiten van PSA/HNN in Zeebrugge en Antwerpen. NYK is één van de grootste rederijen van Japan en is in al de verschillende segmenten van de scheepvaart actief. Ook als car carrier is de rederij NYK zeer belangrijk. De rederij werkt onafhankelijk met een grote vloot schepen die een capaciteit hebben van 5.000 tot meer dan 6.500 auto's. In Zeebrugge worden de car carriers van NYK behandeld door de firma ICO (International Car Operators), het vroegere CTO (Combined Terminal Operators). Jaarlijks lost NYK zo'n 100.000 nieuwe auto's in Zeebrugge, voornamelijk wagens van Japanse makelij. Na in Zeebrugge gelost te hebben zetten de car carriers van NYK koers naar Hamburg en Hanko, vervolgens naar het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika en terug naar Japan. NYK wil Zeebrugge uitbouwen tot een "hub and spoke"-terminal: in Zeebrugge wordt het maximaal aantal auto's gelost, waarna ze met schepen van de 50%-filiaal UECC naar diverse bestemmingen in Europa worden vervoerd. ICO beschikt in de achterhaven van Zeebrugge over twee grote over- en opslagcentra voor roll-on-roll-off-ladingen. Aan het Noordelijk Insteekdok bevindt zich een grote multi-

purpose roll-on-roll-off-terminal, met een kaailengte van 900 meter en een ponton. Naast auto's wordt aan deze terminal ook breakbulk als lo-lo behandeld. ICO beschikt er tevens van een PDI-centrum (Pre-Delivery Inspection) en de terminal is aangesloten op het spoorwegnet. ICO beschikt in Zeebrugge tevens over een tweede grote terminal, met een kaailengte van 600 meter, aan de Bastenakenkaai. Deze terminal werd in 2007 uitgebreid tot een totale oppervlakte van 54 hectare. Door de uitbreiding verhoogt de opslagcapaciteit van 10.000 tot 25.000 personenwagens. De uitbreiding betreft een investering van ongeveer 8 miljoen euro, waarvan ruim 1 miljoen euro ging naar een verregaande beveiliging van de installaties met onder meer nieuwe camera- en alarmsystemen en permanente bewaking. In 2006 behandelde ICO in totaal 1,1 miljoen nieuwe wagens, van diverse merken. De firma is ook in Antwerpen actief, waar aan het Vrasenedok een terminal met een kaai van 319 meter wordt uitgebaat. Op deze terminal behandelde ICO in 2006 332.000 nieuwe personenauto's, hoofdzakelijk van Koreaanse makelij.

RORO (Roll-on-roll-off)

Roll-on-roll-off. Horizontale goederenbehandeling waarbij rollend materieel (vrachtwagens, bouw- en landbouwmaterieel en personenwagens) aan en van boord van een schip wordt gereden door middel van een hellend vlak dat het niveauverschil tussen de kaai en het schip overbrugt.

LOLO (Lift-on-lift-off)

Lift-on-Lift-off. Laadmethode waarbij goederen door middel van een kraan of een portaalkraan verticaal worden geladen of gelost. Meestal bedoelt men met LOLO het behandelen van containers.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

Om aan de toenemende trafiek het hoofd te kunnen bieden werd beslist om de behandelingscapaciteit van de containerterminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge) uit te breiden. De CHZ-terminal is een joint venture van PSA/HNN (65 procent) en de Franse rederij CMA CGM. Bij het aangaan van de joint venture met CMA CGM werd gezamenlijk beslist om verder te investeren in meer behandelingscapaciteit. Bij de Chinese kranenbouwer ZPMC (Zhen Hua Port Machinery Company) werden drie nieuwe superpostpanamax containerkranen besteld, die schepen met 22 rijen containers bovendecks kunnen behandelen. Ook het aantal straddle carriers werd in 2007 uitgebreid van 31 naar 38 stuks.



In 2006 heeft CHZ een extra concessie van 5,5 hectare genomen aan de zuidelijke, nog onverharde dwarskaai. Het is de bedoeling om aan de zuidkaai feederlijnen te behandelen. De terminal van CHZ is daardoor uitgebreid tot 42 hectare. PSA/HNN heeft ook nog een concessie genomen van 1.300 meter kaai aan de noordkant van het Albert II-dok. In 2007 waren de werken voor de bouw van de kaaimuren in volle uitvoering. PSA/HNN hoopt er in 2009 te kunnen starten aan een eerste stuk kaaimuur van 600 meter lang. De technische diensten van PSA/HNN waren in 2007 volop bezig met de layout van de nieuwe terminal en de voorbereiding van de bouwaanvraag. Op de nieuwe terminal van 51 hectare zullen 8 superpostpanamax containerkranen worden opgericht, met een reikwijdte van 22 containers. De terminal wordt ingericht volgens het traditionele staddlecarrier concept.

Begin mei 2007 werd op de Leopold II-dam in Zeebrugge een nieuw kantoorgebouw in gebruik genomen voor de firma's Euroservices en Hoppe Ship Agencies. Euroservices startte haar activiteiten bijna 35 jaar geleden. Begin de jaren zeventig van de vorige eeuw ontstond er een drukke aanvoertrafiek van vinylchloride monomer (VCM) in de achterhaven van Zeebrugge. De firma Conoco Chemicals was de eerste om dit product, de grondstof voor de productie van PVC, per schip aan te voeren vanuit de Verenigde Staten. Aangezien dit

een uiterst zuiver product betreft, dienden de tanks van de kleinere gastankers die het VCM in Zeebrugge kwamen laden voor distributie in Europa eerst onder stikstofatmosfeer gebracht worden. Het leveren van stikstof in vloeibare vorm aan een temperatuur van -196°C vereiste speciale installaties. Daarvoor werd de firma Euroservices opgericht. Vlug bleek er ook belangstelling van rederijen die niet speciaal naar Zeebrugge kwamen om VCM te laden. De nood aan een terminal waar de tanks van LPG-schepen konden geïnertiseerd worden was groot. Na de opstart aan het Prins Philips-dok in de achterhaven, werden in de zomer van 1974 gespecialiseerde installaties op de Leopold II-dam in de voorhaven in gebruik genomen. De geografische ligging en de goede toegankelijkheid van Zeebrugge bleken een grote troef. De installaties werden uitgebreid, nieuwe toestellen werden in gebruik genomen, vaak speciaal ontworpen en gebouwd voor de terminal. De terminal van Euroservices is uniek in Europa. Jaarlijks doen ongeveer 120 à 130 gastankers beroep op Euroservices om hun ladingtanks te conditioneren. Naast Euroservices betreft ook Hoppe Ship Agencies een deel van het nieuwe kantorencomplex. Hoppe Ship Agencies werd in 2004 opgericht en is gespecialiseerd in scheepsagentuur van chemicaliëntankers en methaantankers. Daarnaast treedt Hoppe Ship Agencies ook op als scheepsagent voor containerfeeders en voor estuaire-petroleumtankers.

In mei 2007 werd bij de fruitsapprodrucent, Tropicana, de zesde verpakingslijn in gebruik genomen in zijn vestiging in de Zeebrugse achterhaven. Tropicana beschikt sinds 2003 in Zeebrugge over een concessie van 40 hectare aan het Noordelijk Insteekdok. Op het terrein bouwde Tropicana een productie-eenheid van 20.000 vierkante meter en een opslagplaats van 12.400 vierkante meter. Die opslagplaats is opgedeeld in een magazijn voor verpakkingsmateriaal, een magazijn voor grondstoffen en een magazijn voor afgewerkte producten. De opslageenheid voor het vloeibare fruitsap omvat acht tanks met een totale capaciteit van 16 miljoen liter. De logistieke activiteiten worden door Tropicana uitbesteed aan Flanders Cold Centre (FCC), een dochteronderneming van de Sea-Invest groep. Flanders Cold Centre staat tevens in voor het lossen van de schepen, het opslaan van het fruitsap en het verpakkingsmateriaal, het aanleveren van het verpakkingsmateriaal aan de productielijn, het opslaan van het afgewerkte product en het laden van de vrachtwagens. In de fruitsappenfabriek zorgen 150 Tropicana-werknemers voor de verpakking van het versgeperste sinaasappelensap, volgens de strengste kwaliteitsnormen. Tot begin 2007 beschikte de fabriek over vijf verpakingslijnen: één voor PET-flesjes (250 en 330 ml), drie voor drankkartons van 1 liter en één voor drankkartons van 1,75 liter. In mei 2007 werd een zesde verpakingslijn opgestart voor het verpakken van fruitsap in kartons van 1,75 liter. De installatie van Zeebrugge bevoorraadt vooral de markt in het Verenigd Koninkrijk. Sinds de start in 2003 kent de productie een groei van ongeveer 25% per jaar. Als deze trend aanhoudt zal een nieuwe uitbreiding nodig zijn in 2009/2010. Als er voldoende kritische massa is, zal de huidige opslag- en verpakingsinstallaties worden verdubbeld. De bouw- en milieuvergunning hiervoor zijn reeds aangevraagd, zodat die verdubbeling snel kan worden gerealiseerd, indien nodig.

Begin juni 2007 kondigde Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) aan dat het op zijn 47 hectare grote roll-on-roll-off-terminal aan het zuidelijk insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge twee nieuwe PDI-centra (Pre-Delivery Inspection) zou bouwen, onder de naam van Technical Services. Op vraag van de klanten wordt geïnvesteerd in een PDI-centrum voor personenauto's en in een centrum voor zwaar rollend materieel, zoals landbouwmachines, tractoren en bouw materieel. Na het bouwverlof van 2007 werd gestart met een eerste PDI-centrum van 4.500 vierkante meter voor zwaar rollend materieel en in 2008 wordt een gelijksoortig centrum gebouwd voor auto's. Dit centrum zal een oppervlakte hebben van 7.500 vierkante meter en moet tegen het einde van 2008 klaar zijn. Bij de bouw van de

beide PDI-centra wordt veel aandacht besteed aan het milieu: elektrische wagentjes zullen de voertuigen op de terminals verplaatsen, de gebouwen worden voorzien van zonnepanelen en windmolens zullen zorgen voor de energievoorziening. De bouw van de twee PDI-centra kost ongeveer 8 miljoen euro. Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) werd in 1999 opgericht als een joint venture tussen Wilhelm Wilhelmsen uit Noorwegen en Wallenius Lines uit Zweden. WWL biedt vervoers- en logistieke diensten aan van fabriek tot gebruiker, hoofdzakelijk voor de auto-industrie. Jaarlijks vervoert WWL wereldwijd 3,3 miljoen auto's en ander rollend materieel, waarvan 1,7 miljoen over zee en 1,6 miljoen over land. In 2006 bedroeg de omzet van WWL 2,5 miljard USD, waarvan 1,6 miljard USD gegenereerd werd uit overzees vervoer en 0,9 miljard USD uit terminalactiviteiten, technische diensten en inlanddistributie.

Op 2 juli 2007 opende de firma Gerlach, een onderdeel van Deutsche Post World Net, een douaneagentschap in de haven van Zeebrugge. Gerlach heeft ook al kantoren in Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Gerlach opende een kantoor op de CHZ-terminal, in de nabijheid van de Inspectie- en Controlepost van de Douane. Het bedrijf biedt er het ganse gamma aan van douanediensden, inclusief fiscale vertegenwoordiging, douane advies bij complexe zaken en ervaren allrounders bij de klant thuis. De nieuwe vestiging in Zeebrugge werkt samen met de kantoren van Antwerpen en Rotterdam.

Eind juli 2007 heeft de Belgische groep Exmar, specialist in het vervoer van vloeibare gassen over zee, bij het Zeebrugse havenbestuur een concessie aangevraagd voor de bouw van een ontvangst- en overslagterminal van vloeibaar aardgas en van hogedrukaardgas. In het kader van het zekerstellen van de aardgasbevoorrading van ons land en van Europa wil Exmar een losinstallatie en ship-to-ship overslaginstallatie bouwen in Zeebrugge. De nieuwe terminal moet volledig compatibel zijn met de bestaande aardgasinfrastructuur in Zeebrugge en moet de Belgische positie op de Europese aardgasbevoorrading- en transitmarkt nog verder versterken. De geplande infrastructuur moet toelaten om twee conventionele methaantankers of hervergassingsschepen (LNGRV's of Liquefied Natural Gas Regasification Vessel) tegelijkertijd te ontvangen. LNGRV's zijn schepen die aan boord zelf vloeibaar aardgas (LNG) kunnen hervergassen vooraleer het rechtstreeks in het hogedruk aardgastransportnet wordt geïnjecteerd. Deze schepen kunnen echter ook vloeibaar aardgas overpompen in opslagtanks aan de wal. De geplande installatie moet ook toelaten om vloeibaar aardgas rechtstreeks over te laden van de ene methaantanker op een andere.

LNGRV's maken het mogelijk om aardgas in vloeibare vorm aan te voeren zonder dat dure ontvangstterminals aan wal nodig zijn.

Vanaf midden 2007 worden de containerschepen van C2C Lines (Coast to Coast Lines) niet langer behandeld aan de Zweedse Kaai, maar aan de nieuwe installaties die CdMC (Compagnie de Manutention de Conteneurs) aan de westelijke retourkaai van het Albert II-dok in gebruik heeft genomen. C2C Lines, een joint venture van Cobelfret en ECS European Containers, is meteen ook de eerste gebruiker van de nieuwe terminal. De lijn verbindt Zeebrugge drie maal per week met de Ierse havens van Waterford en Warrenpoint. De nieuwe terminal in het Albert II-dok heeft een oppervlakte van 12 hectare en beschikt over een kaaimuur van 300 meter lang. De containers worden er gelost of geladen met een mobiele Gottwald-havenkraan. De bewegingen op de terminal gebeuren met een reach-stacker en de opslag op de achterkaai gebeurt in blok met twee op banden rijdende portaalkranen. De terminal is tevens voorzien van vier sporen.

RMG (Rail Mounted Gantry)

Een RMG (Rail Mounted Gantry) is een hefstoel waarmee containers worden geladen op of gelost van spoorwagens. Het is een portaalkraan die meestal op rails rijdt en wordt opgesteld over een spoorbundel op een containerterminal. De containers worden door de RMG langs de spoorbundel geplaatst, waarna ze door straddle carriers verder worden vervoerd naar het opslagterrein. RMG's worden soms ook ingezet op opslagterreinen van containerterminals voor het stockeren van containers in grote blokken. In dat geval rijden de RMG's op luchtbanden.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

Op 10 september 2007 startte Rail Link Europe een regelmatige treinverbinding voor containers en swap bodies tussen Zeebrugge en het Franse Dourges, in de nabijheid van Rijsel. Er worden drie vertrekken per week aangeboden, in beide richting. In Zeebrugge laden de treinen aan het Brittanniadok en op de containerterminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge). De treinen, die een capaciteit hebben van 80 TEU, worden in Dourges behandeld op het spoorplatform LDCT. In Dourges is er verdere aansluiting mogelijk naar andere bestemmingen in het Franse hinterland. In eerste instantie richting Le Havre en op de as Parijs-Lyon-Marseille. Er zijn ook verbindingen met Mannheim en Ludwigshafen in Duitsland. Rail Link Europe werd in



het begin van 2007 opgericht door Rail Link en Veolia Transport. De hoofdzetel is gevestigd in Marseille, met kantoren in Le Havre, Hamburg en Antwerpen.

Swap body (wissellaadbak)

Een swap body (wissellaadbak) is een standaardvrachtkontainer die gewoonlijk te licht gebouwd is om te worden gestapeld, of om vanaf de bovenkant te worden opgetild, en dit in tegenstelling tot de meer wijdverspreide ISO-containers. Wisselbakken worden normaal gebouwd uit minder en/of lichtere materialen om te besparen op de aankoopkosten en op de brandstofkosten.

Wissellaadbakken zijn meestal zo gebouwd dat de externe en interne afmetingen gelijk zijn aan die van standaard ISO-containers. Op die manier kunnen ze vervoerd worden met hetzelfde type vrachtwagen, oplegger en treinwagon als die voor ISO-containers. Soms worden de afmetingen van de wissellaadbakken afgestemd op een specifieke regio.

Heel dikwijls zijn de chassis van wissellaadbakken voorzien van opvouwbare poten, om de wissel van de laadbak van de ene vrachtwagen naar de andere te vergemakkelijken en om de laadbak ter bestemming te kunnen achterlaten zonder dat daarvoor een hijsstoel nodig is.

De wissellaadbakken hebben vaak meer deuren of glijdende panelen dan de standaard ISO-containers, waardoor het lossen en laden sneller en gemakkelijker gaat. Veel wisselbakken hebben enkel een zwaar gordijn aan de zijkanen om de lading te beschermen.

Sommige containerschepen en containerterminals zijn voorzien van speciale stalen frames of rekken, om wissellaadbakken op elkaar te stapelen, zonder dat daarbij het gewicht van de hoger geplaatste containers of wissellaadbakken op de wissellaadbakken rust.

Op de website van de VHC (www.serv.be/vhc) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.

Op 13 september 2007 kwam het Chinese zwareladingsschip "Zhen Hua 8" in Zeebrugge aan met aan boord drie nieuwe superpostpanamax containerkranen voor de terminal van CHZ (Zeebrugge Container Handling) en twee RMG's (Rail Mounted Gantries) voor APM Terminals in de voorhaven. De twee RMG's voor APM Terminals werden begin juli 2006 al eens aangevoerd, maar raakten in augustus 2006, nog voor ze werden opgeleverd, zwaar beschadigd door een hevige onweer. Ze moesten voor herstel terug naar China worden verscheept. De drie containerkranen voor de terminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge) werden in Shanghai gebouwd bij de kranenbouwer ZPMC (Zhen Hua Port Machinery Company). De nieuwe kranen hebben een totale hoogte van 109 meter, wegen elk 1.800 ton en kunnen containers tot 41 meter boven het kaaivlak optillen. Vanaf het kaaivlak kunnen de kranen ook containers tot 21 meter diep in het scheepsruij plaatsen. De hijssnelheid bedraagt bij volledige belading 90 meter per minuut en de snelheid van de trolley 240 meter per minuut. De kranen kunnen zich aan een snelheid van 45 meter per minuut over het kaaivlak verplaatsen. Het maximale hefvermogen van de kranen bedraagt 75 ton onder de haak. De kranen werden in Zeebrugge vanaf de "Zhen Hua 8" op de sporen geschoven en werden in oktober in gebruik genomen. Na het lossen van de drie containerkranen op de CHZ en de twee RMG's bij APM Terminals, laadde de "Zhen Hua 8" twee containerkranen van de voormalige terminaluitbater aan het Albert II-dok met bestemming Montevideo in Uruguay, waar Katoen Natie een containerterminal uitbaat. Die twee kranen werden destijds door het havenbestuur MBZ aan de Canadakaai opgesteld.

Begin november 2007 kondigde het Duitse logistieke bedrijf Horst Mosolf aan dat het in Zeebrugge een speciaal op de in- en export van auto's voorziene terminal gaat bouwen, inclusief een PDI-centre (Pre-Delivery Inspection). De nieuwe terminal, Mosolf Automotive Centre (MAC), zal gebouwd worden op een terrein van 200.000 m² in de nieuwe maritieme logistieke zone in de achterhaven van Zeebrugge. De trimodaal ontsloten terminal zal een capaciteit hebben van 250.000 auto's per jaar. Er zal ook opslagruimte zijn voor 7.000 personenwagens. Naast de ontvangst en controle van de voertuigen zal MAC ook specifieke technische en optionele aanpassingen voor de Europese markt kunnen aanbieden, evenals andere technische dienstverlening, opslag, herstellingen volgens welbepaalde standaarden voor nieuwe en tweedehandswagens en specifieke emissietests die beantwoorden aan de nationale wetgeving. Door de trimodale ontsluiting kan het natransport over gans Europa tot bij de eindbestemming zowel over

de weg, per spoor of per binnenschip gebeuren. Mosolf beschikt in alle drie van die vervoermodi over de nodige eigen transportcapaciteit.

3.3.2. Infrastructuur en milieu

Onder aanwezigheid van heel wat prominenten uit de maritieme en de politieke wereld werd op zaterdag 7 juli 2007 het Albert II-dok plechtig geopend door kroonprins Filip en prinses Mathilde. Door de opening van het nieuwe dok kan Zeebrugge de grootste containerschepen ter wereld ontvangen. De plechtige inhuldiging was meteen ook de start van een weekend vol vieringen rond het honderjarig bestaan van de haven van Brugge/Zeebrugge. Honderd jaar ervoor, op 23 juli 1907, huldigden koning Leopold II, kroonprins Albert en prinses Elizabeth de nieuwe haven aan de Belgische kust plechtig in. In 2007 werd die honderdste verjaardag maandenlang gevierd met evenementen en begeleide havenbezoeken voor de bevolking, waarin de Open Havendag van zondag 8 juli 2007 het hoogtepunt was. Daarmee werd het havendok formeel geopend. In hun welkomstwoord onderstreepten zowel havenvoorzitter Joachim Coens als burgemeester Patrick Moenaert dat dankzij de bijkomende capaciteit van het nieuwe dok Zeebrugge definitief kan doorbreken als internationale toegangspoort voor de allergrootste containerschepen. Vlaams minister-president Kris Peeters en de nieuwe minister van Openbare Werken, Hilde Crevits, verzekerden dat Vlaanderen blijft investeren in de maritieme toegang van Zeebrugge en de andere Vlaamse havens.

Volgende werken voor de haven van Brugge/Zeebrugge werden in 2007 uitgevoerd in opdracht van het Vlaamse Gewest:

- De oevers van het Verbindingsdok in de achterhaven in Zeebrugge werden verder hersteld;
- De studie betreffende het strategisch havenproject ter hoogte van de Visartsluis in de haven van Zeebrugge (SHIP PROJECT) werd verder uitgevoerd;
- De opmaak van het procedurehandboek, de plan MER en de project MER betreffende het SHIP project werd aanbesteed;
- De studie voor de droogzetting van de sluishoofden van de P. Vandammesluis in Zeebrugge werd verder uitgevoerd;
- Herstellen van de rails van de onderrolwagen van deur 4 van de P. Vandammesluis in Zeebrugge in het kader van lopende onderhoudscontracten;
- De schilderwerken aan brug 2 van de P. Vandammesluis werden aangevat;

- Natuurwaarden in de achterhaven werden gemonitord en natuurcompensaties m.b.t. verdere uitbreiding in de zuidelijke achterhaven werden gerealiseerd;
- Ter voorbereiding van het uitvoeren van baggerwerken werd de kwaliteit van de zeebodem in de vaargeulen gemonitord;
- Het vervangen van de rails met betonfundering van de bovenrolwagens van de deuren van de P. Vandammesluis werd aanbesteed;
- Het vervangen van de looprails van de deuren van de Visartsluis werd aanbesteed;
- Diverse onderhoudswerken aan de dammen van de buiten- en binnenhaven evenals aan het pompstation op de Isabellavaart werden uitgevoerd;
- Op diverse plaatsen in het havengebied werd groenonderhoud uitgevoerd.

Volgende werken werden in 2007 door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, MBZ, met subsidies door het Vlaams Gewest aanbesteed, aangevat of verder gezet:

- De werken voor het vrijbaggeren van de kaaimuren in het Albert II-dok werden aangevat;
- De werken voor de realisatie van de kaaimuur aan het dokuiteinde van het Albert II - dok in de westelijke voorhaven werden beëindigd;
- De werken voor het plaatsen van bodembescherming langs kaaimuren in de haven van Zeebrugge werden verder uitgevoerd;
- De werken voor het verlengen van de kaaimuur aan het Albert II-dok noord in de westelijke voorhaven in Zeebrugge werden verder uitgevoerd;
- De werken voor het bouwen van een kaaimuur langs de oostoever van het zuidelijk kanaaldok in de achterhaven te Zeebrugge werden verder uitgevoerd;
- De werken voor de bouw van een steiger in het Verbindingsdok ter hoogte van de Bastenakenkade werden aanbesteed;
- De werken voor het verlengen van de Canadakaai door middel van een steiger werden aanbesteed.

Volgende werken werden in 2007 in de haven van Brugge/Zeebrugge door het havenbestuur MBZ uitgevoerd:

- Onderhoudswerken werden uitgevoerd aan diverse uitrustingen en domeingoederen;
- Ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringdecreet werden bodemonderzoeken uitgevoerd door Ecorem nv;

- Vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegen en kaaiverhardingen;
- Belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis werden uitgevoerd;
- Ingevolge de ISPS -code werden verschillende nieuwe uitrustingen geplaatst;
- Baggerwerken aan de commerciële ligplaatsen werden uitgevoerd ingevolge overeenkomst afgesloten met THV Noordzee & Kust;
- De bodemsaneringswerken op de Leopold II-dam werden verder uitgevoerd door Heijmans Infra nv;
- De werken voor de bouw van een grensinspectiepost ten behoeve van de Douane en het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) werden aanbesteed;
- Bouw van een toegangsbrug naar de terreinen ten westen van het Zijdelings Vaartje langs de L. Blondeellaan in Zeebrugge;
- Teneinde de terminal van P&O Ferries uit te breiden werd op de Havendam een loods afgebroken door Koen Martens nv uit Lapscheure;
- De studie voor de bouw van een brug over de toegangssporen westelijke voorhaven als toegang tot de terminal noordzijde Albert II-dok werd aangevat door studie bureau Jonckheere bvba uit Brugge;
- Aanpassingswerken aan diverse steigers werden uitgevoerd.

Volgende werken werden in 2007 door privé-bedrijven uitgevoerd in de haven van Brugge-Zeebrugge:

- Uitvoeren van bijkomende verhardingswerken op de roll-on-roll-off-terminal van ICO aan de Bastenakenkade;
- Werken voor de bouw van een vierde tank voor de opslag van vloeibaar aardgas door FLUXYS op de LNG-terminal in de oostelijke voorhaven;
- Uitvoeren van beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS gecertificeerde terminal;
- Het realiseren van nieuwe treinsporen en een RTG laad- en loskraan op het Minervaplein door Cobelfret;
- De sanering van de bodem van de vroegere cokesfabriek van Carcoke in opdracht van OVAM werd aangevat;
- Afwerken van een distributiecentrum door 2XL langs de Baron de Maerelaan en de L. Blondeellaan in Zeebrugge;
- Bouw van nieuwe loodsen in de binnenhaven in Brugge door de firma's Minne Port Services en Agence Maritime Minne.

<i>Haven van Zeebrugge</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>2.847 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>1.009 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>16,2 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>180,0 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>40,0 km</i>
<i>Bron: MBZ</i>	

3.3.3. Scheepvaartlijnen

In januari 2007 besliste de IJslands-Nederlandse Samskip-groep om na Rotterdam ook Zeebrugge uit te bouwen als tweede draaischijf voor haar activiteiten in Noord-Europa. Daarvoor werd een overeenkomst gesloten met PSA (Port of Singapore Authority). Op 18 januari 2007 startte Samskip een wekelijkse regelmatige containerlijn tussen Zeebrugge en de Ierse haven van Dublin. Op de verbinding naar Ierland wordt één kustvaartcontainerschip ingezet, de "Samship Pioneer" met een containercapaciteit van 800 TEU. In Zeebrugge worden de schepen van Samskip behandeld door CHZ (Container Handling Zeebrugge), de containerterminal waarvan PSA en CMA CGM de aandeelhouders zijn. Alvorens naar Dublin te varen wordt eerst nog de haven van Rotterdam aangelopen om bijkomende lading aan boord te nemen. Bij voldoende ladingaanbod in Zeebrugge wordt rechtstreeks naar Dublin gevaren.

Vanaf 17 augustus 2007 vaart de IJslandse rederij Samskip vanuit Zeebrugge ook naar havens in de Baltische Zee. Samskip baat een regelmatige containerdienst uit vanaf het Verenigd Koninkrijk en het Europese continent naar Zweden, Rusland en de Baltische Staten. Sinds september 2007 wordt ook Polen aangelopen. De aanlopen van die lijn in Zeebrugge worden verzorgd door de "Samskip Explorer", één van de schepen van de rederij die speciaal zijn ontworpen voor het vervoer 45-voet containers. Het schip heeft een capaciteit van 800 TEU. In Zeebrugge worden de feederscheepen van de nieuwe lijn behandeld op de terminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge). Elke vrijdag vertrekt er een containerschip vanuit Zeebrugge met aankomst in Helsingborg de maandagochtend. Van daaruit is er transshipment mogelijk op de andere lijnen van Samskip naar Polen, de Baltische Staten en Rusland. De transittijd vanuit Zeebrugge naar Klaipeda en Ventspils bedraagt vijf dagen, naar Moskou tien à 12 dagen.

PortConnect, de rederij die vanaf Zeebrugge verschillende feederdiensten aanbiedt voor containers, heeft eind januari 2007 een nieuw zeeschip in dienst genomen. Daardoor bezit de logistieke dienstverlener PortConnect nu over vier zeescheepen, naast één bin-

nenschip. Het nieuwe schip is de "Ara Felixstowe", een Cypriotisch schip met een containercapaciteit van 372 TEU. De inzet van het nieuwe schip was noodzakelijk om het hoofd te kunnen bieden aan de groeiende containertrafiek van en naar Zeebrugge. PortConnect onderhoudt verschillende regelmatige verbindingen vanuit Zeebrugge naar Rotterdam, Antwerpen en naar de oost- en westkust van het Verenigd Koninkrijk. Daarvoor zet het in totaal vier feederscheepen in. Daarnaast baat PortConnect ook nog één binnenschip uit voor het vervoer van containers van en naar Zeebrugge via de binnenwateren. Vanaf april 2008 nam PortConnect ook nog een nieuw estuaire binnenschip in de vaart. In 2007 vervoerde PortConnect in totaal 155.000 TEU, waarvan 140.000 TEU met feederscheepen en 15.000 TEU via de binnenvaart.

Vanaf 27 januari 2007 ontvangt de containerterminal van APMT aan het Albert II-dok in de Zeebrugse voorhaven, een nieuwe aanloop. Naast de AE10-loop, die met schepen van 7.500 TEU wordt verzorgd, wordt de haven van Zeebrugge ook aangelopen door de AE9-dienst op Zuidoost-Azië. Op de AE9-loop worden schepen ingezet van 5.500 à 6.000 TEU. Zeebrugge is de eerste aanvoerhaven in Noord-Europa op deze dienst. Deze service is het alternatief op de Oceania Pendulum voor transshipment cargo vanuit Australië en Nieuw-Zeeland. Hierbij worden westbound Laem Chabang (Thailand), Tanjung Pelepas (Maleisië), Port Kelang, Colombo (Sri Lanka), Zeebrugge, Felixstowe (UK) en Bremerhaven (Duitsland) aangelopen in een tijdsbestek van 24 dagen.





Vanaf begin februari 2007 werd door de Griekse rederij Superfast Ferries een nieuwe ferry ingezet tussen Zeebrugge en de Schotse haven van Rosyth. Het nieuwe schip, de "Blue Star 1", vervangt de iets kleinere ferry "Superfast X", die tot dan op de lijn werd ingezet. De "Blue Star 1" is eigendom van Strintzis Lines Shipping maar wordt uitgebaat door Blue Star Ferries, net als Superfast Ferries een dochter is van de Griekse Attica groep. Het schip heeft een lengte van 176,1 meter, een breedte van 25,7 meter en de diepgang op het zomermerk bedraagt 6,35 meter. De dienstsnelheid van het schip bedraagt 28 knopen. De ferry heeft twee schroeven die worden aangedreven door vier motoren van elk 11.120 KW. Het schip heeft een maximale capaciteit van 830 passagiers en kan 640 personenwagens of 100 standaardvrachtwagens aan boord nemen. De inzet van de "Blue Star 1" op de lijn Zeebrugge-Rosyth kwam er nadat de Griekse eigenaar de "Superfast X" in 2006 had verkocht.

Op 6 februari werd in de Zeebrugse achterhaven een lading van 5.500 ton papierdeeg gelost uit de "Jaeger Arrow", een papierschip van de rederij Gearbulk. De lading was afkomstig uit de haven van Grande Hanse aan de St. Lawrence in Canada. Deze lading was de eerste van een nieuwe trafiek, waarbij het gaat om het vervoer van ongeveer 50.000 ton papierdeeg per jaar voor de Europese vestigingen van StoraEnso. Maandelijks komt één schip papierdeeg lossen op de terminal

van CTO in het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven. De "Jaeger Arrow" is een splinternieuw schip, speciaal gebouwd voor het vervoer van papier en papierproducten. Uiterlijk ziet het schip er uit als een car carrier omdat het volledig dicht is. De laad- en losactiviteiten gebeuren via laadpoorten aan de zijkant van het schip. Deze laadpoorten klappen naar boven en bevatten tevens de portaalkranen waarmee wordt geladen en gelost. Deze portaalkranen bedienen gelijktijdig het ruim van het schip en de kade.

Op 21 februari 2007 startte een nieuwe feederdienst tussen Zeebrugge en de haven van Immingham op de Humber. De nieuwe containerdienst wordt uitgebaat door de rederij Feederlink, een dochter van de Irish Continental Group. Feederlink is al jaren actief in Rotterdam, van waaruit het regelmatige verbindingen onderhoud met de havens van Felixstowe, Immingham, South-Shields (op de rivier de Tyne) en Grangemouth. Aanvankelijk wordt vanuit Zeebrugge enkel op Immingham gevaren. Bij voldoende ladingaanbod wordt ook de haven van Tilbury aangelopen. In Zeebrugge worden de schepen van Feederlink behandeld aan de containerterminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge).

In maart 2007 meerde aan de APMT-terminal aan het Albert II-dok in Zeebrugge de "Maersk Brooklyn", een panamax-containerschip. Het schip heeft een capaciteit van 4.170 TEU en een dienstsnelheid van 29 knopen (53,7 km/u). Het betreft hier het snelste schip ter

wereld in zijn soort en meteen ook het snelste schip in de vloot van Maersk Line. Het schip behoort tot de Maersk Boston-klasse, ontworpen en gebouwd door de Volkswerft Stralsund, een dochter van de Odense Steel Shipyard van de A.P. Møller groep. De "Maersk Brooklyn" is 294,10 meter lang, 31,18 meter breed en heeft een maximale diepgang van 13,50 meter. Het schip wordt aangedreven door een Wärtsilä-Sulzer motor van 68.640 kW (ongeveer 89.000 pk). Tijdens de proefvaarten haalde het schip een snelheid van 31 knopen (57,4 km/u). De "Maersk Brooklyn" wordt door Maersk Line ingezet op de AE8-dienst tussen Noord-Europa en Azië.

Op 13 april 2007 meldde Vlaams minister van Openbare Werken, Kris Peeters, dat de eerste contracten voor de Vlaamse estuaire vaart werden afgesloten. De tijdelijke vereniging Stecy-Maes en de firma Patrick Hermans & Christiane Troch kregen een toelage van 900.000 euro. Met de estuaire vaart is het de bedoeling de Vlaamse zeehavens vlotter bereikbaar te maken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van aangepaste binnenschepen die kunnen varen op het deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen. Om die estuaire vaart en de binnenvaart de nodige duw in de rug te geven, besliste de Vlaamse Regering om een betoelagingsysteem uit te werken. Toenmalig Vlaams minister Kris Peeters werkte eind 2006 zo'n betoelagingsysteem verder uit. In totaal werd een bedrag van 6,2 miljoen euro vrijgemaakt. Dit geld moet dienen om de dienstverleners die een binnenvaartverbinding willen aanbieden tussen de Vlaamse kusthavens en de binnenvaartterminals in Vlaanderen te stimuleren. Eén van de selectiecriteria was dat de dienstverleners na de opstartsteun de levensvatbaarheid van deze diensten tot 2017 verzekeren. De eerste afvaart vond plaats op 3 januari 2008: de "Amberes" kwam, aan de containerterminal van APMT in de Zeebrugse voorhaven, negentig containers lossen en 120 containers laden, met bestemming de WCT-terminal aan het Albertkanaal in Meerhout. Via de overheidssteun kan op termijn een jaarlijks volume van 790.000 TEU naar het binnenland en het Rijngebied via estuaire vaart worden vervoerd. Dit is het equivalent van jaarlijks 500.000 vrachtwagens of ruim 9.000 traditionele binnenschepen door Brugge. In het voorjaar van 2008 kwamen nog twee bijkomende estuaire binnenschepen in de vaart voor de bediening van de Vlaamse kusthavens.

Op 27 juli 2007 meerde de "APL Cyprine" voor de eerste maal aan bij APM Terminals Zeebrugge met de South China Express (SCX) service die deel uitmaakt van de New World Alliance (NWA). APL heeft

in de NWA, Hyundai Merchant Marine en Mitsui O.S.K. Lines (MOL) als overige partners. De SCX-service loopt Thamesport, Hamburg, Rotterdam, Singapore, Chiwan, Ningbo, Shanghai en Hong Kong aan in een tijdspanne van 33 dagen.

C2C Lines (Coast to Coast Lines), de combinatie van de Antwerpse groep Cobelfret en het Zeebrugse ECS European Containers, verhoogde eind juni 2007 de capaciteit van de lijn op Ierland, door de inzet van een groter schip. Vanuit Zeebrugge biedt C2C Lines drie afvaarten per week naar de Ierse havens Waterford en Warrenpoint. Tot juni 2007 werden daarvoor drie schepen ingezet, waarvan de grootste een capaciteit had van 735 TEU. Vanaf eind juni 2007 werd één van de schepen vervangen door een schip met een grotere capaciteit: de "C2C Aquarius" van 735 TEU werd vervangen door de "Spica J." van 962 TEU, van dezelfde rederij Jungerhans uit Duitsland.

Op 16 juli 2007 startte P&O Ferries vanuit Zeebrugge met een nieuwe dagelijkse vrachtverbinding op de Britse haven van Tilbury aan de Theems. Tilbury ligt strategisch ten opzichte van de Britse hoofdstad Londen. Voor de opstartperiode heeft P&O Ferries de vrachtferry "Calibur" gecharterd. Later in 2007 volgde er nog een tweede schip. Met twee retour overtochten per dag heeft de lijn een capaciteit van meer dan 100.000 vrachteenheden per jaar. De nieuwe lijn mikt vooral op vracht voor de bouw van de Olympische infrastructuur in Londen. P&O Ferries onderhield reeds belangrijke roll-on-roll-off-diensten vanuit Zeebrugge op de havens van Hull en Teesport/Middlesborough, beide in Noord-Oost Engeland. Om de nieuwe terminal voor de lijn op Tilbury te kunnen uitbouwen heeft P&O Ferries extra terreinen verworven, aansluitend op haar reeds bestaande terminal. Ook in Tilbury werd de terminal van P&O Ferries uitgebreid. In Zeebrugge wordt onderzocht om de reeds jaren buiten dienst zijnde roll-on-roll-off-steigers aan kaai 111 en 112 opnieuw te gebruiken.

Op 17 juli 2007 liep de "Faust" de haven van Zeebrugge binnen. Met een capaciteit van 8.000 personenwagens is dat het grootste autoschip ter wereld. Het schip was pas op 17 mei 2007 van stapel gelopen op de scheepswerf van Daewoo in Zuid-Korea, als eerste van een reeks van drie identieke LCTC's (Large Car & Truck Carrier). LCTC's zijn gebouwd om zowel personenwagens als vrachtwagens en ander zwaar rollend materieel te vervoeren. De schepen werden gebouwd volgens een gans vernieuwend ontwerp, met een dubbele romp tot aan het hoofddek en met twee waterdichte dekken. Bovendien zijn de schepen zo gebouwd dat hun emis-

sie in het water en in de lucht minimaal is. Het schip heeft een lengte van 228 meter, een breedte van 32,26 meter en meet 75.000 GT (Gross Ton). De "Faust" is eigendom van de Zweedse rederij Wallenius en wordt ingezet door het Zweeds-Noorse Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL).

Op 7 september 2007 werd aan het Zuiderterras in Antwerpen het nieuwste megaroll-on-roll-offschip "Yasmine" van de Cobelfret-groep gedoopt. Het schip verzorgt sinds het voorjaar van 2007, samen met haar zusterschip de "Pauline", de regelmatige verbinding tussen Zeebrugge en de Britse haven Killingholme op de Humber. Beide schepen behoren tot een lot van 8 ferries die werden gebouwd op een Duitse scheepswerf in Flensburg voor 450 miljoen euro. De "Yasmine" en de "Pauline" hebben een lengte van 200 meter en een breedte van 31 meter. Naast deze twee vrachtferies heeft Cobelfret ook nog zes even lange, maar smallere en eenvoudiger schepen besteld op dezelfde werf. Deze zes eenheden worden vanaf 2009 à rato van één schip per drie maanden in de vaart genomen. Alle nieuwe schepen zullen worden ingezet op de Noordzee. Cobelfret is via zijn rederij en Cobelfret Ferries en het in 2006 overgenomen Britse Dart Line de marktleider in het roll-on-roll-off-verkeer op de Noordzee. Het vaart tussen Zeebrugge en Purfleet, Immingham het Zweedse Gothenburg, tussen Rotterdam en Purfleet en Immingham, tussen Vlissingen en Dagenham en tussen Killingholme en Gothenburg. Na de vereffening van Ferryways nam Cobelfret de activiteiten van die rederij in Oostende over, evenals het personeel en de overslag-terminal in Oostende.

Op zaterdag 22 september 2007 meerde in Zeebrugge het containerschip "Elly Maersk" aan de containerterminal van APM Terminals aan het Albert II-dok. De "Elly Maersk" is samen met zeven zusterschepen het grootste containerschip ter wereld. Het schip behoort tot de PS-klasse, ook wel de Emma Maersk-klasse genoemd, van de Deense rederij Maersk Lines. De acht schepen werden gebouwd op de scheepswerf van Odense Steel Shipyard, dat net als Maersk Lines een onderdeel is van de Deense A.P. Møller Groep. Maersk Lines, de grootste containerrederij ter wereld, heeft nooit de juiste capaciteit van deze gigantische schepen (ze hebben een lengte van 396,4 meter, een breedte van 56,4 meter en een geladen diepgang van 16 meter) willen vrijgeven. Officieel verkondigt Maersk Lines dat de schepen een capaciteit hebben van 11.000 TEU, maar de capaciteit wordt door experts geschat op ongeveer 15.200 TEU. De schepen van die klasse zijn uitgerust met één motor van 109.000 PK en aan boord zijn er tevens 1.000 aansluitingen voor reefercontainers. In Zeebrug-

ge laadde de "Elly Maersk" 4.181 containers of ongeveer 8.000 TEU. De zusterschepen "Edith Maersk", "Estelle Maersk" en "Eugen Maersk" legden intussen ook reeds aan in Zeebrugge.

Eind september 2007 startte een shortseavrachtdienst tussen Zeebrugge en de Spaanse haven Bilbao. De eerste afvaart vond plaats op 26 september 2007 door de "Friedrich Russ", een vrachtferry met een capaciteit van 1.650 strekkende meter of 108 trailers. Ook het zusterschip, de "Elizabeth Russ" wordt op de lijn Zeebrugge-Bilbao ingezet. Beide schepen halen een dienstsnelheid van 20 knopen, waardoor ze de oversteek van Zeebrugge naar Bilbao in 38 uur kunnen maken. De nieuwe lijn biedt drie afvaarten per week in beide richtingen. De rederij hoopt op cliënteel die door het gebruik van de regelmatige lijn de grote fileproblemen rond Parijs, Lyon, Bordeaux en de Spaanse grens kunnen vermijden. Aanvankelijk wordt enkel ongeleide vracht vervoerd. De nieuwe lijn wordt uitgebaat door de rederij Transfennica, die deel uitmaakt van de Spliethoff groep. Transfennica heeft ook een eigen kantoor geopend in Zeebrugge. Vanaf januari 2008 wordt op de lijn een eerste, grotere schip ingezet. Dit schip heeft een capaciteit van 2.922 strekkende meter of 190 trailers. Het grotere schip heeft een snelheid van 21 knopen en is voorzien van een boordkraan waarmee containers kunnen worden geladen en gelost. In Zeebrugge worden de schepen van de nieuwe lijn Zeebrugge-Bilbao behandeld door goederenbehandelaar Sea-Ro aan de Zweedse kaai, in de voorhaven. Sea-Ro beschikt er over een terminal van 11 hectare. De kaai is uitgerust met een mobiele Fantuzzi-Reggione-kraan met een capaciteit van 100 ton met spreader en beschikt tevens over een roll-on-roll-off-ponton, geschikt voor het laden en lossen van rollend materieel tot 220 ton.

Op 3 oktober 2007 werd op de LNG-terminal van Fluxys in de Zeebrugse voorhaven het duizendste LNG-schip ontvangen. De "Al Thakhira" loste een lading van 145.000 m³ vloeibaar aardgas, afkomstig uit Qatar. Vanuit de LNG-terminal in Zeebrugge werd de voorbije 20 jaar 70 miljard m³ aardgas in het Europese leidingennet gepompt. Het verbruik van aardgas is in Europa de laatste 20 jaar verdubbeld. Om aan de vraag te kunnen voldoen werd de capaciteit van de LNG-terminal van Zeebrugge verdubbeld van 4,5 miljard m³ naar 9 miljard m³ aardgas per jaar en er bestaan plannen voor een nog verdere uitbreiding.

Op 9 oktober 2007 werd op de terminal van Toyota in de achterhaven van Zeebrugge de 2.000.000ste wagen behandeld sinds de start van de terminal door de

Japanse autobouwer Toyota in januari 2001. De terminal van Toyota in het Zuidelijk Insteekdok van de achterhaven fungeert als logistieke draaischijf voor nieuwe wagens. De terminal in de achterhaven is de grootste autoterminal van Toyota in Europa. Op een terrein van 42 hectare behandelt Toyota ongeveer 400.000 nieuwe wagens per jaar. De aanvoer gebeurt hoofdzakelijk per schip. Vanop de terminal worden wagens vervoerd naar de dealers in de Benelux en Duitsland. Belangrijke loten worden ook doorgevoerd naar Polen, Oekraïne, Hongarije, Tsjechië, Slovenië en Frankrijk. De auto's die vanuit Zeebrugge worden gedistribueerd in de Benelux en in Duitsland passeren eerst via het PDI-centrum (Pre-Delivery Inspection) op de terminal. Naast inspectie van de wagens worden er ook de gevraagde opties gemonteerd.

In november 2007 werd de capaciteit van de vrachtdienst van P&O Ferries van Zeebrugge naar Hull opgevoerd door de inzet van een bijkomende vrachtferry. Voorheen bood P&O Ferries drie keer per week een afzonderlijke vrachtafvaart naar Hull, boven op de dagelijkse vracht/passagiersverbinding. Vanaf november 2007 is er dagelijks een extra afvaart voor vracht door de inzet van de "Calibur" op de lijn naar Hull. Het schip vaarde vroeger tussen Zeebrugge en Tilbury, maar op die lijn wordt vanaf november het grotere schip "Global Carrier" ingezet. Dat schip komt dan weer van de route Europoort-Hull, waarvoor P&O Ferries een groter schip, de "Ursine", chartert.

Sinds begin november 2007 loopt het nieuwe Finse roll-on-roll-off-schip "Misana" van Finnlines regelmatig het Wielingendok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge aan, waar het wordt behandeld door Sea-Ro Terminal. De Finse rederij Godby Shipping liet dit schip speciaal bouwen voor het vervoer van papier vanuit de Finse havens Hamina en Rauma naar Santander en El Ferrol in Noord-Spanje. De Finse papierproducent UPM chartert de "Misana" voor een periode van acht jaar. Omdat er in Spanje onvoldoende retourlading is, laat Godby Shipping zijn schepen voortaan op de terugreis Zeebrugge aanlopen om er northbound lading van Finnlines op te pikken.

In 2007 meerden in totaal 56 cruiseschepen aan in de haven van Brugge/Zeebrugge. Dat is één meer dan het jaar ervoor. Daarbij behoorden verschillende grote prestigieuze schepen zoals de bijna 300 meter lange "Queen Elizabeth 2" van Cunard Line en de "Golden Princess", een cruiseschip van 109.000 GT van Princess Cruises. Op 20 december 2007 meerde aan de Zweedse kaai de splinternieuwe "Queen Victoria". Dit

schip van Cunard Line werd pas enkele dagen ervoor in dienst genomen en zal in 2008 de "Queen Elizabeth 2" vervangen. De "Queen Elizabeth 2" werd verkocht aan Kuwait en zal er dienst doen als een drijvend hotel. De 56 schepen hadden in totaal 139.879 passagiers aan boord. Dit is een stijging van 28,2% tegenover 2006, toen er 109.086 cruise-passagiers in de haven van Zeebrugge aanlegden. Zeebrugge doet het de jongste jaren steeds beter als cruisehaven en ook de komende jaren worden steeds meer cruiseschepen verwacht. De meeste cruiseschepen meren aan de Zweedse kaai of aan de Leopold II-dam. Schepen tot 220 meter lang kunnen aanleggen aan het Zeestation aan de Leopold II-dam. De langere schepen meren aan de Zweedse kaai. In 2008 zal het havenbestuur van Zeebrugge een bestelling plaatsen voor de levering van een mobiele loopbrug, waarmee ook rolstoelpassagiers gemakkelijk van en aan boord kunnen gaan. Deze mobiele loopbrug kan op verschillende kaaien worden ingezet.

3.4. De haven van Oostende

3.4.1. Industrie

In het begin van de maand juni 2007 werden de firma's Ferryways en haar dochteronderneming Searoad Stevedores overgenomen door respectievelijk de vennootschappen LineCo en Terminalco, twee bedrijven die deel uitmaken van de Antwerpse groep Cobelfret. Terminalco, het vroegere Searoad Stevedores, staat in voor de goederenbehandeling van LineCo, de voormalige ferryoperator Ferryways. De groep Cobelfret is gespecialiseerd in roll-on-roll-off-activiteiten. Met deze overname verwerft Cobelfret een bijkomend bruggenhoofd in Oostende, naast haar aanwezigheid in de havens van Rotterdam, Vlissingen en Zeebrugge. In december 2007 kondigde Cobelfret aan dat de activiteiten van LineCo vanaf 1 januari 2008 overgenomen zijn door Dart Line, een andere dochtermaatschappij van Cobelfret. De regelmatige ferryverbindingen met het Thames-gebied, midden Engeland en Noord-Engeland werden behouden. In totaal worden, met vijf schepen, vijf afvaarten per dag verzekerd. Het gebied in en rond Londen wordt bediend door twee afvaarten per dag naar Dartford. Centraal Engeland wordt, met twee afvaarten per dag, bediend vanuit Harwich. Naar Noord-Engeland is er één dagelijkse verbinding naar de haven van Killingholme, gelegen op de Humber. De zes ferryschepen, van ongeveer 140 meter lengte, die op de drie lijnen worden ingezet, hebben elk een capaciteit van 70 à 80 onbegeleide trailers. Het is de bedoeling van de groep Cobelfret om in de toekomst grotere schepen in te zetten vanuit Oostende. In een eerste fase zouden schepen



van 170 meter lang, met een capaciteit van ongeveer 100 trailers, worden ingezet. In een latere fase, na het voltooiën van een betere haventoeegang, de verhoging van de capaciteit van de terminal in Oostende en de betere spoorwegontsluiting, zou Cobelfret met schepen van 200 meter lang varen op Oostende.

Midden 2007 maakte de firma Verhelst Logistics uit Oudenburg bekend dat het een tienjarig contract had afgesloten met het Spaanse Sepiolsa voor de invoer en de distributie van mineralen. De termijn van het contract kan eventueel nog worden verlengd. De Spaanse onderneming maakt deel uit van de internationale Minersa-groep, dat diverse mineralen ontgint in mijnen in Zuid-Europa en Noord-Amerika. De groep is ook actief in de sector van de chemicaliën. Naast de zuivere goederenbehandeling is Verhelst ook actief in de sector van de scheepsbevrachting, de scheepsagentuur, het opslaan en het opzakken van goederen en aansluitend in de sector van het wegvervoer. Het contract van Sepiolsa met Verhelst Logistics zal de overslag van bulk in Oostende ten goede komen.

Op 13 september 2007 werd de marinebasis Oosteroever te Oostende plechtig overgedragen aan het AG Haven Oostende. In de maanden daarvoor werden de activiteiten op deze marinebasis geleidelijk afgebouwd. De voorraden van de Belgische Marine die nog op de basis waren opgeslagen werden verhuisd naar andere locaties, hoofdzakelijk naar de marinebasis van Zeebrugge. Na 13 september bleven nog een 15-tal personeelsleden van de Marine actief, voor de activiteit oppervlaktebehandeling die op de bestaande installa-

ties wordt voortgezet. Het beheer van het domein, de gebouwen en de installaties valt vanaf 13 september ten laste van het Oostendse havenbestuur. Daarover werden duidelijke afspraken gemaakt met de Belgische Marine en met de beheerder van de militaire infrastructuur (5 RCI). Voor de haven van Oostende is het vrijkomen van het militair domein Oosteroever belangrijk: hierdoor kunnen de terminals in het oostelijk deel van de haven worden uitgebreid. De afbouw van de activiteiten van de Belgische Marine in Oostende is een langdurig proces geweest, dat op 13 september 2007 definitief werd afgesloten. De Belgische Marine blijft echter nog actief in Oostende met de wereldvermaarde ontmijningschool Eggermin. Na de overdracht moeten nog bodemsaneringswerken van een bepaalde zone binnen die site worden uitgevoerd. De werken hiervoor zijn reeds aanbesteed en startten op 11 februari 2008. Tegen het einde van 2008 moet dan het ganse terrein van ongeveer 3 hectare voor havenactiviteiten kunnen ingenomen worden.

In 2008 worden de eerste funderingen voor de windturbines van het windmolenpark op de Thorntonbank geplaatst. Deze funderingen worden gebouwd in de voorhaven van Oostende. In mei 2007 verleende AG Haven Oostende daarvoor een concessie ter hoogte van de Halve Maan op de oostelijke oever aan de firma C-Power. C-Power is de groep die de vergunning heeft gekregen voor de bouw van een park met 60 windturbines op de Thorntonbank vóór de Vlaamse kust. Het terrein, dat aan C-Power in concessie werd gegeven, bevindt zich vlak aan de havengeul. C-Power bouwt er de onderstel-

len voor de windturbines. De betonnen sokkels hebben een gewicht van 200 ton en een hoogte van 44 meter. De draagkracht van de bodem ter hoogte van de Halve Maan bedroeg slechts 4 ton per vierkante meter. Voor de bouw van de zware sokkels werd de bodem in de zomer van 2007 speciaal versterkt tot een draagkracht van 10 ton per vierkante meter. Daarvoor werden er 342 gewapende en 626 ongewapende palen in de grond geheid. Op de palen werd een gewapend betonnen plaat van 75 cm dik gegoten. Op de sokkels worden later, in zee, de windturbines gemonteerd. Aangezien het terrein gelegen is aan de vaargeul kan het transport van de sokkels vlotter verlopen. Voor het transporteren van de sokkels van de windmolens vanop de site van de Halve Maan naar zee, is een nieuwe verstevigde kaai noodzakelijk. Deze nieuwe kaai werd in 2006 goedgekeurd en aanbesteed. Met de bouw van de sokkels en met de bouw van de nieuwe kaaimuur werd gestart in het voorjaar van 2007. Op het terrein werd tevens een bezoekerscentrum gebouwd, waar de geïnteresseerden uitleg kunnen krijgen over het windturbinepark op de Thorntonbank. Vooraleer de sokkels kunnen worden geplaatst, moet de zeebodem worden versterkt. Eerst wordt een bouwput uitgebaggerd en een grindlaag op de zeebodem uitgespreid. Daarna wordt de sokkel op de versterkte bodem geplaatst. Hiervoor wordt een drijvend hijspontoon ingezet dat ook dienst zal doen voor het vervoer van de sokkels van de bouwplaats aan de Halve Maan naar de Thorntonbank. Eens de sokkel geplaatst, wordt de bouwput in zee weer opgevuld met zand rond de voet van de fundering. Op die manier wordt de windmolen verankerd in de zeebodem. Daarna wordt rond de fundering een bodemerosiebescherming aangebracht, bestaande uit stortsteen. De windturbines zelf worden in delen aangeleverd op de bouwplaats van de Halve Maan in Oostende. De mast bestaat uit twee delen van elk 37,5 meter lengte, een gondel en een rotor met drie wieken. De verschillende onderdelen worden vervoerd vanaf de Halve Maan naar de Thorntonbank, waar ze op de sokkels zullen worden gemonteerd. De zes eerste windmolens moeten tegen september 2008 operationeel zijn. In 2009 en 2010 worden respectievelijk nog eens 18 en 36 windturbines geplaatst. Het ganse windmolenpark op de Thorntonbank moet tegen 2011 volledig operationeel zijn.

Op 22 november 2007 startte het chemiebedrijf Proviron in Oostende met de productie van biodiesel. Proviron werd daarmee de derde actieve speler in België, met een eigen quotum, na Oleon en Neochim. De nieuwe fabriek voor de aanmaak van biodiesel betreft een investering van ongeveer 16,5 miljoen euro. Proviron werkte een eigen technologie uit en slaagde erin de hele bouwfase van ontwerp tot opstart af te werken in amper 11 maand



tijd. De nieuwe fabriek heeft een productiecapaciteit van 100.000 ton biodiesel per jaar. Deze capaciteit kan nog opgetrokken worden tot 120.000 ton per jaar. In de biodieselfabriek werken 30 mensen. Proviron maakt biodiesel op basis van koolzaadolie en deels sojaolie. Proviron kreeg in België een quotum toegewezen van 38.000 ton per jaar. De productie van biodiesel in Oostende past in de strategie die Proviron enkele jaren geleden ontwikkelde om over te schakelen van de klassieke chemie naar de "groene chemie". Dat betekent dat voortaan producten worden gemaakt op basis van hernieuwbare grondstoffen uit de landbouw in plaats van uit aardolie-derivaten. Naast biodiesel maakt Proviron in Oostende ook silicaten, een grondstof voor de aanmaak van groene autobanden.

3.4.2. Infrastructuur

In juli 2007 werd aangekondigd dat tegen 2010 een derde van het Visserijdok in de haven van Oostende zal worden gedempt om plaats te maken voor nieuwe haventerreinen. Door het gedeeltelijk dempen van het dok zouden zes à zeven hectare nieuwe haventerreinen beschikbaar komen. Het dempen van het Visserijdok zal geen nadelige gevolgen hebben voor de bestaande scheepswerven. De rest van het dok blijft exclusief bestemd voor de visserij. Oostende wil ook af van de schepen die in het Visserijdok liggen, maar er geen aantoonbare activiteit hebben. De idee om het Visserijdok gedeeltelijk te dempen wordt ingegeven door de trafiekprognoses voor de komende jaren. Om de verwachte groei in het ror-ro-verkeer te kunnen opvangen zijn dringend nieuwe haventerreinen nodig. De plannen om het dok gedeeltelijk te dempen worden in 2008 gefinaliseerd en de uitvoering van de werken is gepland voor 2009. In 2010 moeten dan de

nieuwe terreinen in gebruik kunnen worden genomen. De kosten voor het dempen van het dok zouden deels door de privésector worden gedragen.

De bestaande haventoeegang is niet meer geschikt om de roll-on/roll-off-schepen van de huidige generaties vlot toegang te verschaffen. Er wordt daarom aan een nieuwe haventoeegang gewerkt. De huidige generatie roll-on-roll-off-schepen hebben een lengte die te groot is om Oostende binnen te varen met de huidige haventoeegang. De eerste fase van de nieuwe haventoeegang is gestart na de winter van 2007 en moet een jaar later opgeleverd worden. Met de tweede fase wordt gestart nadat alle procedures achter de rug zijn voor het volledige project. Deze werken kunnen dan naadloos aansluiten op de reeds gerealiseerde werken. Tegen 2012 zouden de twee nieuwe strekdammen dan een feit moeten zijn.

Eind november 2007 werd een nieuwe vlottende aanlegsteiger in gebruik genomen voor het laden en lossen van roll-on-roll-off-schepen. Het betreft een dubbeldek-aanlegsteiger, waarbij de schepen tegelijkertijd op twee niveaus kunnen worden geladen en gelost. De nieuwe aanlegsteiger is rechtstreeks verbonden met een vrije terminal van ongeveer één hectare. Deze terminal is volledig ISPS beveiligd met onder meer camera's en met een onder hoogspanning staande omheining. De bouw van de dubbeldek-aanlegsteiger heeft ongeveer een jaar geduurd en werden volledig gefinancierd door het havenbestuur van Oostende. Het AG Haven Oostende kreeg daarvoor financiële steun van het Europese Interreg programma Impacte. De nieuwe aanlegsteiger kan zowel gebruikt worden voor roll-on-roll-off-schepen die over een eigen flap beschikken als door schepen die openschuivende deuren hebben en de flap in het schip wordt gelegd. Door aanpassingen van de ballasttanks kan de drijvende steiger aangepast worden voor schepen met hoog of een laag vrijboard. De nieuwe roll-on-roll-off-steiger in Oostende wordt gebruikt door Transeuropa Ferries.

In december 2007 kondigde de Vlaamse Regering aan dat tot 2015 150 miljoen euro zal geïnvesteerd worden in een grootschalig project om Oostende beter te beschermen tegen overstromingen als het gevolg van zware stormen. Het zeeweringsproject zal bestaan uit een westelijke havendam die ongeveer in het verlengde van de Visserskaai zal worden gebouwd. De nieuwe zeewering past in een globaal project dat ook voorziet in een betere maritieme toegankelijkheid. De verbetering van de maritieme toegang moet het mogelijk maken om schepen van 200 meter lang te ontvangen. Als gevolg van het zeeweringsproject verdwijnt een natuurgebied van 26 hectare op de Westeroever van Oostende. De

verdwijning van dit natuurgebied wordt gecompenseerd door natuurcreatie in Nieuwpoort-Lombardsijde.

Eén van de redenen waarom o.a. Kursiu Linija destijds besliste om haar containerdienst naar Oostende te staken was het feit dat aan de huidige containerkaai 602 niet voldoende diepgang kon gegarandeerd worden. Ook de container(kust)vaart kent een schaalvergroting en de schepen van zo'n 350 TEU worden meer en meer vervangen door grotere schepen van 500 tot 600 TEU. De diepgang is geen baggertechnisch probleem maar een probleem van een oude kaai die niet diep genoeg gefundeerd is. Om dus nieuwe containerlijnen te kunnen aantrekken heeft het Oostends havenbestuur plannen om een nieuwe wand te bouwen vóór de bestaande oude kaai, zodat voldoende diep kan gebaggerd worden. Het havenbestuur voorziet dat dit project slechts ten vroegste in 2009 zal kunnen aangevat worden.

<i>Haven van Oostende</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>658 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>199 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>8,2 km</i>
<i>Totale lengte spoonvegen</i>	<i>20 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>55 km</i>
<i>Bron: Havenbedrijf Oostende</i>	

3.4.3. Scheepvaartlijnen

In december 2007 kondigde Cobelfret aan dat de haven van Oostende vanaf 1 januari 2008 de basishaven wordt op het Europese continent van haar dochterrederij Dart Line. Dart Line stopt vanaf diezelfde datum met de roll-on-roll-off-verbinding van Zeebrugge naar Dartford. Zoals boven reeds vermeld, worden ook de activiteiten van LineCo vanaf die datum overgenomen door Dart Line. Vanuit Oostende biedt Dart Line vanaf 1 januari 2008 een brede waaier diensten aan. Vanuit Oostende worden dagelijks twee afvaarten in beide richtingen aangeboden naar Dartford, in de buurt van Londen, en twee afvaarten naar Harwich. Bovendien is er ook dagelijks één afvaart in beide richtingen tussen Oostende en Killingholme. Voor de exploitatie van de vijf afvaarten zet Dart Line zes vrachtferry's met een capaciteit van 75 à 120 opleggers in. Van en naar Dartford alleen al behandelt Dart Line ongeveer 120.000 opleggers per jaar. Na de verhuis van Dart Line van Zeebrugge naar Oostende kan nog steeds lading met bestemming Dartford en omstreken worden geladen in Zeebrugge, maar dan via de hub van Cobelfret in Purfleet op de Theems. Tussen Zeebrugge vaart Cobelfret vier keer per dag in beide richtingen naar Purfleet. Dartford ligt aan de overkant van de rivier en via een nabijgelegen brug is er een snelle verbinding tussen beide terminals mogelijk.

4

Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens



4.1. Inleiding

De overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid gebeuren sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 door de Vlaamse Gemeenschap. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de overheidsuitgaven voor de volledige periode 1989-2007, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De tweede verdieping van de Westerschelde wordt

afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. Sinds 2007 zijn er bedragen vastgelegd voor de verdere verdieping van de Schelde tot een tijongebonden diepte voor schepen met een diepgang 13,1 meter. In totaal besteedde de Vlaamse Gemeenschap in 2007 ca. 364,1 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping + wrakkenruiming Schelde	80,72	90,16	79,82	90,85	107,48	126,43	129,81
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,74	21,48
Derde Scheldeverdieping	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ruimen wrakken in de Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Antwerpen	94,47	70,61	87,36	94,00	80,24	24,82	50,08
Gent	15,22	18,14	23,97	30,40	16,10	18,28	25,85
Zeebrugge	30,29	27,74	42,75	34,69	34,31	26,59	17,23
Oostende	5,59	6,83	14,27	1,82	3,18	14,40	13,33
Totaal incl. maritieme toegang	226,29	213,47	248,16	251,76	241,32	210,52	236,30
Totaal excl. maritieme toegang en wrakkenruiming	145,57	123,32	168,34	160,91	133,84	84,10	106,49
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%

Nota: onder voorbehoud van wijzigingen die nog kunnen gebeuren via het Financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU) Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

In dit hoofdstuk “Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens” wordt telkens extra uitleg gegeven over de belangrijkste lopende projecten van het betreffende jaar. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 2007 werden aangevat of in uitvoering waren. Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2007 door middel van de ABEX-index¹.

4.2. De vier Vlaamse havens samen

Het overzicht van de uitgaven van de Vlaamse Gemeenschap voor de vier havens voor de periode 1989-2007 wordt in de eerste tabel weergegeven. Zowel de totale uitgaven van de Vlaamse Overheid in elke haven afzonderlijk als de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid worden weergegeven. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de recent beëindigde tweede verdieping van de Westerschelde en voor het opruimen van wrakken in de Schelde inbegrepen. Voor het eerst wordt er in 2007 ook reeds een bedrag opgenomen voor de derde Scheldeverdieping (48,2 miljoen euro).

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 heeft de Vlaamse Gemeenschap in

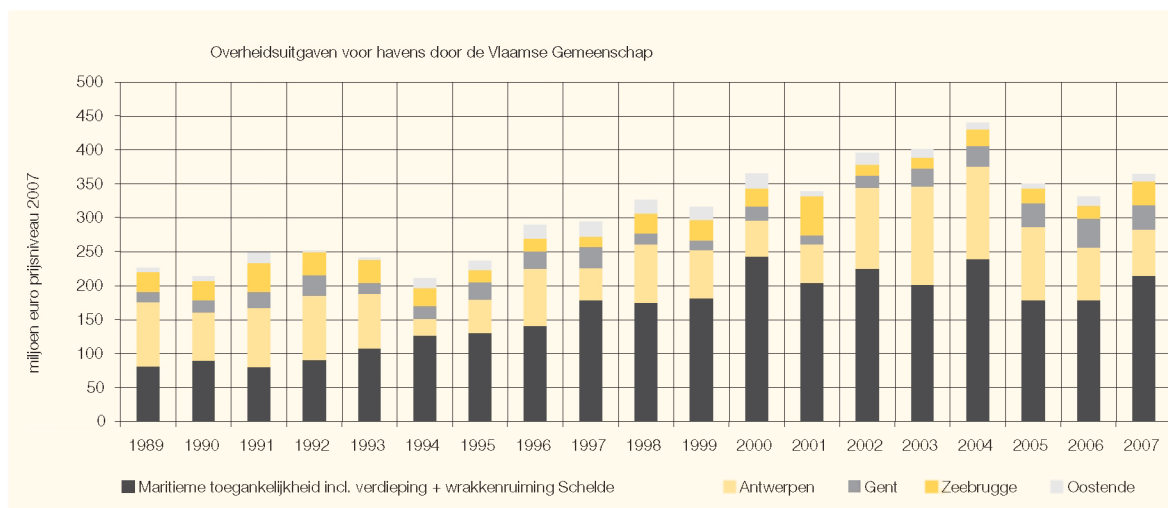
totaal 5.839,1 miljoen euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse zeehavens. De bedragen, uitgegeven voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief het ruimen van wrakken, bedragen bijna de helft van dit totale budget (53,7 %). De laatste jaren besteedt de Vlaamse Overheid meer aan de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1994 werd officieel gestart met de “Verdieping van de Westerschelde”. Op twaalf jaar tijd werd hierin bijna 279,3 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is ongeveer 9,1 % van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2001 werd het vorige verdiepingsprogramma van de Westerschelde bijna volledig afgewerkt.

Zonder rekening te houden met de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid van de vier Vlaamse havens, heeft het Vlaams gewest in 2007 149,1 miljoen euro voor de havens uitgegeven. Het grootste deel daarvan, 68,3 miljoen euro of 45,8 % van het totaal, ging naar de haven van Antwerpen. Daarna volgden Gent, Zeebrugge en Oostende met respectievelijk 35,3 miljoen euro (23,7 %), 35,0 miljoen euro (23,5 %) en 10,45 miljoen euro (7,0 %).

Overheidsuitgaven voor havens door de Vlaamse Gemeenschap in mln EUR voor de periode 1989-2007 (in prijzen 2007)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totaal
140,72	179,31	174,67	181,83	243,45	203,87	224,86	201,40	238,75	178,52	178,76	215,02	3.066,42
19,83	54,15	54,69	66,49	22,54	15,88	10,38	4,21	1,92	5,94	0,00	0,00	279,25
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,20	48,20
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,22	47,03	0,00	0,00	0,00	67,26
83,83	46,90	86,43	70,80	52,49	57,41	119,34	144,35	136,23	107,88	77,60	68,28	1.553,12
25,84	31,14	16,31	13,87	20,75	13,52	18,33	27,08	30,77	35,40	42,16	35,30	458,41
19,29	15,14	29,41	30,18	27,45	56,77	15,98	16,17	24,22	21,10	19,36	35,04	523,74
19,91	21,48	18,84	19,16	20,89	7,48	17,70	11,53	10,13	7,04	13,37	10,45	237,40
289,60	293,96	325,66	315,85	365,03	339,05	396,21	400,54	440,09	349,93	331,25	364,09	5.839,09
148,87	114,65	150,99	134,02	121,58	135,19	171,34	199,14	201,35	171,42	152,48	149,07	2.772,67
48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	55,3%	64,9%	51,0%	54,0%	59,1%	53,7%

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



Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Rechteroever							
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	20,68	25,89	23,49	14,53	9,64	0,42	0,00
Containerkade Zuid	47,26	12,40	2,29	1,42	0,25	0,00	0,03
Containerkade Noord	3,92	0,08	1,11	0,66	27,80	0,55	21,15
Zandvlietsluis	0,00	0,00	6,85	5,57	0,00	0,00	2,33
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	4,63	12,59	27,16	43,06	25,81	14,24	8,72
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vierde Havendok	1,07	0,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Boudewijnsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,39
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Rechteroever	77,55	51,86	60,89	65,25	63,49	15,22	32,62
Linkeroever							
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	6,08	8,29	6,26	10,61	12,40	3,61	2,13
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,70	1,30	2,69	1,56	0,37	1,38	0,00
Liefkenshoehtunnel	0,00	0,00	7,67	0,00	0,59	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	10,06	0,00	0,10	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,01	15,22
Containerdok West (Deurganckdok)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
Herstellingswerken Kallosluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vrasenendok geschil	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Linkeroever	6,78	9,60	16,62	22,32	13,37	5,11	17,46
Overige (kleinere werken en diversen)	10,14	9,15	9,85	6,44	3,38	4,49	0,00
Decreetkosten: werking sluizen							
Decreetkosten: toelage kanaaldokken							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Antwerpen	94,47	70,61	87,36	94,01	80,24	24,82	50,08

4.3. De haven van Antwerpen

In de periode 1989-2007 heeft de Vlaamse Gemeenschap 1.553,1 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Van deze totale uitgaven werd 494,7 miljoen euro, of 31,9 % besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 793,6 miljoen euro of 51,1 % aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. De overheidsuitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen bedroegen in 2007 68,3 miljoen euro. Een groot deel daarvan, 28,6 miljoen euro, was bestemd voor de Linkeroever, 6,5 miljoen euro was bestemd voor de Rechteroever en 30,9 miljoen euro voor de decreetkosten.

Het stijgend aandeel in de overheidsuitgaven voor projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1998, met de start van de bouw van het Containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2007 ging opnieuw



Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2007 in mln EUR (in prijzen 2007)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totaal
0,27	0,00	0,02	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,04
0,00	4,09	2,48	6,23	0,13	0,86	0,18	0,04	0,31	6,41	0,00	0,39	84,76
33,47	7,48	2,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98,92
0,00	0,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,40	20,91
13,83	0,75	6,20	9,16	1,85	2,14	0,69	0,88	0,42	0,00	0,10	0,08	172,33
0,00	8,14	0,62	3,32	0,17	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,40
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,96
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10
0,04	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,79
0,00	0,00	0,00	0,00	0,91	0,54	0,18	0,00	0,00	5,24	0,06	0,54	7,47
47,61	21,23	12,36	18,72	3,15	3,69	1,05	0,93	0,73	11,65	0,16	6,51	494,68
0,00	0,70	8,90	0,87	6,50	1,06	5,76	7,19	1,37	3,07	1,23	13,11	99,16
0,00	3,56	0,41	4,31	0,54	0,00	0,00	0,00	2,58	5,41	0,05	0,00	24,85
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,27
0,52	4,40	2,92	4,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22,91
34,29	8,40	15,77	14,93	8,99	14,77	3,28	0,04	0,00	0,00	0,00	0,78	116,58
1,20	8,60	45,64	27,06	30,02	35,88	103,84	73,58	87,44	52,99	29,66	13,61	509,62
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,57	0,25	1,07	8,88
0,00	0,00	0,00	0,00	3,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,29
36,01	25,67	73,65	52,08	49,34	51,71	112,88	80,82	91,39	69,03	31,19	28,57	793,57
0,21	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	1,44	1,50	1,38	1,34	1,37	2,34	53,47
							18,89	11,98	9,71	9,38	9,28	59,24
							35,52	22,53	4,77	24,46	10,80	98,09
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,02	3,96	6,69	8,22	11,37	11,03	10,78	54,07
83,83	46,90	86,43	70,80	52,49	57,41	119,34	144,35	136,23	107,88	77,60	68,28	1.553,12

een groot deel (41,9 %) van de uitgaven naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. Een groot deel van de uitgaven voor de Linkeroever in 2007 ging andermaal naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2007 13,6 miljoen euro of 19,9 % van de totale overheidsuitgaven in Antwerpen uitgegeven. Het aandeel van de uitgaven voor het Deurganckdok in de totale overheidsuitgaven op de Linkeroever bedroegen in 2007 47,6 %. In 2007 werd 8,6 miljoen euro besteed aan de opbouw van een grondbank voor landbouwgrond en aan onteigeningen van niet-landbouwgrond op de Linkeroever.

De overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen in de haven van Antwerpen bedroegen in 2007 9,3 miljoen euro minder dan in 2006. Met een totaal aan overheidsuitgaven van 68,3 miljoen euro in 2007, lagen de overheidsuitgaven ongeveer 13,4 miljoen lager dan de gemiddelde jaarlijkse overheidsuitgaven van de periode 1989-2007 (81,7 miljoen euro per jaar). De vermindering van de uitgaven in 2007 tegenover 2006 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan vermindering van de vastleggingen/uitkeringen in 2007 voor het Deurganckdok. Bovendien zijn de vastleggingen/uitgaven voor de decreetkosten in 2007 ook gedaald van 44,9 miljoen euro in 2006 tot 30,9 miljoen euro in 2007.

Overheidsuitgaven voor havens: terminologie

Overheidsuitgaven voor havens zijn de effectieve uitgaven verricht door de Vlaamse Overheid in het kader van het havenbeleid, met inbegrip van de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens.

Overheidsinvesteringen voor havens zijn de aankopen van vaste activa van de Vlaamse Overheid in het kader van het havenbeleid, met inbegrip van de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens.

Een vastlegging is het aangaan van een verbintenis door de Vlaamse Overheid.

Een ordonnanciering is een effectieve uitbetaling van een som geld in het kader van een voorheen aangegane vastlegging.

In 2007 bedroegen de vastleggingen voor de decreetkosten voor de haven van Antwerpen 30,9 miljoen euro, waarvan 9,3 miljoen euro voor de werking van de sluisen, 10,8 miljoen euro voor instandhouding en onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie (de kanaaldokken) en 10,8 miljoen euro voor de havenkapiteindienst.

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Renovatatie Insteekdok en Sifferdok	0,18	0,00	2,54	2,44	0,59	0,00	0,00
Uitbouw Petroleumdok	7,54	8,86	4,20	21,71	0,51	2,64	4,69
Renovatatie Zuidek	2,20	0,00	0,00	0,51	3,66	0,00	0,00
Renovatatie Noordek	0,00	4,08	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatatie toegang Grootdok	0,00	0,00	10,05	0,00	7,48	7,03	0,39
Renovatatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,47	0,00
Renovatatie Port Arthurkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kaaimuur Rodenhuisendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00
Kluizendok	0,00	0,00	0,12	0,00	0,19	0,00	17,68
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,70	0,06	1,35	0,99	0,50	0,72	0,78
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,14	4,22	0,52	0,00	0,00	0,42	0,00
Studies (nieuwe) zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,00	0,00
Overige (kleinere werken en diversen)	4,46	0,91	5,08	4,75	2,81	0,00	2,31
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Gent	15,22	18,14	23,97	30,40	16,10	18,28	25,85

4.4. De haven van Gent

Tussen 1989 en 2007 heeft de Vlaamse Gemeenschap bijna 458,4 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Gent. Ongeveer 54 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2007 werd ongeveer 25,8 miljoen euro of 73,2 % van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de decreetkosten van de haven van Gent, bestond in 2007 hoofdzakelijk in een tussenkomst voor de baggerwerken op enkele delen van het Kanaal Gent-Terneuzen (waar geen aanmeerfaciliteiten voorzien zijn voor het laden en lossen van goederen en/of het in- en ontschepen van passagiers) en voor de havenkapiteindiensten. De uitgaven daarvoor bedroegen in 2007 respectievelijk 100.000 euro en 2,4 miljoen euro.

De totale overheidsuitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Gent in 2007 bedroeg 35,3 miljoen euro. Dit is 6,9 miljoen euro (16,3 %) minder dan in 2006 (42,2 miljoen euro).



Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2007 in mln euro (in prijzen 2007)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totaal
1,91	2,07	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,91
7,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,27	0,00	0,00	0,01	57,51
0,00	0,15	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,60
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,19
0,75	0,02	0,84	0,16	0,38	0,42	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,76
0,12	0,00	0,00	0,00	0,19	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,12
0,21	0,00	1,64	0,00	0,05	0,00	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
0,00	0,04	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,39
15,52	20,58	12,49	7,95	18,95	10,59	13,93	11,76	25,85	30,97	35,14	25,83	247,55
0,19	7,25	1,01	5,09	0,75	1,17	2,31	11,34	0,91	1,41	3,44	6,45	46,41
0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13
0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,49	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,95
0,04	1,03	0,00	0,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,62
0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,02	0,85	2,38	0,04	0,11	0,93	0,63	25,63
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,23	0,04	0,01	0,49
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,98	1,52	3,49	2,68	2,61	2,37	14,15
25,84	31,14	16,31	13,87	20,75	13,52	18,33	27,08	30,77	35,40	42,16	35,30	458,41

Nota: in 2003 werd 8,17 miljoen euro vastgelegd voor een driejarig contract voor onderhouds- en baggerwerken, inclusief verwerken van specie, van het Kanaal Gent-Terneuzen

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

4.5. De haven van Zeebrugge

In de periode 1989-2007 heeft de Vlaamse Gemeenschap 523,7 miljoen euro uitgegeven voor diverse havenprojecten in de haven van Zeebrugge. Daarvan werd 61,5 % of 322,0 miljoen euro van dit budget aangewend voor werken in de voorhaven. De twee belangrijkste projecten uit die periode zijn de bouw van de kaaimuur voor de Flanders Container Terminals (87,1 miljoen euro, 16,6 %) en van de kaaimuren voor het Wielingendok (68,1 miljoen euro, 13,0 %). Ook naar de aanleg van het zuidelijk insteeddok in de achterhaven ging een belangrijk deel van de fondsen (33,8 miljoen euro, 6,5 %). Andere belangrijke investeringen in de haven zijn de verlenging van de kaaimuur van de OCHZ-terminal (20,0 miljoen euro, 3,8 %) en de restauratie van de Leopold II-dam in de voorhaven (20,5 miljoen euro, 3,9 %).



Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Voorhaven							
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	6,47	17,86	6,56	0,00	0,00	4,92	0,05
Verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,03	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00	4,41	2,74	0,00	0,73	2,76
Radarcentrale en W-buithaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00	0,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,91	0,00	0,24	0,90
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	19,18	26,08	20,22	17,06	4,57
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aanleg Alber II-dok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vaargeul oude zeeluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,68	0,00	0,00
Totaal Voorhaven	6,50	17,86	30,95	29,72	20,90	22,95	9,46
Achterhaven							
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,26	2,05	0,50	0,00	0,00	0,19	0,00
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,01	0,00	3,18	2,12	0,00
Cast-terminal	0,00	0,00	5,94	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	1,48	6,05	1,33	6,46
Bastennakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	3,54	0,00	0,00
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	0,26	2,05	6,45	1,48	12,76	3,64	6,46
Overige (kleinere werken en diversen)	23,54	7,84	5,34	3,48	0,65	0,00	1,32
Decreetkosten: werking sluizen							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Zeebrugge	30,29	27,74	42,75	34,69	34,31	26,59	17,23

Belangrijke overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van de Vlaamse Overheid in de Zeebrugse haven in 2007 gingen naar de restauratiewerken aan de Pierre Vandammesluis en de Visartsluis en naar de verdere bouw en afwerking van het Albert II-dok.

In 2007 bedroegen de vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) respectievelijk 2,8 miljoen euro en 2,9 miljoen euro. Op 20 oktober 2004 werd het principe dat de Vlaamse Overheid tussenkomt in de kosten voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst door de Europese Commissie goedgekeurd.

In 2007 bedroegen de totale overheidsuitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Zeebrugge 35,0 miljoen euro. Dit is een stijging met 81,0 % tegenover 2006, toen de overheidsinvesteringen 19,4 miljoen euro bedroegen.

4.5. De haven van Oostende

De Vlaamse Gemeenschap heeft bijna 237,4 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Oostende, sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid in 1989. Van dit bedrag werd bijna 41,7 % besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in dit hoofdstuk betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2007 in mln EUR (in prijzen 2007)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,66	6,79	0,00	0,00	0,00	0,00	13,45
0,00	0,00	0,00	0,00	1,66	44,67	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84,64
0,00	0,00	0,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06
0,04	4,44	0,42	0,32	0,82	0,00	0,83	0,00	0,08	2,78	0,15	0,00	20,54
1,60	0,86	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,57
0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,37
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87,12
2,34	0,75	19,12	15,00	12,30	8,12	2,49	2,89	3,23	0,00	0,67	0,00	68,09
9,13	4,30	1,60	1,91	3,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,90	2,58	0,00	13,53	21,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,68
13,43	10,35	21,62	17,57	17,87	52,79	12,42	9,68	8,22	5,36	0,82	13,53	322,00
0,87	0,01	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,35	1,65	8,01
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,34	2,34
0,91	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42	0,00	0,39	0,60	0,37	0,45	8,68
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,94
2,14	3,33	1,19	0,80	2,14	1,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,06
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,10	4,64
0,00	1,23	3,35	10,96	6,65	1,24	0,73	0,53	0,22	0,00	0,00	0,00	24,93
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,65	1,34	0,19	0,68	8,86
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,00	0,01	0,15	0,00	0,00	0,00	1,13
3,93	4,79	4,68	11,77	8,79	3,36	1,15	0,54	7,42	1,94	2,91	6,22	90,59
1,93	-0,00	3,11	0,85	0,79	0,00	1,19	0,57	2,56	8,11	10,11	9,51	80,89
							3,50	3,33	2,96	2,86	2,84	15,50
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,62	1,22	1,88	2,69	2,74	2,66	2,94	14,75
19,29	15,14	29,41	30,18	27,45	56,77	15,98	16,17	24,22	21,10	19,36	35,04	523,74

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

In de periode 1989-2007 zijn de twee belangrijkste projecten het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (59,0 miljoen euro of 24,9 %) en het Plassendaleproject (35,9 miljoen euro of 15,1 %).

In 2007 werden belangrijke investeringen/vastleggingen uitgevoerd voor de werken voor de verdere uitbouw van Plassendale 1 en voornamelijk voor de aanzet van de nieuwe haventoeegang. In 2007 investeerde het Vlaamse gewest daarvoor respectievelijk 1,0 miljoen euro en 1,7 miljoen euro. Er werd ook nog 2,6 miljoen euro besteed aan de bouw van een nieuwe kaaimuur op de hoek van de havengeul en de toegang tot de Visserijdoksluis. Deze kaai zal dienen om de funderingen van de windturbines op een ponton te laden, voor verder vervoer naar en plaatsing in de Noordzee. Tenslotte werd in 2007 1,7 miljoen euro vastgelegd voor

de afbraak van het Oosterstaketsel, in het kader van de verbetering van de haventoeegang. Deze twee laatste posten zijn in de overzichtstabel begrepen in de post "kleine werken en diversen".

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2007 respectievelijk 0,6 miljoen euro en 1,0 miljoen euro.

In totaal heeft het Vlaamse gewest in 2007 10,5 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Oostende. Dit is een daling tegenover 2006 van 21,8 % (-2,9 miljoen euro).

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Beperkte renovatie							
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wandelaarskaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,08	0,00	6,31	1,38	0,00	6,06	11,66
Voorhaven	4,34	2,79	0,00	0,00	1,03	0,00	0,00
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verdiepingswerken	0,00	0,00	4,56	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	4,42	5,52	10,87	1,38	1,03	6,06	11,66
Eigenlijk renovatieprogramma							
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,61
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Andere wegenwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Studies	0,08	0,20	0,11	0,00	0,00	0,08	0,00
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,84	0,04
Plassendaleproject	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï							
Renovatie scheepslift							
Totaal eigenlijke renovatie	0,08	0,20	0,11	0,00	0,00	6,92	1,64
Overige (kleinere werken en diversen)	1,08	1,11	3,30	0,44	2,15	1,43	0,02
Decreetkosten: werking sluizen							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Oostende	5,59	6,83	14,27	1,82	3,18	14,40	13,33



Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2007 in mln EUR (in prijzen 2007)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,20	0,00	0,75	0,84	0,39	0,01	7,19
10,42	5,99	6,47	5,57	2,44	0,90	0,14	0,95	0,59	0,04	0,00	0,00	59,00
0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,31
0,00	5,21	0,00	2,63	3,02	0,49	0,41	0,18	0,24	0,04	0,00	0,00	12,22
0,00	0,00	0,14	0,00	0,53	1,06	0,00	0,06	0,18	0,00	0,00	0,00	4,72
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,56
10,42	11,20	6,60	8,36	6,00	2,45	8,72	1,19	1,77	0,93	0,39	0,01	98,97
6,69	2,21	4,22	0,20	1,51	0,07	0,36	0,33	0,03	0,04	0,00	0,00	17,27
1,24	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	1,42
0,00	0,00	0,00	0,00	1,66	0,00	0,65	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	2,40
0,00	8,05	0,00	1,82	0,00	0,02	0,14	0,00	0,47	0,00	0,00	0,00	10,50
0,00	0,01	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,67
1,56	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,57
0,00	0,00	6,63	8,27	0,17	4,84	7,22	1,12	4,75	1,16	0,77	0,99	35,93
0,00	0,00	0,00	0,00	11,54	0,00	0,19	0,00	0,00	0,00	6,83	1,74	20,31
							7,08	0,28	0,72	0,81	0,23	9,12
							0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30
9,48	10,28	11,16	10,49	14,89	4,93	8,56	8,82	5,62	1,93	8,41	3,00	106,52
0,00	0,00	1,07	0,32	0,01	0,00	0,23	0,06	1,26	2,54	2,99	5,79	23,81
							1,13	1,08	0,64	0,62	0,61	4,07
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,19	0,33	0,41	1,00	0,96	1,04	4,04
19,91	21,48	18,84	19,16	20,89	7,48	17,70	11,53	10,13	7,04	13,37	10,45	237,40

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

5

Havenarbeid in de Vlaamse havens



5.1. Inleiding

In de Vlaamse havens bekleedt de havenarbeid een zeer specifieke plaats. De havenarbeiders hebben een eigen statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Er werden in de vier Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in 2007 meer arbeidstaken gepresteerd. Het aantal havenarbeiders volgde in 2007 nagenoeg diezelfde trend, een stijging in Gent, Zeebrugge en Oostende en een lichte daling in Antwerpen. In dit hoofdstuk wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2007.

5.2. Achtergronden en specifieke situaties

5.2.1. 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 entiteit. De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen 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.

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

5.2.2. Historische achtergrond

De kaderwet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid en de uitvoeringsbesluiten ervan regelt de algemene principes over havenarbeid in België. Deze kaderwet, ook soms de Wet Major genoemd, bepaalt dat binnen de geografisch vastgelegde havengebieden havenarbeid in alle Belgische havens enkel en alleen verricht mag worden door erkende havenarbeiders. Op bepaalde punten bestaan er wel kleine verschillen in de diverse havens. Deze verschillen vinden hun voedingsbodem in regionale-sectorale CAO's en zijn meestal te verklaren door de specificiteit van iedere haven en haar historische achtergronden.

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex¹, 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 uit vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.

¹ Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

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 per haven:

Antwerpen: CEPA

(Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen)

Gent: CEPG

(Centrale der Werkgevers aan de haven van Gent)

Zeebrugge: CEWEZ

(Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge)

Oostende: CEWO

(Centrale der Werkgevers Oostende)



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.

Werknemersorganisaties:

BTB (Belgische Transportarbeidersbond)

ACV-Transcom (ACV – Transport en Communicatie)

ACLVB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België).

5.2.3. 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.

Dus binnen de havenzone moet elke behandeling van goederen, die per zee- en/of binnenschip, per spoor of per vrachtwagen aan- en/of afgevoerd worden, alsook alle bijkomende diensten die in verband staan met deze

goederen, uitgevoerd worden door erkende havenarbeiders. 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,² 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.

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.

² Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

5.3. De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen telde steeds het grootste aantal havenarbeiders van de vier Vlaamse havens. Het Algemeen Contingent bedroeg eind 2007 6.819 tewerkgestelde personen³.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen was voor het totale aantal havenarbeiders, en die zich in 1998 en 1999 enigszins stabiliseerde, zette zich verder tot 2001. Het contingent havenarbeiders steeg echter in de periode 2002-2006 opnieuw. In 2007 kwam een einde aan deze trend: het contingent havenarbeiders daalde van 6.900 personen in 2006 tot 6.819 personen in 2007 (-1,2 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg in 2007 met +4,1 %. (+52.987 eenheden). Dit is de achtste opeenvolgende stijging op rij van het jaarlijks aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders. Het gemiddeld aantal

gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 200 arbeidstaken in 2006 tot 210 arbeidstaken in 2007, dit is een stijging met 5,0 %. Hierdoor komt het gemiddelde van 2007 opnieuw op het niveau van 2000. De stijging van het gemiddelde is toe te schrijven aan de daling van het contingent havenarbeiders en de stijging van het aantal gepresteerde RSZ-taken (respectievelijk -1,2 % en +4,1 %). De stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2007 heeft andermaal te maken met de zeer sterke toename van de containertrafiek in de haven (+17,0 %) en met de forse toename van de overslag van stukgoed (+7,3 %).

Jaar	Contingent haven arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders	Totaal gepre- steerde RSZ- taken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)
1980	9.270	100	9.084	186	0	1.613.105	100
1981	9.196	99	8.496	700	0	1.605.786	100
1982	8.748	94	8.307	441	0	1.530.130	95
1983	8.469	91	8.153	316	0	1.452.526	90
1984	8.367	90	7.980	387	0	1.563.203	97
1985	8.449	91	7.774	675	0	1.515.891	94
1986	8.457	91	7.521	936	0	1.385.519	86
1987	8.013	86	7.110	903	0	1.332.449	83
1988	7.701	83	7.027	674	0	1.390.476	86
1989	7.337	79	6.888	449	0	1.336.347	83
1990	7.009	76	6.701	308	0	1.384.598	86
1991	7.170	77	6.428	742	0	1.362.931	85
1992	7.354	79	6.506	848	587	1.246.898	77
1993	7.029	76	6.554	475	533	1.187.271	74
1994	6.643	72	6.399	244	487	1.184.183	73
1995	6.367	69	6.251	116	481	1.141.233	71
1996	6.052	65	5.936	116	442	1.060.256	66
1997	5.820	63	5.741	79	446	1.076.774	67
1998	5.727	62	5.512	215	421	1.111.469	69
1999	5.764	62	5.352	412	413	1.011.857	63
2000	5.567	60	5.257	310	390	1.071.813	66
2001	5.388	58	4.914	474	394	1.076.236	67
2002	5.720	62	5.182	538	409	1.153.354	72
2003	5.739	62	5.160	579	402	1.182.298	73
2004	6.303	68	5.570	733	387	1.232.722	76
2005	6.742	73	5.657	1.085	355	1.274.413	79
2006	6.900	74	5.750	1.150	379	1.303.664	81
2007	6.819	74	6.054	765	373	1.356.651	84

3 Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

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, althoewel 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 beroepsca-

tegoriën 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: wal-kraanmannen, wallkraanmannen/speciale tuigen, dokautovoerders-kraanmannen/speciale tuigen;
4. kaderpersoneel (leidinggevend personeel): ceelbazen, foremannen, chef-markeerders, assistent-chef-markeerders, conterbazen, wakers-controleurs;
5. beroepscategorie containerschadevaststellers.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2007; gegevens einde jaar)

Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar(3)	Contingent magazijnarbeiders (4)	Vaklui Log. arb.	Fruit sorteers (5)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	99	68.329	109
164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	87	66.621	106
181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	132
210	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137
207	632	828	70	7.097	1.597.260	79	96.492	153
216	479	858	65	6.790	1.610.383	80	95.606	152
217	292	802	70	6.814	1.597.503	79	99.633	158
222	486	821	70	7.046	1.632.985	81	107.747	171
208	598	874	83	7.099	1.732.382	86	117.046	186
200	679	906	66	7.626	1.808.795	90	123.024	195
200	724	908	64	7.823	1.834.249	91	129.155	205
210	741	877	61	7.749	1.890.966	94	143.296	228

Bron: CEPA, AGHA (SEA), Jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.

(2) Vanaf 31-12-1992 werden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.

(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider.

(4) Vanaf 2002 wordt het contingent magazijnarbeiders niet meer opgenomen. De nieuwe rubriek, Logistiek Contingent, bevat de magazijnarbeiders B, de fruitsorteerders en de logistieke arbeiders.

(5) Vanaf 2002 wordt het aantal fruitsorteerders opgenomen in het logistiek contingent.

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. fruitpakeers.

Verder zijn er nog de “vaki” 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:

- het kaderpersoneel;
- de beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen;
- de beroepscategorie van de containerschadevaststellers;
- de havenarbeiders van het logistiek contingent;
- de vaki.

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:

- de havenarbeiders algemeen werk;
- de gespecialiseerde beroepscategorieën.

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 morgenshift en om 15.15 uur voor de nachtsift). '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 geleidelijke wijze beroep gedaan worden.

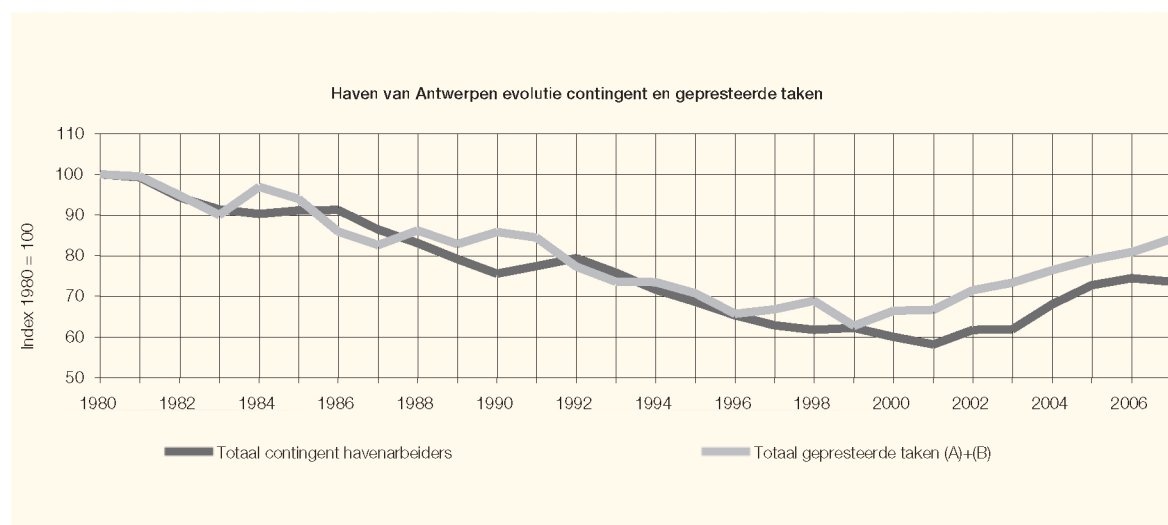
Zoals reeds vermeld wordt het contingent magazijnarbeiders van 2006 niet meer afzonderlijk vermeld in de statistieken. In 2002 werd een nieuwe klasse ingevoerd, het logistiek contingent dat magazijnarbeiders, fruitsorteerders, fruitpakkers en logistieke arbeiders bevat. De categorie logistieke arbeiders deed in 2002 voor het eerst zijn intrede. Eind 2007 bevatte deze nieuwe klasse 128 arbeiders, of 7 minder dan in 2006 (-5,2 %). Het logistiek contingent telde eind 2007 in totaal 930 personen, verdeeld in 741 magazijnarbeiders, 61 fruitsorteerders en 128 logistieke arbeiders. Het aantal magazijnarbeiders nam toe van 724 in 2006 tot 741 in 2007, of een stijging met 2,3 %. Het aantal fruitsorteerders en het aantal logistieke arbeiders daalde in 2007 respectievelijk van 64 in 2006 tot 61 in 2007 (-4,7 %) en van 135 in 2006 tot 128 in 2007 (-5,2 %). Vanaf 2002 wordt het contingent fruitsorteerders niet meer afzonderlijk vermeld maar opgenomen in het logistiek contingent. Aan de stijgende trend van het aantal vaklui, die zich reeds sinds 2002 voordeed, kwam in 2007 een einde. Het aantal vaklui daalde van 908 in 2006 naar 877 in 2007 of een vermindering met 31 personen (-3,4 %).

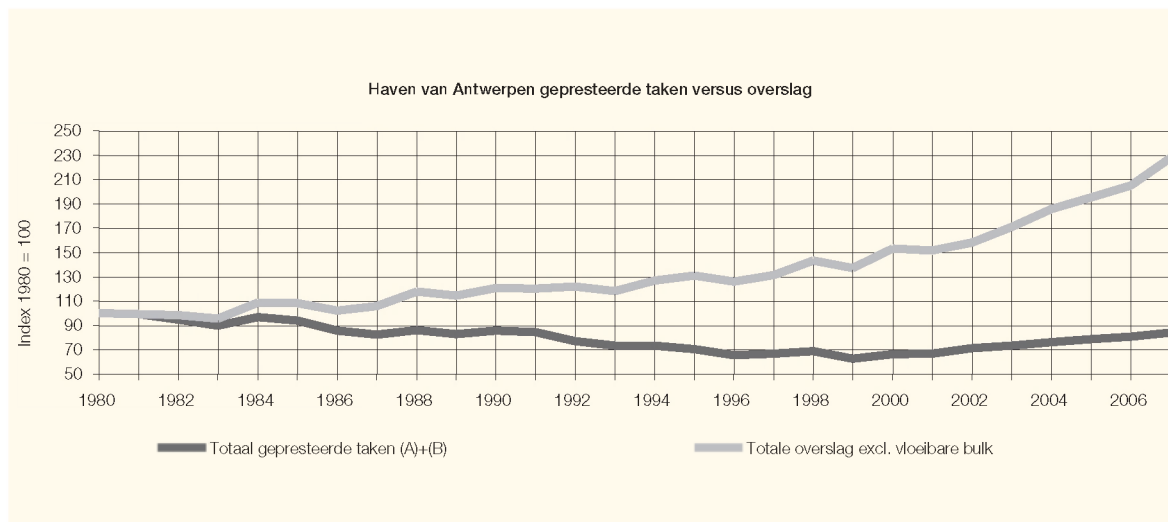
Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg met 3,1 % van 1.834.249 in 2006 tot 1.890.966 in 2007. Deze procentuele stijging ligt iets lager dan de procentuele toename (+4,1 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders (1.303.664 in 2006 en 1.356.651 in 2007).

Het algemeen contingent daalde gedurende de periode 1980-2006 met 2.451 tewerkgestelde personen (-26,4 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2007 15,9 % lager (-256.454 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2007 bijna 6,4 % (-129.805 taken)

lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders andermaal sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui, fruitsorteerders en vanaf 2002 de logistieke arbeiders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2007, met 534.315 taken, bijna één derde (28,3 %) van het totaal. In 1980 namen zij nog maar één vijfde (20,2 %) van het aantal taken voor hun rekening, in 2007 reeds meer dan een kwart (28,3 %). In 2007 voerden zij 126.649 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2007 onder andere door de vermeerdering van de goederenoverslag (+9,3 %) en in het bijzonder door de forse toename van de containertrafiek (+17,0 %) en de overslag van stukgoed (+7,3 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent erkende havenarbeiders (+4,1 %) steeg, terwijl het aantal erkende havenarbeiders daalde (-1,2 %). Het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar steeg daardoor met 5,0 %. De hoeveelheid behandelde conventioneel stukgoed steeg in 2007 sterker dan in 2006. Na de sterke daling van 9,1 % in 2002, een geringe vermindering in 2003 (-0,3 %) en in 2004 (-0,5 %) vermeerderde de hoeveelheid behandelde stukgoederen in 2005 opnieuw met 1,0 %. De groei van de overslag van conventioneel stukgoed steeg in 2006 tot 3,9 % en in 2007 zelfs met 7,3 %.





5.4. De haven van Gent

In de haven van Gent steeg het aantal havenarbeiders in 2007 met 32 eenheden (+7,4 %). De dalende trend die zich vanaf 1987 manifesteerde, wordt hiermee gestopt. Sinds 1987 verminderde het aantal havenarbeiders quasi onafgebroken tot 2006. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2007 tot 81.536, of een groei van 2,6 % tegenover 2006. Doordat het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2007 trager steeg dan het algemeen contingent havenarbeiders, respectievelijk +2,6 % en +7,4 %, daalde het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider van 184 in 2006 gelijk tot 176, of een daling met 4,3 %.

Specifieke toestand in de haven van Gent

Zoals in Antwerpen zijn er in Gent twee contingenten, namelijk de havenarbeiders van het Algemeen contingent en de havenarbeiders van het Aanvullend contingent. Het Algemeen contingent bevat de zogenaamde losse havenarbeiders en de polyvalente dagloners erkend voor alle werk. Voor de havenarbeiders van het Aanvullend contingent, die allen in vast dienstverband werken, gelden dezelfde regels als voor de logistiekers in Antwerpen en de distributie-arbeiders in Zeebrugge. Net zoals in de andere Vlaamse havens zijn er in de haven van Gent ook vaklui tewerkgesteld.

Over de periode 1980-2007 daalde het algemeen contingent met 41,0 %⁴ of 323 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna, tot 2003, drastisch af te nemen (gemiddeld met 4,6 % per jaar).

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken
1980	787	100	131.095,0
1981	809	103	135.914,0
1982	887	113	149.096,0
1983	925	118	123.264,5
1984	905	115	150.460,0
1985	881	112	157.295,5
1986	896	114	137.957,0
1987	908	115	121.601,5
1988	835	106	121.772,5
1989	796	101	122.903,5
1990	761	97	126.292,5
1991	738	94	118.356,5
1992	715	91	102.737,0
1993	706	90	96.145,0
1994	665	85	82.234,0
1995	565	72	78.734,0
1996	553	70	75.692,5
1997	541	69	80.691,0
1998	539	69	87.489,5
1999	525	67	79.200,0
2000	479	61	81.142,0
2001	459	58	75.185,0
2002	430	55	67.619,5
2003	424	54	68.767,5
2004	442	56	76.980,0
2005	430	55	74.966,5
2006	432	55	79.465,0
2007	464	59	81.536,0

⁴ Voor de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de haven van Gent gaat het telkens om de toestand op 1 januari.

Vanaf 1994 tot en met 2003 daalt het contingent jaarlijks verder met 4,9 %. De uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent, is de voornaamste oorzaak van de sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995. In 2007 stijgt het aantal havenarbeiders-markeerder met 3 eenheden (+7,1 %), terwijl er bij de vaklui er en bij het aantal kraanmannen-havenarbeiders telkens 1 persoon wegvalt (respectievelijk -1,2 % en -2,6 %).

De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2007; gegevens begin van het jaar)

Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeeders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
100	167	0	0	n.b.	787	16.511	100
104	168	0	0	n.b.	809	17.466	106
114	168	0	0	n.b.	887	21.014	127
94	133	0	0	n.b.	925	21.435	130
115	166	0	0	n.b.	905	24.554	149
120	179	0	0	n.b.	881	24.198	147
105	154	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
93	134	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
93	146	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
94	154	171	0	n.b.	967	21.044	128
96	166	119	0	n.b.	880	21.501	130
90	160	117	38	94	987	23.295	141
78	144	125	51	83	974	20.781	126
73	136	119	52	74	951	20.116	122
63	124	111	50	69	895	21.876	133
60	139	99	38	69	771	20.050	121
58	137	91	47	60	751	19.626	119
62	149	85	54	62	742	21.187	128
67	162	86	46	58	729	21.534	130
60	151	90	46	59	720	21.795	132
62	169	98	49	60	686	21.934	133
57	164	94	48	48	649	20.638	125
52	157	91	45	43	609	20.926	127
53	162	92	41	42	599	20.456	124
59	174	93	39	37	611	22.150	134
57	174	87	38	43	598	19.428	118
61	184	83	38	42	595	21.412	130
62	176	82	37	45	628	22.209	135

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

(1) De vaklui omvatten in Gent tot en met 1989 alle kraanmannen plus een aantal vaklui waarvoor het CEPG als sociaal secretariaat optreedt.

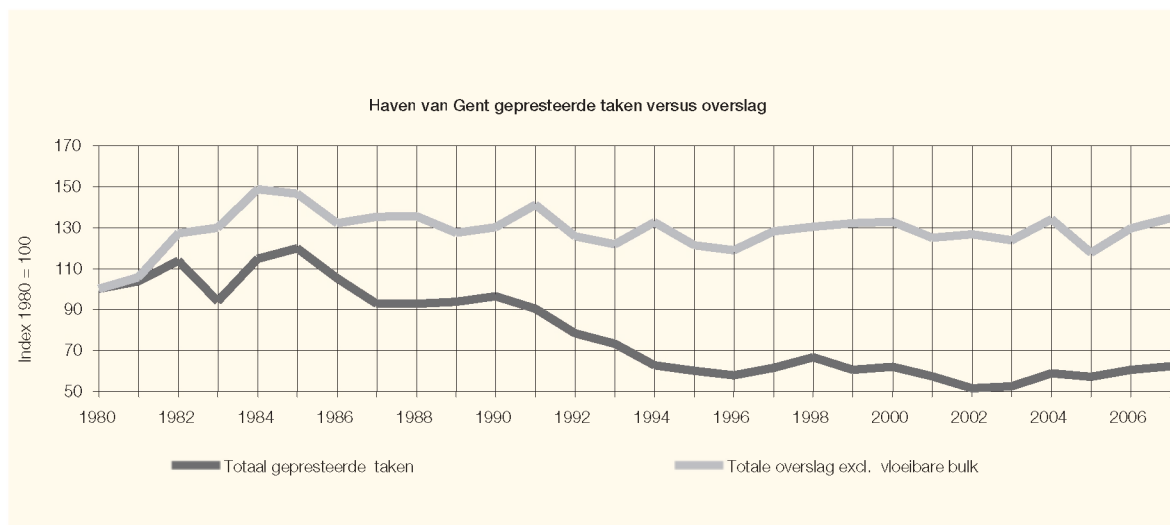
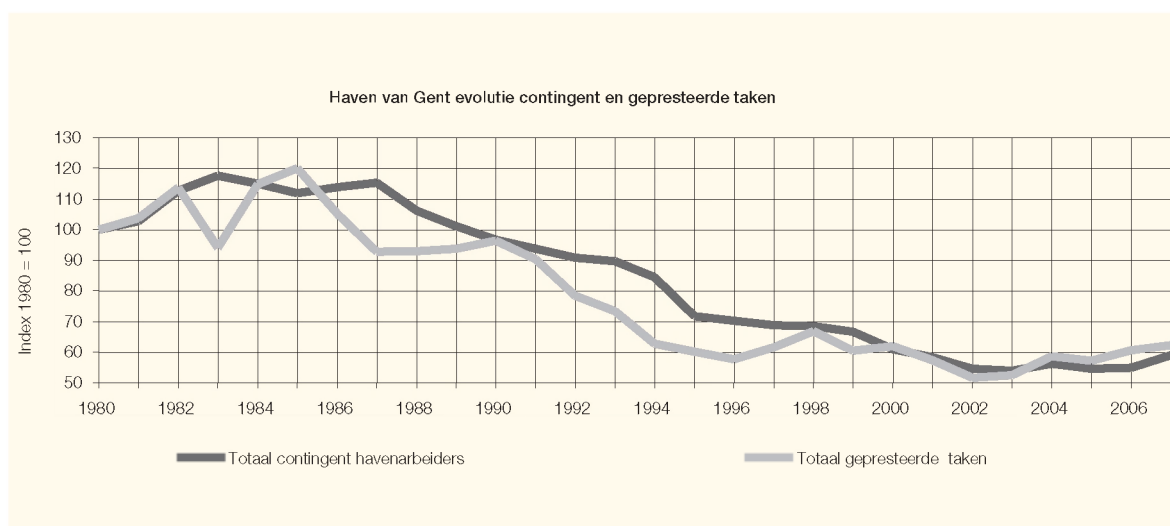
(2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten.

(3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeeders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten.

Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991.



van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. In de jaren 1987-1991 treedt een zekere stabilisatie op maar vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname. Vanaf 1997 volgt het aantal gepresteerde arbeidstaken een op- en neergaande trend. In 2006 werd deze trend verder gezet. De daling van 2005 werd in 2006 een stijging met 6,0 %. Deze stijging zette zich in 2007 verder: een groei met 2,6 % tot 81.536 gepresteerde arbeidstaken.



5.5. De haven van Zeebrugge

Na de sterke stijging met 12,0 % in 2006, steeg het contingent havenarbeiders in de haven van Zeebrugge in 2007 met 92 personen (+6,6 %). Het totale contingent bedraagt 1.487 personen. Dit is het hoogste niveau sinds 1980. Ook het aantal gepresteerde RSZ-arbeidstaken is in 2007 opnieuw fors gestegen, van 309.241 in 2006 naar 347.698 in 2007, zijnde een toename met 12,4 % (+38.457 eenheden). De stijging van het aantal gepresteerde RSZ-arbeidstaken heeft opnieuw te maken met het toenemend containerverkeer (+13 %) en de sterke groei van het aantal behandelde personenwagens (+14,2 %). Doordat in 2007 het

aantal gepresteerde RSZ-arbeidstaken relatief sterker groeide (+12,4 %) dan het contingent havenarbeiders (+6,6 %), steeg het gemiddeld aantal RSZ-arbeidstaken per havenarbeider met 5,4 % tussen 2006 en 2007. Het gemiddelde in 2007 bedraagt 234 tegenover 222 in 2006.

De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2007 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. De sterke stijging van het aantal RSZ-arbeidstaken is vooral toe te schrijven aan

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2007; gegevens einde van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	327	100	36.162	100	111	8.677	100
1981	361	110	35.508	98	98	8.292	96
1982	342	105	35.864	99	105	8.123	94
1983	341	104	35.712	99	105	9.434	109
1984	488	149	41.313	114	85	11.292	130
1985	520	159	66.077	183	127	13.350	154
1986	530	162	79.549	220	150	14.157	163
1987	679	208	88.986	246	131	15.618	180
1988	748	229	103.382	286	138	16.685	192
1989	786	240	130.057	360	166	21.637	249
1990	862	264	158.725	439	184	25.771	297
1991	887	271	152.744	422	172	26.114	301
1992	866	265	160.267	443	185	28.502	329
1993	830	254	159.385	441	192	26.534	306
1994	917	280	169.076	468	184	27.968	322
1995	973	298	178.779	494	184	25.407	293
1996	921	282	194.215	537	211	23.688	273
1997	860	263	174.181	482	203	27.265	314
1998	830	254	182.510	505	220	28.482	328
1999	972	297	201.834	558	208	30.411	351
2000	1.080	330	238.235	659	221	31.884	368
2001	1.058	324	235.986	653	223	27.940	322
2002	1.037	317	228.979	633	221	28.013	323
2003	1.000	306	228.463	632	229	25.701	296
2004	1.089	333	247.497	684	227	27.508	317
2005	1.246	381	281.247	778	226	30.110	347
2006	1.395	427	309.241	855	222	33.226	383
2007	1.487	455	347.698	962	234	36.219	417

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende jaar.

(2) Tot en met 1995 gaat het hier om alle gepresteerde taken. Vanaf 1996 is het weergegeven aantal het aantal RSZ-taken.

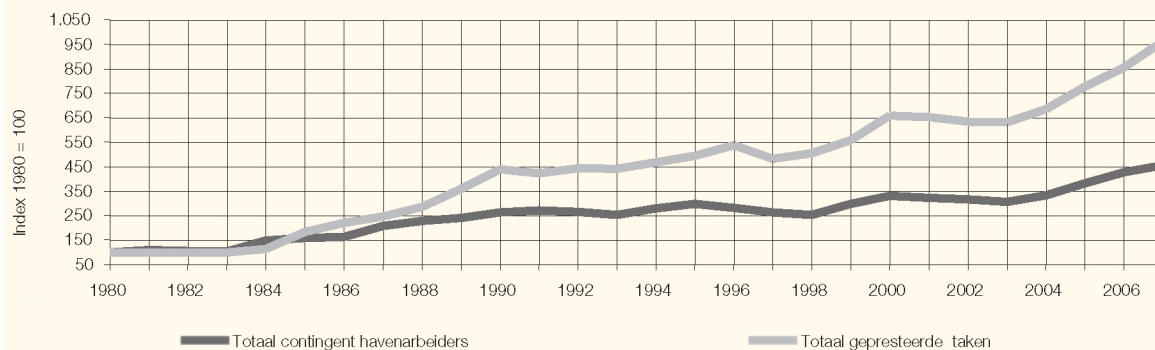


de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals autotrafieken. Maar ook de voortdurende groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde RSZ-arbeidstaken vertienvoudigde bijna in deze periode.

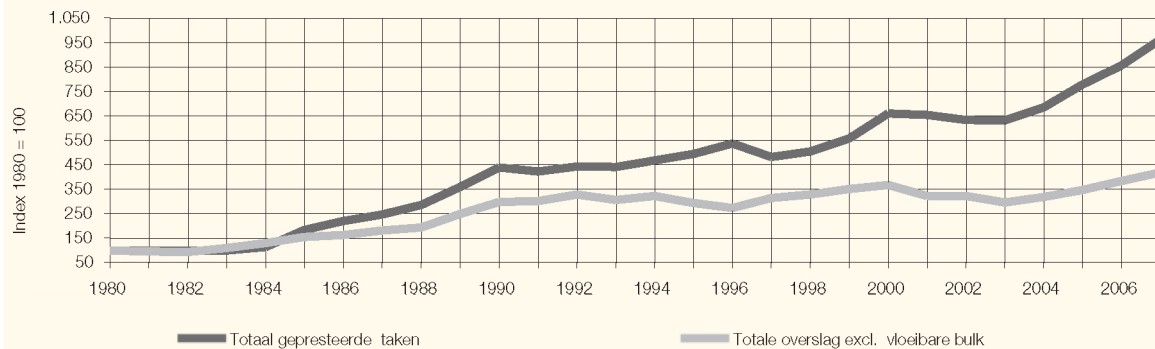
Distributiewerk in de haven van Zeebrugge

Bij KB van 4 juni 1999 wordt bepaald dat naast het Algemeen contingent van havenarbeiders een tweede groep bestaat, met name het Aanvullend contingent. Per werkgever worden bedrijfsovereenkomsten afgesloten die ter kennisgeving worden afgegeven in het Paritair Subcomité. De havenarbeiders van het Aanvullend contingent zijn verbonden door een arbeidsovereenkomst met die betrokken werkgever. Eind 2007 waren er in Zeebrugge 27 dergelijke bedrijfsovereenkomsten afgesloten.

Haven van Zeebrugge evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge gepresteerde taken versus overslag



5.6. De haven van Oostende

Net zoals in Zeebrugge en in Gent steeg in 2007 het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Oostende. Het aantal havenarbeiders steeg van 58 in 2006 tot 66 in 2007, of een groei met 13,8 %. Daarnaast steeg ook het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2007 opnieuw met 11,0 % ten opzichte van 2006 (+1.411 taken). De totale goederenoverslag in de haven van Oostende nam opnieuw licht toe, van 7,8 miljoen ton in 2006 tot bijna 8 miljoen ton in 2007. Het aantal havenarbeiders steeg in 2007 tot 66. In 2007 nam het algemeen contingent havenarbeiders toe met 13,8 % tegenover 2006.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2007. In de periode 1990-2002 verminderde het algemeen contingent van havenarbeiders. Vanaf 2002 steeg het aantal havenarbeiders, maar het contingent daalde in 2004 opnieuw licht. In 2006 keerde de dalende trend. Het algemeen contingent havenarbeiders steeg met 5 havenarbeiders tot 58 (+9,4 %). De stijgende trend zette zich in 2007 fors door: het algemeen contingent havenarbeiders nam andermaal toe met 8 personen tot 66 (+13,8 %). Het aantal arbeidstaken lag in 2007 9.068 eenheden hoger dan in 1990 (+176,6 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider

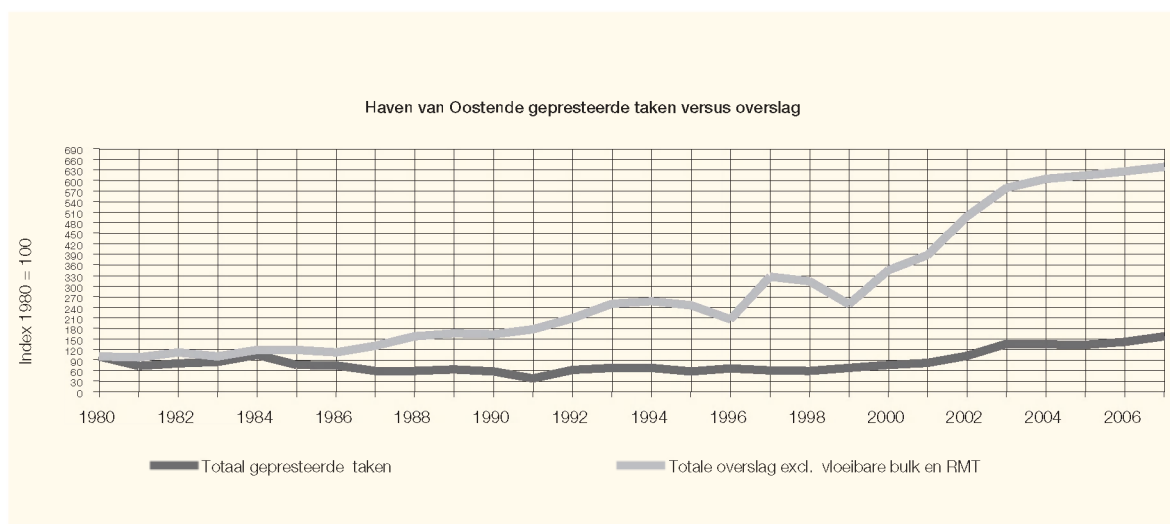
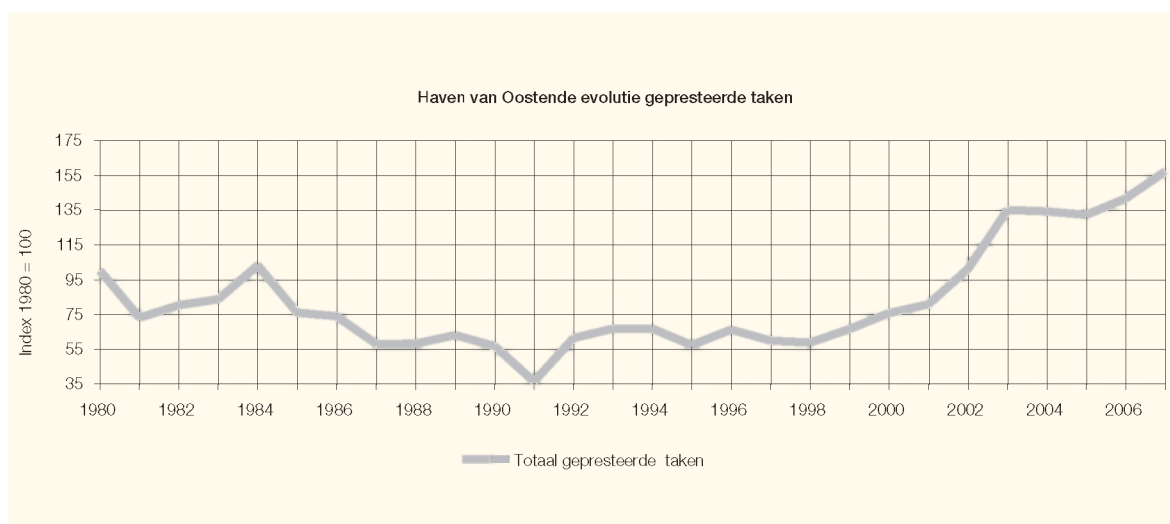
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-2007)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (in ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	37	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	86	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248
2000	40	73	6.838,0	76	171	4.277.000	345
2001	34	62	7.308,0	81	215	4.808.877	388
2002	45	82	9.157,0	101	204	6.167.436	497
2003	59	107	12.206,0	135	207	7.176.031	578
2004	57	104	12.142,5	134	213	7.495.804	604
2005	53	96	11.949,0	132	226	7.629.000	615
2006	58	106	12.792,0	142	221	7.758.000	625
2007	66	120	14.203,0	157	215	7.928.000	639



der lag in 1990-1991 vrij laag (60 arbeidstaken per havenarbeider in 1991). Omdat het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2007 trager steeg dan het algemeen contingent havenarbeiders (respectievelijk +11,0 % en +13,8 %), daalde het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider tot 215, tegenover 221 in 2006. Dit is een daling van 2,7 %.

Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activiteiten. Deze worden nu gedeeltelijk verder gezet door Trans Europe Shipping Line.





6

Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens

6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de **toegevoegde waarde**, de **werkgelegenheid** en de **investeringen** in de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de periode 1997-2006 besproken¹. Het is gebaseerd op het rapport ("Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2006") dat door de Nationale Bank van België (NBB) in het voorjaar van 2008 werd gepubliceerd². In 2006 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, bijna 14,0 miljard euro. In deze havens bedroeg de directe tewerkstelling 108.379 voltijdse equivalenten (VTE's) en werd er 3,3 miljard euro geïnvesteerd.



6.2. Definities

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op het rapport "Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2006", dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers- document series" in het voorjaar van 2008 werd gepubliceerd. Dit rapport belicht tevens uitvoerig de methodiek die de auteurs hebben toegepast. Het is niet de bedoeling om hier de toegepaste methodiek in detail te beschrijven. Daarvoor wordt verwezen naar de studie van de NBB zelf, meer bepaald het verslag van 2004³.

Sinds de eerste keer dat de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. De meest recente gegevens kunnen dus afwijken van deze uit de vorige edities.

In dit hoofdstuk wordt enkel het directe effect van de havens op de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen behandeld. In de studie van het economisch belang van de Vlaamse havens van de Nationale Bank van België wordt tevens het indirecte belang van de havens becijferd.

Heel wat onderzoek dat werd uitgevoerd door onderzoeksinstituten en universiteiten naar het economisch belang van de havenactiviteiten staat rechtstreeks in verband met de definiëring van de "maritieme

¹ De methodiek is licht aangepast zodat de cijfers iets kunnen afwijken tegenover deze van de vorige editie van het jaaroverzicht.

² Vennix, S., "Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel, verslag 2006", reeks "Working paper documents", Nationale Bank van België, Brussel, 2008.

³ 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.

cluster", of het geheel van bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) die aan de havens verbonden zijn. Al naargelang het land of de regio kan de interpretatie enigszins verschillen, 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. 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.

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:

- Het segment industrie dat onder meer de chemische industrie, de metaalindustrie, de automobieliindustrie en de energiesector omvat;
- Het segment handel, dat de keten van de tussenpersonen in de handel omvat, die een band met de havens hebben, zoals toeleveranciers, import-export bedrijven, handelsbedrijven die een band hebben met de bovengenoemde industrie;
- Het segment vervoer over land, dat de verschillende vervoermodi te land omvat (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);
- Het segment andere logistieke diensten, dat de bedrijven groepeerd die niet-specifieke maritieme diensten leveren in de havens, zoals informatica-diensten, financiering, sommige openbare diensten enz.

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 naar gelang 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 1993, dat op 4 maart 1993 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. Het havengebied kan wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. In functie van de studie van de Nationale Bank werden de vier Vlaamse havengebieden aan de hand van de straatnamen en de postcodes opnieuw nauwkeurig in overeenstemming met het KB gedefinieerd. 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 wat de bedrijven betreft die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, werden met behulp van gegevens van het Instituut voor de Nationale Rekeningen de exploitatiezetels in het havengebied geselecteerd.

Voor de bedrijven van de maritieme cluster primeert het functioneel 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.

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

Voor de bedrijven die slechts in één arrondissement zijn gevestigd, hun sociale 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, een exploitatievestiging hebben in het havengebied dat wegens statistische beperkingen noodgedwongen ruimer is gedefinieerd dan het KB. Deze laatste bedrijven werden individueel geëvalueerd voor al of niet opname in de studie.

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

Deze bedrijven moeten in hoofdzak een functionele band met de haven hebben. Drieëntwintig 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 koelpakhuisen;
- Overige opslag;
- Douaneagentschappen;
- Tussenpersonen in het vervoer;
- Andere activiteiten in verband met de organisatie van de organisatie van het goederenvervoer;
- 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;
- Bevrachtingsbedrijven.

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:

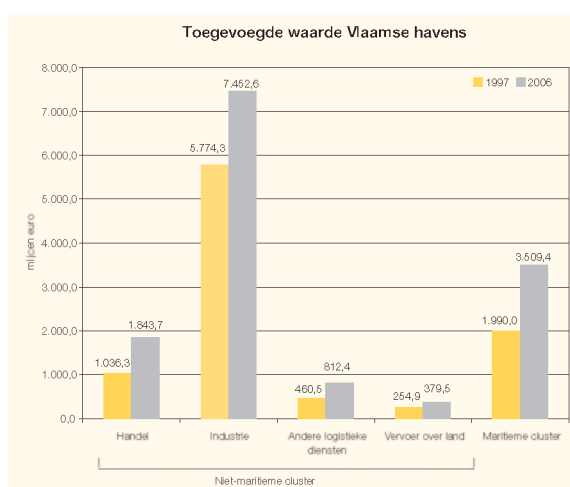
- Visserij;
- Scheepsbouw en scheepsherstelling;
- Zee- en kustvaart;
- Binnenvaart;
- Goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.);
- Ondersteunde diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.);
- Scheepsagenturen;
- Verhuur van schepen.
- Sommige bedrijven van die laatste groep zijn niet in de haven gevestigd.



6.3. Toegevoegde waarde

6.3.1. Vlaamse havens algemeen

Toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	1997 (mln euro)	2006 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.036,3	1.843,7	6,6%
Industrie	5.774,3	7.452,6	2,9%
Andere logistieke diensten	460,5	812,4	6,5%
Vervoer over land	254,9	379,5	4,5%
Niet-maritieme cluster	7.526,0	10.488,2	3,8%
Maritieme cluster	1.990,0	3.509,4	6,5%
Totaal	9.516,0	13.997,6	4,4%



In de vier Vlaamse havens samen werd in 2006 een toegevoegde waarde gerealiseerd van bijna 14,0 miljard euro. Daarvan bedroeg het aandeel van de maritieme cluster 3,5 miljard euro, terwijl de niet-maritieme cluster 10,5 miljard euro realiseerde. In 2006 realiseerden de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende een toegevoegde waarde van respectievelijk 9,2 miljard euro, 3,5 miljard euro, 853 miljoen euro en 447 miljoen euro. Het aandeel van de vier Vlaamse havens bedroeg bijgevolg respectievelijk 65,4 %, 25,3 %, 6,1 % en 3,2 %. Voor het geheel van de Vlaamse havens is het vooral de industrie waarin een groot deel van de toegevoegde waarde in de niet-maritieme cluster wordt gerealiseerd (71,0 % in 2006). Zowel voor de maritieme als voor de niet-maritieme cluster neemt de gerealiseerde toegevoegde waarde in absolute cijfers in de periode 1997-2006 toe. Dit is eveneens zo voor de deelsegmenten (handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land) binnen de niet-maritieme cluster. In absolute cijfers gerekend, stijgt de gerealiseerde toegevoegde waarde van de maritieme cluster tussen 1997 en 2006 in de vier Vlaamse havens. Het relatieve aandeel van de maritieme cluster in de vier Vlaamse havens samen steeg in de periode



1997-2006 van 20,9 % naar 25,1 %. Binnen de niet-maritieme cluster steeg het relatief aandeel van de handel en de andere logistieke diensten in de periode 1997-2006. Het relatief aandeel van het vervoer over land bleef in die periode ongewijzigd. Het relatieve aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster daalde echter. Het relatieve aandeel van de Vlaamse havens in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde steeg in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, respectievelijk van 65,2 % naar 65,4 %, van 5,5 % naar 6,1 % en van 2,4 % naar 3,2 %. In de haven van Gent daalde het relatieve aandeel in de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens van 27,0 % in 1997 naar 25,3 % in 2006.

De totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen daalde van 14,1 miljard euro in 2005 tot 14,0 miljard euro in 2006 (-0,8 %). Deze lichte daling is het gevolg van de vermindering van de toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen van 9,4 miljard euro in 2005 tot 9,2 miljard euro in 2006 (-2,4 %), als gevolg van de vermindering van de toegevoegde waarde in de maritieme cluster (-4,1 %), de handel (-1,8 %) en de industrie (-2,6 %). De toegevoegde waarde steeg in Antwerpen in de andere logistieke diensten en het vervoer over land, respectievelijk met 3,7 % en met 6,1 %. De in 2006 gerealiseerde toegevoegde waarde steeg in de drie andere Vlaamse havens, Gent, Zeebrugge en Oostende tegenover 2005, respectievelijk met 0,8 %, 6,7 % en 6,9 %. De stijging van de toegevoegde waarde in de haven van Gent is vooral toe te schrijven aan de maritieme cluster (+10,0 %), terwijl in Zeebrugge en in Oostende de stijging toe te schrijven is aan de maritieme cluster (respectievelijk +7,5 % en +12,7 %) en aan de handel (respectievelijk +16,0 % en +11,3 %). Het aandeel in 2006 van de haven van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de totale toegevoegde waarde in de Vlaamse havens bedraagt respectievelijk 65,4 %, 25,3 %, 6,1 % en 3,2 %.

Berekening van de toegevoegde waarde door de NBB

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);
- **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).

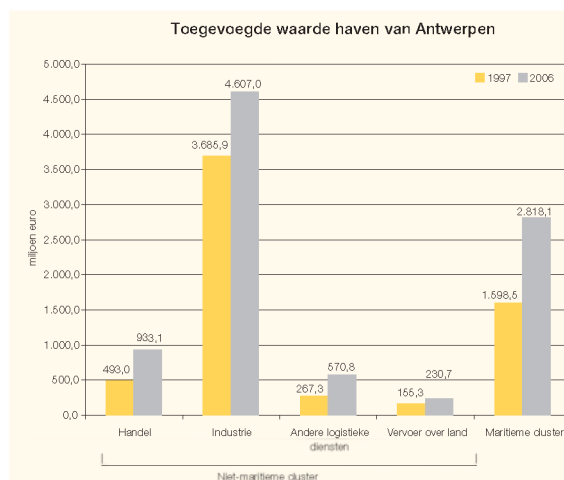
De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden. Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde waarde verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR. 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 werkgelegenheid en van de investeringen.

Overheidsbedrijven:

De toegevoegde waarde van de overheidsbedrijven wordt bepaald op basis van enquêtes. De toegevoegde waarde van de overheidsbedrijven is gelijk aan de som van de medege-deelde personeelskosten gecorrigeerd met de jaarlijkse rectificaties van de nationale rekeningen voor de betrokken branches.

6.3.2. De haven van Antwerpen

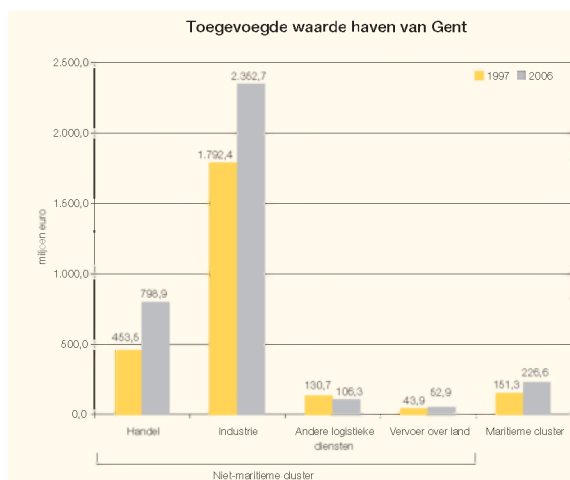
Toegevoegde waarde Antwerpen	1997 (mln euro)	2006 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	493,0	933,1	7,3%
Industrie	3.685,9	4.607,0	2,5%
Andere logistieke diensten	267,3	570,8	8,8%
Vervoer over land	155,3	230,7	4,5%
Niet-maritieme cluster	4.601,5	6.341,6	3,6%
Maritieme cluster	1.598,5	2.818,1	6,5%
Totaal	6.200,0	9.159,7	4,4%



In Antwerpen is de gerealiseerde toegevoegde waarde tussen 1997 en 2006 gestegen van 6,2 tot 9,2 miljard euro. Dit is een gemiddelde jaarlijkse groei van 4,4 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde is in de periode 1997-2006 gestegen van 25,8 % naar 30,8 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook fors toegenomen van 1,6 naar 2,8 miljard euro (+76,3 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is eveneens sterk vermeerderd van 4,6 miljard euro in 1997 naar 6,3 miljard euro in 2006. Binnen die cluster gaan de vier segmenten handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land tussen 1997 en 2006 fors vooruit. De gemiddelde jaarlijkse groei in de periode 1997-2006 bedraagt respectievelijk 7,3 %, 2,5 %, 8,8 % en 4,5 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van de niet-maritieme cluster in de periode 1997-2006 bedraagt 3,6 %, terwijl de gemiddelde jaarlijkse groei van de maritieme cluster in die periode 6,5 % bedraagt. In de haven van Antwerpen zijn het vooral de industrie en de maritieme cluster die een groot deel van de toegevoegde waarde realiseren. In 2006 waren beide sectoren respectievelijk goed voor 50,3 % en 30,8 % van de toegevoegde waarde. De handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land zijn met respectievelijk 10,2 %, 6,2 % en 2,5 % relatief minder belangrijk.

6.3.3. De haven van Gent

Toegevoegde waarde Gent	1997 (mln euro)	2006 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	453,5	798,9	6,5%
Industrie	1.792,4	2.352,7	3,1%
Andere logistieke diensten	130,7	106,3	-2,3%
Vervoer over land	43,9	52,9	2,1%
Niet-maritieme cluster	2.420,5	3.310,8	3,5%
Maritieme cluster	151,3	226,6	4,6%
Totaal	2.571,8	3.537,4	3,6%

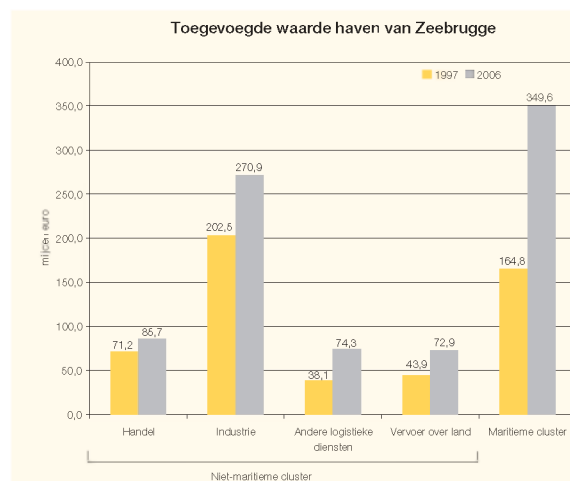


In de haven van Gent steeg de toegevoegde waarde van 2,6 miljard euro in 1997 tot 3,5 miljard euro in 2006, of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 3,6 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2006 is in de haven van Gent gestegen van 5,9 % naar 6,4 %. De toegevoegde waarde is in die cluster in de periode 1997-2006 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 4,6 % van 151,3 miljoen euro in 1997 tot 226,6 miljoen euro. De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is in mindere mate toegenomen van 2,4 miljard euro in 1997 naar 3,3 miljard euro in 2006. Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 3,5 %. Binnen die cluster gaan de segmenten handel, industrie, en vervoer over land tussen 1997 en 2006 vooruit. Het segment andere logistieke diensten daarentegen gaat erop achteruit. De gemiddelde jaarlijkse groei van de segmenten handel, industrie, en vervoer over land bedraagt respectievelijk 6,5 %, 3,1 % en 2,1 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van het segment andere logistieke diensten bedraagt -2,3 %. Het zijn dus vooral de segmenten handel en industrie die in Gent in de periode 1997-2006 fors vooruit gaan. Nog meer dan in Antwerpen neemt de industrie in Gent een groot deel van

de toegevoegde waarde voor haar rekening, nl. 66,5 % in 2006. Het aandeel van de maritieme cluster (6,4 %) is er kleiner dan dat van de handel (22,6 %) en de industrie (66,5 %). Het aandeel van de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedraagt in de haven van Gent in 2006 respectievelijk 3,0 % en 1,5 %.

6.3.4. De haven van Zeebrugge

Toegevoegde waarde Zeebrugge	1997 (mln euro)	2006 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	71,2	85,7	2,1%
Industrie	202,5	270,9	3,3%
Andere logistieke diensten	38,1	74,3	7,7%
Vervoer over land	43,9	72,9	5,8%
Niet-maritieme cluster	355,6	503,8	3,9%
Maritieme cluster	164,8	349,6	8,7%
Totaal	520,4	853,4	5,6%



In de haven van Zeebrugge steeg de toegevoegde waarde van 520,4 miljoen euro in 1997 tot 853,4 miljoen euro in 2006, dit is een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 5,6 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2006 is in de haven van Zeebrugge sterk gestegen van 31,7 % naar 41,0 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 8,7 % van 164,8 miljoen euro in 1997 tot 349,6 miljoen euro in 2006. De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster steeg minder sterk van 355,6 miljoen euro in 1997 naar 503,8 miljoen euro in 2006. Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 3,9 %. Binnen die cluster gaan de segmenten handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land in de periode 1997-2006 vooruit.

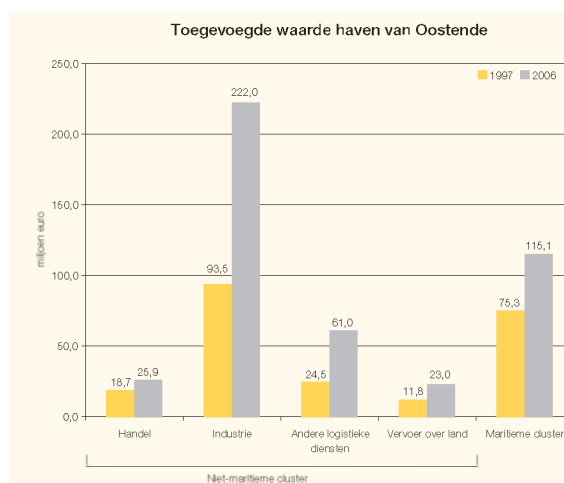


De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 2,1 %, 3,3 %, 7,7 % en 5,8 %. Het is dus voornamelijk het segment andere logistieke diensten dat er in Zeebrugge in de periode 1997-2006 fors op vooruit gaat. In Zeebrugge is het aandeel van de maritieme cluster in de totale toegevoegde waarde het grootst. Met een aandeel van 41,0 % is de maritieme cluster zelfs nog belangrijker dan de industrie, die in 2006 31,7 % van de toegevoegde waarde realiseerde. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land is er relatief minder belangrijk (respectievelijk 10,0 %, 8,7 % en 8,5 %).

6.3.5 De haven van Oostende

Toegevoegde waarde Oostende	1997 (mln euro)	2006 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	18,7	25,9	3,7%
Industrie	93,5	222,0	10,1%
Andere logistieke diensten	24,5	61,0	10,7%
Vervoer over land	11,8	23,0	7,7%
Niet-maritieme cluster	148,5	331,9	9,4%
Maritieme cluster	75,3	115,1	4,8%
Totaal	223,7	447,0	8,0%

In de haven van Oostende steeg de toegevoegde waarde van 223,7 miljoen euro in 1997 tot 447,0 miljoen euro in 2006, d.i. met een gemiddeld jaarlijks groeiritmte van 8,0 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2006 is in de haven van Oostende fors gedaald van 33,6 % naar 25,7 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster echter vermeerderd



van 75,3 miljoen euro in 1997 tot 115,1 miljoen euro in 2006. Ook de gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster steeg sterk van 148,5 miljoen euro in 1997 naar 331,9 miljoen euro in 2006. Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 9,4 %. Net als in de haven van Antwerpen gaan de vier segmenten binnen die cluster, handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land in de periode 1997-2006 vooruit. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 3,7 %, 10,1 %, 10,7 % en 7,7 %. Zoals in Antwerpen en Gent is in Oostende de industrie de belangrijkste sector met een aandeel van 49,7 % in 2006. Zoals in Zeebrugge en in Antwerpen heeft ook de maritieme cluster een belangrijk aandeel: 25,7 %. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedraagt er in 2006 respectievelijk 5,8 %, 13,7 % en 5,1 %.

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997-2006 (in euro)

Antwerpen - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.598,5	493,0	3.685,9	267,3	155,3	6.200,0
1998	1.585,7	481,4	3.819,4	311,6	157,5	6.355,4
1999	1.542,7	603,8	3.488,3	373,0	153,4	6.161,2
2000	1.783,0	701,2	3.948,6	393,6	158,5	6.984,9
2001	1.724,8	671,5	3.929,8	454,9	168,3	6.949,4
2002	1.680,6	729,0	4.034,2	475,7	186,2	7.105,7
2003	1.941,9	792,7	3.947,6	490,9	203,3	7.376,4
2004	2.407,0	881,7	4.279,9	512,4	216,3	8.297,3
2005	2.938,3	950,2	4.728,5	550,4	217,4	9.384,8
2006	2.818,1	933,1	4.607,0	570,8	230,7	9.159,7

Gent - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	151,3	453,5	1.792,4	130,7	43,9	2.571,8
1998	172,6	630,4	1.885,9	133,0	49,5	2.871,5
1999	185,5	536,2	1.782,0	73,1	49,6	2.626,5
2000	173,3	534,1	1.961,0	86,8	61,1	2.816,2
2001	180,6	596,9	1.740,5	79,9	55,6	2.653,6
2002	186,4	570,8	1.913,8	87,3	61,2	2.819,4
2003	184,9	599,0	1.881,0	93,7	59,9	2.818,4
2004	203,1	763,2	2.255,1	97,2	63,6	3.382,3
2005	206,0	814,0	2.329,1	104,6	55,4	3.509,2
2006	226,6	798,9	2.352,7	106,3	52,9	3.537,4

Zeebrugge - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	164,8	71,2	202,5	38,1	43,9	520,4
1998	198,5	83,0	223,8	40,9	49,4	595,7
1999	245,3	85,3	232,4	45,1	54,9	663,0
2000	279,3	73,8	246,1	45,1	56,6	700,9
2001	281,1	77,9	257,0	49,8	59,2	724,9
2002	278,0	60,8	271,4	54,5	67,0	731,8
2003	286,4	60,1	267,5	55,7	73,3	743,0
2004	307,6	75,2	284,2	62,2	81,2	810,5
2005	325,3	73,9	262,5	69,6	68,6	799,8
2006	349,6	85,7	270,9	74,3	72,9	853,4

Oostende - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	75,3	18,7	93,5	24,5	11,8	223,7
1998	84,6	21,3	96,6	31,4	13,5	247,5
1999	85,8	24,3	126,7	32,6	12,3	281,8
2000	69,5	25,1	120,1	37,2	13,3	265,4
2001	71,0	23,2	166,4	40,6	20,1	321,3
2002	69,1	20,8	169,6	50,4	20,9	330,8
2003	78,5	20,6	167,6	55,7	22,6	345,0
2004	116,7	21,9	162,0	45,2	24,3	370,1
2005	102,1	23,3	217,7	53,2	21,9	418,2
2006	115,1	25,9	222,0	61,0	23,0	447,0

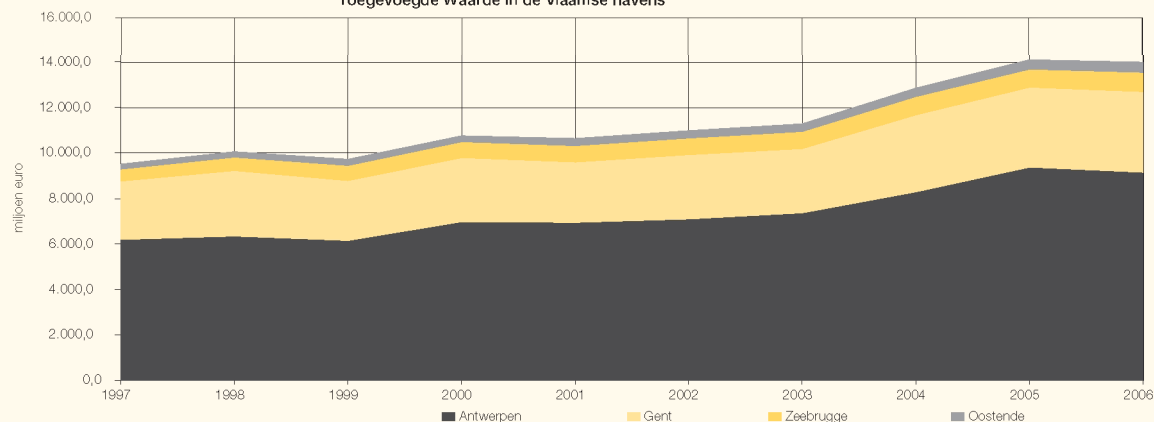
Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	1.990,0	1.036,3	5.774,3	460,5	254,9	9.516,0
1998	2.041,3	1.216,1	6.025,7	517,0	270,0	10.070,2
1999	2.059,4	1.249,5	5.629,5	523,8	270,3	9.732,5
2000	2.305,1	1.334,2	6.275,8	562,7	289,6	10.767,4
2001	2.257,4	1.369,5	6.093,7	625,2	303,3	10.649,2
2002	2.214,2	1.381,4	6.389,0	667,9	335,3	10.987,7
2003	2.497,0	1.479,4	6.263,8	696,0	355,6	11.291,7
2004	3.034,4	1.742,0	6.981,2	717,1	385,4	12.860,2
2005	3.571,8	1.861,3	7.537,8	777,8	363,3	14.112,0
2006	3.509,4	1.843,7	7.452,6	812,4	379,5	13.997,6

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	6.200,0	2.571,8	520,4	223,7	9.515,9
1998	6.355,4	2.871,5	595,7	247,5	10.070,2
1999	6.161,2	2.626,5	663,0	281,8	9.732,5
2000	6.984,9	2.816,2	700,9	265,4	10.767,4
2001	6.949,4	2.653,6	724,9	321,3	10.649,2
2002	7.105,7	2.819,4	731,8	330,8	10.987,7
2003	7.376,4	2.818,4	751,9	345,0	11.291,7
2004	8.297,3	3.382,3	810,5	370,1	12.860,2
2005	9.384,8	3.509,2	799,8	418,2	14.112,0
2006	9.159,7	3.537,4	853,4	447,0	13.997,6

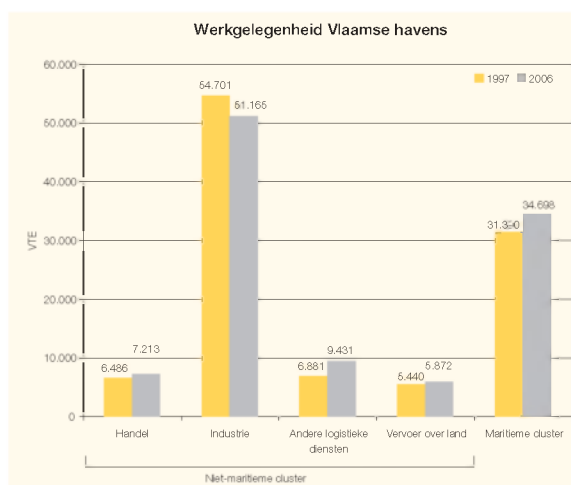
Toegevoegde Waarde in de Vlaamse havens



6.4. Werkgelegenheid

6.4.1. Vlaamse havens algemeen

Werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	1997 (VTE)	2006 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	6.486	7.213	1,2%
Industrie	54.701	51.165	-0,7%
Andere logistieke diensten	6.881	9.431	3,6%
Vervoer over land	5.440	5.872	0,9%
Niet-maritieme cluster	73.508	73.681	0,0%
Maritieme cluster	31.390	34.698	1,1%
Totaal	104.898	108.379	0,4%



De vier Vlaamse havens samen stelden in 2006 108.379 voltijdse equivalenten (VTE's) tewerk. Hiervan werkten 34.698 VTE's in de maritieme cluster, terwijl de niet-maritieme cluster 73.681 VTE's telde. In de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende beliep het aantal VTE's in 2006 respectievelijk 64.449, 28.099, 10.984 en 4.847. Het aandeel van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedroeg bijgevolg respectievelijk 59,5 %, 25,9 %, 10,1 % en 4,5 %. In de totale werkgelegenheid in de vier havens samen heeft de industrie het grootste aandeel met 51.165 VTE's (47,2 %). De maritieme cluster volgt met 34.698 VTE's (32,0 %). Minder belangrijk zijn de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land met respectievelijk 7.213 VTE's (6,7 %), 9.431 VTE's (8,7 %) en 5.872 VTE's (5,4 %).

De totale werkgelegenheid steeg in de vier Vlaamse havens samen van 106.466 VTE's in 2005 tot 108.379 VTE's in 2006 (+1,8 %). Deze lichte stijging is het gevolg van de toename van de werkgelegenheid in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, respectievelijk van 63.200 VTE's in 2005 tot 64.449 VTE's in 2006 (+2,0 %), van 10.604 VTE's in 2005 tot 10.984 VTE's in 2006 (+3,6 %) en van 4.533 VTE's

in 2005 tot 4.847 VTE's in 2006 (+6,9 %). Enkel in de haven van Gent stagneerde de werkgelegenheid: van 28.130 VTE's in 2005 tot 28.099 VTE's in 2006 (-0,1 %). De stijging van de werkgelegenheid in 2006 in de haven van Antwerpen is vooral te danken aan de toename in de maritieme cluster en in de handel, die in 2006 respectievelijk stegen met 5,3 % en met 5,5 %. De stijging van de werkgelegenheid was minder belangrijk in de andere logistieke diensten en in het vervoer over land (respectievelijk +2,6 % en +1,5 %). In de sector industrie van de haven van Antwerpen daalde de werkgelegenheid in 2006 licht met -1,7 %. Ook in de havens van Zeebrugge en Oostende steeg de werkgelegenheid in 2006 (respectievelijk met 3,6 % en met 6,9 %). In Zeebrugge is de toename van de werkgelegenheid vooral te danken aan de maritieme cluster (+10,2 %) en aan de handel (+6,7 %). De werkgelegenheid in de andere logistieke diensten in in het vervoer over land bleef in 2006 in Zeebrugge nagenoeg ongewijzigd (respectievelijk +0,4 % en +0,0 %). In de industrie werd een daling van de werkgelegenheid met 6,3 % genoteerd. In de haven van Oostende steeg de werkgelegenheid in 2006 in alle sectoren: +6,0 % in de maritieme cluster, +7,7 % in de handel, +5,6 % in de industrie, +12,2 % in de andere logistieke diensten en +6,3 % in het vervoer over land. In de haven van Gent is de lichte daling van de werkgelegenheid te wijten aan de vermindering in de industrie (-0,5 %) en in het vervoer over land (-2,0 %). De werkgelegenheid in de andere sectoren in de haven van Gent bleven in 2006 ongeveer onveranderd. De werkgelegenheid in de maritieme cluster, de handel en de andere logistieke diensten steeg licht, respectievelijk met 1,1 %, 1,6 % en 1,4 %. Toch is in 2006 het aandeel van de haven van Gent in de totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens, met 25,9 % nog steeds zeer belangrijk. Het aandeel van de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende bedraagt respectievelijk 59,5 %, 10,1 % en 4,5 %.

Berekening van de werkgelegenheid door de NBB

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

Privé-bedrijven:

Rubriek 9087 (gemiddelde tewerkstelling uitgedrukt in voltijdse equivalenten). In rubriek 9097 is de uitzendarbeid opgenomen, waarvan de kosten zijn vermeld in de rubriek 617. Het personeel dat door de havenondernemingen wordt ingezet bestaat bijna exclusief uit havenarbeiders, die tevens worden meegeteld in het personeelsbestand van hun respectievelijke werkgevers: CEPA (Centrale de 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 aan de Haven van Oostende). Om die dubbelrekening te vermijden wordt in de berekeningen een correctie toegepast.

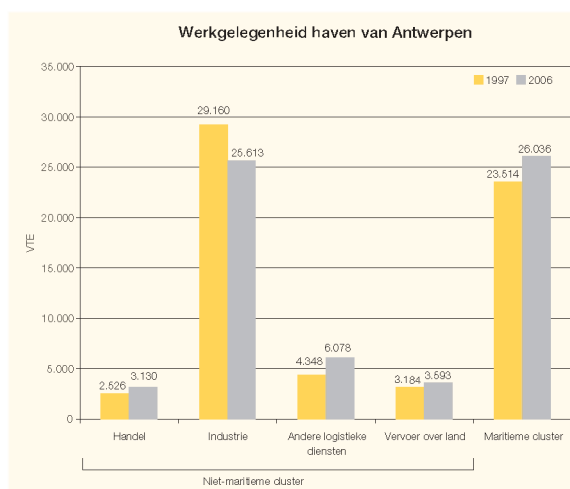
Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale werkgelegenheid verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is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

Overheidsbedrijven:

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

6.4.2. De haven van Antwerpen

Werkgelegenheid Antwerpen	1997 (VTE)	2006 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.526	3.130	2,4%
Industrie	29.160	25.613	-1,4%
Andere logistieke diensten	4.348	6.078	3,8%
Vervoer over land	3.184	3.593	1,4%
Niet-maritieme cluster	39.218	38.414	-0,2%
Maritieme cluster	23.514	26.036	1,1%
Totaal	62.732	64.449	0,3%



De werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2006 64.449 VTE's. Dit is meer dan in 1997 toen de haven nog 62.732 VTE's werk verschafte. De tewerkstelling is in de periode 1997-2006 voornamelijk gedaald in de industrie, waar de daling jaarlijks gemiddeld 1,4 % bedroeg. De werkgelegenheid in de mari-



tieme cluster steeg licht met een jaarlijks gemiddelde van 1,1 %, van 23.514 VTE's in 1997 naar 26.036 VTE's in 2006. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daalde daarentegen licht tussen 1997 en 2006 van 39.218 VTE's tot 38.414 VTE's. Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land met respectievelijk 23,9 %, 39,8 % en 12,8 %. In de belangrijkste tak van de niet-maritieme cluster, de industrie, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 29.160 VTE's in 1997 tot 25.613 VTE's in 2006. Met een aandeel van 39,7 % is de industrie, op één na, de voornaamste verschaffer van werkgelegenheid. De maritieme cluster heeft een aandeel van 40,4 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land respectievelijk 4,9 %, 9,4 % en 5,6 % bedragen in 2006. In de periode 1997-2006 is het aandeel van de maritieme cluster licht gestegen terwijl ook het relatief belang van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land toenam. Het belang van de industrie daarentegen verminderde van 46,5 % naar 39,7 %. De toename van de werkgelegenheid was het grootst in het segment andere logistieke diensten (+39,8 %).

6.4.3. De haven van Gent

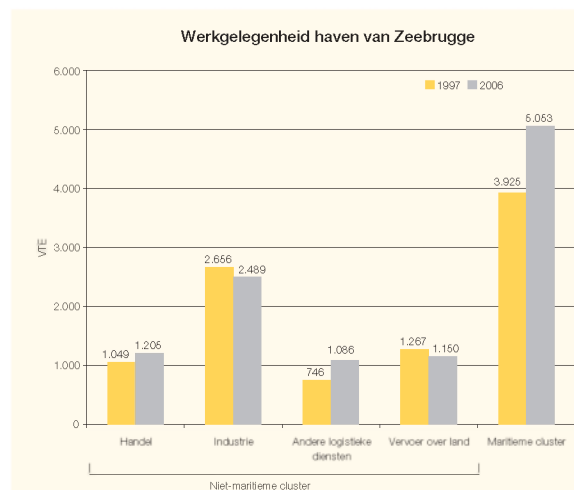
Werkgelegenheid Gent	1997 (VTE)	2006 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.523	2.549	0,1%
Industrie	21.417	21.122	-0,2%
Andere logistieke diensten	1.130	1.490	3,1%
Vervoer over land	816	799	-0,2%
Niet-maritieme cluster	25.886	25.960	0,0%
Maritieme cluster	1.758	2.139	2,2%
Totaal	27.644	28.099	0,2%



In de haven van Gent bedroeg de werkgelegenheid in 2006 28.099 VTE's. Dit is meer dan in 1997 toen er in de haven van Gent 27.644 VTE's werkten. De tewerkstelling is in de periode 1997-2006 ook gestegen in de maritieme cluster. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg bovendien ook licht tussen 1997 en 2006. Binnen deze cluster noteerden de handel en de andere logistieke diensten in die periode groeicijfers van respectievelijk 1,0 % en 31,8 %. In de kleinste tak van de niet-maritieme cluster, het vervoer over land, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 816 VTE's in 1997 tot 799 VTE's in 2006. Ook in de industrie daalde de werkgelegenheid van 21.417 VTE's in 1997 tot 21.122 VTE's in 2006. Met een aandeel van 75,2 % is de industrie veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid in de Gentse haven. De maritieme cluster heeft een aandeel van slechts 7,6 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land respectievelijk 9,1 %, 5,3 % en 2,8 % bedragen in 2006. In de periode 1997-2006 is het aandeel van de maritieme cluster en van de andere logistieke diensten echter licht toegenomen terwijl het relatief belang van de industrie en van het vervoer over land daalde. Het relatief belang van de handel bleef in de periode 1997-2006 ongewijzigd. De relatieve toename van de werkgelegenheid was het grootst in de andere logistieke diensten.

6.4.4. De haven van Zeebrugge

Werkgelegenheid Zeebrugge	1997 (VTE)	2006 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.049	1.205	1,6%
Industrie	2.656	2.489	-0,7%
Andere logistieke diensten	746	1.086	4,3%
Vervoer over land	1.267	1.150	-1,1%
Niet-maritieme cluster	5.718	5.931	0,4%
Maritieme cluster	3.925	5.053	2,8%
Totaal	9.643	10.984	1,5%

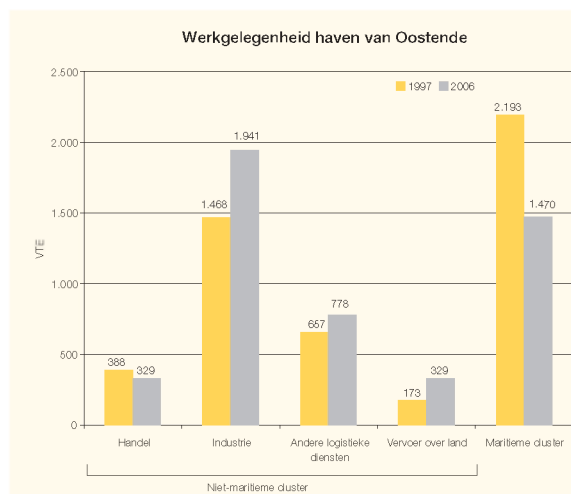


In de haven van Zeebrugge bedroeg de werkgelegenheid in 2006 10.984 VTE's. Dit is meer dan in 1997, toen er in de haven 9.643 VTE's werkten. De tewerkstelling is in de periode 1997-2006 fors gestegen in de maritieme cluster. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg ook, maar veel minder sterk, in de periode 1997-2006. Binnen deze cluster noteerden de industrie en het vervoer over land een daling. In de handel en de andere logistieke diensten steeg de werkgelegenheid in Zeebrugge tussen 1997 en 2006. Zeebrugge is de enige van de vier Vlaamse havens waar de industrie niet het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid heeft (22,7 %). Met een aandeel van 46,0 % is de maritieme cluster veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge. De andere logistieke diensten hebben een aandeel van slechts 9,9 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de industrie en het vervoer over land respectievelijk 11,0 %, 22,7 % en 10,5 % bedraagt in 2006. In de periode 1997-2006 is het aandeel van de maritieme cluster gestegen van 40,7 % naar 46,0 %.



6.4.5. De haven van Oostende

Werkgelegenheid Oostende	1997 (VTE)	2006 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	388	329	-1,8%
Industrie	1.468	1.941	3,2%
Andere logistieke diensten	657	778	1,9%
Vervoer over land	173	329	7,4%
Niet-maritieme cluster	2.686	3.377	2,6%
Maritieme cluster	2.193	1.470	-4,3%
Totaal	4.879	4.847	-0,1%



In de haven van Oostende waren in 2006 4.847 VTE's tewerkgesteld. Dit is minder dan in 1997, toen er in de haven van Oostende nog 4.879 VTE's werkten. De daling van de tewerkstelling is in de periode 1997-2006 voornamelijk gesitueerd in de maritieme cluster, waar de daling tussen 1997 en 2006 33,0 % bedroeg. Deze sterke daling heeft te maken met het verdwijnen van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg sterk in de periode 1997-2006. Binnen deze cluster noteerde enkel de handel een daling (-15,3 %). In de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land steeg de werkgelegenheid in Oostende tussen 1997 en 2006. Net zoals in Antwerpen en Gent heeft in Oostende de industrie het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid (40,0 % in 2006). Met een aandeel van 30,3 % is de maritieme cluster op één na de voornaamste bron van werkgelegenheid in de haven van Oostende. In de periode 1997-2006 is het aandeel van de maritieme cluster in de werkgelegenheid in de haven van Oostende fors gedaald van 44,9 % naar 30,3 %. Het aandeel van de handel daalde van 8,0 % in 1997 naar 6,8 % in 2006, terwijl het aandeel van de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land fors toenam, respectievelijk van 30,1 % naar 40,0 %, van 13,5 % naar 16,0 % en van 3,5 % naar 6,8 %.

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997-2006 (in VTE)

Antwerpen - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	23.514	2.526	29.160	4.348	3.184	62.732
1998	23.052	2.533	28.501	4.661	3.048	61.795
1999	22.249	2.511	27.365	5.141	3.053	60.319
2000	22.090	2.305	27.645	5.447	3.242	60.728
2001	22.334	2.364	28.543	6.033	3.313	62.587
2002	22.555	2.403	28.102	5.926	3.352	62.339
2003	22.931	2.794	26.535	5.770	3.334	61.363
2004	23.905	2.858	26.315	5.735	3.566	62.378
2005	24.720	2.968	26.049	5.924	3.539	63.200
2006	26.036	3.130	25.613	6.078	3.593	64.449

Gent - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.758	2.523	21.417	1.130	816	27.644
1998	1.919	2.514	21.237	1.101	867	27.638
1999	2.069	2.431	21.438	1.162	826	27.926
2000	1.915	2.402	21.390	1.356	963	28.026
2001	1.973	2.562	21.463	1.270	933	28.201
2002	1.917	2.618	20.834	1.312	953	27.634
2003	1.861	2.531	20.755	1.309	937	27.392
2004	2.002	2.560	20.912	1.435	975	27.883
2005	2.116	2.509	21.220	1.470	815	28.130
2006	2.139	2.549	21.122	1.490	799	28.099

Zeebrugge - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	3.925	1.049	2.656	746	1.267	9.643
1998	4.139	1.191	2.802	763	833	9.728
1999	4.622	1.176	2.832	797	947	10.374
2000	4.985	931	2.818	877	969	10.581
2001	4.834	965	3.172	851	1.034	10.855
2002	4.432	1.009	2.881	923	1.137	10.383
2003	4.366	1.047	2.926	924	1.176	10.438
2004	4.444	1.118	2.858	1.073	1.366	10.858
2005	4.585	1.129	2.657	1.082	1.151	10.604
2006	5.053	1.205	2.489	1.086	1.150	10.984

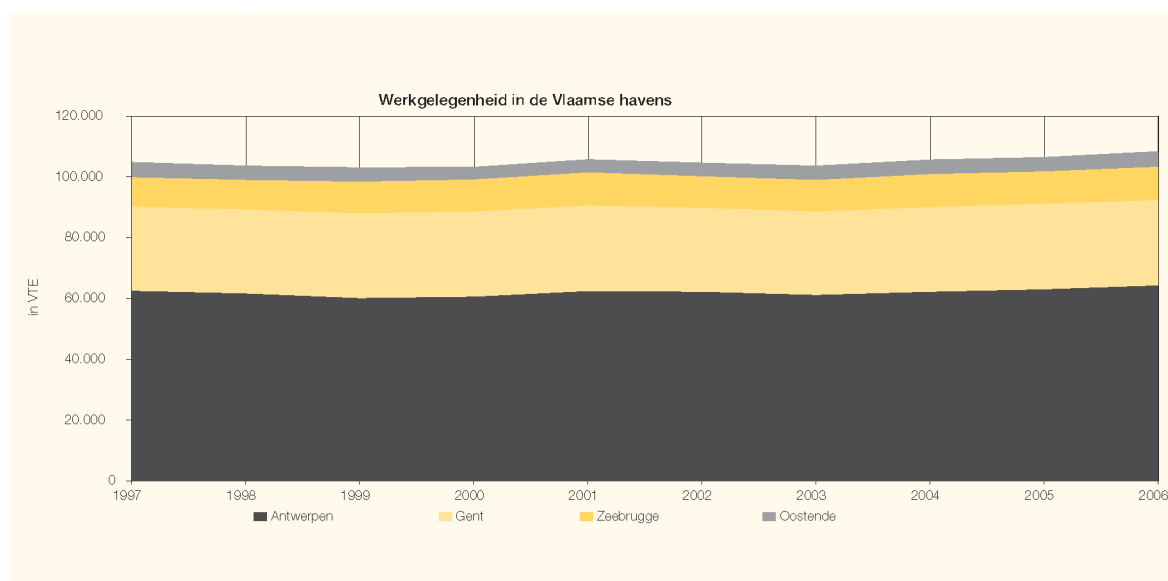
Oostende - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	2.193	388	1.468	657	173	4.879
1998	1.716	361	1.548	688	206	4.519
1999	1.629	370	1.639	705	172	4.515
2000	1.044	377	1.568	760	180	3.930
2001	1.039	378	1.724	696	297	4.134
2002	1.064	337	1.813	780	290	4.284
2003	1.217	311	1.810	807	310	4.456
2004	1.444	306	1.762	692	328	4.532
2005	1.387	305	1.839	693	310	4.533
2006	1.470	329	1.941	778	329	4.847

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid VTE)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	31.390	6.486	54.701	6.881	5.440	104.898
1998	30.826	6.599	54.088	7.213	4.954	103.680
1999	30.569	6.488	53.274	7.805	4.998	103.134
2000	30.034	6.015	53.421	8.441	5.354	103.264
2001	30.180	6.269	54.902	8.850	5.576	105.777
2002	29.968	6.367	53.630	8.942	5.733	104.640
2003	30.376	6.682	52.025	8.809	5.756	103.648
2004	31.794	6.842	51.846	8.935	6.235	105.652
2005	32.808	6.912	51.765	9.168	5.814	106.466
2006	34.698	7.213	51.165	9.431	5.872	108.379

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (VTE)

		Havens				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende		Totaal
1997	62.732	27.644	9.643	4.879		104.898
1998	61.795	27.638	9.728	4.519		103.680
1999	60.319	27.926	10.374	4.515		103.134
2000	60.728	28.026	10.581	3.930		103.264
2001	62.587	28.201	10.855	4.134		105.777
2002	62.339	27.634	10.383	4.284		104.640
2003	61.363	27.392	10.438	4.456		103.648
2004	62.378	27.883	10.858	4.532		105.652
2005	63.200	28.130	10.604	4.533		106.466
2006	64.449	28.099	10.984	4.847		108.379



6.5. Investeringsen

6.5.1. Vlaamse havens algemeen

Investeringsen Totaal Vlaamse havens	1997 (min euro)	2006 (min euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	109,9	110,6	0,1%
Industrie	1.003,5	1.178,9	1,8%
Andere logistieke diensten	210,6	258,0	2,3%
Vervoer over land	67,7	79,6	1,8%
Niet-maritieme cluster	1.391,7	1.627,2	1,8%
Maritieme cluster	532,4	1.671,7	13,6%
Totaal	1.924,1	3.298,9	6,2%

In 2006 bedroegen de totale investeringen in de vier Vlaamse havens samen bijna 3,3 miljard euro. Dit is meer dan in 1997, toen er 1,9 miljard euro in de havens werd geïnvesteerd. De groei in de investeringen in de periode 1997-2006 doet zich vooral in de maritieme cluster voor. Deze sterke stijging heeft voor een groot deel te maken met de aankoop van bestaande schepen en door de bestelling van nieuwe schepen door rederijen, die in het Vlaamse havengebied zijn gevestigd. In de niet-maritieme cluster is de groei eerder gering (+16,9%). In de niet-maritieme cluster is de groei in het segment andere logistieke diensten erg belangrijk. De groei van de investeringen in de industrie en in het vervoer over land waren ook belangrijk. De investeringen in de handel kenden tussen 1997 en 2006 slechts een geringe groei van 0,6 %. De jaarlijkse gemiddelde groeicijfers voor de vier segmenten van de niet-maritieme cluster (handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land) in die periode zijn respectievelijk 0,1 %, 1,8 %, 2,3 % en 1,8 %. In absolute cijfers waren de investeringen in 2006 het grootst in de haven van Antwerpen, waar 2,5 miljard euro werd geïnvesteerd. Antwerpen wordt gevolgd door Gent, Zeebrugge en Oostende, waar de investeringen in 2006 respectievelijk 393,3 miljoen euro, 306,5 miljoen euro en 89,8 miljoen euro bedroegen. Het relatief aandeel van de vier havens in de totale investeringen van 2006 bedraagt voor Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende respectievelijk 76,1 %, 11,9 %, 9,3 % en 2,7 %. In de periode 1997-2006 stegen de investeringen in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge (respectievelijk van 1,3 miljard euro tot 2,5 miljard euro, van 374,4 miljoen euro tot 393,3 miljoen euro en van 134,3 miljoen euro tot 306,5 miljoen). In de haven van Oostende daalden de investeringen van 93,6 miljoen euro in 1997 tot 89,8 miljoen euro in 2006.

Wanneer de investeringen in de Vlaamse havens van het jaar 2006 worden vergeleken met die van het jaar

ervoor, dan stellen we een forse daling vast van 4,8 miljard euro in 2005 naar 3,3 miljard euro in 2006 (-30,9 %). Deze daling is uitsluitend te wijten aan de maritieme cluster, waar de investeringen in het jaar 2005 uitzonderlijk hoog waren. Binnen de maritieme cluster daalden de investeringen door de Antwerpse rederijen van 2.021 miljoen euro in 2005 naar 873 miljoen euro in 2006. In de loop van 2005 nam de Antwerpse rederij Euronav de Griekse reder Tanklog over en verwierf op die manier 9 bestaande tankers en 5 tankers in aanbouw. Daarenboven verwierf Euronav 4 VLCC's en nog een aantal andere tankers. Euronav heeft fors geïnvesteerd met het oog op de IMO-vereiste die alle enkelwandige tankers uit internationale wateren bant vanaf 2010 en met het oog op de groeiende vraag naar het vervoer van ruwe olie. Reeds eind 2005 beschikte Euronav enkel nog over dubbelwandige tankers. Ook in 2006 breidde Euronav haar vloot verder uit. Het geïnvesteerde bedrag bleef in 2006 echter beperkt tot 240 miljoen euro. Maar ook in Oostende en in Zeebrugge waren de investeringen bij de rederijen in 2005 uitzonderlijk hoog. In Oostende daalden de investeringen bij de rederijen van 14 miljoen euro in 2005 tot 1,4 miljoen euro in 2006. Terwijl Ferryways (rederijen) in 2005 materiële vast activa aanschafte voor een bedrag van 13,5 miljoen euro, bedroegen de investeringen in 2006 nog slechts 0,7 miljoen euro. In juni 2007 werd de vennootschap door de Rechtbank van Koophandel in vereffening gesteld. In Zeebrugge: daalden de investeringen bij de rederijen van 123 miljoen euro in 2005 tot 10 miljoen euro in 2006. De terugval is voornamelijk toe te schrijven aan Cobelfret Ferries. De aankoop, in 2005, van zes schepen, die voorheen gecharterd werden, verklaart de uitzonderlijk hoge bedragen in 2005.

Berekening van de investeringen door de NBB

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.

Overheidsbedrijven:

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

6.5.2. De haven van Antwerpen

Investerings Antwerpen	1997 (min euro)	2006 (min euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	52,0	57,4	1,1%
Industrie	694,0	819,5	1,9%
Andere logistieke diensten	125,7	159,6	2,7%
Vervoer over land	45,2	40,7	-1,2%
Niet-maritieme cluster	916,9	1.077,2	1,8%
Maritieme cluster	404,8	1.432,0	15,1%
Totaal	1.321,7	2.509,3	7,4%

In Antwerpen bedroegen de totale investeringen in 2006 in de haven 2,5 miljard euro, waarvan het grootste deel in de maritieme cluster heeft plaatsgevonden, 1,4 miljard euro. Het aandeel van de maritieme cluster bedroeg in 2006 57,1 %. De investeringen in 2006 in de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen respectievelijk 57,4 miljoen euro, 819,5 miljoen euro, 159,6 miljoen euro en 40,7 miljoen euro. Dit is respectievelijk 2,3 %, 32,7 %, 6,4 % en 1,6 % van het totaal. Tussen 1997 en 2006 stegen de investeringen van 1,3 miljard euro tot 2,5 miljard euro. Zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster werd in 2006 meer geïnvesteerd dan in 1997.

6.5.3. De haven van Gent

Investerings Gent	1997 (min euro)	2006 (min euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	40,8	32,0	-2,7%
Industrie	256,3	244,8	-0,5%
Andere logistieke diensten	30,3	51,5	6,1%
Vervoer over land	4,6	15,9	14,8%
Niet-maritieme cluster	332,0	344,2	0,4%
Maritieme cluster	42,4	49,1	1,6%
Totaal	374,4	393,3	0,5%

In de haven van Gent werd in 2006 in totaal 393,3 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is een kleine stijging ten opzichte van 1997, toen nog 374,4 miljoen werd geïnvesteerd in de Gentse haven. Daarvan ging het grootste deel naar de industrie, waar 244,8 miljoen euro werd geïnvesteerd. Dit 62,2 % van het totaal voor de haven van Gent in 2006. De investeringen in 2006 in de maritieme cluster, de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen 49,1 miljoen euro, 32,0 miljoen euro, 51,5 miljoen euro en 15,9 miljoen euro. Dit is respectievelijk 12,5%, 8,1%, 13,1 % en 4,1 % van het totaal. Tussen 1997 en 2006 stegen de investeringen in de andere logistieke diensten, in het vervoer over land en in de maritieme cluster, respectievelijk van 30,3 miljoen euro in 1997 tot 51,5 miljoen euro in 2006, van 4,6 miljoen euro in 1997 tot 15,9 miljoen euro in 2006 en van 42,4 miljoen euro in 1997 tot 49,1 miljoen euro in 2006. De investeringen in de handel en in de industrie daalden respectievelijk van 40,8 miljoen in 1997 euro tot 32,0 miljoen euro in 2006 en van 256,3 miljoen euro in 1997 tot 244,8 miljoen euro in 2006. De totale investeringen in de haven van Gent stegen tussen 1997 en 2006 van 374,4 miljoen euro tot 393,3 miljoen euro.

6.5.4. De haven van Zeebrugge

Investerings Zeebrugge	1997 (min euro)	2006 (min euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	10,0	14,0	3,8%
Industrie	33,9	89,5	11,4%
Andere logistieke diensten	29,4	21,6	-3,4%
Vervoer over land	14,6	17,9	2,3%
Niet-maritieme cluster	87,9	143,0	5,6%
Maritieme cluster	46,4	163,5	15,0%
Totaal	134,3	306,5	9,6%

In Zeebrugge werd in 2006 in totaal 306,5 miljoen euro geïnvesteerd. Daarvan werd het grootste deel (163,5 miljoen euro) geïnvesteerd in de maritieme cluster. Dit is 53,3 % van het totaal voor de haven van Zeebrugge in 2006. De investeringen in 2006 in de niet-maritieme cluster bedroegen 143,0 miljoen euro, of 46,7 % van het totaal van 2006. De investeringen in de vier deelsegmenten, de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen respectievelijk 14,0 miljoen euro, 89,5 miljoen euro, 21,6 miljoen euro en 17,9 miljoen euro. Dit is respectievelijk 4,6 %, 29,2 %, 7,1 % en 5,8 % van het totaal. Uit het grote aandeel van de maritieme cluster en van de andere logistieke diensten blijkt het belang van Zeebrugge als een typische overslaghaven. Een vergelijking van 2006 met 1997 toont aan dat de investeringen in de maritieme cluster nog steeds

toenemen evenals de investeringen in de niet-maritieme cluster. De investeringen in de niet-maritieme cluster stegen van 87,9 miljoen euro in 1997 tot 143,0 miljoen euro in 2006. De investeringen in de maritieme cluster stegen nog sterker, van 46,4 miljoen euro in 1997 tot 163,5 miljoen euro in 2006. In de niet-maritieme cluster daalden de investeringen in het segment andere logistieke diensten, terwijl de investeringen in de handel, de industrie en het vervoer over land toenamen.

6.5.5. De haven van Oostende

Investerings Oostende	1997 (min euro)	2006 (min euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	7,0	7,2	0,3%
Industrie	19,3	25,1	3,0%
Andere logistieke diensten	25,2	25,2	0,0%
Vervoer over land	3,3	5,1	5,0%
Niet-maritieme cluster	54,8	62,7	1,5%
Maritieme cluster	38,8	27,1	-3,9%
Totaal	93,6	89,8	-0,5%

In de haven van Oostende werd in 2006 in totaal 89,8 miljoen euro geïnvesteerd. Daarvan werd 27,1 miljoen euro of 30,2 % geïnvesteerd in de maritieme cluster en 62,7 miljoen euro (69,8 %) in de niet-maritieme cluster. Het grootste deel, 25,2 miljoen euro, werd geïnvesteerd in het segment andere logistieke diensten van de niet-maritieme cluster. Dit is 28,1 % van het totaal voor de haven van Oostende in 2006. De investeringen in de vier deelsegmenten, de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen in 2006 respectievelijk 7,2 miljoen euro, 25,1 miljoen euro, 25,2 miljoen euro en 5,1 miljoen euro. Dit is respectievelijk 8,0 %, 28,0 %, 28,1 % en 5,7 % van het totaal. In vergelijking met 1997 zijn de investeringen in de maritieme cluster sterk gedaald: van 38,8 miljoen euro in 1997 tot 27,1 miljoen euro in 2006. De investeringen in de niet-maritieme cluster zijn gestegen van 54,8 miljoen euro in 1997 tot 62,7 miljoen euro in 2006. Met uitzondering van de maritieme cluster, zijn de investeringen in alle segmenten (maritieme en niet maritieme cluster en alle geledingen daarvan) tussen 1997 en 2006 gestegen.



Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997-2006 (euro)

Antwerpen - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	404,8	52,0	694,0	125,7	45,2	1.321,6
1998	528,3	40,6	531,8	109,3	67,1	1.277,0
1999	320,8	38,7	565,7	118,5	52,5	1.096,3
2000	417,2	37,8	724,0	152,0	77,6	1.408,7
2001	429,3	46,0	893,0	155,6	54,2	1.578,1
2002	462,7	55,2	771,1	140,2	42,4	1.471,6
2003	784,5	62,2	786,7	158,4	66,6	1.858,4
2004	1.521,7	57,8	850,6	150,8	38,4	2.619,2
2005	2.836,0	51,0	827,2	143,0	47,4	3.904,6
2006	1.432,0	57,4	819,5	159,6	40,7	2.509,3

Gent - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	42,4	40,8	256,3	30,3	4,6	374,5
1998	61,4	35,4	293,2	28,7	14,1	432,8
1999	59,3	38,9	509,4	22,2	18,1	647,9
2000	40,3	46,6	428,5	48,6	8,1	571,9
2001	43,3	54,0	455,7	36,3	8,8	598,1
2002	49,0	61,9	645,2	24,0	9,0	789,1
2003	47,4	46,2	626,9	18,4	12,7	751,5
2004	38,9	37,2	235,1	21,8	11,8	344,8
2005	56,2	41,0	217,3	36,0	6,4	356,9
2006	49,1	32,0	244,8	51,5	15,9	393,3

Zeebrugge - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	46,4	10,0	33,9	29,4	14,6	134,3
1998	57,7	11,9	78,8	26,3	15,3	190,1
1999	117,5	13,7	34,0	34,7	16,0	216,0
2000	95,7	9,3	33,9	31,9	15,6	186,4
2001	60,1	12,8	35,1	20,3	11,0	139,3
2002	54,8	10,4	63,6	10,8	24,1	163,7
2003	63,4	13,7	51,8	11,4	17,9	158,3
2004	65,4	9,7	67,0	40,8	18,3	201,2
2005	273,7	9,6	76,9	27,2	20,6	408,0
2006	163,5	14,0	89,5	21,6	17,9	306,5

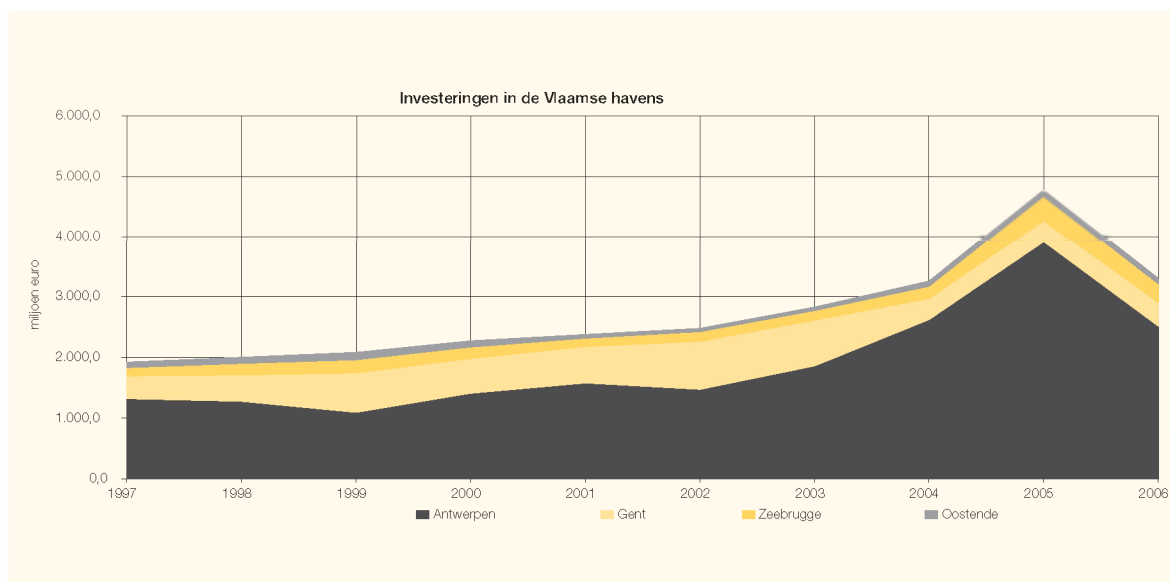
Oostende - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	38,8	7,0	19,3	25,2	3,3	93,7
1998	35,0	10,4	31,1	25,0	4,1	105,5
1999	71,1	7,0	26,5	19,1	2,6	126,3
2000	35,7	7,2	38,2	20,1	3,7	104,8
2001	15,4	4,2	30,3	8,2	4,8	62,9
2002	9,7	5,9	17,8	16,5	5,3	55,2
2003	12,0	5,6	22,6	19,4	1,8	61,5
2004	20,4	20,7	21,5	23,3	2,8	88,7
2005	40,0	7,3	39,6	11,7	5,5	104,1
2006	27,1	7,2	25,1	25,2	5,1	89,8

Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	532,4	109,9	1.003,5	210,6	67,7	1.924,1
1998	682,4	98,3	934,9	189,3	100,5	2.005,4
1999	568,7	98,4	1.135,6	194,4	89,2	2.086,4
2000	588,8	100,9	1.224,6	252,6	104,9	2.271,9
2001	548,1	117,1	1.414,0	220,4	78,8	2.378,4
2002	576,2	133,5	1.497,7	191,5	80,7	2.479,6
2003	907,3	127,8	1.488,0	207,5	99,1	2.829,7
2004	1.646,3	125,5	1.174,2	236,6	71,3	3.253,9
2005	3.206,0	108,8	1.161,0	217,9	79,8	4.773,6
2006	1.671,7	110,6	1.178,9	258,0	79,6	3.298,9

Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	1.321,6	374,5	134,3	93,7	1.924,1
1998	1.277,0	432,8	190,1	105,5	2.005,4
1999	1.096,3	647,9	216,0	126,3	2.086,4
2000	1.408,7	571,9	186,4	104,8	2.271,9
2001	1.578,1	598,1	139,3	62,9	2.378,4
2002	1.471,6	789,1	163,7	55,2	2.479,6
2003	1.858,4	751,5	158,3	61,5	2.829,7
2004	2.619,2	344,8	201,2	88,7	3.253,9
2005	3.904,6	356,9	408,0	104,1	4.773,6
2006	2.509,3	393,3	306,5	89,8	3.298,9





Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens

7.1. Inleiding

Het overslagcijfer van 239 miljoen ton in 2006 steeg naar bijna 258 miljoen ton in 2007 (+7,9 %). Daarmee werd opnieuw een absoluut record bereikt. De goederenoverslag steeg in 2007 in de vier Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. De totale trafiek steeg er voor het eerst tot boven de 182 miljoen ton (+9,3%). Ook in Zeebrugge en in Oostende is het overslagcijfer van 2006 een absoluut record, met respectievelijk 42,1 miljoen ton (+6,6 %) en 8.0 miljoen ton (+2,2 %). In 2007 kende de totale overslag in Gent een groei met 4,0 % tot 25,1 miljoen ton. Daarmee kwam de goederenoverslag in Gent opnieuw op het niveau van ongeveer 25 miljoen ton dat in het jaar 2004 werd bereikt. In 2007 werd de grootste groei opgetekend in Antwerpen: de goederenoverslag steeg er in 2007 met 9,3 %.

7.2. Algemeen overzicht

7.2.1. De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In 2007 werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range een totale overslag gerealiseerd van 1.075,7 miljoen ton. Dit is 63,7 miljoen ton méér dan in 2006, of een stijging van 6,3 %.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range situeert zich in de periode 2001-2007 tussen de 23,5 en de 24,0 %. In 2007 steeg het

marktaandeel van de Vlaamse havens van 23,6 % in 2006 tot 24,0 % in 2007. Het marktaandeel van de haven van Antwerpen in de Le Havre-Hamburg range steeg licht van 16,5 % in 2006 naar 17,0 % in 2007. Het marktaandeel van Zeebrugge stagneerde in 2007 op 3,9 %, terwijl het marktaandeel van de havens van Gent en Oostende in de totale goederenoverslag van de Le Havre-Hamburg range in 2007 daalde, respectievelijk van 2,4 % in 2006 naar 2,3 % in 2007 en van 0,8 % in 2006 naar 0,7 % in 2007. Het aandeel van de overige havens van de Le Havre-Hamburg range in de totale goederenoverslag steeg in 2007 in de havens van Amsterdam en Rotterdam, daalde in de havens van Hamburg en Duinkerke en bleef ongewijzigd in de havens van Bremen en Le Havre.

Na een zeer sterke groei van 5,8 % in 2006 nam de goederenoverslag in de Le Havre-Hamburg range in 2007 andermaal sterk toe (+6,3 %). De goederenoverslag in de havens van de Le Havre-Hamburg range steeg in 2007 in alle havens. De grootste procentuele groei werd genoteerd in de havens van Antwerpen, Amsterdam en Le Havre. In deze havens steeg de overslag met respectievelijk 9,3 %, 7,1 % en 6,8 %. Maar ook de havens van Zeebrugge, Rotterdam en Bremen noteerden in 2007 groeicijfers van meer dan 5 % (respectievelijk +6,6 %, +6,6 % en +6,3 %). In absolute cijfers kende de haven van Rotterdam, met 25,1 miljoen ton, de grootste trafiekstijging, gevolgd door Antwerpen, Hamburg en Le Havre met respectievelijk 15,5 miljoen ton, 5,5 miljoen ton en 5,0 miljoen ton. Ook de havens van Bremen, Amsterdam en Zeebrugge noteerden trafiekstijgingen van meer dan 2 miljoen ton in 2007. De kleinste groei werd genoteerd in de haven van Oostende (+171.000 ton).

7.2.2. De haven van Antwerpen in 2007

Andermaal nam de goederenoverslag in de haven van Antwerpen in 2007 fors toe. In 2007 werden in de haven van Antwerpen 182,9 miljoen ton goederen overgeslagen, dit is 15,5 miljoen ton meer dan in 2006 of een toename met 9,3 %. Zowel bij de aanvoer als bij de afvoer steeg de overslag, respectievelijk met 7,8 miljoen ton (+8,5 %) en met 7,7 miljoen ton (+10,2 %).

In 2007 werden er 24,5 miljoen ton droge massagoederen behandeld, tegenover 26,1 miljoen ton in 2006. Dit is een daling met 6,2 %. Voornamelijk de sterke vermindering van de overslag van erts, kolen, meststoffen en zand en grind is de oorzaak van de daling van de overslag van droge bulkclading. De behandeling van erts daalde in 2007 met meer dan 0,5 miljoen ton, van 5,8 miljoen ton in 2006 tot 5,3 miljoen ton in 2007. Dit is een daling van 8,6 %. De overslag van kolen daalde van 9,3 miljoen ton in 2006 tot 8,6 miljoen ton in 2007, of een daling van 7,8 %. De overslag van meststoffen verminderde van 4,9 miljoen ton in 2006 tot 4,6 miljoen ton in 2007 (-7,9 %) en de behandeling van zand en grind verminderde van 2,0 miljoen ton in 2006 tot 1,9 miljoen ton in 2007, een daling van 6,2 %. De overslag van granen bleef in 2006 nagenoeg op hetzelfde niveau als in 2006: 1,1 miljoen ton. De grootste stijging in de overslag van droge massagoederen werd genoteerd bij de behandeling van chemicaliën: de overslag nam toe van 7,1 miljoen ton in 2006 tot 9,0 miljoen ton in 2007, of een stijging met 1,9 miljoen ton of 26,1 %. Bij de overslag van overige massagoederen stagneerde in 2007 op 3,4 miljoen ton, na een daling in 2004 en in 2005 en een stijging in 2006.

De overslag van vloeibare massagoederen steeg in 2007 tot 39,6 miljoen ton. Dit is een stijging van 3,6 % tegenover 2006. Deze stijging is vooral toe te schrijven aan de forse stijging van de aan- en afvoer van aardolie-derivaten van 24,8 miljoen ton in 2006 tot 25,8 miljoen ton in 2007 (+ 4,2 %). De daling van de aanvoer van ruwe petroleum van 2004 en 2005 zette zich in 2006 en in 2007 verder: van 5,7 miljoen ton in 2006 tot 4,4 miljoen ton in 2007 (-22,8 %). Deze daling werd echter voor een groot deel goedgemaakt door de stijging van de overslag van aardolie-derivaten. In totaal werden er bijna 40,0 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen. Dit is het hoogste cijfer dat in de periode 1980-2007 werd genoteerd. Daarnaast werd in 2007 ook een record hoeveelheid ruwe petroleum aangevoerd via de RAPL (Rotterdam-Antwerpen

Pijpleiding): 30,7 miljoen ton of 2,3 miljoen ton meer dan in 2006.

Droge en vloeibare massagoederen samen maakten in 2007 35,1 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek (64,1 miljoen ton).

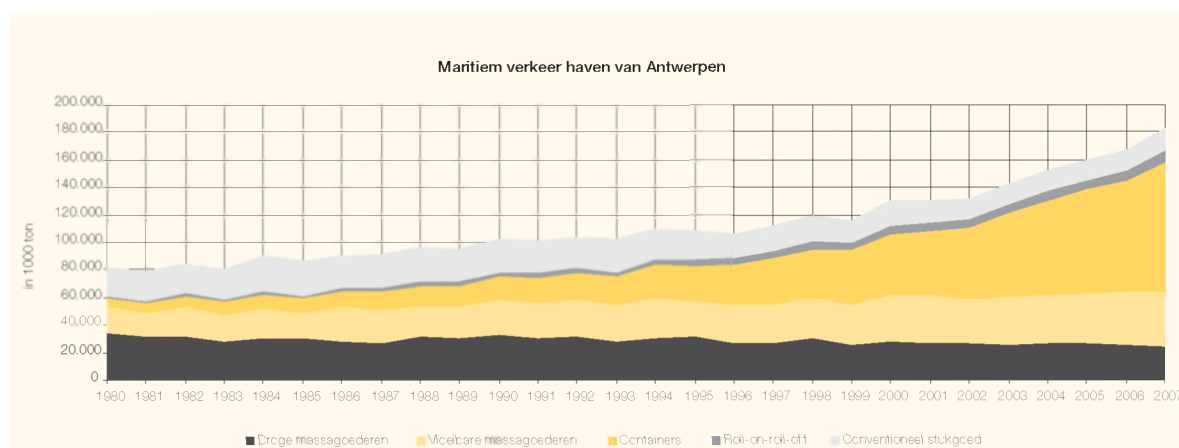
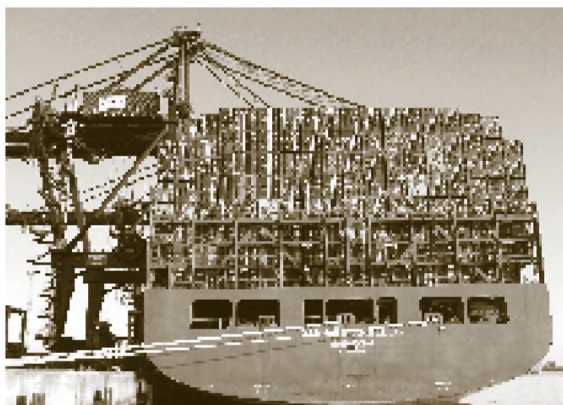
De totale overslag van stukgoed (containers, roll-on roll-off en conventioneel stukgoed) steeg van 6,9 miljoen ton in 2006 tot 15,7 miljoen ton (+15,3%) in 2007. In absolute termen is de stijging het grootst bij de sector van het containerverkeer: een toename van 13,7 miljoen ton (+17,0 %). De stijgende trend zet zich reeds door in de containersector sinds 1980. Ook de overslag van ijzer en staal, van houtcellulose en papierpulp en van fruit is gestegen tegenover 2006, respectievelijk met 16,2 %, 96,5 % en 3,3 %. De overslag van hout, van suiker en van overig stukgoed daalde in 2007 met respectievelijk 18,9 %, 92,1 % en 23,7 %. De overslag van conventioneel stukgoed steeg met 7,3 %. Na een lichte stijging van het roll-on roll-off verkeer met 2,2 % in 2006 zette de stijgende trend zich door in 2007. Het roll-on roll-off verkeer steeg met 12,9 %. Hiermee komt het roll-on roll-off verkeer voor het eerst boven de kaap van 8 miljoen ton. Dit is het hoogste niveau sinds 1980.

In 2007 kwamen er 16.689 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van meer dan 289 miljoen BT. Het aantal aangekomen zeeschepen steeg in 2007 met 919 eenheden of met 5,8 %. De totale BRT/BT steeg eveneens met 23,7 miljoen ton (+8,9 %). Doordat de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen sneller steeg (+8,9 %) dan het aantal aangekomen zeeschepen (+5,8 %), steeg de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen van 16.815 BT in 2006 tot 17.306 BT in 2007 (+2,9 %). De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen in de periode 1990-2007 neemt steeds toe. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aanmeerde lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT. In 2007 is de gemiddelde grootte van de aangekomen schepen gestegen tot 17.306 BT, of een toename met bijna 190 %.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 33,1 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika, Azië en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 15,7 %, 10,1 %, 25,6 % en 12,2 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (31,5 %), Azië (30,8 %), Noord-Amerika (16,6 %) en Afrika (11,3 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	Miljoen ton 2007	Evolutie 2006-2007	Aandeel 2007
Totaal maritiem verkeer:	182,9	+9,3 %	100,0 %
Droge massagoederen:	24,5	-6,2 %	13,4 %
Vloeibare massagoederen:	39,6	+3,6 %	21,7 %
Containers:	94,5	+16,9 %	51,7 %
Roll-on-roll-off:	8,1	+13,1 %	4,4 %
Conventionele stukgoederen:	16,2	+7,5 %	8,9 %



7.2.3. De haven van Gent in 2007

In de haven van Gent werd in 2007 in totaal ruim 25,1 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 80,3 % uit van het totaal. De totale overslag steeg van 24,1 miljoen ton in 2006 tot 25,1 miljoen ton in 2007: een stijging met ongeveer 1 miljoen ton (+4,0 %). De stijging van de totale goederenoverslag is vooral te wijten aan de stijgende aanvoer (van 19,1 miljoen ton in 2006 naar 20,1 miljoen ton in 2007, of een stijging van 5,4 %). De uitvoer van goederen daarentegen daalde van 5,02 miljoen ton in 2006 tot 4,96 miljoen ton in 2007, of een daling van 1,3 %. De stijging van de totale goederenoverslag is vooral toe te schrijven aan de toename van de overslag van droge bulk, vooral van steenkool (+748.000 ton) en granen (+364.000 ton).

In 2007 stagneerde de aanvoer van droge massagoederen nagenoeg: 17,1 miljoen ton (+1 %). Ook de overslag van vloeibare bulk, roll-on roll-off trafiek, containers en stukgoed steeg in 2007 respectievelijk met 5,9 %, 3,5 %, 55,8 % en 18,4 %. De aanvoer van granen, die twee jaar op rij een sterke daling kende (-23,4 % in 2004 en -34,8 % in 2005), steeg in 2006 en in 2007 opnieuw sterk met respectievelijk 348.000 ton (+68,6 %) en 364.000 ton (+42,6 %). Ook bij de overslag van veevoerders kende

twee jaar op rij een dalende trend, waarna de overslag in 2006 en in 2007, met een trafiek van 1,1 miljoen ton, nagenoeg op het niveau van 2005 bleef (een kleine stijging met 1,3 % in 2007). De overslag van oliehoudende zaden en dierlijke en plantaardige oliën kende een in 2006 een sterke groei tot bijna 2 miljoen ton, een stijging van 41,0 %. In 2007 daalde deze trafiek echter met 4,9 %. De vermindering van de totale overslag van vloeibare massagoederen, die in 2006 wordt genoteerd (-2,3 %), zette zich in 2007 niet verder. Deze overslag steeg in 2007 met 5,9 %. De aanvoer van petroleum en petroleumproducten kende in 2005 en 2006 een sterke daling. Deze sterke dalende trend zette zich in 2006 en in 2007 verder: een vermindering met 246.000 ton (-10,1 %). Ook de trafiek van ijzererts noteerde in 2007 een forse daling, namelijk met 0,6 miljoen ton (-11,1 %). Ook de aanvoer van cokes en van schroot daalde sterk, respectievelijk met 37.000 ton (-19,6 %) en met 225.000 ton (-16,1 %). De aanvoer van kolen daarentegen steeg in 2007 met 0,7 miljoen ton of een toename met 30,8 %. De aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsappen) daalde in 2007 van 589.000 ton in 2006 tot 559.000 ton in 2007 (-5,1 %). Net als in 2006 nam de trafiek van producten van de metaalindustrie in 2007 opnieuw fors toe, van 2,0 miljoen ton in 2006 tot 2,5 miljoen ton in 2007 (+27,7 %). Binnen deze categorie steeg vooral de overslag van halffabricaten



van ijzer en staal en van platen van ijzer en staal, respectievelijk met 21,2 % en met 21,9 %. De overslag van kunstmeststoffen en van natuurlijke meststoffen groeide in 2007 respectievelijk met 10,0 % en met 19,8 %. Veruit de belangrijkste relatieve stijging werd genoteerd in de trafiek van cement en kalk: deze trafiek steeg in 2007 met 209.000 miljoen ton (+1.100,0 %).

Na de stijging van 7,7 % in 2006, werd in 2007 een stijging van 3,5 % genoteerd, waardoor het hoogste peil sinds 1980 (1,92 miljoen ton) werd genoteerd. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge".

De behandelde hoeveelheid conventioneel stukgoed steeg fors. Deze sterk stijgende trend van 2006 werd in 2007 voortgezet. De overslag groeide van 2,4 miljoen ton in 2006 tot 2,8 miljoen ton in 2007, of een toename met 18,4 %. Ook de overslag van containers steeg in 2007 spectaculair. Na een groei met 16,1 % in 2006, werd in

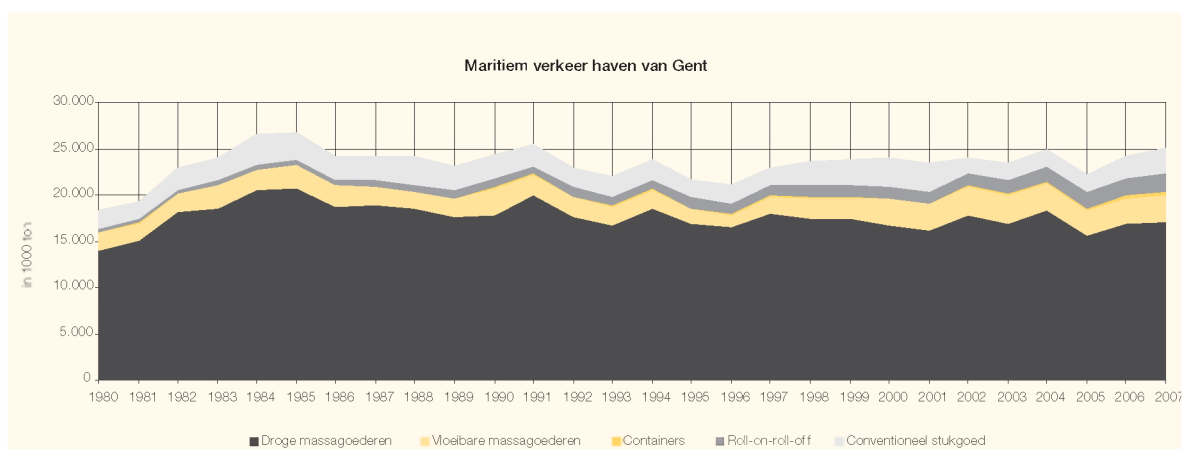
2007 een stijging van de containeroverslag met 55,8 % genoteerd. De overslag in 2007 bedroeg 416.000 ton, tegenover 267.000 ton in 2006 of een groei van 149.000 ton.

Na een daling van de gemiddelde scheepsgrootte in 2006, is de gemiddelde scheepsgrootte in 2007 opnieuw gedaald tot 10.097 BT (-4,9 %). In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.171 zeeschepen aan in 2007. Dit is 99 schepen meer dan in 2006 (+3,2 %). Na een stagnatie in 2005 steeg de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen in 2006. De totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen daalde van 32,6 miljoen ton in 2006 tot 32,0 miljoen ton in 2007 (-1,8 %).

Van de in Gent geloste goederen heeft 37,4 % Europa als herkomst; 14,3 % van de goederen komt uit Noord-Amerika, 4,8 % uit Afrika, 4,1 % uit Oceanië, 5,9 % uit Azië en 33,4 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 89,7 %) in Europa gelegen. Ongeveer 5,9 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming, ongeveer 3,5 % Afrika en 0,7 % Azië. Zuid-Amerika, dat het grootste aandeel in de herkomst heeft, heeft slecht een aandeel van minder dan 0,1% in de bestemmingen.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	Miljoen ton 2007	Evolutie 2006-2007	Aandeel 2007
Totaal maritiem verkeer:	25,1	+4,0 %	100,0 %
Droge massagoederen:	17,1	+1,1 %	68,1 %
Voeibare massagoederen:	2,9	+6,1 %	11,6 %
Containers:	0,4	+49,8 %	1,6 %
Roll-on-roll-off:	1,9	+2,6 %	7,6 %
Conventionele stukgoederen:	2,8	+17,6 %	11,2 %



7.2.4. De haven van Zeebrugge in 2007

Na de zeer sterke stijging van 2006 (+14,1 %), steeg de trafiek in de haven van Zeebrugge andermaal van 39,5 miljoen ton in 2006 tot 42,1 miljoen ton in 2007 (+6,6 %). De groei was zowel merkbaar bij de overslag van droge bulk, bij de overslag van containers en van roll-on roll-off goederen. De overslag van vloeibare bulk en van stukgoederen noteerden een daling tegenover 2006. De groei van de goederenoverslag vond zowel bij de lossing als bij de lading van goederen plaats, respectievelijk met 3,7 % en 9,6 %.

De aanvoer van droge bulkgoederen steeg van 1,96 miljoen ton in 2006 tot 2,01 miljoen ton in 2007 (+2,8 %). Deze toename is in hoofdzaak toe te schrijven aan de stijging van de aanvoer van zand en grind, dat voor de Vlaamse en Britse kust wordt opgebaggerd en dat hoofdzakelijk wordt gebruikt in de bouwnijverheid. Na een zeer sterke toename in 2006 (+39,4 %) daalde de aanvoer van vloeibare bulk in 2007 met 6,2 % van 6,2 miljoen ton in 2006 tot 5,9 miljoen ton in 2007. Deze daling is het gevolg van de sterke daling van de overslag van LNG, namelijk van 3,1 miljoen ton in 2006 tot 2,0 miljoen ton in 2007 (-35,2 %). Het LNG werd voor de Belgische markt tot maart 2007 aangevoerd vanuit Algerije. Vanaf april 2007 gebeurt de bevoorrading vooral uit Qatar. Sinds enkele jaren wordt de LNG-terminal van Fluxys in de voorhaven van Zeebrugge ook gebruikt als hub voor spot-ladingen door derde rederijen. De trafiek van bunkerbrandstoffen daarentegen steeg van 2,6 miljoen ton in 2006 tot 3,3 miljoen ton in 2007, of een stijging van 26,0 %. Ook de aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsap) steeg van 147.000 ton in 2006 tot 179.000 ton in 2007 (+21,8 %).

Wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge er in 2007 sterk op achteruit (-14,9 %). Deze daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de lagere overslag van verse groenten en vruchten (-96.000 ton of -24,3 %), van cellulose en papierpulp (-39.000 ton of -17,4 %) en van fabricaten en halffabricaten (-88.000 ton of -26,0 %). De behandeling van aardappelen, van hout en van elektrische machines en apparaten daarentegen steeg in 2007, respectievelijk met 129,2 %, 52,6 % en 186,67 %. De overslag van roll-on roll-off goederen steeg in 2007 met 755.000 ton (+6,2 %). Betreffende de roll-on-roll-off-traffic van en naar het Verenigd Koninkrijk lag het accent in 2007 op de havens van de Humber-regio (de havens van Hull, Middlesbrough en Killingholme). Maar ook de Thames regio blijft voor Zeebrugge belangrijk. In die regio werden er in 2007 belangrijke verschuivingen genoteerd. Door het tijdelijk staken van roll-on roll-off-verbindingen vanuit Oostende, als gevolg van de overname van de rederij Ferryways door de Cobelfret groep, werd in 2007

heel wat extra lading verscheept vanuit Zeebrugge. Na de heropstart van de diensten vanuit Oostende bleven een aantal klanten gebruik maken van de haven van Zeebrugge. Ook de start van een nieuwe verbinding tussen Zeebrugge en Tilbury door P&O Ferries en de start van een dienst naar Bilbao door de rederij Transfennica was gunstig voor de verdere ontwikkeling van de roll-on roll-off traffic. De roll-on roll-off traffic naar de rest van Europa steeg met 14,6 % en de deepsea traffic kende een toename met 30 %. Vooral de overslag van ondeelbare en zware ladingen kende een belangrijke stijging.

In 2007 werden er 2.208.906 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 14,2 % tegenover 2006, toen er 1.933.910 nieuwe wagens werden overgeslagen in de haven. Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2006 andermaal de eerste plaats in deze goederencategorie in Europa (vlak voor Bremerhaven). Deze stijging van het aantal behandelde nieuwe wagens heeft echter weinig invloed op het roll-on roll-off-verkeer uitgedrukt in ton. De verscheping van toeristenwagens daarentegen daalde van 86.042 in 2006 tot 85.013 in 2007. Dit is een daling van 1,2 %.

Na de sterke groei van de containeroverslag in 2006 (+15,3 %) steeg het containerverkeer in 2007 opnieuw met 13,0 % tot 20,3 miljoen ton. Uitgedrukt in TEU is de stijging in 2007 nog belangrijker: een stijging met meer dan 367.000 TEU (+22,2 %). De containertraffic maakt in de haven van Zeebrugge 48,3 % van de totale goederenoverslag uit. De stijging van het containervervoer doet zich vooral voor in het deepsea verkeer. PortConnect, een in 2002 opgerichte structuur om het containertransport vanuit Zeebrugge van en naar het hinterland te organiseren per spoor, de kustvaart, en de binnenwateren, vervoerde in 2007 ongeveer 155.000 TEU over het water. Dit is 5.000 TEU minder dan in 2006. Van die 155.000 TEU werden in 2007 140.000 TEU over zee vervoerd per feeder en 15.000 TEU per binnenschip via de binnenvaartkanalen, tegenover respectievelijk 120.000 TEU en 40.000 TEU in 2006. In 2007 vond dus een verschuiving plaats van binnenvaartvervoer naar zeevervoer. Deze verschuiving is het gevolg van onder meer de sterk stijgende kosten voor het inzetten van binnenschepen (sterke stijging van de charterprijzen en van de brandstoffen) en van werken aan de sluizen in Zeebrugge, waardoor het vlot binnenscheepvaartverkeer wordt belemmerd. De regelmatige containerlijn vanuit Zeebrugge naar Ierland, C2C Line (Coast to Coast Line), boekte in 2007 goede resultaten. Op die lijn werden er in 2007 47.987 containers vervoerd tegenover 45.991 containers in 2006 (+4,3 %). Het aantal behandelde TEU op de lijn van C2C Line steeg van 94.281 TEU in 2006 tot 97.184 TEU in 2006, of een stijging van 3,1 %.

Na enkele jaren sterk te zijn gestegen daalde de overslag van conventioneel stukgoed van 1,0 miljoen ton in 2006 tot 0,89 miljoen ton in 2007 (-14,9 %).

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2007, had 57,6 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Azië (26,4 % van de aanvoer). De aanvoer vanuit Afrika in Zeebrugge is in 2007 sterk achteruitgelopen tot 2,0 %. In 2006 was dat nog 13,8 %. Deze sterke daling is vooral het gevolg van het beëindigen van de aardgas-aanvoer vanuit Algerije. De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (70,3 %) Europa als bestemming. Met 17,7 % komt Azië op de tweede plaats. Noord-Amerika en Afrika zijn minder belangrijk met respectievelijk 2,2 % en 0,5 % van de bestemmingen.

In 2007 werden er via de haven van Zeebrugge 650.442 passagiers vervoerd, waarvan het overgrote deel van en naar Groot-Brittannië. Dit betekent een kleine daling van 0,6 % ten opzichte van 2006, toen nog 654.329 passagiers gebruik maakten van de haven van Zeebrugge. In 2007 daalde het aantal passagiers licht tegenover 2006 (-0,6 %). Hierdoor komt het aantal passagiers in 2007 opnieuw op het niveau van 2000. De sterke daling van het aantal passagiers in 2003 (-12,9 %) werd veroorzaakt door het stopzetten van de ferrydiensten naar Felixstowe en Dover in 2002. De opstart door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth kon de trend toen niet helemaal ombuigen. De heropleving in 2005 was bijna uitsluitend toe te schrijven aan de sterke toename van het aantal passagiers dat met cruiseschepen de haven van Zeebrugge aandoen. Na de duidelijke inzinking van de cruisemarkt als gevolg van de aanslag van 11 september 2001 op het WTC in New York, herstelde het cruiseverkeer zich in Zeebrugge vanaf 2003. In 2007 meerden 56 cruiseschepen aan in de Zeebrugse voorhaven, samen goed voor 139.879 passagiers.

In 2007 kwamen er in de haven van Zeebrugge 9.449 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 196,4 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 20.780 BT. Het aantal schepen steeg in 2007 met 7,9 %, de totale bruto tonnenmaat met 16,8 % en de gemiddelde scheepsgrootte met 8,2 %¹.

Bruto register tonnenmaat – BRT (Gross register tonnage – GRT)

De bruto register tonnenmaat van een schip is in algemene zin de ruimte onder het meetdek of hoofddek evenals alle overdekte en permanent gesloten ruimten boven het meetdek. De bruto register tonnenmaat drukt de grootte van het schip uit, is dus een volume en wordt uitgedrukt in Moorsomton (1 Moorsomton = 100 cuft = 2,83 m³). Deze definitie van de grootte van het schip (bruto register tonnenmaat), volgens de conventie van Oslo, is thans niet meer algemeen van toepassing. Ze werd vervangen door een nieuwe, meer universele, definitie volgens de conventie van Londen van 1969, die de grootte van een schip uitdrukt in een bruto tonnenmaat. De nieuwe definitie werd ingevoerd door het bestaan van al te veel uitzonderingen op de regels van Oslo. Zo werden bijvoorbeeld bij de Panama-meting, de Suez-meting en de Belgische meting andere regels van berekening gehanteerd dan die van de conventie van Oslo.

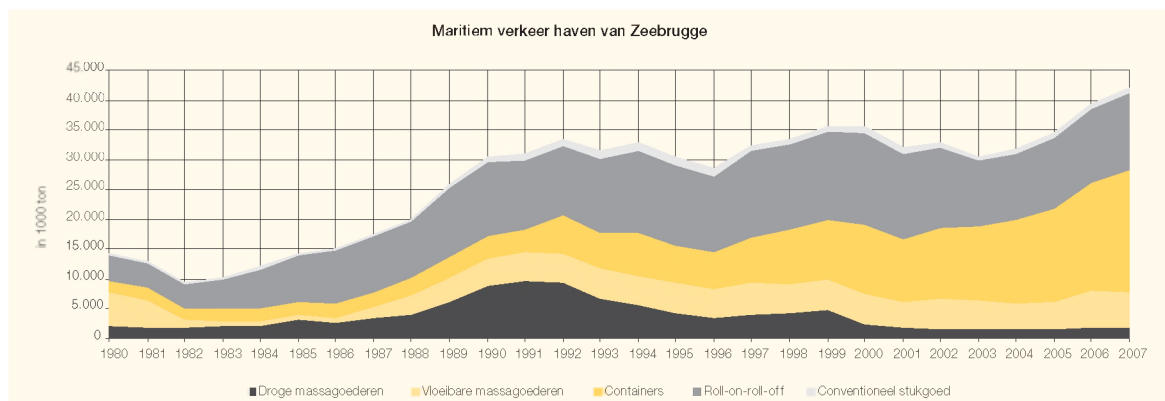
Bruto tonnenmaat – BT (Gross tonnage – GT)

De nieuwe, uniforme manier van scheepsmeting (International Convention on the Tonnage Measurement of Ships 1969) werd goedgekeurd op de Internationale Conventie inzake Scheepsmeting van 23 juni 1969 te Londen. Deze nieuwe meetwijze werd van kracht op 18 juli 1982 en werd in 1994 internationaal verplichtend. Hierdoor worden alle schepen nu op dezelfde manier opgemeten. De bruto register tonnenmaat en de netto register tonnenmaat werden vervangen door respectievelijk de bruto tonnenmaat en de netto tonnenmaat. Nieuw is dat internationaal slechts één bruto en één netto tonnenmaat wordt behouden. De bruto tonnenmaat wordt berekend met een formule waarin is opgenomen het scheepsvolume onder het bovendek en de ingesloten ruimtes boven het bovendek. Het verkregen volume in m³ wordt vermenigvuldigd met een factor (een logaritme van de m³) waarna het gevonden getal onbenoemd is (d.w.z. geen ton of m³).

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:

	Miljoen ton 2007	Evolutie 2006-2007	Aandeel 2007
Totaal maritiem verkeer:	42,0	+6,4 %	100,0 %
Droge massagoederen:	2,0	+2,2 %	4,8 %
Voeibare massagoederen:	5,9	-5,6 %	14,0 %
Containers:	20,2	+12,3 %	48,1 %
Roll-on-roll-off:	13,0	+6,2 %	31,0 %
Conventionele stukgoederen:	0,9	-13,5 %	2,1 %

¹ In tabel 07.02 van het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007" wordt, vanaf 1997, de totale bruto tonnenmaat aangepast. Deze correctie werd doorgevoerd naar aanleiding van de overschakeling van een "administratieve" BT (die werd toegepast op roll-on-roll-off schepen) naar de werkelijke BT voor alle schepen. Vandaar dat de vermelde totale bruto tonnenmaat in tabel 07.02 vanaf 1997 veel hoger is dan in de vorige edities van het Jaaroverzicht Vlaamse havens.



7.2.5. De haven van Oostende in 2007

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van bijna 8 miljoen ton in 2007. Dit is de grootste goederenoverslag in de geschiedenis van de haven van Oostende. De groei tegenover 2006 bedroeg 2,2 %.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 80 % van de totale overslag (6,5 miljoen ton). Tegenover 2006 nam de roll-on roll-off-traffic andermaal toe (+3,6 %). Deze stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar de diverse bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. Het totaal aantal passagiers steeg van 231.364 in 2006 tot 247.867 in 2007, of een toename van 7,1 %. Het aantal passagiers dat de haven van Oostende in 2006 bezocht aan boord van cruiseschepen daalde van 4.696 in 2006 tot 4.368 in 2007 (-6,9 %). Het aantal zeegaande cruiseschepen dat in Oostende aanmeerde daalde van 21 in 2006 tot 10 in 2007.

De aanvoer van zand en grind maakt ruim 16,6 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende. In 2007 ging het om 1,26 miljoen ton, of 4,9 % minder dan in 2006 (1,33 miljoen ton).

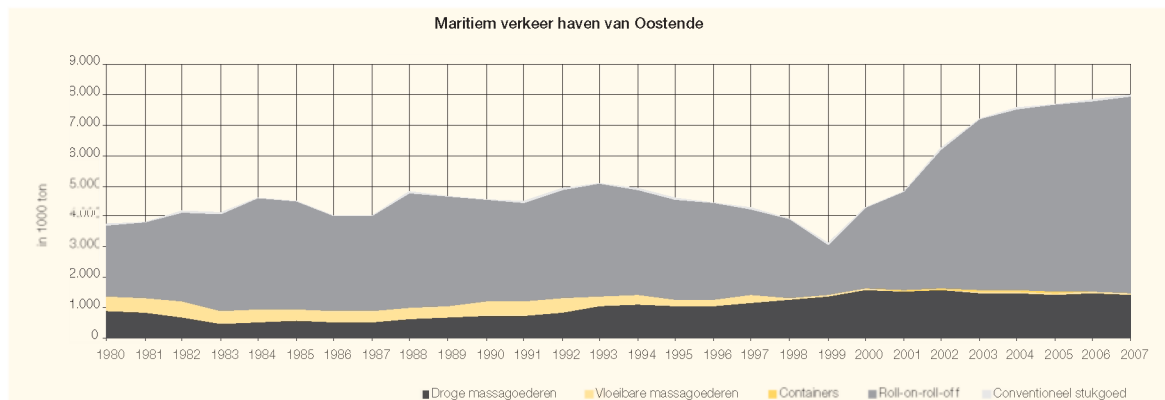
In 2001 werden voor het eerst containers behandeld in de haven van Oostende. In 2004 bereikte deze traffic een hoogtepunt met 15.418 TEU, waarna, vanaf 2005, een daling werd ingezet. Vanaf het tweede semester van 2007 viel de containertraffic in de haven van Oostende volledig weg.

De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor meer dan 99,2 % afkomstig uit Europa (voornamelijk Groot-Brittannië). Een deel van de Europese lading (16,0 %) heeft als oorsprong de zee. Het betreft zand en grind die op zee worden gewonnen en als bouw materiaal wordt gebruikt. Bijna alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 2007 4.759 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 35,6 miljoen BT. Het aantal aangekomen schepen steeg in 2007 met 102 eenheden tegenover 2006, of een stijging van 2,2 %. De totale BT daarentegen daalde met 475.000 BT (-1,32 %). Door de stijging van het aantal schepen en de afname van de totale BT, daalde de gemiddelde scheepsgrootte tot 7.490 BT, of een daling van 266 BT (-3,4 %).

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	Miljoen ton 2007	Evolutie 2006-2007	Aandeel 2007
Totaal maritiem verkeer:	7,984	+2,2 %	100,0 %
Droge massagoederen:	1,407	-4,2 %	17,6 %
Vloeibare massagoederen:	0,056	+3,7 %	0,7 %
Containers:	0,014	-41,7 %	0,2 %
Roll-on-roll-off:	6,460	+3,6 %	80,9 %
Conventionele stukgoederen:	0,047	+62,1 %	0,6 %

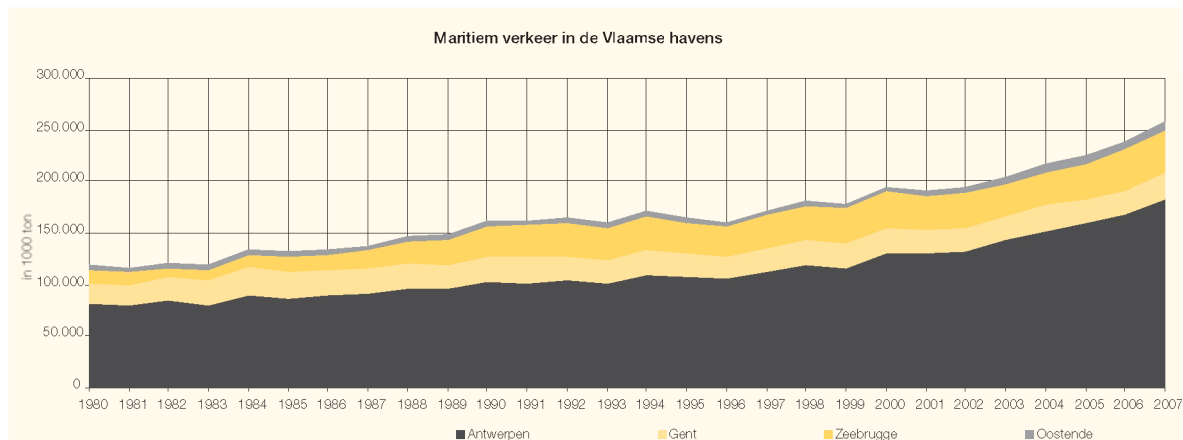


7.3. Statistische gegevens

7.3.1. Totaal maritiem verkeer

Het totale maritieme verkeer voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt weergegeven in de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03.

Voor alle opgenomen havens zijn de verkeerscijfers bruto (vooral van belang voor roll-on-roll-off- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.



Tabel 01-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.482
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620
2000	75.210	19.973	19.409	2.796	117.388
2001	74.227	19.673	16.771	2.914	113.585
2002	72.595	19.693	17.242	3.465	112.995
2003	77.596	18.926	15.978	3.700	116.200
2004	83.109	20.663	16.163	3.762	123.697
2005	87.077	17.724	17.145	4.589	126.535
2006	91.973	19.121	20.049	3.876	135.019
2007	99.829	20.146	20.799	3.980	144.754

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-02 : Ladingen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.271
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.280
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.633
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.490
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.205
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.061
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488
2000	55.321	4.066	16.066	1.511	76.964
2001	55.823	3.783	15.309	1.913	76.828
2002	59.033	4.287	15.693	2.773	81.786
2003	65.278	4.612	14.592	3.519	88.001
2004	69.217	4.293	15.631	3.783	92.924
2005	72.977	4.499	17.445	3.092	98.013
2006	75.400	5.023	19.423	3.936	103.782
2007	83.068	4.957	21.278	4.004	113.307

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC. Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	145.943
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.160
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413
2002	131.628	23.980	32.935	6.238	194.781
2003	142.874	23.538	30.570	7.219	204.201
2004	152.326	24.956	31.794	7.545	216.621
2005	160.054	22.223	34.590	7.681	224.548
2006	167.373	24.144	39.473	7.812	238.802
2007	182.897	25.103	42.077	7.984	258.061

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

7.3.2. Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

In de tabellen O2-01 tot en met O2-04 wordt het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven. Deze gegevens werden door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteindienst.

De N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken) wordt gebruikt in de havens van Gent en Zeebrugge. Antwerpen gebruikt een eigen indeling, maar stelt ook een indeling ter beschikking in

de NVS-nomenclatuur (op hoofdstukkenniveau). Beide indelingen worden in dit jaaroverzicht weergegeven. Oostende gebruikt een eigen indeling. Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling), is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wel geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

Tabel O2-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2007

Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	55.697	63.085	118.782
ijzer en staal	6.505	5.739	12.244
non-ferro-metalen	422	13	435
meststoffen / chemicaliën	36	162	198
hout	288	81	369
houtcellulose, papierpulp	2.447	475	2.922
fruit	1.331	7	1.338
graangewassen	2	2	4
rollend materieel	1.052	2.150	3.202
meel	0	353	353
suiker	0	42	42
containers	42.353	52.187	94.540
overig stukgoed	1.261	1.874	3.135
Massagoedbehandeling	44.132	19.983	64.115
ruwe aardolie	4.413	19	4.432
aardoliederivaten	14.775	11.069	25.844
chemicaliën	6.428	2.577	9.005
ertsen	4.870	464	5.334
kolen	8.253	353	8.606
granen	592	457	1.049
meststoffen	1.613	2.939	4.552
zand en grind	1.373	483	1.856
overig massagoed	1.815	1.622	3.437
TOTAAL :	99.829	83.068	182.897

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0. Landbouwproducten en levende dieren	3.447	613	4.060
1. Voedingsproducten en veevoeders	527	1.087	1.614
2. Vaste minerale brandstoffen	8.338	358	8.696
3. Aardoliën en aardolieproducten	19.188	11.090	30.278
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	4.977	1.357	6.334
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	7.412	5.953	13.365
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.630	1.040	3.670
7. Meststoffen	1.654	3.133	4.787
8. Chemische producten	6.879	2.685	9.564
9. Voertuigen, machines en overige ...	2.208	2.430	4.638
10. Containers	42.353	52.187	94.540
11. Niet gespecificeerde lading	217	1.134	1.351
TOTAAL :	99.830	83.067	182.897

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2007

Goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Gent		
	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	1.322	94	1.416
01 - Granen	1.173	46	1.219
02 - Aardappelen	0	1	1
03 - Andere verse groenten en vruchten	0	0	0
05 - Hout en kurk	123	21	144
06 - Suikerbieten	0	0	0
09 - Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	26	26	52
1 - Voedingsproducten en veevoeder	3.491	343	3.834
11 - Suiker	113	19	132
12 - Dranken	556	3	559
16 - Producten op basis van graan, fruit en groenten	122	32	154
17 - Veevoeder	963	139	1.102
18 - Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.737	150	1.887
2 - Vaste minerale brandstoffen	3.351	87	3.438
21 - Steenkool	3.114	65	3.179
22 - Bruinkool	107	0	107
23 - Cokes	130	22	152
3 - Petroleum en petroleumproducten	1.597	586	2.183
32 - Vloeibare petroleumbrandstoffen	320	288	608
34 - Andere petroleumproducten	1.277	298	1.575
4 - Ertsen en metaalresiduen	5.327	737	6.064
41 - IJzererts	4.772	0	4.772
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	112	3	115
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	443	734	1.177
5 - Producten van de metaalindustrie	1.558	963	2.521
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	200	10	210
52 - Halffabrikaten van ijzer en staal	1.093	34	1.127
53 - Staven, profielen en draad van ijzer en staal	36	82	118
54 - Platen van ijzer en staal	228	834	1.062
55 - Buizen en pijpen van ijzer en staal	1	0	1
56 - Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	3	3
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.069	204	1.273
61 - Zand, grind, klei en slakken	414	0	414
62 - Zout, ijzerkies en zwavel	59	0	59
63 - Andere ruwe mineralen	491	81	572
64 - Cement en kalk	105	123	228
7 - Meststoffen	675	346	1.021
71 - Natuurlijke meststoffen	203	39	242
72 - Kunstmeststoffen	472	307	779
8 - Chemische producten	333	356	689
81 - Chemische basisproducten	292	247	539
83 - Producten van steenkoolchemie	17	109	126
84 - Cellulose en oud papier	10	0	10
89 - Andere chemische producten	14	0	14
9 - Overige goederen	1.423	1.241	2.664
91 - Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	248	102	350
92 - Landbouwmachines, inclusief onderdelen	1	6	7
93 - Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	14	95	109
94 - Artikelen van metaal	2	0	2
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	989	868	1.857
99 - Bijzondere transacties	169	170	339
TOTAAL :	20.146	4.957	25.103

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2007

Goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Zeebrugge		
	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	372	53	425
01 - Granen (m.i.v. rijst)	41	0	41
02 - Aardappelen	5	50	55
03 - Verse groenten en vruchten	299	0	299
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	26	3	29
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	1	0	1
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	284	12	296
11 - Suiker	71	0	71
12 - Dranken	179	0	179
13 - Voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	0
17 - Veevoeder	31	12	43
18 - Oliezaden, oliën en vetten	3	0	3
19 - andere Voedingsproducten	0	0	0
2 - Vaste minerale brandstoffen	44	0	44
21 - Steenkool	24	0	24
22 - Bruinkool en turf	20	0	20
3 - Aardolie & -producten	2.292	2	2.294
32 - Vloeibare brandstoffen	290	2	292
33 - Energiegassen	2.002	0	2.002
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0	0
45 - Andere ertsen	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	0
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	4	2	6
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	2	1	3
56 - Non-ferro metalen	0	0	0
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	2	1	3
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.869	15	1.884
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.864	1	1.865
64 - Cement, kalk	2	14	16
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	3	0	3
7 - Meststoffen	0	0	0
72 - Kunstmeststoffen	0	0	0
8 - Chemische producten	178	7	185
81 - Chemische basisproducten	0	0	0
84 - Cellulose, papierpulp	178	7	185
89 - Andere chemische producten	0	0	0
9 - Overige goederen	15.756	21.188	36.944
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	14.009	19.315	33.324
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	3	3
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	14	29	43
94 - Metaalwaren	0	1	1
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	76	174	250
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	1.657	1.666	3.323
99 - Speciale transacties	0	0	0
		0	
TOTAAL :	20.799	21.279	42.078

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2007

Goederencategorie	Haven van Oostende		
	lossing	lading	totaal
Algemene goederen	1.490	19	1.509
Ammoniumnitraat			0
Bouwmaterialen	2	11	13
Cement			0
Chemicaliën			0
Erts	8		8
Ferrochrome	46		46
Gasolie	48		48
Glas			0
Grind en zand	1.263		1.263
Hoogovenslakken			0
Hout	42	4	46
Kabels en Materialen			0
Kassei			0
Katoen			0
Keien			0
Kunstmeststof			0
Magnesiumoxide	9		9
Microsilica	5		5
Marmer			0
Orthoxyleen		2	2
Schroot			0
Sepeoliet	34		34
Sigaretten			0
Staal			0
Steenkool	17		17
Veevoeder	2	2	4
Waterglass	14		14
Containers	11	3	14
Roll-on-roll-off	2.478	3.982	6.460
Toeristische wagens*			0
TOTAAL :	3.979	4.004	7.983

Bron : AG Haven Oostende. * 1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen

7.3.3. Containerverkeer

Het containerverkeer voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt weergegeven in de tabellen 03-01 tot en met 03-06. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. De lege containers zijn telkens inbegrepen.



Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	0	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	0	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	0	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	0	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	0	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	0	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	0	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	0	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	0	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	0	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	0	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	0	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	0	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	0	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	0	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	0	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	0	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	0	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	0	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	0	2.205.287
2000	2.005.357	4.505	457.496	0	2.467.358
2001	2.084.471	6.479	409.420	2.501	2.502.871
2002	2.343.775	7.427	449.855	4.386	2.805.443
2003	2.642.338	10.810	473.137	6.817	3.133.102
2004	2.946.297	12.363	557.943	8.011	3.524.614
2005	3.150.351	13.201	658.987	4.250	3.826.789
2006	3.435.463	15.560	773.987	2.874	4.227.884
2007	3.989.535	28.725	973.310	1.672	4.993.242

Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	0	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	0	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	0	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	0	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	0	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	0	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	0	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	0	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	0	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	0	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	0	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	0	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	0	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	0	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	0	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	0	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	0	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	0	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	0	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	0	2.270.133
2000	2.076.977	5.395	507.849	0	2.590.221
2001	2.133.705	9.111	466.506	2.174	2.611.496
2002	2.433.376	13.889	509.087	4.770	2.961.122
2003	2.803.100	17.878	539.535	6.449	3.366.962
2004	3.117.450	20.078	638.812	7.407	3.783.747
2005	3.331.678	17.328	748.945	4.640	4.102.591
2006	3.583.336	20.328	879.506	1.681	4.484.851
2007	4.187.079	32.110	1.047.413	1.609	5.268.211

Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	0	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	0	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	0	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	0	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	0	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	0	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	0	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	0	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	0	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	0	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	0	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	0	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	0	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	0	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	0	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	0	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	0	4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164	0	4.475.420
2000	4.082.334	9.900	965.345	0	5.057.579
2001	4.218.176	15.590	875.926	4.675	5.114.367
2002	4.777.151	21.316	958.942	9.156	5.766.565
2003	5.445.438	28.688	1.012.672	13.266	6.500.064
2004	6.063.747	32.441	1.196.755	15.418	7.308.361
2005	6.482.029	30.529	1.407.932	8.890	7.929.380
2006	7.018.799	35.888	1.653.493	4.555	8.712.735
2007	8.176.614	60.835	2.020.723	3.281	10.261.453

Bron : Tabellen 03-01 en 03-02. TEU = Twenty foot Equivalent Unit. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	277.013	4.567	78.989	0	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	0	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	0	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	0	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	0	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	0	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	0	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	0	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	0	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	0	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	0	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	0	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	0	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	0	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	0	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	0	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	0	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	0	1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010	0	1.400.947
1999	1.226.441	4.321	273.352	0	1.504.114
2000	1.355.741	3.189	299.406	0	1.658.336
2001	1.403.708	4.022	253.732	1.357	1.662.819
2002	1.555.080	5.004	275.659	2.424	1.838.167
2003	1.741.492	6.718	285.332	3.830	2.037.372
2004	1.920.974	7.708	335.420	4.411	2.268.513
2005	2.059.915	8.031	396.848	2.424	2.467.218
2006	2.241.095	9.296	462.363	1.589	2.714.343
2007	2.582.593	17.372	573.939	949	3.174.853

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2007

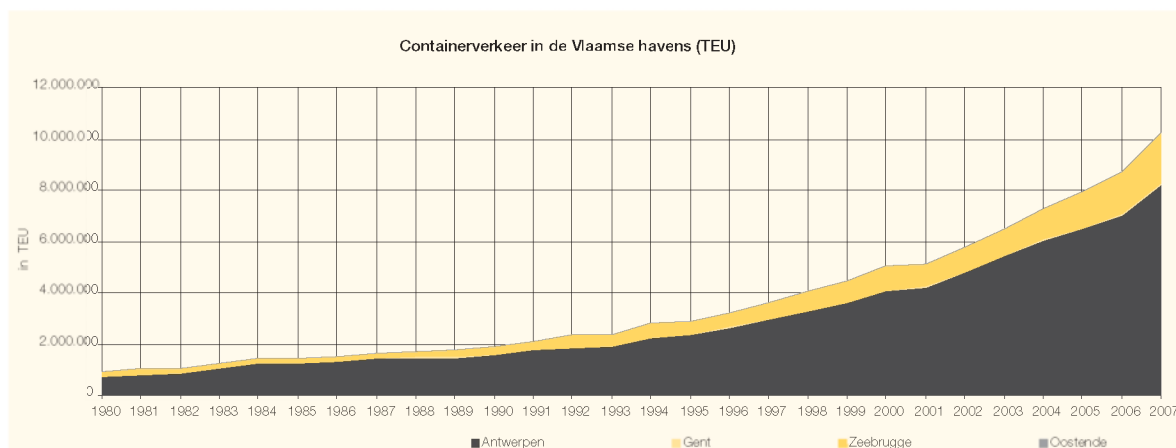
Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	277.679	5.258	76.969	0	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	0	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	0	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	0	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	0	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	0	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	0	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	0	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	0	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	0	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	0	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	0	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	0	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	0	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	0	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	0	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	0	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	0	1.309.701
1998	1.143.260	3.286	264.337	0	1.410.883
1999	1.255.035	3.274	295.404	0	1.553.713
2000	1.405.658	3.529	326.809	0	1.735.996
2001	1.444.617	5.800	285.772	1.177	1.736.189
2002	1.625.212	9.004	308.562	2.646	1.942.778
2003	1.869.077	10.940	325.505	3.658	2.205.522
2004	2.048.126	12.400	385.020	4.104	2.445.546
2005	2.187.760	10.600	454.310	2.572	2.652.670
2006	2.340.455	12.750	535.271	957	2.888.476
2007	2.713.762	19.811	625.291	913	3.358.864

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	554.692	9.825	155.958	0	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	0	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	0	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	0	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	0	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	0	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	0	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	0	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	0	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	0	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	0	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	0	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	0	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	0	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	0	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	0	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	0	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	0	2.565.143
1998	2.274.051	7.432	530.347	0	2.811.830
1999	2.481.476	7.595	568.756	0	3.057.827
2000	2.761.399	6.718	626.215	0	3.394.332
2001	2.848.325	9.822	539.504	2.534	3.397.651
2002	3.180.292	14.008	584.221	5.070	3.778.521
2003	3.610.569	17.658	610.837	7.488	4.239.064
2004	3.969.100	20.108	720.440	8.515	4.709.648
2005	4.247.675	18.631	851.158	4.996	5.117.464
2006	4.581.550	22.046	997.634	2.546	5.601.230
2007	5.296.355	37.183	1.199.230	1.862	6.534.630

Bron : tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen



7.3.4. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

De goederen, ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen, worden in de tabellen O4-01 tot en met O4-15 weergegeven. Hierbij worden de vijf traditionele

vormen onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". De havenbesturen hebben de gegevens zelf opgemaakt en ze zijn vergelijkbaar tussen de havens.

Tabel O4-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357
1999	19.290	14.793	3.879	37.962
2000	21.092	14.882	2.380	38.354
2001	20.872	14.452	1.935	37.259
2002	19.348	15.777	1.667	36.792
2003	18.961	14.801	1.615	35.377
2004	20.749	16.683	1.564	38.996
2005	20.220	13.713	1.693	35.626
2006	19.423	14.913	1.922	36.258
2007	18.264	15.213	1.984	35.461

Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2007

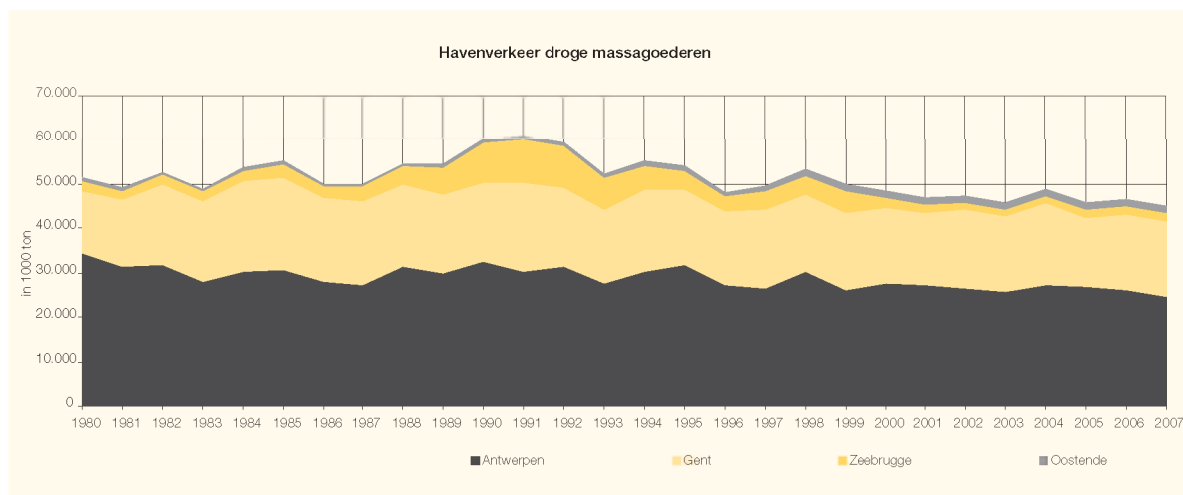
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626
1999	6.851	2.672	1.034	10.557
2000	6.662	1.869	76	8.607
2001	6.400	1.751	41	8.192
2002	6.950	2.073	45	9.068
2003	6.951	2.070	46	9.067
2004	6.569	1.694	32	8.295
2005	6.711	1.883	26	8.620
2006	6.699	2.001	34	8.734
2007	6.250	1.845	27	8.122

Bron : Havenbesturen

Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988
2002	26.298	17.850	1.712	1.565	47.425
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768
2005	26.931	15.596	1.719	1.415	45.661
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461
2007	24.514	17.058	2.011	1.407	44.990

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909
1999	19.856	1.463	4.295	25.614
2000	23.466	2.193	4.391	30.050
2001	24.571	2.167	3.244	29.982
2002	22.885	2.443	4.042	29.370
2003	24.739	2.485	3.962	31.186
2004	24.386	2.321	3.501	30.208
2005	26.126	2.114	3.522	31.762
2006	27.163	1.930	4.955	34.048
2007	25.868	2.004	4.190	32.062

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2007

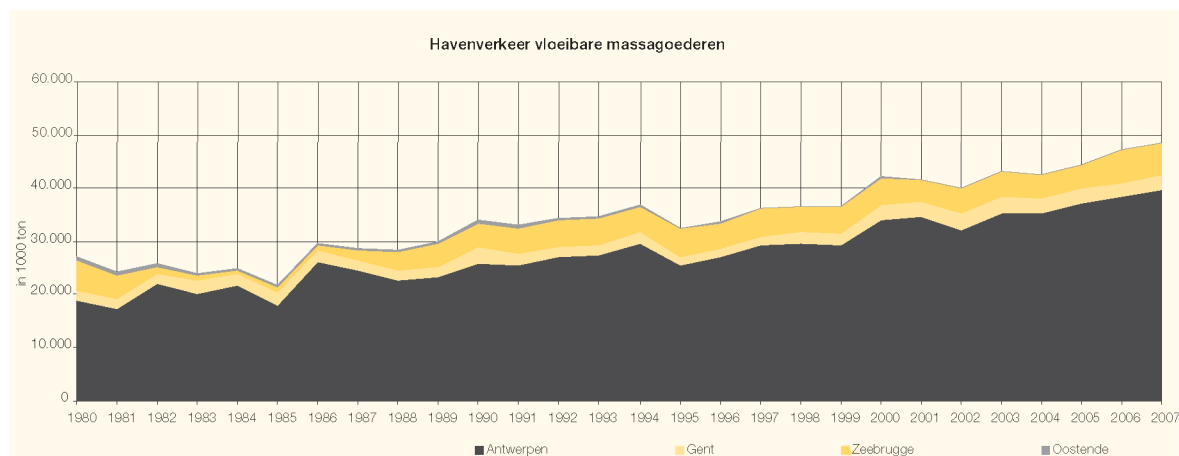
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474
1999	9.358	648	735	10.741
2000	10.573	634	679	11.886
2001	9.873	651	896	11.420
2002	9.110	612	880	10.602
2003	10.388	597	907	11.892
2004	10.895	485	785	12.165
2005	10.904	681	958	12.543
2006	11.055	802	1.292	13.149
2007	13.733	889	1.668	16.290

Bro Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121
2004	35.280	2.806	4.286	49	42.421
2005	37.030	2.795	4.480	52	44.357
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251
2007	39.601	2.893	5.858	56	48.408

Bron : Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592
1999	16.480	141	4.170	20.791
2000	18.228	73	5.123	23.424
2001	18.907	53	4.683	23.643
2002	21.455	67	5.260	26.782
2003	25.042	78	5.257	30.377
2004	27.838	86	5.937	33.861
2005	30.827	77	6.383	37.287
2006	34.625	91	7.365	42.081
2007	42.353	144	8.513	51.010

Bron : Havenbesturen

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-2007

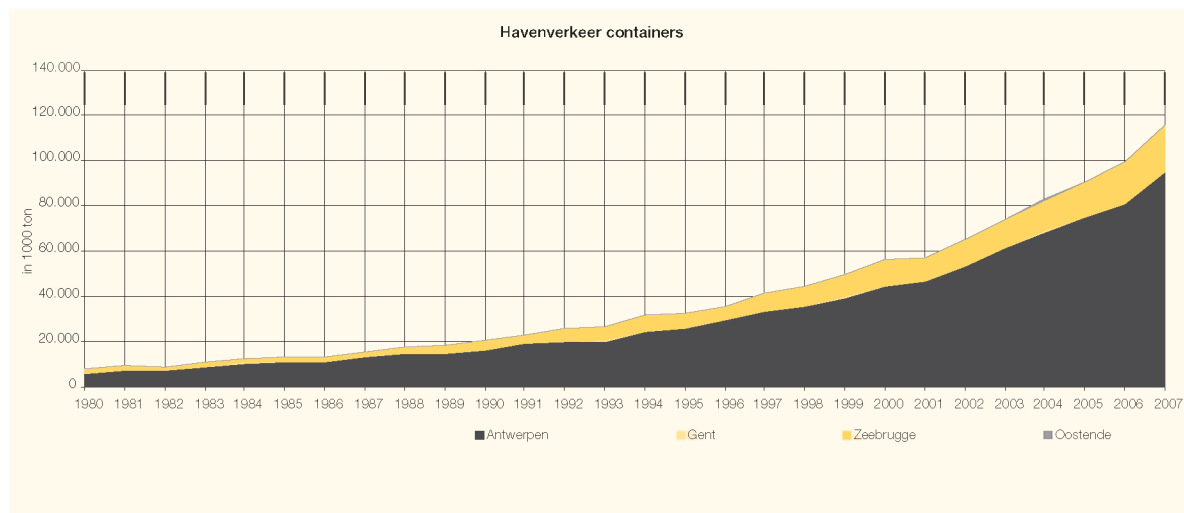
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134
1999	22.962	75	5.787	28.824
2000	26.297	69	6.487	32.853
2001	27.503	97	5.902	33.502
2002	31.562	126	6.605	38.293
2003	36.308	165	7.014	43.487
2004	40.442	178	8.075	48.695
2005	43.766	153	9.221	53.140
2006	46.185	176	10.621	56.982
2007	52.187	272	11.810	64.269

Bron : Havenbesturen

Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615
2000	44.526	142	11.610	0	56.278
2001	46.410	150	10.585	21	57.166
2002	53.017	193	11.865	41	65.116
2003	61.350	243	12.271	72	73.936
2004	68.280	264	14.012	79	82.635
2005	74.593	230	15.604	44	90.471
2006	80.810	267	17.986	24	99.087
2007	94.540	416	20.323	14	115.293

Bron : Tabellen 04-07 en 04-08. * Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394
1999	3.165	732	6.518	10.415
2000	3.173	699	6.744	10.616
2001	2.974	620	6.067	9.661
2002	2.906	672	5.636	9.214
2003	2.918	745	4.598	8.261
2004	3.243	886	4.517	8.646
2005	3.000	981	4.828	8.809
2006	2.980	1.055	5.086	9.121
2007	3.306	1.073	5.496	9.875

Bron : Havenbesturen

Tabel 04-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2007

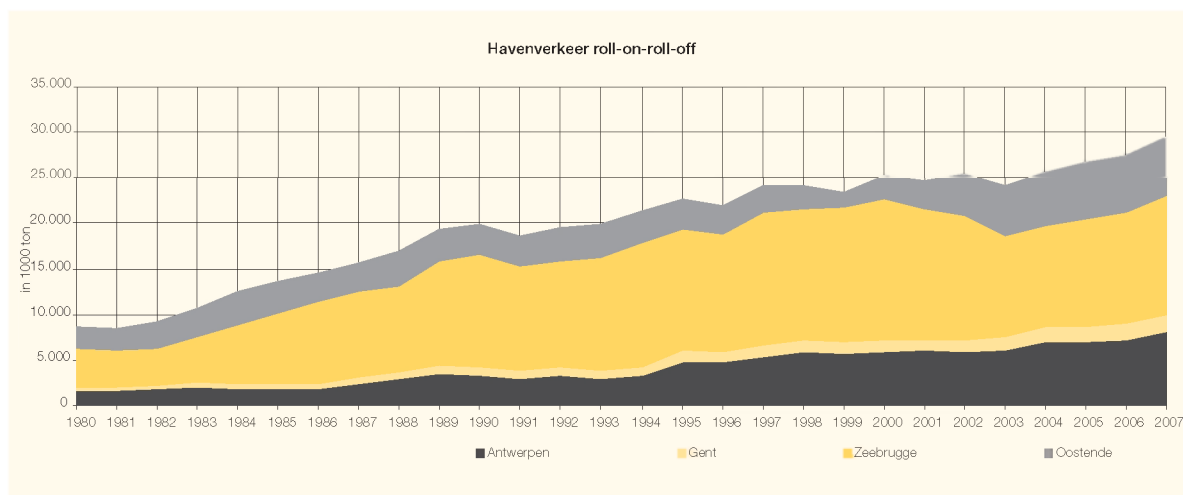
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121
1999	2.550	618	8.243	11.411
2000	2.794	580	8.614	11.988
2001	3.019	552	8.281	11.852
2002	2.931	606	8.015	11.552
2003	3.128	680	6.509	10.317
2004	3.842	693	6.580	11.115
2005	4.002	738	6.949	11.689
2006	4.179	796	7.159	12.134
2007	4.778	843	7.504	13.125

Bron : Havenbesturen

Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736
2002	5.837	1.278	13.651	4.579	25.345
2003	6.046	1.425	11.107	5.607	24.185
2004	7.085	1.579	11.097	5.929	25.690
2005	7.003	1.719	11.777	6.146	26.645
2006	7.159	1.851	12.245	6.236	27.491
2007	8.084	1.916	13.000	6.460	29.460

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765
1999	7.359	1.796	577	9.732
2000	9.250	2.127	771	12.148
2001	6.904	2.381	843	10.128
2002	6.001	735	638	7.374
2003	5.936	817	544	7.297
2004	6.893	687	644	8.224
2005	6.905	838	720	8.463
2006	7.783	1.133	721	9.637
2007	10.038	1.712	616	12.366

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2007

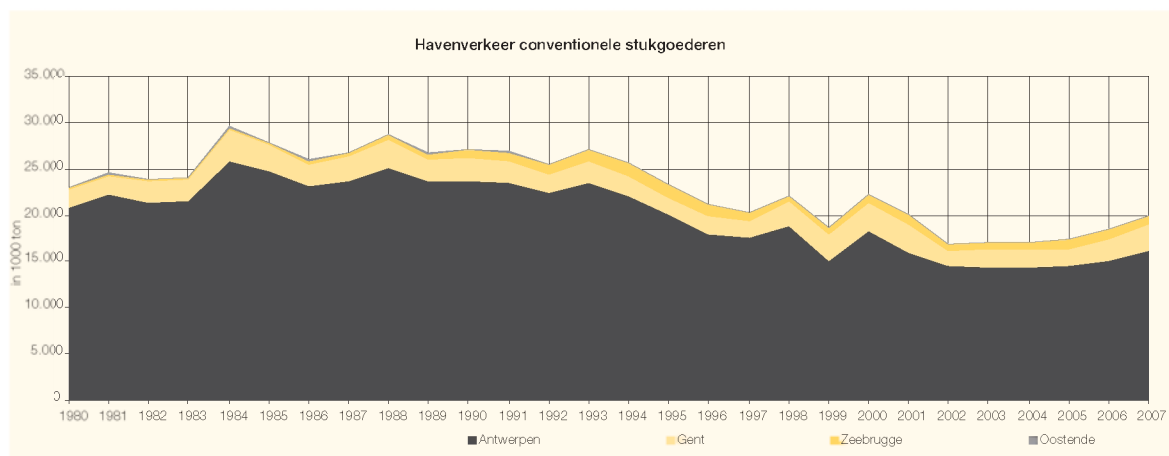
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332
1999	7.783	967	202	8.952
2000	8.995	914	210	10.119
2001	9.028	732	189	9.949
2002	8.482	870	148	9.500
2003	8.504	1.101	117	9.722
2004	7.471	1.243	159	8.873
2005	7.593	1.044	291	8.928
2006	7.281	1.247	319	8.847
2007	6.120	1.107	269	7.496

Bron : Havenbesturen

Tabel 04-15 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714
2000	18.245	3.041	981	29	22.296
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106
2002	14.483	1.605	786	33	16.907
2003	14.440	1.918	661	16	17.035
2004	14.364	1.930	803	10	17.107
2005	14.498	1.882	1.011	12	17.403
2006	15.064	2.380	1.040	29	18.513
2007	16.158	2.819	885	47	19.909

Bron : Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



7.3.5. Oorsprong en bestemming van de goederen

De oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen worden weergegeven in de tabellen 05-01 tot en 05-02. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Antwerpen, Gent, Zeebrugge,

Oostende). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01 : Trafiek naar herkomst, in % (2007)

Herkomst	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	33,1%	37,4%	57,6%	99,2%
N-Amerika	15,7%	14,3%	1,8%	0,0%
Z-Amerika	10,1%	33,4%	2,8%	0,0%
Oceanië	1,7%	4,1%	0,6%	0,0%
Azië	25,6%	5,9%	26,4%	0,0%
Afrika	12,2%	4,8%	2,0%	0,8%
Andere	1,6%	0,0%	8,7%	0,0%

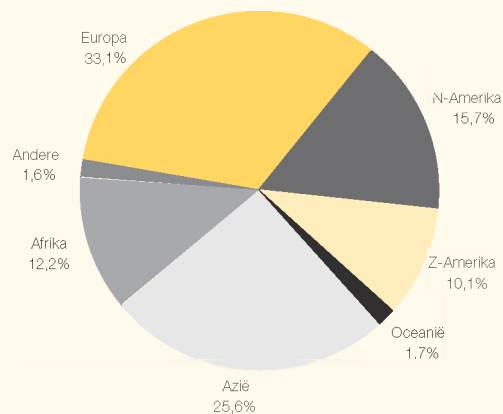
Bron : Havenbesturen

Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in % (2007)

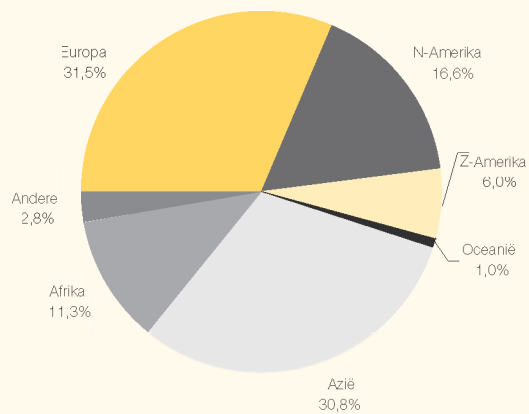
Bestemming	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	31,5%	89,7%	70,3%	100,0%
N-Amerika	16,6%	5,9%	2,2%	0,0%
Z-Amerika	6,0%	0,0%	0,9%	0,0%
Oceanië	1,0%	0,0%	0,7%	0,0%
Azië	30,8%	0,7%	17,7%	0,0%
Afrika	11,3%	3,5%	0,5%	0,0%
Andere	2,8%	0,2%	7,7%	0,0%

Bron : Havenbesturen

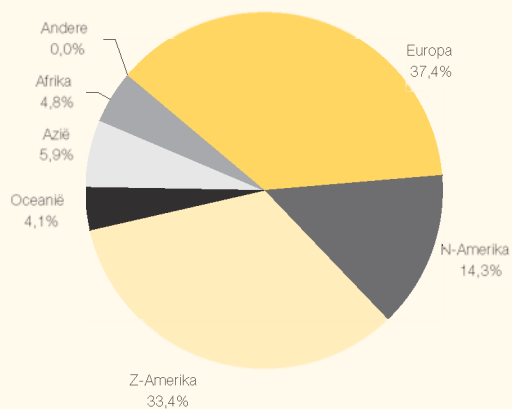
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



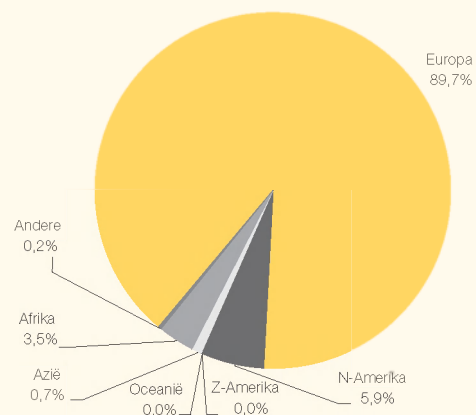
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



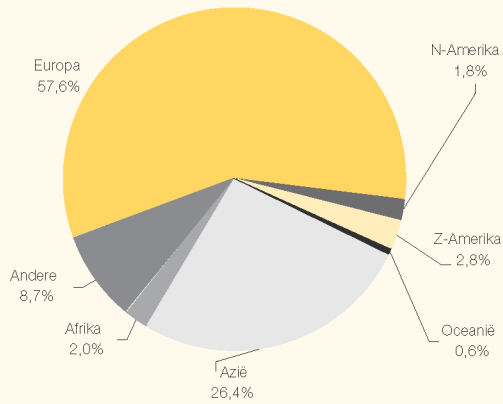
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent



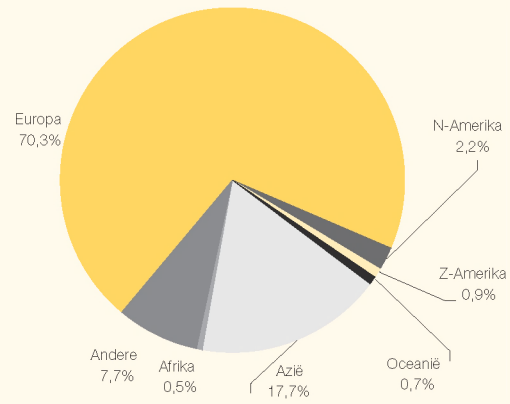
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



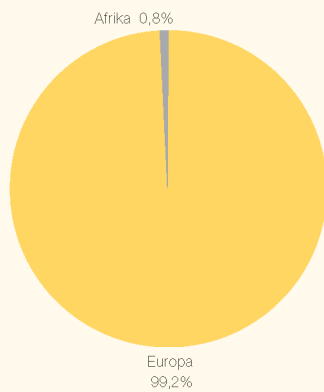
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



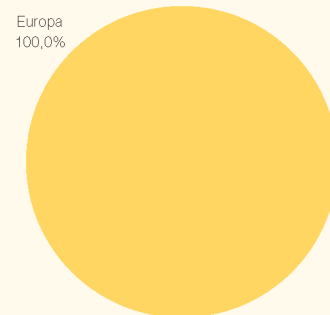
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



7.3.6. Passagiers

In de tabellen 06-01 tot en met 06-03 wordt voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens

verstrekkt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: 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.



Tabel 06-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.262	251	320.567	574.957	900.037
1999	3.960	137	325.871	484.698	814.666
2000	4.169	198	328.622	449.703	782.692
2001	701	171	348.790	351.593	701.255
2002	894	195	389.334	197.624	588.047
2003	1.317	429	337.286	71.861	410.893
2004	1.216	278	324.684	78.907	405.085
2005	1.177	328	351.749	108.511	461.765
2006	1.726	383	326.134	114.702	442.945
2007	1.141	430	323.683	122.337	447.591

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld)

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2007

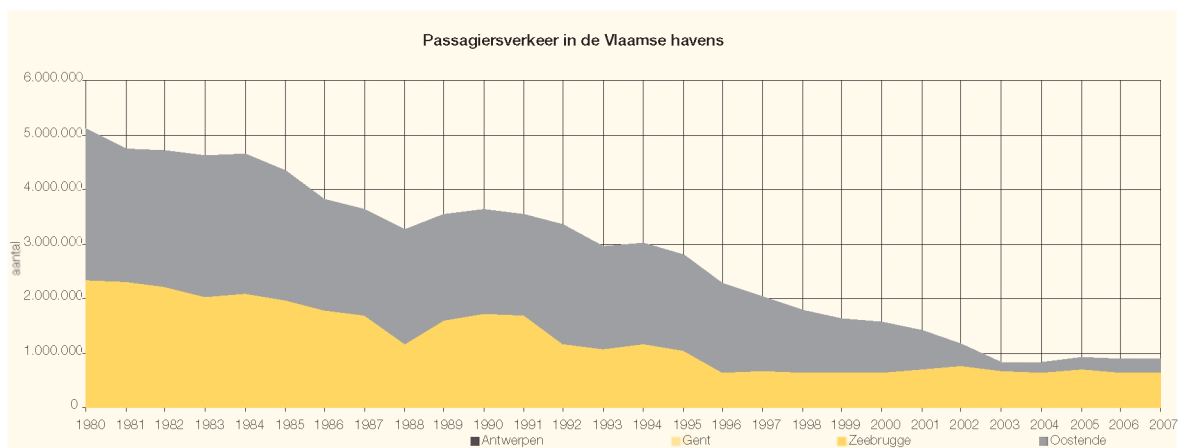
Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	439	902.816	1.013.347	1.917.952
1987	1.008	469	860.604	938.061	1.800.142
1988	1.918	324	574.735	1.020.073	1.597.050
1989	684	228	825.472	899.991	1.726.375
1990	821	351	891.286	896.404	1.788.862
1991	937	387	865.614	890.003	1.756.941
1992	1.477	254	572.410	1.076.422	1.650.563
1993	364	589	528.968	951.963	1.481.884
1994	215	2.158	565.032	930.426	1.497.831
1995	554	2.526	507.895	882.306	1.393.281
1996	420	2.130	299.866	812.240	1.114.656
1997	431	1.241	321.800	690.590	1.014.062
1998	379	427	310.348	574.582	885.736
1999	352	1.340	315.831	498.503	816.026
2000	370	1.295	322.461	455.532	779.658
2001	980	199	344.328	359.078	704.585
2002	762	161	384.248	196.483	581.654
2003	1.010	259	336.867	77.067	415.203
2004	1.477	265	325.160	84.529	411.431
2005	1.314	347	350.737	106.283	458.681
2006	1.549	442	328.195	116.662	446.848
2007	1.133	487	326.759	125.530	453.909

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsbambt).
Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier
berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld)

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	702	1.772.416	2.047.697	3.825.225
1987	5.559	699	1.700.623	1.937.631	3.644.512
1988	6.523	533	1.146.956	2.096.492	3.250.504
1989	5.512	417	1.608.271	1.909.106	3.523.306
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408
1991	3.912	528	1.674.965	1.869.204	3.548.609
1992	5.487	438	1.157.775	2.181.874	3.345.574
1993	4.166	760	1.083.505	1.880.296	2.968.727
1994	2.423	2.344	1.151.673	1.844.494	3.000.934
1995	5.535	4.224	1.040.063	1.762.952	2.812.774
1996	4.250	3.240	631.742	1.622.766	2.261.998
1997	5.313	1.448	663.978	1.374.389	2.045.128
1998	4.641	678	630.915	1.149.539	1.785.773
1999	4.312	1.477	641.702	983.201	1.630.692
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02



7.3.7. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

Het aantal schepen dat in de Vlaamse havens zijn aangekomen wordt weergegeven in tabel 07-01. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Wordt

de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Tabel 07-03 geeft de evolutie van de gemiddelde BT per zeeschip.

Tabel 07-01 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2007

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068

Bron : Havenbesturen. *Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997

Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2007

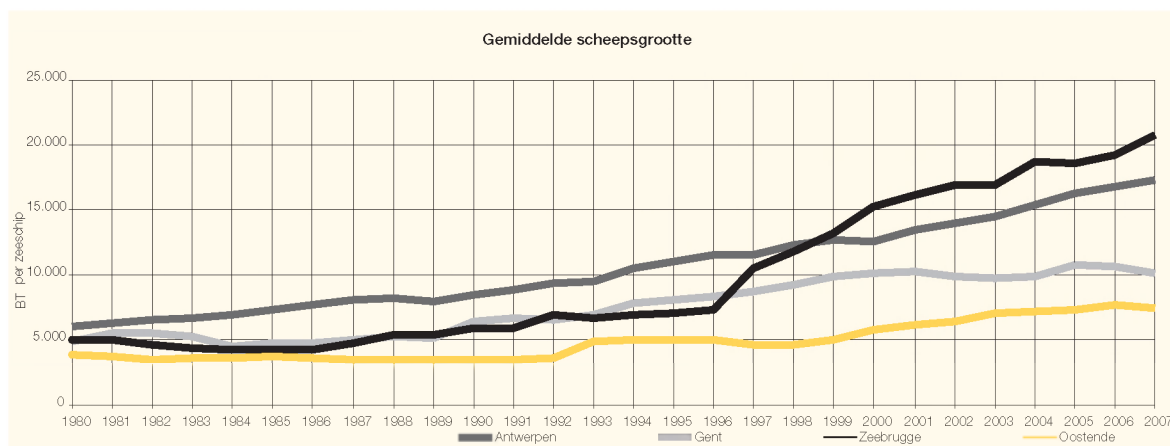
Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	69.699	23.353	296.061
1997*	182.340	27.319	107.749	18.630	336.039
1998	198.874	28.648	120.360	16.862	364.745
1999	197.346	30.395	144.600	15.894	388.235
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840

Bron : Havenbesturen. *Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997. Voor Zeebrugge werd tot 1996 de BT als facturatie-basis van havens echter opgegeven; vanaf 1997 de reële BT.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2007

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.282	4.971
1997	11.496	8.759	10.503	4.582
1998	12.336	9.253	11.814	4.624
1999	12.738	9.840	13.167	5.012
2000	12.609	10.102	15.262	5.709
2001	13.489	10.279	16.174	6.123
2002	14.006	9.901	16.938	6.420
2003	14.493	9.788	16.911	7.023
2004	15.445	9.889	18.714	7.177
2005	16.257	10.795	18.586	7.330
2006	16.815	10.618	19.210	7.756
2007	17.306	10.097	20.780	7.490

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02



7.3.8. Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

Het totale maritieme verkeer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de "Le Havre-Hamburg range" wordt weergegeven in de tabellen 08-01 en 08-02. De "Le Havre-Hamburg range" omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat

geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2007, in 1.000 ton

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.708
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	291.126
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.438
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.872
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	293.355
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.168
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.861
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.521
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072
2001	130.050	23.456	32.080	4.826	314.646
2002	131.629	23.981	32.935	6.238	321.837
2003	142.875	23.538	30.570	7.219	328.145
2004	152.327	24.956	31.794	7.545	352.591
2005	160.054	22.223	34.591	7.681	369.200
2006	167.373	24.144	39.473	7.812	381.751
2007	182.897	25.103	42.077	7.983	406.812

Tabel 08-02 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2007, in 1.000 ton

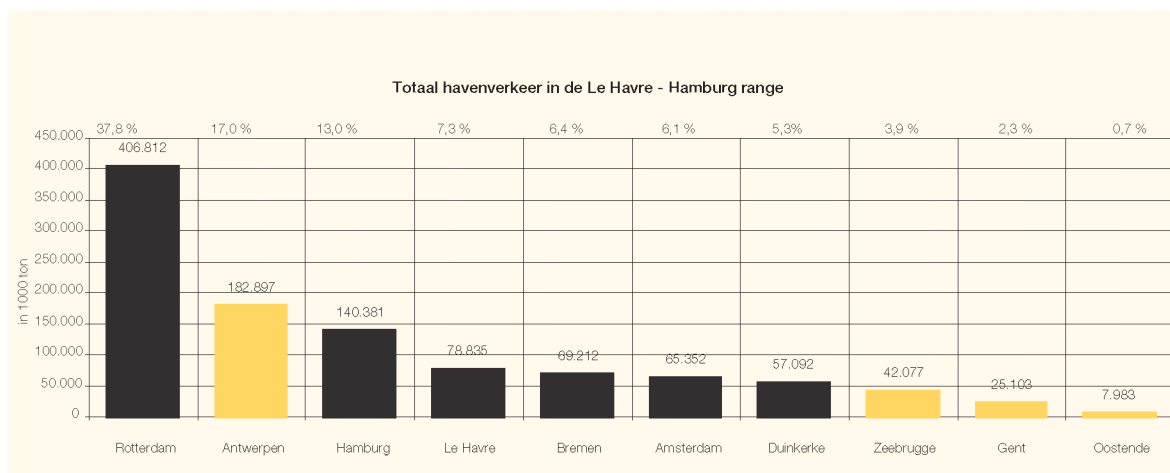
Jaar	Haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.960	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.766	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.221	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.827	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.493	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.980	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.457	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.928	54.376	37.168
1995	31.229	72.124	31.072	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.502	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	34.014	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.407	39.220
1999	37.628	81.003	36.036	63.922	38.281
2000	44.617	85.093	44.770	67.492	45.283
2001	49.350	92.361	46.029	68.970	44.450
2002	50.326	97.641	46.519	67.699	47.585
2003	44.541	106.815	48.973	71.493	50.088
2004	51.893	114.893	52.285	76.176	51.003
2005	53.820	126.113	54.342	75.023	53.436
2006	61.041	134.861	65.099	73.898	56.614
2007	65.352	140.381	69.212	78.835	57.092

Bron : Havenbesturen

Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2007, in %

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,6%
1998	16,0%	3,2%	4,5%	0,5%	24,2%
1999	15,7%	3,2%	4,8%	0,4%	24,1%
2000	16,2%	3,0%	4,4%	0,5%	24,2%
2001	16,1%	2,9%	4,0%	0,6%	23,6%
2002	15,9%	2,9%	4,0%	0,8%	23,6%
2003	16,7%	2,8%	3,6%	0,8%	23,9%
2004	16,6%	2,7%	3,5%	0,8%	23,7%
2005	16,7%	2,3%	3,6%	0,8%	23,5%
2006	16,5%	2,4%	3,9%	0,8%	23,6%
2007	17,0%	2,3%	3,9%	0,7%	24,0%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02



Gegevens 2007





8

De Belgische spoorwegen

Door de staatshervorming van 1988 werd het Belgisch vervoerbeleid geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen: NMBS, de nationale luchthaven, de Regie der Luchtwegen (opgenomen in BAC) en de Regie voor Maritiem Transport (eind 1998 werd de RMT volledig ontbonden) bleven echter onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2007 65,9 % (in ton-kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseerden. In 2006 was het aandeel nog 67,5 %. De vermindering is voor een deel te verklaren door privévervoersmaatschappijen die de jongste jaren steeds nieuwe goederenlijnen opstartten van en naar de Vlaamse havens. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

*Hervorming NMBS in het kader van de Europese regelgeving
Op 1 januari 2005 heeft de NMBS haar structuren gewijzigd om te voldoen aan de Europese regelgeving betreffende de liberalisering van het spoorvervoer. Er werd een holdingmaatschappij*

opgericht, "NMBS-Holding" genaamd, met twee dochters, "Infrabel" en "NMBS". Infrabel is de infrastructuurbeheerder en is verantwoordelijk voor alles wat met spoorinfrastructuur en veiligheidssystemen te maken heeft. De exploitant, die de naam "NMBS" behoudt, is verantwoordelijk voor de uitbating van de reizigers- en goederenvervoer. De NMBS-Holding is vooraan de moedermaatschappij van de hele Belgische spoorweggroep. Ze heeft het statuut van een naamloze vennootschap van publiek recht en is de juridische erfgenaam van de vroegere NMBS. De NMBS-Holding hangt voor bijna 100 % af van de Belgische Staat, haar aandeelhouder, en heeft als opdracht een coördinerende rol te spelen tussen de NMBS – de vervoerder van goederen en reizigers – en de infrastructuurbeheerder Infrabel, met inachtneming van de zelfstandigheid van deze laatste.

Voor het jaar 2008 worden de totale investeringen begroot op 1.903,6 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2008). Hiervan is ongeveer 1.128,7 miljoen euro of 59,3 % bestemd voor de klassieke investeringen, 113,5 miljoen euro of 6,0 % voor herstructureringswerken, 116,2 miljoen euro of 6,1 % voor de Hoge Snelheidstrein HST, 326,2 miljoen euro of 17,1 % voor het rollend materieel en 219,0 miljoen euro of 11,5 % voor de informatica en de algemene diensten.

Dit voor 2008 begrote bedrag van 1.903,6 miljoen euro is als volgt verdeeld over de drie nieuwe entiteiten die per 1 januari 2005, na de opsplitsing van de vroegere NMBS, tot stand kwamen: NMBS-Holding: 265,4 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.144,8 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 493,4 miljoen euro. Bij de bespreking van de begrote bedragen voor de havens voor 2008 in dit jaaroverzicht worden de

bedragen voor NMBS-Holding, Infrabel en NMBS in hun geheel besproken. Er wordt dus geen verdere opdeling meer gemaakt in de drie entiteiten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaaroverzicht het totale "Investeringsbudget 2008" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2008 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2008 zal 42,5 miljoen euro geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 13,5 miljoen euro (24,1 %) minder dan in 2007. Dit bedrag ligt nagenoeg 2,9 miljoen euro lager dan het gemiddelde jaarlijkse investeringsbudget voor de periode 1995-2008, dat 39,6 miljoen euro bedraagt.

De daling in de voorziene uitgaven voor het jaar 2008 in vergelijking met het jaar daarvoor kan als volgt verklaard worden:

- In de haven van Zeebrugge hebben de projecten "bocht ter Doest" en "3e spoor Brugge-Dudzele" vertraging opgelopen tengevolge vertragingen in de procedures terwijl de daling voor het project "Zeebrugge-Vorming, prefin" te wijten is aan de herziening van de reële uitvoeringsplanning als gevolg de opgelopen vertragingen in o.a. de stedenbouwkundige procedures;
- De daling van het investeringsbudget 2008 voor de haven van Gent is te wijten aan een herziening van de verschillende planningen van de projecten;
- In de haven van Antwerpen heeft het project "2de toegang" vertraging opgelopen omwille van langdurige administratieve procedures; de daling voor de projecten i.v.m. de Linkeroever en de Rechteroever is te wijten aan een herziening van de planning. De hogere uitgaven voor het project "Liefkenshoek, fod-gedeelte" daarentegen zijn het gevolg van bijkomende technische spoorstudies.

Naast de rechtstreekse investeringen in de vier Vlaamse havens, moet ook de bouw van het derde en vierde spoor op de lijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Drogen, worden vermeld. Deze investering van 21,6 miljoen euro in 2008, komt ook de havens van Zeebrugge en Oostende ten goede.

Het aandeel van de havens in de NMBS-trafiek

De hoeveelheid door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, daalde in 2007 tot 7,713 miljard tonkilometer. Dit is een daling van 10,0 % ten opzichte van 2006, toen 8,572 miljard tonkilometer werd vervoerd. Hiervan werd 5,082 miljard tonkilometer of 65,9 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. Dit is een daling van 12,1 % tegenover 2006. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 3,842 miljard tonkilometer (49,8 %); de haven van Gent 0,573 miljard tonkilometer (7,4 %), de haven van Brugge-Zeebrugge 0,623 miljard tonkilometer (8,1 %) en de haven van Oostende 0,044 miljard tonkilometer (0,6 %). In absolute cijfers daalde het aantal tonkilometers van en naar de havens in elke haven. De daling van het spoorwegverkeer van de NMBS van en naar de Vlaamse is toe te schrijven aan de activiteiten van de diverse private spoorwegvervoerders zoals bijvoorbeeld DLC (Dillen & Le Jeune Cargo NV), Hupac en Rail4Chem.

In 2007 vervoerde de NMBS 56,7 miljoen nettoton goederen. Het aandeel van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge daarin bedraagt in totaal 36,2 miljoen nettoton (63,8 %). De verdeling over de vier havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedraagt respectievelijk 28,3 miljoen nettoton (49,9 %), 4,2 miljoen nettoton (7,4 %), 3,5 miljoen nettoton (6,2 %) en 0,2 miljoen ton (0,4 %). Het aandeel van de Vlaamse havens in de vervoerde hoeveelheid goederen daalde in 2007 licht: van 64,1 % in 2006 tot 63,8 % in 2007. Zoals al vermeld, is deze daling vooral toe te schrijven aan de opkomst van private spoorwegvervoerders.

De IJzeren Rijn¹ is voor Antwerpen van zeer groot belang omdat die lijn 50 kilometer korter is dan de bestaande spoorwegverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, waardoor de goederen veel sneller het hinterland bereiken. Door de groei van de overslag in de Antwerpse haven werd een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied weer wenselijk. Op grond van verdragen tussen België en Nederland heeft België het recht op de aanleg, het gebruik en de modernisering van die spoorverbinding. Na gesprekken tussen beide landen werd begin 2000 beloofd om de verbinding opnieuw te openen. Maar al gauw bleek er onenigheid over het tracé.

Op 16 december 2006 begon Prorail met de voorbereidende werkzaamheden voor de spoorverbinding tussen Budel en Weert. Tussen 8 januari en 5 maart 2007 werden over een lengte van 7 km nieuwe spoorstaven en dwarsliggers geplaatst.

¹ Voor meer details over de ontwikkelingen tijdens de jongste jaren in het dossier van de IJzeren Rijn wordt verwezen naar de vorige edities van het Jaaroverzicht Vlaamse havens.

Investeringsplan 2008 (in duizend euro - prijzen 2007)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2008 (in 1.000 EURO)
Haven van Antwerpen	28.957
Tweede spoorverbinding onder de Schelde	7.567
Verhoging capaciteit L27A	1.112
Concentratie seinhuizen (divers) - District NW	250
Antwerpen Haven: Vernieuwen sporen	3.620
Antwerpen DS: ASI, Achterkaai 107-123 (Vrieskaai)	100
Antwerpen DS: Kaai 494 - Nova, Hesse-en Noordnatie	250
Antwerpen ND: Modernisering verlichting dienstwegen en bundels	208
Antwerpen DS: Vernieuwing buitenverlichting bundel Oorderen en Lillo	312
Antwerpen Noord: Vernieuwen bundelverlichting Bundel 1, Blok 10 - VVDK	208
Antwerpen DS: Spoor aansluiting Waaslandnatie	12
Antwerpen DS LO Deurganckdok BUW en voeding (Fase 3-6)	250
Antwerpen DS LO Deurganckdok uitbouw	281
Antwerpen DS: Westelijke ontsluiting (AAN)	1.040
Antwerpen DS: Westelijke ontsluiting (EB)	1.040
Beseining van de Waaslandhaven: Eerste fase - L211	40
Linkeroever: Lijn 211 - Westelijke ontsluiting - VVDK	277
Onstuiting westkant Verrebroek	2.600
Antwerpen DS LO L10 op dubbel spoor + Gentboog (VVDK EN VCAW)	62
Antwerpen DS LO : Gentboog lijn 10/1(SI)	208
Antwerpen LO L10 op dubbel spoor en aanleg Gentboog L10/1 - Elektrificatie	624
Lijn 229: Gentboog - Gedeelte Telecom	33
Aanleg, opbraak en omvorming van spoorinstellingen in de zone Antwerpen.	1.527
Antwerpen DS: Bundel Oorderen gedeeltelijke electrificatie	52
Antwerpen DS: LO aanleg bundel Zuid F6	3.961
Antwerpen DS: Oorderen-Hessenatie-Staalterminal	270
Waaslandhaven bundel zuid VVDK	203
Antwerpen ND bundel B1 elektrificatie 7 sporen	2.080
Antwerpen ND modernisering bundel B (BL)	88
Antwerpen ND modernisering bundel C1	52
Antwerpen ND sein en kabelwerken voor bundels B C SK'S	52
Antwerpen ND bijkomende klauw bundel C2 (bvl)	62
Antwerpen Noord: Vernieuwen HS-LS IFB (VVDK)	256
Antwerpen Noord: Vernieuwen VVDK B 10	260
Haven van Gent	3.591
Spoor vernieuwingen haven van Gent	700
Gent Zeehaven: Bundelverlichting	31
Gent Zeehaven: Stopcontacten 400 V	104
Haven van Gent: Aanleg bundel Groene Banaan.	2.704
Haven van Gent - Aanpassen bundel- en kaaisporen	52
Haven van Zeebrugge	9.948
Concentratie seinhuizen (divers) - District NO	1.745
Instandhouding sporen (divers) - District NW	52
L51A Zeebrugge-Vorming: vervangen verlichtingspalen door kantelbare palen	16
Zeebrugge haven: Werken VVDK	1
Zeebrugge vorming	3.790
L51A Brugge: Dudzele 3de spoor	106
Haven van Zeebrugge: Aanpassen bundelsporen	260
Haven van Zeebrugge: Bundel Pelikaan: elektrificatie en verlichting	770
Haven van Zeebrugge: ZID: omvorming bundel Pelikaan en Overgave bundel	3.120
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - onteigeningen	10
Bocht Y Ter Doest	78
Haven van Oostende	0
Totaal	42.496

Ook het ballastbed werd vernieuwd. Voorts werden twee overwegen aangepakt. Het vernieuwde stuk werd op 14 maart 2007 door Prorail geopend en al de dag daarna reed de NMBS met een eerste trein over het tracé tussen Budel en Weert. Het was meer dan tien jaar geleden dat er nog een trein over dit tracé reed. Het stuk tussen Budel en Weert is echter slechts één van de missing links om de IJzeren Rijn te heractiveren. De discussie tussen België, Nederland en Duitsland bestaat vooral over het stuk tussen Roermond en de Duitse grens. Daar loopt het spoor door het natuurgebied de Meinweg. Nederland eist een tunnel om dat stuk natuurgebied te ontzien. Het Permanent Hof van Arbitrage heeft midden 2005 beslist dat Nederland de reactivering van de IJzeren Rijn niet mag verhinderen, maar dat België mee moet betalen voor de kosten om de Meinweg te ontzien.

Op 6 februari 2007 kondigde het in Nederlands-Limburg gevestigde chemieconcern DSM aan dat het voor zijn vervoer naar de Antwerpse haven graag gebruik wil maken van een deel van de IJzeren Rijn.

Begin februari 2007 werd ook aangekondigd dat het onderzoeksbureau Transport & Mobility Leuven (TML), in opdracht van de Belgische en Nederlandse overheden samen met spoorweginfrastructuurbeheerders Infrabel (België) en ProRail (Nederland), een onderzoek uitvoert naar de IJzeren Rijn. Dat onderzoek moet o.m. de verwachte vervoerstrafiek in kaart brengen en moet een maatschappelijke kosten-batenanalyse bevatten. TML zal o.m. een vervoersprognose opstellen alsook een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Bedoeling is dat er tegen begin 2008 een duidelijk beeld is van de kosten. Nadien moet nog een MER worden uitgevoerd en kan in principe gestart worden met de bouw of modernisering van het spoorwegtracé.

In maart 2007 werd in Duitsland een alternatief aangekondigd voor de omstreden IJzeren Rijn die Antwerpen en Duisburg met elkaar moeten verbinden. Het ministerie van Verkeer van de deelstaat Noord-Rijnland-Westfalen onderzoekt of er een spoorlijn kan komen langs de A52, de autosnelweg die Roermond met Mönchengladbach verbindt. In Mönchengladbach zou de IJzeren Rijn dan weer aangesloten moeten worden op het bestaande Duitse spoorwegnet. Dit voorgesteld alternatief zou niet door het natuurgebied de Meinweg bij Vludrop lopen. Tegelijkertijd zou zijn onderzocht of op de voormalige luchtmachtbasis van de Royal Air Force (RAF) langs de A52 vlak over de grens bij Roermond een regionaal logistiek centrum kan komen.

Begin mei 2007 verzette Wallonië zich tegen de reactivering van de IJzeren Rijn omdat dit nadelig zou zijn voor de Montzenlijn. In Vlaanderen werd dit standpunt niet geapprecieerd omdat uitgerekend Wallonië gekomen had dat met de heringebruikname van de IJzeren Rijn fors geïnvesteerd zou worden in de Montzenlijn. Sluitstuk was de elektrificatie van het baanvak tussen Montzen en de Duitse grens, die eind 2008 klaar moet zijn. De modernisering van de Montzenlijn is daardoor een feit, terwijl de IJzeren Rijn nog steeds niet optimaal in gebruik is. De federale Belgische Regering daarentegen wil de heropening van de treinverbinding en het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag gaf België in 2005 recht van vrije doortocht over het Nederlandse grondgebied.

Op 9 juli 2007 adviseert de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen dat tegen 2030 de IJzeren Rijn moet ingericht worden voor een capaciteit van 72 internationale goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen.

In augustus 2007 werd duidelijk dat een politieke meerderheid in de Duitse deelstaat Noord-Rijnland-Westfalen, inclusief de regionale minister van Verkeer Olivier Wittke, tegen de heropening van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, gekant is. De Duitsers willen het historisch tracé geschrapt zien, maar willen wel praten over alternatieven. Eerder was tegen de heropening al verzet gerezen bij Nederlandse lokale overheden en de Waalse Regering.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van de Antwerpse haven (met onder meer het vormingsstation Antwerpen-Noord) loopt nu langs de L27A en de vertakking Schijn. Het feit dat er maar één toegang is maakt het spoorvervoer van en naar de haven kwetsbaar. Bovendien is de L27A al verzadigd. De tweede toegang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst.

Op 9 januari 2007 werd op de maatschappelijke zetel van de NMBS te Brussel een overeenkomst tussen de NMBS en de Franse Spoorwegmaatschappij SNCF plechtig ondertekend, waarbij beide ondernemingen hun krachten bundelen om beter te kunnen beantwoorden aan de logistieke behoeften van de staalindustrie in Europa. Het akkoord voorziet in de oprichting van de tijdelijke

vennootschap Sideros. De grootste staalgroepen hebben sterk geconcentreerde vestigingen in verscheidene Europese landen met klanten over de ganse wereld. Daarom hebben ze gespecialiseerde dienstverleners nodig, die over heel Europa een complete service kunnen aanbieden. De samenwerking moet uitmonden in een gezamenlijke ontwikkeling van diensten en een gezamenlijk operationeel beheer van de staaltransporten, dankzij de integratie van opvolging- en informaticasystemen. Beide spoorwegmaatschappijen gaan ook speciale wagons voor de staalindustrie inzetten. De samenwerking moet leiden tot rationalisering, waardoor er middelen vrijkomen om te investeren. Sideros is in een eerste fase een tijdelijke vennootschap, die de start van de toekomstige onderneming, een naamloze vennootschap, moet voorbereiden. Het is de bedoeling dat Sideros de enige operator wordt van B-Cargo, de goederenafdeling van de NMBS, en van Fret SNCF, de goederenafdeling van de Franse spoorwegen, op de logistieke en vervoersmarkt van de Europese staalindustrie. Sideros is gevestigd in Brussel en stelt ongeveer honderd werknemers tewerk, waarvan ongeveer vijftig Belgen en vijftig Fransen.

In de haven van Antwerpen startten in 2006 de werken voor de realisatie van de Gentboog, de verbinding tussen spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en de havenlijn 10 in Melsele. De nieuwe spoorboog zorgt voor een directe spoorwegverbinding tussen de Waaslandhaven (rangeerstation Zuid) enerzijds en de haven van Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk anderzijds. De nieuwe Gentboog is 1,2 kilometer lang, en begint even na de stopplaats Melsele en mondt uit in de buurt van de N70, in de dubbelsporige lijn 10. Voor de treinen die Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk als bestemming hebben, betekent de Gentboog een forse tijdswinst. De treinen moesten vroeger eerst via Zwijndrecht, de Kennedytunnel en het knooppunt Berchem naar Antwerpen-Schijnpoort of het rangeerstation Antwerpen-Noord, om vervolgens terug te keren via de Kennedytunnel en Zwijndrecht. De Gentboog, die 5 miljoen euro heeft gekost, werd in het voorjaar van 2008 in gebruik genomen.



In januari 2007 kondigde de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel aan dat het een nieuw rangeerstation voor goederentreinen gaat bouwen in de haven van Zeebrugge. Het betreft een investering van 120 à 130 miljoen euro. De spoorinfrastructuur van het huidige rangeerstation en van het seinhuis van het goederenstation, parallel aan de Baron de Maerelaan, is aan een grondige vernieuwing toe. Met de toename van de containeroverslag in de haven wil de NMBS in de toekomst meer mogelijkheden bieden voor het goederenvervoer per spoor en klaar staan om de verwachte groei van de havenactiviteiten aan te kunnen. Het is de bedoeling dat de capaciteit van het huidige goederenstation wordt verdubbeld. De uitbreiding omvat 2 hoofdsporen en 24 bundelsporen en de bouw van een nieuw seinhuis. Dit alles kadert in de aanleg van een derde spoor naar Brugge. Verder omvat de uitbreiding niet alleen het rangeerstation, maar ook aanpassingen aan de sporen. Voor het rangeerstation is 90 miljoen euro voorzien. Er zullen ook aanpassingen aan de bocht Ter Doest worden uitgevoerd, waarvoor een bedrag van 6 à 8 miljoen euro wordt uitgetrokken. Voor aanpassingswerken aan het rangeerstation de Pelikaan, ter hoogte van Westkapelle, is er 22,3 miljoen euro ingeschreven in het budget. Het ganse herstructureringsplan voor het rangeerstation en de aanpassingen aan de sporen start in 2009 en moet in 2013 klaar zijn.

In februari 2007 kondigde ERS Railways, een dochter van European Rail Shuttle (ERS), aan dat het een treinpendeldienst van en naar de haven van Zeebrugge zou starten. Op 9 februari 2007 kreeg ERS Railways van het Belgische ministerie van Mobiliteit, na gunstig advies van de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel, het veiligheidscertificaat om met eigen treinen op het Belgische spoorweganet te rijden. ERS Railways wordt aldus de vijfde concurrent van B-Cargo, de goederenvervoerafdeling van de NMBS. ERS is een belangrijke speler op de markt van het goederenvervoer per spoor. Het bedrijf beschikt over 20 locomotieven en over meer dan 1.000 wagons voor het vervoer van containers. ERS is sinds 1994 operationeel als spoorwegoperator. Dat is een organisator van spoorvervoer die zelf niet over tractie beschikt, zoals bijvoorbeeld IFB (Inter Ferry Boats) binnen de NMBS-groep. Met de liberalisering van het spoorvervoer in de Europese Unie werd ERS ook actief als spoorwegmaatschappij onder de naam van ERS Railways. ERS beschikte al over een veiligheidscertificaat voor de spoorwegnetten van Nederland en Duitsland. De enige aandeelhouder van ERS is Maersk Line, een onderdeel van de Deense multinational AP Møller. Met 70 % van de omzet is Maersk Line de belangrijkste klant van ERS Railways. De rest van het cliënteel bestaat uit

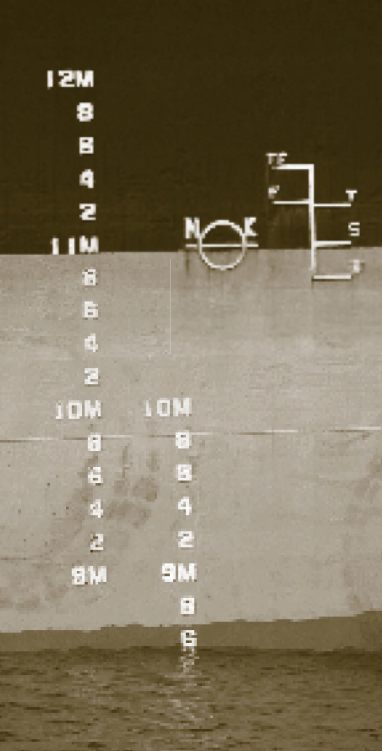
andere rederijen. ERS legt vooral pendeltreinen in van en naar havens waar de Maersk-groep containerterminals uitbaat. In ons land is dat de haven van Zeebrugge. Behalve voor Zeebrugge heeft ERS Railways ook toelating van Infrabel om naar de Antwerpse haven te rijden. Daar heeft Maersk een belang in de Antwerp Gateway Terminal aan het Deurganckdok. In 2007 was ERS in Zeebrugge enkel actief als rail operator, maar nog niet als spoorwegennet provider. De dienst beperkt zich in 2007 tot twee maal per week Zeebrugge/Neuss. Er zijn wel plannen om dit in de toekomst uit te breiden.

Vanaf 2 april 2007 rijdt er drie keer per week een gecombineerdvervoertrein tussen de Antwerp Gateway op de Linkeroever en Perpignan in Frankrijk. De nieuwe lijn, die een lengte heeft van 1.200 kilometer, wordt uitgebaat door Hupac. Voor de tractie doet Hupac een beroep op de Franse spoorwegmaatschappij Fret SNCF, die de tractie over het ganse traject verzorgt. Dit is een primeur voor een internationale trein. Het laden in Antwerpen eindigt om 17 uur en het afleveren in Perpignan begint om 7.30 uur. Het uiterste laadtijdstip in Perpignan is voorzien om 19 uur en de aflevering in Antwerpen om 19 uur. In Perpignan staat Novatrans in voor de zendingen. De trein bestaat uit 20 wagons en wordt getrokken door twee interoperabele locomotieven met een Franse bestuurder van de spoorwegmaatschappij Fret SNCF. Het vertrek in beide richtingen is voorzien op maandag, woensdag en vrijdag. Er wordt overwogen om de nieuwe spoorwegverbinding later door te trekken tot Spanje. Op de lijn Antwerpen-Perpignan worden voornamelijk tankcontainers vervoerd met continentale ladingen, maar er is ook een aanzienlijk volume maritieme lading.

In augustus 2007 heeft DB (Deutsche Bahn) een dochterbedrijf opgericht voor het vervoer van staal en kolen onder de naam Railion-Montan. Naast het louter spoorvervoer biedt het nieuwe bedrijf ook aanvullende logistiekdiensten aan. In de opstartfase was Railion-Montan enkel actief in het Ruhrgebied, maar het is de bedoeling dat ook andere regio's in Europa worden bediend. Met de oprichting van Railion-Montan komt de verantwoordelijkheid voor het vervoer van staal en de logistieke dienstverlening opnieuw in handen van één bedrijf. In 2002 werd die opgedeeld tussen Stinnes Freight Logistics en Railion. Het staalvervoer van DB werd toen toevertrouwd aan Railion als neutrale vervoerder, terwijl Stinnes Freight Logistics de opdracht kreeg spoorprestaties als onderdeel van logistieke pakketten te verkopen. Met de oprichting van Railion-Montan hoopt DB het aanbod aan transport- en logistieke diensten meer toe te spitsen op de behoeftes van de sector.

Op 10 september 2007 startte Rail Link Europe een regelmatige treinverbinding voor containers en swapbodies tussen Zeebrugge en het Franse Dourges, in de nabijheid van Rijsel. Er worden drie vertrekken per week aangeboden in beide richting. In Zeebrugge laden de treinen aan het Brittanniadok en op de containerterminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge). De treinen, die een capaciteit hebben van 80 TEU, worden in Dourges behandeld op het spoorplatform LDCT. In Dourges is er verdere aansluiting mogelijk naar andere bestemmingen in het Franse hinterland. In eerste instantie richting Le Havre en op de as Parijs-Lyon-Marseille. Er zijn ook verbindingen met Mannheim en Ludwigshafen in Duitsland. Rail Link Europe werd in het begin van 2007 opgericht door Rail Link en Veolia Transport. De hoofdzetel is gevestigd in Marseille, met kantoren in Le Havre, Hamburg en Antwerpen.

In oktober 2007 kondigde het Antwerpse privéspoorbedrijf Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) aan dat het een fusie aangaat met de Zwitserse spoorwegmaatschappij Crossrail. Door die alliantie wordt de Australische investeringsgroep Babcock & Brown, de eigenaar van Crossrail, actief op het Belgische spoorweganet. DLC, dat zich uitsluitend toelegt op vrachtvervoer, maakte naam als eerste privémaatschappij een spoorweglicentie te krijgen in België. In tussentijd is DLC ook al actief in Nederland en in Duitsland. Door de fusie met Crossrail breidt DLC zijn actieradius fors uit doordat Crossrail al treinen heeft rijden in Zwitserland en in Italië. Vooral de geografische uitbreiding is belangrijk voor DLC: de as Noordzee-Italië is de belangrijkste as in Europa voor het vrachtvervoer per spoor. Doordat DLC niet actief kon zijn op de volledige as was het bedrijf beperkt in zijn uitbreidingsmogelijkheden. Door de fusie met Crossrail valt die beperking weg. Babcock & Brown van zijn kant kan met DLC zijn havenbelangen in België, die het heeft via zijn zusterbedrijf Babcock & Brown Infrastructure, nu zelf ontsluiten. Eerder al kocht Babcock & Brown Infrastructure de containerterminal voor de binnenvaart te Meerhout en een meerderheidsparticipatie in de Antwerpse havengroep Manuport. Manuport heeft terminals in Antwerpen, in Gent en in Le Havre. Verder heeft Babcock & Brown Infrastructure nog havenbelangen in Italië en in Spanje. Het nieuwe bedrijf heeft 37 locomotieven ter beschikking, waarvan 20 van DLC. Het aantal locomotieven zal worden opgevoerd tot 70 in 2009. In totaal stelt het nieuwe spoorwegbedrijf ongeveer 150 mensen tewerk. DLC bedient klanten als de Britse petroleumgroep BP, de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company), het logistieke bedrijf Ewals Cargo Care en het Finse papierbedrijf StoraEnso. Via Hupac behoort ook BASF tot de klanten van DLC.



9

RAPL - Rotterdam-Antwerpen pijpleiding

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, die van Total en die van Esso, worden via de RAPL bevoorraad. De RAPL is de pijpleiding tussen Antwerpen en Rotterdam, uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. (afgekort RAPL). Sinds de ingebruikname van de RAPL in 1971, werd in Antwerpen meer dan 830 miljoen ton ruwe petroleum vanuit Rotterdam aangevoerd. De jaarlijkse aanvoer neemt gestaag toe en in 2007 werd een recordhoeveelheid van 30,74 miljoen ton vanuit Rotterdam getransporteerd. Niettegenstaande de tweede distillatietoren bij Total voor een deel van 2007, voor een grote onderhoudsbeurt stillag, steeg de trafiek van 28,4 miljoen ton in 2006 tot 30,7 miljoen ton in 2007, of een toename met 8,2 %.



Jaar	Vervoerde hoeveelheid ruwe petroleum	Index 1980 = 100
1971	6.797.635	29,2
1972	19.616.465	84,3
1973	21.334.835	91,7
1974	16.718.201	71,9
1975	18.553.291	79,8
1976	19.742.399	84,9
1977	27.195.948	116,9
1978	25.442.862	109,4
1979	24.074.639	103,5
1980	23.263.766	100,0
1981	20.783.859	89,3
1982	18.284.597	78,6
1983	16.087.589	69,2
1984	14.262.434	61,3
1985	14.752.808	63,4
1986	16.921.640	72,7
1987	17.100.793	73,5
1988	18.656.999	80,2
1989	20.428.311	87,8
1990	19.596.358	84,2
1991	22.726.096	97,7
1992	22.939.789	98,6
1993	23.077.269	99,2
1994	23.222.795	99,8
1995	21.689.210	93,2
1996	26.494.346	113,9
1997	26.934.970	115,8
1998	27.813.588	119,6
1999	27.155.695	116,7
2000	27.327.190	117,5
2001	26.074.570	112,1
2002	29.133.672	125,2
2003	30.672.733	131,8
2004	30.414.507	130,7
2005	28.266.103	121,5
2006	28.401.299	122,1
2007	30.739.852	132,1

1 Meer informatie over de geschiedenis van de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding vindt u op bladzijde 125 van het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004".

10

Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens



In de Vlaamse zeehavens wordt een belangrijk deel van de goederen, die vanuit een zeeschip worden geladen en gelost, per binnenschip van en naar het hinterland aan- en afgevoerd. Ook op de Vlaamse kanalen en rivieren worden goederen gelost en geladen vanuit/in binnenschepen. In 2007 ging het in totaal, dus havens en binnenwateren samen, om bijna 148 miljoen ton. Antwerpen en Gent zijn de belangrijkste havens voor de binnenvaart, met een aandeel van respectievelijk 60,4 % en 12,0 % in de totale lossingen en ladingen vanuit/in binnenschepen. De Vlaamse kanalen en rivieren zijn goed voor 27,0 % van het totaal. 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.

Zowel voor het geheel van de havens als voor de binnenwateren is de tendens stijgend. In Gent, Zeebrugge en Oostende is de hoeveelheid behandelde goederen echter gedaald in 2007, in tegenstelling tot de trafiek in Antwerpen, die in 2007 met 4,2% is gestegen tegenover 2006.

In Antwerpen nam de binnenvaarttrafiek toe tussen 1998 en 2007 van 60,7 tot 89,3 miljoen ton (jaarlijkse gemiddelde groei 4,2%). In Gent is de trend in de periode 1998-2007 eveneens zeer positief: van 12,5 tot 17,7 miljoen ton, d.w.z. een jaarlijkse gemiddelde groei van 4,0% (met tussen 2006 en 2007 echter een daling van 3,6%). Op de Vlaamse kanalen en rivieren bedraagt de jaarlijkse gemiddelde groei van de binnenvaart 3,5%. Tussen 1998 en 2007 steeg de binnenvaarttrafiek er van 29,2 tot 39,9 miljoen ton. In de havens van Zeebrugge en Oostende ligt de binnenvaarttrafiek relatief laag. In Zeebrugge nam de binnenvaarttrafiek af tussen 2006 en 2007, tot 808.000 ton (-14,9%). In Oostende werd er 201.000 ton geladen en gelost in/vanuit een binnenschip in 2007.

Het algemene totaal van de ladingen en lossingen in/vanuit binnenschepen in de Vlaamse havens (dus inclusief de waterwegen) is gegroeid van 103,0 tot 148,0 miljoen ton, d.i. jaarlijks gemiddeld een stijging van 4,1%. Het grootste deel van deze lossingen en ladingen vindt plaats in de havens, nl. 108 miljoen ton in 2007, d.i. 73% van het totaal.

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1998-2007

Jaar	Haven				Totaal Vlaamse havens	Waterwegen in Vlaanderen	Algemeen totaal
	Antwerpen	Gent	Brugge-Zeebrugge	Oostende			
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
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952

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



De Vlaamse Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze heeft een advies- en aanbevelingsfunctie en een studie- en informatiefunctie. Het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om adviezen en studies vragen.

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.

Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Havendecreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het dagelijks bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De voorzitter is een onafhankelijke deskundige.