

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2016



De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2016

Voorwoord door de Minister	4
Voorwoord door de Voorzitter	8
Inleiding	10
1. Feiten en ontwikkelingen	13
1.1. Haven van Antwerpen	13
1.2. Haven van Gent	29
1.3. Haven van Zeebrugge	39
1.4. Haven van Oostende	45
2. Overheidsuitgaven	53
2.1. Vlaamse havens	53
2.2. Haven van Antwerpen	56
2.3. Haven van Gent	58
2.4. Haven van Zeebrugge	59
2.5. Haven van Oostende	61
3. Havenarbeid	63
3.1. Wet Major	63
3.2. Toepassingsgebied	64
3.3. Historische evolutie	66
3.4. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	68
3.5. Havenarbeiders opgenomen in de pool	69
3.6. Logistiek en vaklui	75

4. Sociaal-economisch belang	77
4.1. Inleiding	77
4.2. Definities en methodologie	78
4.3. Toegevoegde waarde	89
4.4. Werkgelegenheid	97
4.5. Investerings	106
5. Maritieme statistiek	111
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	111
De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	114
5.2. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	116
5.3. Oorsprong en bestemming van de goederen	124
5.4. Passagiersverkeer	126
5.5. Scheepsbewegingen	128
5.6. Maritieme trafiek per goederensoort	130
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	137
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	141



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



De feiten en statistieken zijn de beste bondgenoten van onze Vlaamse Havens. Alle cijfers bewijzen dat onze havens absolute wereldtop zijn. In 2016 was het niet anders: een recordoverslag van 283 miljoen ton. Investerings à rato van 11 miljoen euro per dag. Flanders Port Area is in bloedvorm.

We trappen niet in de val van de zelfgenoegzaamheid. We gaan blijven investeren. De Havens zijn de longen van onze economie en longen hebben altijd nieuwe zuurstof nodig. Vlaanderen haalt alles uit de kast om onze havens 'futureproof' te maken. Rederijen denken immers niet in grenzen en in havens, maar in goederen en service levels. Alleen wie het beste totaalpakket aan goederenbehandeling en voor en- achterlandverbindingen kan voorleggen, heeft een voetje voor.

De Vlaamse investeringen zijn zichtbaar. De wereld keek mee op 10 juni 2016, toen in Antwerpen de Kieldrechtsluis - de grootste operationele

VOORWOORD VAN DE MINISTER

sluis ter wereld - geopend werd. Dankzij deze nieuwe 'voordeur' krijgen schepen een tweede, grotere toegang tot de Waaslandhaven. De Vlaamse Overheid en het Havenbedrijf Antwerpen hebben samen 382 miljoen euro geïnvesteerd in dit fantastische kunstwerk. De groei van de Haven van Antwerpen krijgt zo nieuwe kansen. In de komende jaren zullen we ook werk maken van extra containercapaciteit. We willen zo snel mogelijk een zo breed mogelijk gedragen oplossing bieden. Met de opstart van een complex project reikt Vlaanderen de hand aan alle betrokken partijen, inclusief burgerbewegingen, belangengroepen, het Havenbedrijf, stRaten-generaal en de gemeentebesturen. Binnen dit participatief project zullen we niet alleen de piste van het Saeftinghedok onderzoeken, maar ook andere mogelijke alternatieven. Alles komt aan bod: economische belangen, leefbaarheid, leefmilieu, landbouw en mobiliteit. De best mogelijke oplossing formuleren we in 2018 in een voorkeursbesluit.

We investeren ook zichtbaar in de Haven van Gent. De bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen is op 25 augustus gegund. De schop gaat eind dit jaar in de grond en in 2022 moet het eerste schip door de Nieuwe Sluis varen. De aanleg van de sluis inclusief onderhoud van de eerste twee jaar kost naar verwachting 934 miljoen euro (inclusief BTW). Nederland betaalt, conform het verdrag tussen Nederland en Vlaanderen voor de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ruim 190 miljoen euro. Vlaanderen draagt conform het verdrag de overige kosten. De Haven van Gent draagt ook bij in het Vlaamse aandeel. Uit de Europese CEF-fondsen komt ruim 48 miljoen euro.

Ook in de Haven van Zeebrugge bereiden we een nieuwe sluis voor. Verschillende locatie-alternatieven worden momenteel grondig bestudeerd. Een locatie ter hoogte van de Carcookesite, een op de Visartsite en een parallel met de bestaande Vandammesluis. Begin volgend jaar beslissen we welk alternatief uiteindelijk de beste oplossing is. Ik wil ook hier nog deze legislatuur de schop in de grond.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Andere investeringen zijn minder zichtbaar, maar daarom niet minder belangrijk. Investeringen in de 'hardware' gaan samen met investeringen in de 'software', de dienstverlening. Zo heb ik met een audit een objectieve check van de nautische keten laten uitvoeren. Die verkeert in goede gezondheid. Maar de 'ketting' is toe aan een goede smeerbeurt. We kunnen nog een versnelling hoger schakelen als een aantal maatregelen ingevoerd wordt. Met de resultaten van de audit kunnen alle ketenpartners nu aan de slag om een extra boost te geven aan het scheepvaartverkeer van en naar onze havens. En zo mee te helpen aan de uitbouw van onze havens en aan Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa.

De beste investering in de toekomst is duurzame samenwerking tussen de Vlaamse Havens. 1+1=3. Zeker in de havenwereld. Met Flanders Port Area ga ik vol voor samenwerking tussen onze havens op allerlei vlakken. De havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn inmiddels een commerciële entente aangegaan. Vorig jaar, aan de vooravond van een volgende gezamenlijke handelsmissie hebben ze die intentie geformaliseerd in een Economisch Samenwerkingsverband. De Havens benaderen ondertussen al rederijen met de samenwerking.

Onbekend is onbemind. Vlamingen houden van hun havens maar weten dat nog altijd onvoldoende. Omdat ze hun haven niet kennen. De Vlaamse Havendag kan duidelijk maken hoe trots we wel mogen zijn op onze havens. Op 17 september was u welkom tijdens de intussen al vijfde editie. U was duidelijk niet alleen. Tienduizenden bezoekers konden zich de ogen uitkijken naar wat er allemaal te leren en te beleven valt in onze havens. Bezoekers die - te oordelen naar de enthousiaste reacties - op hun beurt havensupporters en -ambassadeurs geworden zijn.

Wie onze Havens echt wil doorgronden, kan zich verdiepen in deze publicatie. Elk jaar opnieuw slaagt de Vlaamse Havencommissie erin om het reilen en zeilen in onze havens objectief en gedetailleerd in kaart te

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

brengen. Alle belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens worden keurig op een rij gezet. Op die manier krijgt de lezer een mooi totaaloverzicht van wat er beweegt in onze havens.

Veel leesplezier!

Ben Weyts

**Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn**



De havens zijn voortdurend in beweging en dat was in 2016 niet anders. De haven van Antwerpen verscherpte haar overslagrecord tot 214 miljoen ton. Heel wat nieuwe trafieken, infrastructuur en verbindingen aan zee- en landzijde werden gerealiseerd. Het meest cruciale project vind ik de zoektocht naar nieuwe containercapaciteit, zodat ook in de toekomst verdere groei in Antwerpen mogelijk blijft. Heel veel energie en tijd wordt geïnvesteerd om een oplossing te vinden die breed

wordt gedragen en die vanuit elk perspectief de beste vooruitzichten biedt. De “complexe projecten” aanpak zorgt voor structuur.

Ook de haven van Gent kon met een maritieme overslag van 29 miljoen ton recordcijfers voorleggen. De nieuwe sluis in Terneuzen, waar al vele jaren naar wordt gestreefd en waar de haven van Gent het grootste belang aan hecht, heeft in 2016 weer een belangrijke procedurele stap gezet. De eerste spadesteek zal niet lang meer op zich laten wachten. Belangrijke stappen zijn er in 2016 ook gezet naar een zeer verregaande samenwerking of fusie tussen de haven van Gent en Zeeland Seaports.

Zeebrugge verstevigde zijn toppositie in de behandeling van nieuwe auto's. De ambitie stopt niet bij de 2,8 miljoen wagens, die in 2016 werden behandeld. Het Havenbedrijf plant verdere uitbreiding van de beschikbare oppervlakte voor de autologistiek zodat ook de komende jaren alle mogelijkheden openstaan voor verdere groei. Heel veel werk en energie is er in 2016 ook gegaan in de opzet van het “complexe project” dat

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

dringend voorziet in de verbetering van de nautische toegang tot de achterhaven. Een nieuwe, bijkomende sluis dus. Waar die gaat liggen, is op dit moment nog voorwerp van onderzoek en discussie.

Oostende is klein als overslaghaven, maar heel actief en ambitieus om een rol te spelen en te blijven spelen in de offshore windindustrie. Dit brengt heel wat werkgelegenheid en toegevoegde waarde met zich mee. Ook een opvallend nieuwsitem voor 2016 is de beslissing om nieuw maritiem onderzoekscentrum in Oostende te realiseren, met o.m. een golfbassin en een sleeptank.

Prima resultaten, hoge ambities, dat is kenmerkend voor de Vlaamse havens. 283 miljoen ton maritieme overslag in 2016, ruim 30 miljard euro toegevoegde waarde, bijna 230 duizend betrokken werknemers (VTE) en 3,7 miljard euro aan investeringen in 2015. Dat kan tellen als dynamische economische poorten van en voor Vlaanderen. Verdere details vindt u verder in dit Jaaroverzicht.

Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

In “De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2016” worden de belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens op een rij gezet. De volgende thema’s komen aan bod.

1. Feiten en ontwikkelingen. Hoofdstuk 1 biedt een overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen in de Vlaamse havens. Per haven wordt beschreven wat er is gebeurd in het afgelopen jaar bij het havenbestuur en op het vlak van nieuwe infrastructuur, investeringen door bedrijven en industrie en nieuwe ontwikkelingen op het vlak van energie en duurzaamheid en in de scheepvaart.

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

3. Havenarbeid. Hoofdstuk 3 belicht de havenarbeid in de Vlaamse havens. Er worden statistieken weergegeven voor het aantal havenarbeiders en het aantal gepresteerde taken.

4. Sociaal-economisch belang. Hoofdstuk 4 behandelt het sociaal-economische belang van de Vlaamse havens: toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden statistieken weergegeven over de evolutie in periode 2010-2015. Het enorme belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

5. Maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens. In hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inschepping en ontschepping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 274 miljoen ton in 2015 naar 283 miljoen ton in 2016.

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



1

Feiten en ontwikkelingen

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- De nieuw samengestelde raad van bestuur van het Havenbedrijf Antwerpen heeft op haar eerste zitting, 8 januari 2016, het Corporate Governance Charter goedgekeurd. Dit charter zet de principes inzake corporate governance uiteen, op basis waarvan de raad van bestuur, zijn bestuurders en comités zullen werken. In de raad van bestuur van het Havenbedrijf zetelen voortaan 13 leden: 6 onafhankelijke bestuurders, 6 gemeenteraadsleden en de gedelegeerd bestuurder. Havenscheper Marc Van Peel is voorzitter. De raad van bestuur is bevoegd voor het algemeen beleid en zal de strategie, doelstellingen en beleidslijnen bepalen en beslissen over alle aangelegenheden die hierop een invloed kunnen hebben. De raad houdt ook toezicht op het directiecomité. De vergaderingen zijn maandelijks.
- Het Havenbedrijf Antwerpen biedt sinds januari 2016 een online platform aan met een overzicht van het volledige aanbod van onroerende goederen in het havengebied. Dit ten behoeve van investeerders die op zoek zijn naar beschikbare locaties in de Antwerpse haven. Het nieuwe platform biedt een helder en compleet overzicht van alle

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

bedrijfsruimten die te koop of te huur zijn in het havengebied. Ook de gronden waarvoor het Havenbedrijf een concessionaris zoekt, staan vermeld. Het platform is in het Nederlands en het Engels beschikbaar en richt zich zowel tot eigenaars als makelaars.

- Het Havenbedrijf Antwerpen heeft in januari 2016 het startbevel gegeven voor de restauratie van de Mexicobrug (brug over de verbinding tussen Houtdok en Kattendijkdok). Deze restauratie maakt deel uit van het tweede gedeelte van de tramlijn uit het Brabo 2-project. Voor dit project moet de Mexicobrug oost worden uitgerust met een dubbel spoor voor tramverkeer. De westbrug is voorzien voor wegverkeer. Zowel de beweegbare bruggen als het bijhorende machinegebouw zijn beschermd erfgoed. De kosten bedragen bijna 10 miljoen euro. Het Havenbedrijf kan voor een deel van de werken aanspraak maken op restauratiepremies van Onroerend Erfgoed. Eind februari 2017 moeten de bruggen terug operationeel zijn.
- In juni 2016 werd de Kieldrechtssluis¹ ingehuldigd. De werken aan deze sluis werden aangevangen in oktober 2011. De sluis is 500m lang, 68m breed en de bodem ligt op -17,80m en daarmee is het de grootste sluis ter wereld.
- Het nieuwe Havenhuis werd op 22 september 2016 officieel ingehuldigd. De bouw is gestart in het najaar van 2012. Het gebouw is nu de werkplek voor 500 medewerkers en een ontmoetingsplaats voor de vele internationale contacten van de Antwerpse havengemeenschap. Het gebouw bestaat uit het gerenoveerde Hansagebouw met daar bovenop een glasconstructie naar een ontwerp van het vermaarde architectenbureau Zaha Hadid Architects.

¹ Zie ook eerdere Jaaroverzichten voor een overzicht van de werkzaamheden en mijlpalen bij de bouw van de Kieldrechtssluis.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- In 2013 startten de werken voor de verdieping van de kaaimuren in het Industriedok en het Vijfde Havendok. Voor de bestaande kaaimuur wordt een voorwand gebouwd, bestaande uit buispalen en damplanken zodat de kaai tot een grotere diepte kan uitgebaggerd worden. De verdieping wordt in drie fasen uitgevoerd. Door de verdieping van de kaai zal de firma VOPAK grotere schepen kunnen ontvangen, zodat grote ladingen kunnen behandeld worden. De eerste fase van de werken was begin 2015 afgewerkt. In de loop van 2016 werd verder gewerkt aan het project (kaaimuurwerken fase 2 en 3, baggerwerken fase 2 en 3). De voltooiing van het project is voorzien tegen eind 2017.
- Begin 2016 zijn de vooronderzoeken in de Ontwikkelingszone Saefthinghe van start gegaan. Een bodemonderzoek biedt meer informatie voor de stabiliteitsberekeningen die nodig zijn voor de bouw van de kaaimuren en voor de aanleg van de wegen. Een archeologisch



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

onderzoek analyseert de verschillende lagen in de ondergrond en een milieuhygiënisch onderzoek screent de bodem op mogelijke vervuiling.

- Het project rond de Ontwikkelingszone Saeftinghe wordt verder onderzocht volgende de procedure van de “complexe projecten”. Deze procesaanpak is uitgetekend in het decreet over complexe projecten van 25 april 2014. In de procedure wordt de beste oplossing gefilterd uit een brede waaier van mogelijkheden. Daarvoor moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afge-



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

wogen worden. In verschillende fasen van het proces worden alle stakeholders, van omwonenden tot adviesorganen, betrokken voor inspraak.

- Op 18 april 2016 trad het Centraal Boeking Platform in werking. Het platform zamelt kennis in over binnenvaart- en spooroplossingen en biedt deze aan de gebruiker aan als alternatief voor het wegtransport. Het initiatief gaat uit van de Vereniging van Expediteurs van Antwerpen (VEA), ondersteund door Waterwegen en Zeekanaal en het Havenbedrijf Antwerpen. Voor een transport wordt gezocht naar de best passende oplossing in functie van kostprijs, leadtime en duurzaamheid. De gebruiker bepaalt zelf de uiteindelijke keuze. Het platform blijft daarin zelf neutraal.
- Vanaf het voorjaar 2016 werd door het executive search kantoor Spencer Stuart gezocht naar een nieuwe CEO voor het Havenbedrijf Antwerpen. In juni werd bekend dat de toenmalige CEO, dhr. Eddy Bruyninckx, vanaf 1 januari 2017 zou worden vervangen door dhr. Jacques Vandermeiren.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.284 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.784 ha
Totale oppervlakte	12.068 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.992 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	22 ha
Totale lengte kaaimuren	132 km
Totale lengte spoorwegen	1.061 km
Totale lengte wegen	412 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen.

1.1.2 Bedrijven en industrie

- In januari 2016 voerde ITC Rubis zijn eerste rechtstreekse overslagoperaties uit van vloeibaar gemaakte gassen. ITC Rubis heeft hiervoor een speciale installatie gebouwd die geschikt is voor de overslag van C3 en C4 gassen (bijvoorbeeld isobutaan of butadieen). Het schip pompt het product door een pijpleiding via een laadarm rechtstreeks in de ketelwagens, waardoor er geen tussentijdse opslag nodig is.
- Vanaf 4 april 2016 ging intermodale spooroperator IFB van start met een haveninterne spoorshuttle die tweemaal per dag de beide Scheldeoeveren verbindt. De LORO (LinkerOeverRechterOever) rijdt elke werkdag van de IFB-terminal aan de Zomerweg via de Liefkenshoekspoortunnel naar zowel kaai 1700 als kaai 1742 aan het Deurganckdok en vice versa. De haveninterne spoorshuttle is bijzonder zinvol om containers efficiënt en duurzaam tussen linker- en rechteroever te vervoeren.
- Antwerp Cold Stores opende in maart 2016 een nieuw koel- en vriescomplex in de Antwerpse haven. Het project wil zich profileren als de 'belangrijkste logistieke cluster' voor de voedingsindustrie op de Linkerscheldeoever. In een eerste fase werden er 32.000 m² diepvries- en koelmagazijnen in gebruik genomen. Die bieden 8.000 palletplaatsen voor diepvries en 7.500 voor koelopslag. Voor de tweede fase voorziet men nog eens 24.500 m² aan diepvries- koel- en opslagfaciliteiten. Deze omvatten 12.000 multifunctionele koel- en vriesplaatsen.
- BASF en Avantium maakten in maart 2016 bekend dat zij onderhandelingen voeren met het oog op de oprichting van een joint venture voor de productie en marketing van furaandicarbonzuur (FDCA) en het op de markt brengen van polyethyleenfuranoaat (PEF). FDCA wordt vervaardigd uit hernieuwbare grondstoffen. FDCA en PEF zijn nieuwe materialen voor betere voedselverpakkingsfolies en kunststof flessen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Het is de bedoeling om in Antwerpen een referentiefabriek te bouwen met een capaciteit van 50.000 ton per jaar.

- Begin juni 2016 startte een nieuwe containerspoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Noord-Limburgse Venlo. De rail shuttle dienst is een gemeenschappelijk project van het Havenbedrijf Antwerpen, Cabooter Railcargo uit Venlo en de Duitse binnenvaarthaven Duisburg. De trein zal vier keer per week rijden tussen kaai 1700 aan het Deurganckdok en de railterminal van Cabooter in Venlo.
- Logistic Intermodal Services B.V. (LIS), is per 23 mei 2016 een nieuwe railverbinding gestart tussen Metz en Antwerpen. De verbinding bedient in Antwerpen de Zomerweg Terminal van IFB. LIS heeft een directe aansluiting op de onlangs opgestarte LoRo Shuttle van B Logistics en heeft daarmee ook verbinding met DPW kaai 1700 en MPET kaai 1742. De overige terminals in Antwerpen worden bediend via de dagelijkse barge van Antwerp Port Shuttle en direct truck.
- De multimodale spooroperator H&S Container Line biedt sinds eind 2016 een directe spoorverbinding aan tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Andernach (Rijnland-Palts). Deze wekelijkse spoorverbinding is complementair aan de bestaande binnenvaartverbinding (twee maal per week) tussen de twee havens.
- De frequentie op de Antwerp - Linz spoorcorridor wordt verhoogd van 3 naar 5 rondritten per week. Dit project van Rail Cargo Logistics Austria en het Antwerpse Rail & Sea bestaat sinds mei 2015.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- B Logistics (ondertussen omgedoopt tot Lineas) lanceerde in de tweede helft van 2016 een nieuwe spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en Tsjechië (Lovosice) onder de naam Czech Express. De frequentie zou na twee jaar naar vijf rondritten per week moeten evolueren.
- De Zwitserse spooroperator Hupac verhoogt de frequentie naar Polen en verhoogt ook het aantal bestemmingen in Polen. De frequentie wordt in twee jaar opgetrokken naar 6 diensten per week.
- Om het verspreid vervoer opnieuw een centrale rol te geven in het havengebonden spoorvervoer, start Railport Antwerp (een initiatief van Voka-Alfaport, het Havenbedrijf, de Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) en essenscia (de Belgische federatie van de chemische industrie) een twee jaar durend pilootproject om de voordelen van een gespecialiseerde en neutrale havenspooroperator in de praktijk uit te testen. Het verspreid vervoer is het vervoer van honderden individuele spoorwagens tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord, de verschillende spoorbundels en de bedrijven in het havengebied.
- Begin 2016 startte Transbox United met een binnenvaartshuttle die twee maal per week de haven van Antwerpen verbindt met de Vlaey-terminal in Westdorpe (Nederland). De dienst heeft een duwcombinatie van 176 TEU en biedt vertrekken aan op dinsdag en donderdag.
- H&S Container Line, Danser Containerline en Ultra-Brag werken vanaf 1 juli 2016 samen in het kader van een binnenvaartverbinding tussen de havens van Bazel, Weil, Ottmarsheim, Neuf-Breisach, Straatsburg en Kehl en onder andere de haven van Antwerpen. Daarnaast zullen er ook spoorverbindingen met de havens Kehl en Straatsbrug worden aangeboden. De drie partners zetten hun gezamenlijke vloot in en bundelen volumes zodat ze de callsizes vergroten en de afhandeling in de zeehavens efficiënter maken.



- Dow Sadara en Vopak Eurotank investeerden samen enkele tientallen miljoenen euro in nieuwe opslagcapaciteit. Op de Vopak Eurotank terminal in Antwerpen werden 20 nieuwe opslagtanks geïnstalleerd met een totale capaciteit van 40.500 m³ voor de opslag van 11 vloeibare chemicaliën van de JV Dow Sadara. Vopak Eurotank zal hiervoor als Noord-Europese distributiehubs fungeren. De investeringen omvatten ook een nieuw leidingnetwerk naar twee deepseasteigers en drie laad- en losplaatsen voor vrachtwagens en spoorwagens.
- Evonik Industries investeerde in de haven van Antwerpen in een eerste productielijn voor de aanmaak van een methioninetoepassing voor garnalen en andere schaaldieren in de aquacultuur. Het gaat om een voederadditief voor de garnalenproductie, waardoor de behoefte aan vismeel in het voeder aanzienlijk vermindert.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN



- De SEA-invest groep plant aan het Delwaidedok de bouw van een nieuwe tankterminal, goed voor een investering van 250 miljoen euro. De groep zal aan hetzelfde dok ook instaan voor de uitbating van een onafhankelijke containerterminal, die het overnam van Independent Maritime Terminal (I.M.T.). Die terminal ligt tot vandaag aan het Hansadok en kan, door de relocatie en een bijkomende investering van 50 miljoen euro, verder groeien aan het Delwaidedok.
- SEA-Tank Terminal, dochter de van SEA-invest groep, zal aan het Hansadok, op de concessie die het overnam van de I.M.T.-containerterminal, extra tankcapaciteit bouwen voor Total. De geplande investering is goed voor een bedrag van 100 miljoen euro.
- Zenith Energy uit Houston plant investeringen op de rechteroever van de haven van Antwerpen. Op termijn zal het bedrijf tot 250 miljoen euro investeren in de haven. Het bedrijf legt zich toe op de opslag en distributie van petroleum, raffinageproducten, aardgasvloeistoffen en petrochemische producten. Eens de concessie toegekend, kan Zenith in een eerste fase 500.000 m³ bouwen. Daarna wil Zenith de terminal snel uitbouwen tot 1.000.000 m³.

1.1.3 Energie en duurzaamheid

- Het aantal aanlopen van milieuvriendelijke zeeschepen in de haven van Antwerpen neemt jaar na jaar toe. In 2012 telde de haven 462 “groene” aanlopen. In 2015 waren het er 671 (eerste 9 maanden). Samen met Le Havre, Rotterdam, Amsterdam en Hamburg, heeft Antwerpen in 2010 de ESI, de Environmental Ship Index, uitgewerkt. Deze index laat havens toe om schepen te belonen die een aanzienlijke bijdrage leveren inzake de reductie van schadelijke stoffen zoals NOx en SOx. Deze index geeft een score aan schepen die minder vervuulende stoffen uitstoten dan wettelijk toegelaten volgens de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) en EU normen. In Antwerpen levert dit een korting op van 10% voor een score van 31 of meer.
- Sinds februari 2016 kunnen riviercruiseschepen, die aanmeren aan het Kattendijkdok Westkaai op het Eilandje in Antwerpen, gebruik maken van walstroom. Ze kunnen inpluggen op een stroomaansluiting op de wal, waardoor ze de generator niet hoeven te gebruiken. Hierdoor vermindert het lawaai voor omwonenden en wordt de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals CO₂ en fijn stof, gereduceerd.
- In april 2016 hebben de haven van Antwerpen en ENGIE een concessieovereenkomst gesloten voor de realisatie van een Alternatieve Energiehub op Kaai 526 en 528 in de haven van Antwerpen. De installatie zal bestaan uit een bunker- en vulstation met vloeibaar aardgas (LNG) voor binnenvaart en wegtransport, daarnaast komen op de locatie een aardgas (CNG) vulpunt en snelladers voor elektrische voertuigen. De eerste fase van de hub zal operationeel zijn vanaf eind 2017.
- Vanaf midden 2016 kunnen nog meer werknemers van havenbedrijven gebruik maken van de pendelbus om hen van en naar het werk te brengen. De bestaande pendeldienst op de Linkerscheldeoever wordt uitgebreid naar het hele havengebied. Het Havenbedrijf Antwerpen en

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) werken hiervoor samen, financieel ondersteund door de Vlaamse Regering. Max Mobiel VZW zorgt voor de organisatie. Het pendelproject zal zowel op de Linker- als op de Rechterscheldeover onder de nieuwe naam “Pendelbus haven van Antwerpen” door het leven gaan.

- De haven van Antwerpen heeft in het verleden al verschillende initiatieven genomen voor een duurzame binnenvaart, o.m. walstroom, LNG, ontgassingsfaciliteiten, afvalparken... Sinds kort neemt het havenbedrijf ook deel aan het CLINSH-project: Clean Inland Shipping. Het Havenbedrijf Antwerpen investeert samen met zijn partners 2 miljoen euro in duurzame schepen, die als good practice zullen fungeren voor het gebruik van groene technologieën. CLINSH bestaat uit 17 partners uit België, Nederland, Duitsland en het VK die ijveren voor een meer milieuvriendelijke binnenvaart.
- Het project ECLUSE wint de allereerste Sustainability Award van de Antwerpse havengemeenschap. Het project zal op termijn de energievoorziening van verschillende chemische bedrijven op de linkerscheldeover vervangen door een warmtenet. Wanneer dat netwerk op volle kracht zal draaien, wordt het één van de grootste industriële warmteclusters in Europa. Het kan maar liefst 10% opleveren van alle groene warmte die in Vlaanderen wordt geproduceerd. De energie voor het warmtenet wordt geproduceerd in de waste-to-energy installaties van afvalverwerker INDAVER en haar joint venture SLECO. Infrac zorgt voor de aanleg van het stoomnetwerk.
- Het duurzaamheidsrapport van de Antwerpse havengemeenschap heeft eind november 2016 de Award for Best Belgian Sustainability Report gekregen. Het is de tweede keer dat het rapport, dat de duurzame inspanningen van de bedrijven in de Antwerpse haven in kaart brengt, deze Award krijgt. De eerste keer was in 2012.



1.1.4 Scheepvaart

- Op 1 februari 2016 tekende Burger Liner Agencies een overeenkomst met Volans Logistics voor een nieuwe lijn tussen Europa en de westkust van Zuid-Amerika. Met hun 'Condor Service' verzorgen ze een maandelijkse dienst voor roro, Heavy Lift, staal, IMO, project- en bulkcargos. Deze dienst wordt verzorgd met moderne multipurpose schepen. In Europa zijn de laadhavens Antwerpen, Hamburg, Bilbao en La Coruna. In Zuid-Amerika worden Barranquilla, Guayaquil, Arica, Puerto Angamos en Valparaiso aangelopen.
- Het containerschip 'Eleonora Maersk' (15.550 TEU) is op 18 februari 2016 in Antwerpen aangekomen met een diepgang van 15,65 meter. Hiermee werd een nieuw diepterecord voor containerschepen geves-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

tigd. Het vorige record dateert van 2011 (MSC Savona: 15,5 meter). De Eleonora Maersk (397 meter lang) meerde aan in het Deurganckdok, waar 4.300 containers werden gelost.

- Vanaf maart 2016 biedt de Nederlandse rederij NileDutch een EUWA Service (Europa West-Afrikadienst) aan via slots op de bestaande Euraf 1 Service van CMA CGM. Anderzijds krijgt CMA CGM een allocatie op de WEWA Service (West-Europa West-Afrikadienst) van NileDutch waar de rotatie als volgt wordt aangepast: Antwerpen, Le Havre, Lissabon, Algeciras, Tanger, Pointe Noire, Luanda, Lobito. Op de terugweg naar Antwerpen wordt nog in Abidjan en Tanger gestopt.
- In 2016 werden stelselmatig alle diensten van MSC verhuisd van het Delwaidedok op de Rechterscheldeoever naar het Deurganckdok op de Linkerscheldeoever. Vanaf 18 april werden alle Trans-Atlantische diensten naar de MPET-terminal aan het Deurganckdok overgeheveld en vanaf 16 mei volgden nog vier andere diensten (IPAK, de Himalaya Express, de SAEC en de Montreal dienst). In december werd de verhuis afgerond met o.m. de Australia Express naar de Indische Oceaan en Australië en de wekelijkse containerdienst van en naar Zuid-Afrika.
- Rederij MSC heeft in het najaar 2016 zijn wekelijkse feederdienst naar Helsingborg en Göteborg overgeheveld van Rotterdam naar Antwerpen. MSC biedt hiermee vanuit Antwerpen acht wekelijkse lijndiensten aan van/naar de Baltische regio.
- MSC startte een bijkomende wekelijkse afvaart naar Tilbury en Teesport. MSC bood al een feederdienst aan naar Teesport, maar een bijkomend schip zal ervoor zorgen dat afwisselend Tilbury en Teesport wordt aangelopen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- CMA CGM heeft haar verbinding van Noord-Europa naar Sint-Petersburg uitgebreid en een tussenstop in Kotka toegevoegd. Twee eenheden met ijssklasse A1 verbinden nu wekelijks de haven van Antwerpen met de Baltische regio.
- Hapag-Lloyd legt samen met zijn Turkse partner Arkas Line een nieuwe rechtstreekse dienst in tussen Antwerpen en Casablanca.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Ook MSC neemt Casablanca op in zijn Angola Express-dienst, waardoor Antwerpen zowel fungeert als laadhaven naar Casablanca en op de terugweg als eerste importhaven voor Marokkaanse goederen.
- De haven van Antwerpen blijft ook opgenomen in het nieuwe vaarschema van de North Europe South Mediterranean Service (NESMS) van Hamburg Süd en Seago Line, de shortseadochter van Maersk. Hiermee wordt een rechtstreekse containerdienst aangeboden tussen Antwerpen en Iskenderun.



1.2. Haven van Gent

1.2.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Op 8 januari 2016 werd de start gegeven van 'Dockland', een concept waarbij voor één bepaald bedrijventerrein alle aanvragen voor vergunningen van chemische bedrijven worden gebundeld. Zo voldoen bedrijven die zich er vestigen meteen aan alle wettelijke vereisten. Dit nieuwe concept wordt voor het eerst toegepast op de 'Kuhlmansite' in de haven van Gent, op het grondgebied van Gent en Evergem. Het Havenbedrijf investeert hier 15 miljoen euro in. Het project geniet de steun van de Vlaamse Regering.
- Sinds 2009 is het project "nieuwe sluis Terneuzen" in een stroomversnelling terechtgekomen. Sindsdien zijn procedureel al heel wat belangrijke stappen gezet. In 2016 werd opnieuw een belangrijke mijlpaal bereikt: De Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haegen heeft haar handtekening gezet onder het Tracébesluit (vergelijkbaar met een Vlaams Ruimtelijke Uitvoeringsplan (RUP)). Het is het sluitstuk van de ruimtelijke procedure die Nederland moest doorlopen voor de realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen.
- Op 1 maart 2016 startte het Havenbedrijf Gent met de restauratie van het Huis van de Vrije Schippers in het centrum van Gent. Dit historische pand op de Graslei zal in de zomer van 2018 als Havenhuis Gent de deuren openen met een expo over de haven voor het publiek. Het pand moet eerst een grondige restauratie ondergaan. De Vlaamse Regering zal de restauratie mee financieel ondersteunen.
- Het Havenbedrijf Gent wil het gebruik van het binnenschip als duurzame transportoplossing blijven stimuleren en doet dat onder andere door te investeren in aangepaste infrastructuur. Het Havenbedrijf Gent

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

ontvangt hiervoor Europese subsidies. Een voorbeeld van gerichte investeringen is de recente verlenging van de vijf aanlegsteigers voor de binnenvaart aan de noordkant van het Rodenhuizedok. De steigers zijn verlengd van 60 tot 90 meter voor het afmeren van schepen tot 135 meter. Aan het Sifferdok is het Havenbedrijf zo goed als rond met het vervangen van wrijfhouten door fenders of stootkussens die binnenschepen beter beschermen tegen mogelijke schade. De belangrijkste investering van de voorbije jaren is de aanpassing van de kaaimuur aan de noordkant van de Moervaart. Voor de nabije toekomst staat de realisatie van de nieuwe, 220 meter lange schroot- en slakkenkaai ten zuiden van de kaaimuur van ArcelorMittal Gent geprogrammeerd.

- Op 26 september 2016 startte het Havenbedrijf Gent met de bouw van een 220 meter lange kaaimuur voor schroot- en slakkenoverslag aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Het Havenbedrijf Gent investeert 7,2 miljoen euro, ArcelorMittal Gent investeert 0,6 miljoen euro. De kaai kan ook door andere bedrijven worden gebruikt. De werken worden uitgevoerd door Waterbouwbedrijf Herbosch-Kiere. Er wordt een waterdiepte voorzien van 8 meter, later eventueel nog te verdiepen tot 10 meter. Eind september 2017 zullen de eerste schepen kunnen afmeren.
- Het Havenbedrijf Gent en het Nederlandse Zeeland Seaports zetten verdere stappen om hun samenwerking te versterken. De havenbedrijven hebben in de loop van 2016 onderzoek verricht naar de kansen en mogelijkheden van samenwerking. Tegen eind april 2017 willen beide havenbedrijven weten of een fusie het beste is. De verkenning is voor beide bedrijven een logisch gevolg van de reeds bestaande intense samenwerking, de ligging, de vergelijkbare omvang van de havengebieden en de strategische overlapping. Op maandag 7 november 2016 werd een intentieverklaring ondertekend.

- De gemeentebesturen van Evergem en Zelzate werden in 2016 aandeelhouder van het Havenbedrijf Gent. Hiermee maken ze voortaan formeel deel uit van de raad van bestuur en bepalen ze mee het beleid van de haven van Gent. Het Havenbedrijf werd op 1 januari 2014 een nv van publiek recht met de stad Gent als enige aandeelhouder.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.648 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	212 km
Totale lengte wegen	130 km



Bron: volgens GRUP met GIS.

1.2.2 Bedrijven en industrie

- Euroports bouwde aan kaai 850 aan het Sifferdok een nieuw, ultra-modern bulkmagazijn met een capaciteit van 85.000 ton en tal van diensten die een toegevoegde waarde bieden in de behandeling van bulkgoederen. De investering bedroeg 10 miljoen euro. Euroports behandelt aan kaai 850 tal van bulkgoederen zoals meststoffen en mineralen. Naast de ruime waaier van operationele diensten biedt Euroports Gent voortaan ook diensten met toegevoegde waarde aan, waaronder zeef- en opzakactiviteiten.
- ArcelorMittal investeerde 49 miljoen euro in een nieuwe energiezuinige hefbalkoven. De oven werd ingehuldigd op 21 april 2016 in aanwezigheid van vicepremier Kris Peeters en Vlaams minister-president Geert Bourgeois. Bovendien investeert ArcelorMittal Gent 140 miljoen euro, gespreid over enkele jaren, in de ontwikkeling van een nieuwe generatie staalproducten. ArcelorMittal Gent en Liège spelen een leidinggevende rol op het vlak van productinnovatie en zijn uitgekozen als testbedrijven voor de ontwikkeling van Fortiform®, een

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

nieuw hoogtechnologisch staalproduct. Auto-onderdelen die met Fortiform®-staal worden gemaakt, zullen 10 tot 20% lichter zijn. Daarnaast is het nieuwe autostaal ook veiliger bij een crash.

- Op 5 oktober 2016 sloot de Universiteit Gent een raamcontract af met ArcelorMittal Gent voor een langetermijnsamenwerking met het oog op de uitwisseling van kennis, opleiding, onderzoek en ontwikkeling. Nu al laat ArcelorMittal Gent jongeren kennismaken met de talrijke mogelijkheden die het bedrijf hen kan bieden via stages, thesissen, jobdagen, bedrijfsbezoeken en gastcolleges. Met het raamcontract engageert ArcelorMittal Gent zich om jaarlijks een aantal onderzoeksprojecten (o.a. doctoraten, bilateraal onderzoek) uit verschillende onderzoeksgroepen financieel te ondersteunen.
- Op 13 mei 2016 werd het nieuwe distributiecentrum van DISTRILOG Group officieel ingehuldigd. Het 22.000 m² grote gebouw is de eerste realis-



tie op het 'WDPort of Ghent Logistic Park' aan het Kluizendok. WDP investeerde 10 miljoen euro in dit distributiecentrum waar Distrilog Group de logistieke activiteiten zal verzorgen voor een grote internationale speler. Hier worden er voor de Benelux chemische hulpstoffen ontvangen, behandeld en verstuurd zoals smeermiddelen, additieven en onderhoudsmiddelen. De site is voorzien van een zone voor gevaarlijke goederen en stoffen. Met deze investering is werkgelegenheid gecreëerd voor een 35-tal werknemers, maar dit kan oplopen tot 50 jobs.

- Op 9 juni 2016 werd in het Mercatordok een nieuwe, grote kraan afgeleverd voor stouwersbedrijf Stukwerkers. De kraan, met een hefvermogen van 144 ton, wordt aan dit dok ingezet voor het laden en lossen van stukgoed en containers.
- Bij Volvo Trucks in Gent reed op 27 juni 2016 de 900.000e vrachtwagen van de lijn. Volvo Trucks opende haar Gentse fabriek in 1975. Dankzij de investeringen van de voorbije twee jaar transformeerde de vrachtwagenfabriek in Gent tot de hoogvolumefabriek van Volvo Group. Er rollen dagelijks 214 trucks van de lijn.
- Op 12 juli 2016 opende het chemische logistiekbedrijf VLS-Group in de haven van Gent een nieuwe productiehal voor de productie en opslag van viscositeitsverbeters. Met de investering van 4,3 miljoen euro bouwde de VLS-Group een nieuwe hal van 1.400 m² op haar bedrijfsterrein. De nieuwe ruimte dient voor de opslag van verpakte grondstoffen en de installatie van twee nieuwe productie-units voor viscositeitsverbeters.
- Begin juli kwam het eerste deel aan van de Flinterstar bij Galloo in de Gentse haven. Het vrachtschip geraakte in oktober 2015 in moeilijkheden na een aanvaring en kwam vast te liggen op een zandbank. Na

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

de berging wordt het schip door scheepssloopwerf Galloo op een duurzame manier gerecycleerd. Na verwijdering van alle mogelijk schadelijke stoffen (zoals motorolie, hout, isolatiemateriaal...) wordt het wrak verwerkt tot grondstof voor de staalindustrie. In totaal wordt 98% van de Flinterstar gerecycleerd.

- Op 20 oktober 2016 werd in de haven van Gent gestart met de Sweden Xpress, de 8ste verbinding in het Europese Green Xpress Network van B Logistics. Ladingen uit de Gentse haven zullen naar Antwerpen gebracht worden voor aansluiting op de Sweden Xpress, die België (met Antwerpen-Noord als hub) drie keer per week verbindt met Zweden (met Malmö als hub). De trein heeft een reistijd van 21 uur van rangeerstation naar rangeerstation.
- In 2016 werd een nieuwe spoorlijn in gebruik genomen tussen het in 2016 geopende distributiecentrum van Distrilog bij het WDPort of Ghent Logistic Park en de containerterminal aan het Kluizendok. Dagelijks vertrekt er ook van aan het Kluizendok een containertrein naar het Noord-Italiaanse Mortara nabij Milaan.

1.2.3 Energie en duurzaamheid

- Op 18 mei 2016 werd de Cleantech Cluster Regio Gent gelanceerd. De Stad Gent, het Havenbedrijf Gent, de Universiteit Gent, de Provincie Oost-Vlaanderen, de POM Oost-Vlaanderen en i-Cleantech Vlaanderen engageren zich om de Gentse regio uit te bouwen tot een actief cleantech ecosysteem, een sectoroverschrijdende aanpak op het vlak van energie, materialen, water en mobiliteit. Cleantech zijn producten, diensten en processen, die op basis van innovatieve concepten en technologieën, zuinig omspringen met natuurlijke hulpbronnen en de milieu-impact zo laag mogelijk houden.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- De Vlaamse overheid, de stad Gent en het Havenbedrijf, de provincie Oost-Vlaanderen, Vegho-Voka en de randgemeenten Evergem en Zelzate werken samen in het kader van een actieplan om de luchtkwaliteit in de agglomeratie Gent en in de Gentse Kanaalzone verder te verbeteren. Het actieplan bevat 58 nieuwe acties die de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide verminderen tussen 2016 en 2020. Van de 58 nieuwe acties uit het plan behoren er 39 tot de sector vervoer: meer en milieuvriendelijker openbaar vervoer, verdere vergroening van het wagenpark, de invoering van een lage-emissiezone in Gent, e.d. Ook voor de industrie en voor de verwarming van gebouwen zijn actiepunten uitgewerkt.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Het Havenbedrijf Gent neemt deel aan het Charter Duurzaam Ondernemen van Voka. In dit project wordt samengewerkt op het vlak van milieu en sociale en economische thema's. Het Havenbedrijf Gent zette in 2016 in op een hele waaier van acties, met o.m.:
 - Grotere betrokkenheid van iedereen die mee aan de ontwikkeling van de haven werkt. Het gaat om organisaties en personen uit de politieke wereld en overheidsdiensten, belangengroepen en het maatschappelijk middenveld, dienstverleners en bedrijven. Dialoog staat hierbij centraal.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Walstroompunten aan de afmeerplaatsen voor riviercruises aan de Rigakaai.
 - Aankoop elektrische dienstwagen voor de schippers en matrozen die gehuisvest zijn in het Bezoekerscentrum aan de Rigakaai.
 - Een duurzaam aankoopbeleid (bijvoorbeeld herbruikbare en navulbare flessen i.p.v. petflessen).
 - Extra opleiding over scheiding van afvalstromen en beschermingsmaatregelen voor de medewerkers die sluikestorten en zwerfvuil opruimen.
- Volvo Car Gent en Stora Enso Langerbrugge openen op 18 november 2016 hun ondergronds warmtenet. Stora Enso beschikt over twee bio-warmtekrachtkoppeling energiecentrales waar jaarlijks 200.000 ton intern slib en 360.000 ton externe biomassa omgezet worden in elektriciteit en proceswarmte. Stora Enso gebruikt deze energie nu ook om water te verhitten tot 125°C waarna het onder druk via een ondergrondse waterleiding vloeit naar Volvo Car Gent. De warmte wordt daar gebruikt om de gebouwen en de spuitcabines op de gewenste temperatuur te brengen. De pijpleiding heeft een totale lengte van 4 km waarvan 1 km onder het Zeekanaal Gent-Terneuzen. Het project was financieel haalbaar dankzij de strategische ecologiesteun van de Vlaamse overheid ten belope van 2 miljoen euro.
 - Ghent Bio-Economy Valley heet vanaf oktober 2016 Flanders Biobased Valley. De Gentse regio staat in voor 90% van de Vlaamse biobrandstoffenproductie. Op 10 jaar tijd is Flanders Biobased Valley uitgegroeid tot een belangrijke clusterorganisatie die de ontwikkeling van de biogebaseerde economie in Vlaanderen ondersteunt en promoot. Flanders Biobased Valley wil uitgroeien tot een Vlaams-brede cluster en als zodanig ook het aanspreekpunt worden in het buitenland voor innovatie in de Vlaamse biogebaseerde economie.



1.2.4 Scheepvaart

- De Nederlandse 'Regina Rheni' was op 29 maart het eerste binnenvaartcruiseschip dat in 2016 aanmerde in de haven van Gent. Het aantal binnenvaartcruiseschepen stijgt snel. Op 12 jaar tijd is dit aantal gestegen van 76 tot 266 schepen. Het merendeel komt uit Duitsland en Zwitserland. Tal van passagiers bezoeken één van de Gentse musea, krijgen een rondleiding met een gids in het historische centrum of gaan shoppen. De binnenvaartcruises zijn belangrijk voor Gent en de middenstand.

- Op 1 december 2016 startte logistiek dienstverlener Danser Group een rechtstreekse containerbinnenvaartdienst tussen de havens van Rotterdam, Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) en Gent. Met deze dienst wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar een frequente grensoverschrijdende verbinding tussen deze havens. De dienst startte met een wekelijkse aanloop maar de verwachting is dat de frequentie binnen afzienbare tijd zal worden opgevoerd.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Het stadsbestuur van Brugge heeft in mei 2016 de bouwvergunning voor het cruisegebouw in Zeebrugge goedgekeurd. Het nieuwe gebouw zal aan de passagiers en de cruisesector een betere service bieden en versterkt de haven als cruisebestemming. Het gebouw zal worden ingeplant tussen de Rederskaai en de Zweedse kaai, wordt multifunctioneel opgevat met een onthaalfunctie en met de mogelijkheid tot in- en uitchecken van passagiers, in combinatie met verschillende andere functies zoals kantoorruimtes, vergaderzalen, winkeltjes en een rooftop restaurant.
- Het havenbestuur heeft plannen om de capaciteit voor de automotieve sector in Zeebrugge met 156 hectare uit te breiden. In 2016 was er 390 hectare in gebruik voor de autologistiek in de achterhaven van Zeebrugge. De haven telt 8 autoterminals van 5 terminal operators. Er zijn 6 'pre-delivery and inspection' centra en er is ruimte voor 140.000 geparkeerde wagens. In 2016 werd een overslag gerealiseerd van 2,8 miljoen wagens. De haven hoopt tegen 2020, wanneer de extra oppervlakte in gebruik genomen is, te groeien naar een overslag van 3,4 miljoen wagens.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 9 december 2016 werd de eerste LNG-cargo geleverd aan de tweede steiger van de LNG-terminal in Zeebrugge. Het lossen van de Milhala Qatar van RasCas Company Limited (RasGas) maakte deel uit van de operationele testen om de nieuwe installatie in gebruik te nemen. De tweede steiger op de LNG-terminal in Zeebrugge is ontworpen voor de ontvangst van de kleinste LNG-schepen met een capaciteit van 2.000 m³ tot grote LNG-schepen met een capaciteit van 217.000 m³.
- In de achterhaven van Zeebrugge werden twee werken uitgevoerd in opdracht van de MBZ, met subsidie van de Vlaamse overheid. Het gaat om de verlenging van de kaaimuur in het Zuidelijk Kanaaldok (6,3 miljoen euro) en de aanleg van diverse havenwegen (1,5 miljoen euro).
- De MBZ heeft zelf diverse werken laten uitvoeren in 2016. Het gaat hierbij o.m. om diverse onderhoudswerken aan uitrustingen en domeingoederen, bodemonderzoeken (ingevolge procedures voorgeschreven door het bodemsaneringsdecreet) en vernieuwingswerken aan wegenis en kaaiverhardingen. Er werden belangrijke onderhoudswerken uitgevoerd aan de sluisdeuren van de Vandammesluis. Ook de electromechanische uitrusting van de Vandammesluis werd verder vernieuwd. Er werden verschillende nieuwe uitrustingen geplaatst in het kader van de ISPS reglementering. De verdere verdieping van de zuidzijde van het Albert II-dok werd aangevat. Voorts werd het Sterneneiland in de oostelijke voorhaven verder uitgebreid.
- In opdracht van het Vlaams Gewest werden diverse vernieuwings- en onderhoudswerken uitgevoerd, o.m. aan de Visartsluis, de Verbindingsluis, het Vandammehuis (6de verdieping, ten behoeve van het nieuwe havencoördinatiecentrum), de dammen van de buitenhaven en de oevers van het Verbindingsdok en het Boudewijnkanaal. Er zijn studies

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

uitgevoerd voor de verbreding van de vaargeul en de verdere uitbreiding van de haven.

- Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het project dat voorziet in de verbetering van de nautische toegang tot de achterhaven van Zeebrugge. Er wordt in dit project een tweede sluis gebouwd op een nog te bepalen locatie. In het dossier worden verschillende alternatieve locaties voorgesteld. Voor het project wordt de procedure voor “complexe projecten” gevolgd. Deze procesaanpak is uitgetekend in het decreet over complexe projecten van 25 april 2014. De aanpak kent 4 opeenvolgende fasen: de verkenningsfase, de onderzoeksfasen de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Om te komen tot een versnelde uitvoering wordt het studiewerk zoveel mogelijk parallel en geïntegreerd uitgevoerd.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Door C.Ro Ports Zeebrugge werden bijkomende verhardingen gerealiseerd aan het Brittanniadok.
- P&O Ferries heeft een nieuwe ligplaats gerealiseerd aan kaai 208.

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	2.857 ha
Wateroppervlakte	986 ha
Totale lengte kaaimuren	18,5 km
Totale lengte spoorwegen	187,3 km
Totale lengte wegen	42,7 km



Bron: Port of Zeebrugge.



1.3.2 Bedrijven en industrie

- ICO heeft de Hanzeterminal aan het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven van Zeebrugge verder uitgebreid. Een extra terreinoppervlakte van 16 ha werd in februari 2016 in gebruik genomen. De totale oppervlakte bedraagt nu 27 ha.
- Vanaf september 2016 verhoogt Hupac de frequentie van de spoorverbinding tussen Antwerpen/Zeebrugge en Novara in Noord-Italië. De spoorverbinding krijgt er een vierde wekelijkse rotatie bij. In de haven van Zeebrugge vertrekt de trein op de terminal van P&O Ferries. De extra trein verlaat Zeebrugge op woensdag en arriveert in Novara op vrijdag.
- De sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek werd verder uitgevoerd in opdracht van OVAM.
- De werken voor een nieuwe vormingsbundel in Zwankendamme zijn opgestart door Infrabel.

1.3.3 Energie en duurzaamheid

- In april 2016 werd het windmolenpark Libeccio officieel ingehuldigd. De bouw, financiering en exploitatie van de vier windturbines op de terminals van Wallenius-Wilhelmsen Logistics Zeebrugge NV en Toyota Motor Europe NV/SA, is het resultaat van een samenwerking tussen de terminals en energieleverancier Eneco enerzijds en Portfineco (Havenbestuur MBZ/Finiwo) anderzijds. Dit project, in de achterhaven van Zeebrugge, bestaat uit 4 windturbines met een tiphoogte van 150 meter en een geïnstalleerd vermogen van 12MW.

1.3.4 Scheepvaart

- Terminal operator ICO Zeebrugge ontving in januari 2016 een nieuwe trafiek met wagens van Ford die in Turkije en Spanje worden geassem-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

bleerd. De wagens worden van Zeebrugge via transshipment naar Scandinavië verscheept. Het jaarlijks volume zal ongeveer 15.000 eenheden bedragen. De wagens komen aan in Zeebrugge met schepen van de Griekse rederij MCCL (Mediterranean Car-Carriers Line). EML (Euro Marine Logistics) brengt de wagens naar Scandinavië.

- Midden februari 2016 startte rederij CLdN met een nieuwe dienst tussen Zeebrugge en Hirtshals (Noord-Denemarken). Via een parallelle samenwerking met rederijen Fjord Line, Color Line en Smyril Line, is er in de Deense haven ook een verbinding naar de Westkust van Noorwegen en naar IJsland. De nieuwe dienst start met één wekelijkse aanloop, geladen met zowel containers als trailers.
- Het nieuwe schip van de Japanse rederij K Line, de "Drive Green Highway", maakte op 5 april 2016 haar maiden call in Zeebrugge. Het schip integreert vooruitstrevende duurzame technologieën en verbeteringen aan het design om de impact op het milieu te verminderen. Het heeft een van de grootste zonne-energie systemen aan boord (meer dan 900 CIS zonnepanelen op het dek, met een totale capaciteit van 150 kW). Het schip is 200 meter lang, 37,5 meter breed en heeft een capaciteit van 7.500 wagens.
- Op 6 juni 2016 werd het autoschip "WWL Theben" van Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) gedoopt in de haven van Zeebrugge. Het roro-schip heeft een capaciteit van 8.000 car equivalent units. Aan boord zijn vijf garagedekken in de hoogte aanpasbaar, zodat er een grote flexibiliteit is voor het vervoer van zowel auto's als high & heavy breakbulkclading.
- Swedish Orient Lines verhoogde vanaf het najaar 2016 de frequentie van haar verbinding tussen Göteborg (Zweden) en Zeebrugge en biedt nu vijf wekelijkse afvaarten aan. In 2015 werd de frequentie op de

vaarroute Zeebrugge richting Göteborg al verhoogd van vier naar vijf afvaarten. De verhoogde frequentie moet een antwoord bieden op de groei van de goederentrafiek tussen Zeebrugge en Scandinavië. SOL vaart ook twee maal per week van Zeebrugge naar Noord-Finland (Kemi, Oulu). De SOL-schepen worden in Zeebrugge behandeld bij PSA Zeebrugge aan het Wielingendok in de voorhaven. De schepen laden - naast lading van papierfabrikant StoraEnso - andere roll-on/roll-off-transporteenheden zoals trailers, nieuwe wagens en ro-ro-containers.

- Swedish Orient Line maakte in december 2016 bekend dat ze een nieuwe scheepsroute tussen de havens Ventspils (Letland), Zeebrugge en Tilbury (Verenigd Koninkrijk) start. Met deze nieuwe route worden de activiteiten van SOL uitgebreid. De wekelijkse RoRo-dienst zal trailers, containers en andere rollende ladingen verschepen, alsook stukladingen op roltrailers.



1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- In 2016 werd gewerkt aan de vernieuwbouw van kaai 101 ter hoogte van het huidige hoofdgebouw van VLOOT. Er ontstaat een terrein van zo'n 7.000 m² door nieuw gewonnen terrein aan de nieuwe kaai samen met de vroegere fast-ferry terminal terreinen. Het is de bedoeling dat

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

de installaties die zich nu op kaai 606 bevinden, overgeplaatst worden naar kaai 101-102 waardoor een concentratie van alle activiteiten plaatsvindt en een efficiëntere uitbating en controle mogelijk wordt. De werken zullen eind 2017 voltooid zijn. De vrijgekomen kaaien 606 en 607 zal het Havenbedrijf aanwenden voor de verdere uitbouw van offshore activiteiten.

- De Vlaamse Regering besliste op voorstel van minister van Mobiliteit Ben Weyts om 30 miljoen euro te investeren in een nieuw maritiem onderzoekscentrum in Oostende. Het complex zal een golfbassin en een sleeptank huisvesten. Het project is een samenwerking tussen het Waterbouwkundig Laboratorium, de KU Leuven en de UGent. Het golfbassin is een betonnen constructie van 30 x 30 meter en 1,5 meter



diep waarin gecontroleerd stromingen, golven en wind gegenereerd kunnen worden. Hiermee kunnen testen op schaal gebeuren van bijvoorbeeld drijvende windmolens, golf- en getijdenconverters en andere offshore constructies. De sleeptank is 174 x 20 meter en daarin worden scheepsrompen en scheepsmanoeuvres op een realistische manier getest. Het nieuwe onderzoekscentrum moet in 2020 operationeel zijn.

- De vaargeul zal ter hoogte van de Halve Maandijk worden verbreed met 50 meter en zal zo toelaten dat grotere en bredere schepen de haven veilig kunnen binnenvaren. In maart en april 2016 werden simulatievaarten uitgevoerd door verschillende loodsen in het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout. Deze simulaties toonden aan dat de geplande verbreding zorgt voor een significante verbetering van de veiligheid.
- Tijdens de zomer van 2016 hebben Rebo NV en het Havenbedrijf Oostende in samenwerking met de Europese belangenfederatie Wind Europe het Offshore Wind Ports Platform opgericht. Het Offshore Wind Ports platform is een overlegplatform waarbij de offshore havens op een directe manier kunnen communiceren met de vertegenwoordigers van de industrie, en hun specifieke werking kunnen duidelijk maken aan de Europese Commissie in het licht van de vigerende en toekomstige Europese wetgeving. De algemene doelstelling bestaat erin om de offshore wind industrie efficiënter en performanter te maken.
- De windenergiesector is ook in Nederland in opmars. Windenergiegebied Borssele ligt buiten de Nederlandse 12 mijlszone op meer dan 22 kilometer van de kust van Zeeland en tegen de grens met België en de daar gerealiseerde en geplande windparken. De haven van Oostende stelt zich kandidaat als mashalling en servicehaven.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

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



Bron: Havenbedrijf Oostende.

1.4.2 Bedrijven en industrie

- Houtimporteurs Lemahieu en Decolvenaere bundelen de krachten in LDCwood, een 50/50 joint venture die zich vanaf het voorjaar 2017 specialiseert in het thermisch modificeren en commercialiseren van hout. De opstart van het bedrijf gaat gepaard met een investering te Oostende van 4 miljoen euro. Lemahieu is importeur van naaldhout en



specialist in houtverwerking, Decolvenaere is importeur van Afrikaans hout. LDCwood wordt de eerste officiële Thermowood-producent van België. LDCwood zal starten met het thermisch behandelen van de houtsoort ayous, om later ook andere houtsoorten te behandelen.

- De Vlaamse visveiling heeft haar plannen voor de bouw van een nieuwe vismijn bekendgemaakt. De sloopvergunning voor de sloop van de oude gebouwen is afgeleverd.

1.4.3 Energie en duurzaamheid

- In januari 2016 werd een vestiging geopend van het recyclagebedrijf AIM Recycling Europe voor de recyclage van non-fero-metalen uit metaalafval. Er is bovendien ook sprake van afbraak, sorteren en recyclage van oude vliegtuigen op de luchthaven waarbij de gesorteerde stukken via de haven zouden weggevoerd worden.
- Op 21 april 2016 tekende Rentel een overeenkomst met Siemens voor de levering van torens, turbines en wieken voor het vijfde windmolenpark op de Noordzee, dat gebouwd zal worden in 2017-2018. Met Haven Oostende en Rebo werd eerder een overeenkomst getekend voor het gebruik van de haven van Oostende als marshalling haven.
- Met de aankomst van het schip "Industrial Revolution" werd het startschot gegeven voor het Nobelwind project op de Rebo-terminal van Haven Oostende. Nobelwind is, na C-Power, Northwind en Belwind het vierde windpark dat voor de Belgische kust wordt gebouwd. Vanuit Oostende werden de funderingen en de transition pieces voor de 50 turbines geplaatst. In een 2e fase werden 3,3 MW turbines van MHI Vestas Offshore Wind op de transition pieces geïnstalleerd. Met een geïnstalleerd vermogen van 165 MW zal dit windpark groene energie voor 186.000 Belgische gezinnen produceren. Nobelwind zal op basis van een 15-jaren contract onderhouden worden vanuit Oostende.

- De haven van Oostende streeft naar een eigen elektriciteitsproductie. De bedoeling is om een kleinschalige windturbine (de "Xant") te bouwen die rechtstreeks wordt aangesloten op het interne elektriciteitsnetwerk van de haven. De opgewekte stroom zal voor 100% benut worden voor de energiebehoeften van de gebouwen en installaties in de Blue Growth cluster. De vergunningsprocedure werd opgestart in mei 2016. De Xant heeft een ashoogte van 38 m en een vermogen van 100 kW. De verwachte elektriciteitsproductie is ongeveer 200.000 kWh.

1.4.4 Scheepvaart

- Op 19 januari 2016 ontving de haven van Oostende het grootste schip dat ooit in de achterhaven op het kanaal gevaren heeft. De BBC Scotland is een general cargo schip, varend onder de vlag van Antigua & Barbuda, met een lengte van 94m, een breedte van 17m en een bruto tonnage van 4090 ton. Het schip bracht onderdelen mee die Jan De Nul nodig had voor de Isaac Newton.
- Op 28 maart 2016 heeft Koningin Mathilde het nieuwe offshore-installatie vaartuig "Vole au Vent" van de Jan De Nul Group gedoopt. De ceremonie vond plaats in de haven van Oostende, van waaruit de Jan De Nul Group meewerkt aan het Nobelwind project. De Vole au Vent is wereldwijd één van de grootste schepen in zijn soort. De grote vrije dekruimte, de grote laadcapaciteit en de kraan met een hijsvermogen van 1.400 ton laten toe om snel en op een veilige manier de zwaarste funderingen en componenten van offshore windparken te installeren. Het schip kan alle types funderingen en de laatste generatie windturbines op zee installeren tot een waterdiepte van 50 meter. Het schip werd speciaal gebouwd om windparken op zee te installeren, maar is ook perfect inzetbaar voor andere offshore sectoren, zoals de olie- en gasindustrie.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 2 mei 2016 startte in Oostende het cruiseseizoen met de komst van het luxueuze schip L'Austral. Dit cruiseschip vaart onder Franse vlag, is 142 meter lang en heeft 132 kajuiten. Het schip kwam van Londen, meerde aan in Oostende en vertrok daarna naar Isle of Wight. In totaal bezochten 13 cruises in 2016 de haven van Oostende.





2

OVERHEIDSUITGAVEN

2.1. Vlaamse havens

Sinds de staatshervorming van 1989 staat het Vlaamse Gewest in voor de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid. Dit hoofdstuk belicht de overheidsuitgaven in de periode 1989-2016, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2016 besteedde het Vlaamse Gewest 416,3 miljoen euro in functie van de havens. De post “maritieme toegang” is goed voor 286,4 miljoen euro. Het gaat om onderhoudsbaggerwerken op zee en op de Westerschelde, verschillende verdiepingsprogramma’s, wrakkenruiming, VTS en de exploitatie van de AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib), de installatie om slib te ontwateren en te stockeren. Tot en met 2014 waren ook een aantal havenoverschrijdende kleine projecten en diversen inbegrepen in deze post. Vanaf 2015 wordt deze post apart gemeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om kosten zoals het Waterbouwkundig Laboratorium, studies in opdracht van de Overheid, verkeerssimulaties e.d. De post “maritieme toegang” lag in 2016 een stuk hoger dan het jaar ervoor, dit is toe te schrijven aan o.m. een financiële bijdrage van Vlaanderen aan Nederland ten behoeve van de nieuwe sluis in Terneuzen.



Voor de laatste vijf jaar (2012-2016) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met aanduiding van de belangrijkste projecten.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2016 door middel van de ABEX-index².

² De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkooprijks.

OVERHEIDSUITGAVEN



Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2016

(in prijzen 2016)

jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Antwerpen	109,12	81,56	100,91	108,59	92,69	28,67	57,85	96,84	54,17	99,84
Gent	17,58	20,95	27,68	35,11	18,60	21,12	29,86	29,85	35,97	18,84
Zeebrugge	34,99	32,05	49,38	40,07	39,64	30,72	19,91	22,29	17,49	33,98
Oostende	6,46	7,89	16,49	2,10	3,68	16,64	15,40	23,00	24,81	21,76
Totaal havens	168,15	142,45	194,46	185,87	154,60	97,15	123,01	171,97	132,44	174,42
Maritieme toegang	93,25	104,14	92,20	104,95	124,15	146,04	149,95	162,56	207,13	201,76
Havenoverschrijdend + diversen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	261,40	246,59	286,66	290,82	278,76	243,18	272,96	334,53	339,57	376,18
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%

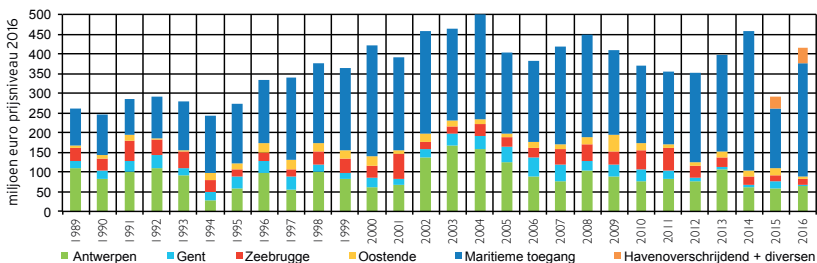
jaar	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antwerpen	81,78	60,63	66,32	137,85	166,75	157,36	124,62	89,64	77,86	102,80
Gent	16,03	23,97	15,62	21,17	31,28	35,55	40,89	48,70	40,25	26,21
Zeebrugge	34,87	31,71	65,58	18,46	18,68	27,97	24,38	22,36	39,95	41,60
Oostende	22,13	24,13	8,64	20,45	13,32	11,70	8,13	15,44	11,92	18,33
Totaal havens	154,81	140,44	156,16	197,93	230,03	232,58	198,01	176,14	169,98	188,93
Maritieme toegang	210,04	281,22	235,50	259,75	233,00	276,10	206,39	206,99	249,08	259,12
Havenoverschrijdend + diversen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	364,86	421,66	391,66	457,68	463,03	508,68	404,40	383,13	419,06	448,04
Maritieme toegang %	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%	59,4%	57,8%

jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Antwerpen	87,67	75,70	81,69	76,33	107,60	62,19	59,00	63,81	2.509,86
Gent	30,66	31,77	23,00	8,82	4,24	5,97	16,64	3,84	680,14
Zeebrugge	32,73	49,26	56,11	30,64	26,69	20,63	17,04	15,65	894,82
Oostende	42,94	16,63	8,45	10,48	12,56	16,21	16,33	5,81	421,82
Totaal havens	194,01	173,35	169,25	126,26	151,10	105,00	109,02	89,11	4.506,64
Maritieme toegang	214,58	197,47	184,74	227,08	244,79	353,20	153,06	286,41	5.664,65
Havenoverschrijdend + diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,37	40,81	71,19
Algemeen totaal	408,59	370,82	353,98	353,35	395,88	458,20	292,46	416,34	10.242,48
Maritieme toegang %	52,5%	53,3%	52,2%	64,3%	61,8%	77,1%	52,3%	68,8%	55,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang. Onder voorbehoud van wijzigingen via het Financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU). * tot 2014 ondergebracht onder "maritieme toegang".

OVERHEIDSUITGAVEN

Uitgaven voor havens door de Vlaamse overheid



2.2. Haven van Antwerpen

In 2016 werd door de het Vlaams Gewest 63,8 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Antwerpen. Bijna 43% daarvan zijn decreetkosten: werking van de sluisen, de havenkapiteinsdienst en toelagen voor baggerwerken in de kanaaldokken. Ook belangrijk zijn de kosten voor de bouw en financiering van AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib, de installatie om slib te ontwateren en te stockeren). De meeste andere grote werken hebben betrekking op financiering, renovatie en herstelling van diverse sluisen in het havengebied en daarnaast ook een aantal wegenwerken.



Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2012-2016, miljoen euro

(in prijzen 2016)



PROJECT	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	10,30	0,97	1,60	0,01	0,50	13,38
Berendrechtsluis & Zandvlietluis	0,00	0,00	0,00	0,35	0,59	0,93
Zandvlietluis	3,82	0,94	0,12	2,60	1,52	9,00
Reserve bovenrolwagens t.b.v. diverse sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	1,64	1,64
Renovatie van het 5e Havendok en Marshalldok	0,00	5,30	0,00	0,00	0,00	5,30
Renovatie Hansadok	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Demping kaai voor het Graandok	2,06	0,00	0,00	0,00	0,00	2,06
Renovatie 6e Havendok	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19
Vierde havendok	0,00	0,70	0,01	0,00	0,00	0,71
Verdieping Leopolddok	0,00	0,18	0,00	0,00	0,00	0,18
Bouw / Financieringskost AMORAS	5,09	29,61	7,17	7,17	7,10	56,14
Renovatie Van Cauwelaertsluis	0,27	0,62	0,94	0,02	0,04	1,89
Boudewijnsluis	0,06	0,00	4,18	2,33	5,25	11,83
Royerssluis en Kattendijksluis	0,44	0,05	0,00	0,00	0,00	0,49
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	0,00	0,00	0,00	7,40	7,40
Verrebroekdok	0,17	2,31	0,04	0,00	0,21	2,73
Containerdok West (Deurganckdok)	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Kieldrechtsluis	0,00	26,38	0,04	0,00	4,52	30,94
Herstellingswerken Kallosluis	1,15	0,51	0,44	0,06	0,00	2,16
Verdieping kaaimuren Vijfde Havendok en Industriedok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	0,85
Overige (kleinere werken en diversen)	20,89	11,09	17,99	17,46	6,79	74,22
Decreetkosten: werking sluizen	13,09	12,99	12,97	12,79	13,44	65,28
Decreetkosten: toelage kanaaldokken & commerciële ligplaatsen	7,24	4,44	5,35	6,01	5,30	28,34
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	11,48	11,49	11,33	10,21	8,68	53,18
Totaal Haven van Antwerpen	76,33	107,60	62,19	59,00	63,81	368,94

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

2.3. Haven van Gent

In 2016 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Gent 3,8 miljoen euro. Het grootste deel hiervan wordt besteed aan kleinere werken (o.m. herstellingen van de oever op een deel van het Kanaal Gent-Terneuzen, onderhoud aan het Kanaal Gent-Terneuzen, ...). De decreetkosten in de haven van Gent bestaan in hoofdzaak uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteinsdienst: 1,4 miljoen euro.



Tabel 2.3

Grote projecten haven van Gent, 2012-2016, miljoen euro

(in prijzen 2016)

PROJECT	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07
Kluizendok	1,72	0,00	0,00	0,00	0,00	1,72
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,00	0,00	0,74	0,00	0,00	0,74
Moervaart	0,36	0,00	0,00	1,89	0,00	2,24
Overige (kleinere werken en diversen)	4,63	2,19	3,29	12,97	2,41	25,49
Decreetkosten: werking sluizen	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,07	0,15	0,07	0,10	0,00	0,40
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	1,95	1,89	1,87	1,69	1,43	8,83
Totaal haven van Gent	8,82	4,24	5,97	16,64	3,84	39,51

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

2.4. Haven van Zeebrugge

In 2016 werd door de het Vlaams Gewest 15,7 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Zeebrugge. De belangrijkste kostenposten zijn de decreetkosten (werking van de sluizen en de havenkapiteinsdienst, in totaal 5,6 miljoen euro) en de investeringen in de Vandammesluis en de vaargeul (3,9 miljoen euro). Naast vernieuwing van oevers aan het Boudevijnkanaal (1,7 miljoen euro) waren er nog voor 2,9 miljoen euro aan kleinere werken en diversen.



OVERHEIDSUITGAVEN

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2012-2016, miljoen euro (in prijzen 2016)



PROJECT	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Renovatie K112 CFT roro terminal	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,03
Aanlegplaats Brittaniadok	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,06
Tweede LNG-steiger	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,64
Strategisch Haveninfrastructuur Project	2,8	3,2	3,3	0,1	0,0	9,39
Voorwand kaai CHZ-Terminal	1,4	0,8	0,0	0,2	0,0	2,48
Aanleg Wielingen- en Albert II dok	0,0	8,0	0,4	0,0	0,0	8,32
Aanleg Albert II-dok	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,28
Werken Vandammesluis en vaargeul	12,4	1,3	5,5	5,8	3,9	28,90
Werken Visartsluis	0,0	0,1	0,2	0,3	0,0	0,65
Bastenakenkade	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,68
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en bijhorende terreinen	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,42
Vernieuwen oevers Boudewijnkanaal	0,0	0,0	0,0	1,7	1,7	3,39
Renovatie spoorbrug over Boudewijnkanaal	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	1,65
Overige (kleinere werken en diversen)	3,2	6,2	4,8	2,8	2,9	19,95
Decreetkosten: werking sluisen	3,5	3,5	3,5	3,3	3,4	17,28
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,1	2,9	2,8	2,6	2,2	13,54
Totaal Haven van Zeebrugge	30,64	26,69	20,63	17,04	15,65	110,65

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



2.5. Haven van Oostende

In 2016 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Oostende 5,8 miljoen euro. Het grootste deel van dit bedrag was bestemd voor schilder- en herstellingswerken en de elektromechanische uitrusting van de deuren van de Demeysluis. De kleinere werken en diversen (3,3 miljoen euro) omvatten o.m. de renovatie van de draagstructuur van het Westerstaketsel (2,3 miljoen euro). De decreetkosten bedragen voor de haven van Oostende 1,14 miljoen euro.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2012-2016, miljoen euro

(in prijzen 2016)



PROJECT	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Nieuwe havendammen	3,89	9,98	8,95	0,00	0,00	22,82
Renovatie kaai 101 thv bestuursgebouw DAB vloot	0,00	0,00	0,00	8,72	0,00	8,72
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï	0,05	0,52	0,08	0,00	0,00	0,66
Demeysluis: schilder- en herstellingswerken, electromechanische uitrusting deuren	0,00	0,00	0,00	0,00	1,33	1,33
Overige (kleinere werken en diversen)	5,14	0,73	5,87	6,37	3,34	21,45
Decreetkosten: werking sluizen	0,52	0,52	0,52	0,52	0,53	2,61
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	0,88	0,81	0,80	0,72	0,61	3,81
Totaal Haven van Oostende	10,48	12,56	16,21	16,33	5,81	61,39

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



3

HAVENARBEID

3.1. Wet Major

De havenarbeid wordt in de Vlaamse havens volgens een zeer eigen, specifieke reglementering georganiseerd. De havenarbeiders hebben een eigen statuut.

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

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

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

3.2. Toepassingsgebied

De geografische havengebieden waarbinnen de reglementeringen van de havenarbeid van toepassing zijn, zijn territoriaal vastgelegd en duidelijk beschreven in het Koninklijk Besluit van 12 januari 1973 (B.S. 23 januari 1973). De grenzen, waarbinnen de wet op de havenarbeid van toepassing is, vallen 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 moeilijk is.

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van

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

iedere haven, een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.

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

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

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

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

3.3. Historische evolutie

Sinds de Wet Major van 1972 zijn er belangrijke aanpassingen aan de regelgeving gebeurd:

- In de jaren 1990 werd op vraag van de werkgevers de categorie “logistieke havenarbeiders” geïntroduceerd. Deze havenarbeiders worden voor logistieke taken ingezet en verdienen minder.
- In het begin van de jaren 2000 werd door de Europese Commissie twee keer de zgn. “Port Package” gelanceerd, met daarin een havenrichtlijn om de havensector te liberaliseren, die verstrekkende gevolgen zou hebben voor de havenarbeid. Eén van de vele struikelblokken was de introductie van de “zelfafhandeling”, waarbij onder bepaalde voorwaarden de bemanning van het schip zelf zou mogen laden en lossen. De Port Packages van 2001 en 2004 zijn uiteindelijk niet goedgekeurd. Een sterk afgezwakte versie van de Port Package, in de vorm van een havenverordening, werd in 2016 goedgekeurd. Deze verordening had geen gevolgen voor de havenarbeid.
- In 2013 werd bij de Europese Commissie een formele klacht ingediend tegen de Belgische Wet Major. In dit verband stuurde de Europese Commissie in 2014 een officiële ingebrekestelling aan België. Als België zijn wetgeving niet zou aanpassen, dan zou er mogelijk een veroordeling door het Hof van Justitie in Luxemburg volgen met financiële gevolgen.
- Toenmalig Minister Monica De Coninck en haar opvolger Kris Peeters hebben geprobeerd in 2014 en 2015 tot een akkoord te komen met de sociale partners om de wetgeving op de havenarbeid aan te passen teneinde een Europese veroordeling te voorkomen. In april 2016



bereikten de sociale partners een akkoord. In juni 2016 keurden de havenarbeiders van het algemeen contingent het akkoord goed.

- In juli 2016 wordt het Koninklijk Besluit⁴ gepubliceerd met daarin de wijzigingen aan de wetgeving over de havenarbeid.

4 Belgische Staatsblad, "Koninklijk Besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 5 juli 2004 betreffende de erkenning van havenarbeiders in de havengebieden die onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid", 10 juli 2016.

- De Europese Commissaris die bevoegd is voor dit dossier, Violetta Bulc, is akkoord met de nieuwe wetgeving (december 2016).

3.4. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders opgenomen in de pool (dit is de nieuwe benaming voor “havenarbeiders van het algemeen contingent”) vormen slechts een onderdeel van de totale tewerkstelling in de havengebonden sector⁵. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit⁶. 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.

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

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

5 De Nationale Bank van België berekende dat er in totaal in de Vlaamse havens meer dan 100.000 voltijdse equivalenten tewerkgesteld zijn (directe werkgelegenheid). Het gaat om een hele waaier van beroepen en sectoren, zowel in de maritieme sector als in logistiek, handel en industrie. De havenarbeid zoals in dit hoofdstuk beschreven is slechts een klein deel daarvan, nl. 8.000 à 8.500 havenarbeiders.

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

3.5. Havenarbeiders opgenomen in de pool

Sinds het Koninklijk Besluit van juli 2016 wordt de term “havenarbeiders algemeen contingent” vervangen door “havenarbeiders opgenomen in de pool”. Het gaat om de volgende beroeps categorieën:

1. havenarbeiders algemeen werk;
2. gespecialiseerde beroeps categorieën: dokautovoerders, dokautovoerders-kraanmannen, dekmannen, markeerders, wakers, kuipers;
3. beroeps categorieën bestuurders speciale tuigen: walkraanmannen, walkraanmannen/speciale tuigen, dokautovoerders-kraanmannen/speciale tuigen;
4. kaderpersoneel (leidinggevend personeel): ceelbazen, forenmannen, chef-markeerders, assistent-chef-markeerders, conterbazen, wakers-controleurs;
5. beroeps categorie containerschadevaststellers.



HAVENARBEID

In de tabellen 3.1 tot 3.4 wordt de evolutie weergegeven van het aantal havenarbeiders opgenomen in de pool en het aantal gepresteerde taken per jaar.

Tabel 3.1

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2016



Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)
1980	9.270	1.613.105	174
1990	7.009	1.384.598	198
2000	5.567	1.071.813	193
2001	5.388	1.076.236	200
2002	5.720	1.153.354	202
2003	5.739	1.182.298	206
2004	6.303	1.232.722	196
2005	6.742	1.274.413	189
2006	6.900	1.303.664	189
2007	6.819	1.356.651	199
2008	6.898	1.377.539	200
2009	6.650	1.228.708	185
2010	6.240	1.322.822	212
2011	6.053	1.170.631	193
2012	6.029	1.166.335	193
2013	6.160	1.183.817	192
2014	6.181	1.162.372	188
2015	6.131	1.193.747	195
2016	6.136	1.211.218	197

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

Tabel 3.2

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2016



Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)
1980	787	131.095	167
1990	761	126.293	166
2000	479	81.142	169
2001	459	75.185	164
2002	430	67.620	157
2003	424	68.768	162
2004	442	76.980	174
2005	430	74.967	174
2006	432	79.465	184
2007	464	81.536	176
2008	458	88.500	193
2009	445	66.990	151
2010	419	81.659	195
2011	463	95.268	206
2012	457	86.978	190
2013	456	82.818	182
2014	425	79.222	186
2015	439	80.667	184
2016	419	77.876	186

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

HAVENARBEID



Tabel 3.3

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool en
gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2016



Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)
1980	327	36.162	111
1990	862	158.725	184
2000	1.080	238.235	221
2001	1.058	235.986	223
2002	1.037	228.979	221
2003	1.000	228.463	228
2004	1.089	247.497	227
2005	1.246	281.247	226
2006	1.395	309.241	222
2007	1.487	347.898	234
2008	1.645	352.689	214
2009	1.560	288.796	185
2010	1.516	331.731	219
2011	1.499	332.766	222
2012	1.480	294.914	199
2013	1.458	322.266	221
2014	1.541	333.656	217
2015	1.568	355.574	227
2016	1.696	402.959	238

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEWEZ Tot 1995 effectief gepresteerde taken,
vanaf 1996 gepresteerde RSZ-taken.



Tabel 3.4

**Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool,
haven van Oostende, 1990-2016**

Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool
1990	55
2000	40
2001	34
2002	45
2003	59
2004	57
2005	53
2006	58
2007	66
2008	76
2009	74
2010	40
2011	34
2012	31
2013	33
2014	22
2015	13
2016	12

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

3.6. Logistiek en vaklui

Sinds het Koninklijk Besluit van juli 2016 worden de logistieke arbeiders niet meer gerekend als havenarbeider. Ook vaklui worden niet tot de havenarbeiders gerekend. Hierbij de situatie per haven voor 2016 (31 december):

Haven Antwerpen:

- Logistieke werknemers: 1.542

Haven Gent:

- Logistieke werknemers: 24
- Kraanmannen: 14
- Markeerders: 26
- Vaklui: 91

Haven Zeebrugge:

- Logistieke werknemers: 387
- Vaklui: 30
- Fruitsorteerders: 4



NO SMOKING

4

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

4.1 Inleiding

De toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen geven het belang weer van de Vlaamse zeehavens. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren bekeken voor de periode 2010-2015. Kort samengevat:

- De totale directe toegevoegde waarde voor de vier Vlaamse havens bedroeg in 2015 meer dan 16,2 miljard euro. De totale toegevoegde waarde, dus directe en indirecte toegevoegde waarde samen, bedroeg in 2015 30,4 miljard euro. Dit is ruim 7% van het Belgische BBP (ruim 12% van het Vlaamse BBP).
- De directe werkgelegenheid bedroeg 102.727 voltijdse equivalenten (VTE's). Met de indirecte werkgelegenheid erbij wordt dit in totaal 229.576 VTE. Dit is bijna 6% van de werkende bevolking in België (bijna 10% van de werkende bevolking in het Vlaams Gewest).
- Er werd in de Vlaamse havens 3,7 miljard euro geïnvesteerd in 2015.

4.2. Definities en methodologie

4.2.1 Algemeen

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2015' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers - document series'⁷ in juni 2017 werd gepubliceerd. Tevens belicht dit rapport uitvoerig de methodiek⁸ die de auteurs hebben toegepast.

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

Sinds de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie voor het eerst werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor de berekening van de directe effecten werd de Nace-Bel 2008 code gebruikt voor de selectie van de ondernemingen vanaf het rapport 2009. De nieuwe nomenclatuur voor het klasseren van economische activiteiten, de Nace-Bel 2008 code⁹,

7 Mathys C., 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2015', *Working paper nr. 321, Nationale Bank van België, Brussel, 2017*.

8 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 nr. 86, Nationale Bank van België, Brussel, 2006* en de volledige tekst is te vinden in de bijlagen 1 tot 4.

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

maakt deel uit van een belangrijke herziening van het internationale en Europese systeem voor economische activiteiten en producten (Nace Rev.2), uitgevoerd door de Europese Commissie.

Voor de berekening van de indirecte effecten wordt steeds gewerkt met de meest recente data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Midden 2011 startte het INR met de publicatie van statistieken op basis van de Nace-Bel 2008 code. De data nodig voor de berekening van de indirecte effecten wordt door de Nationale Rekeningen met een zekere vertraging gepubliceerd. De periode 2010-2015 is gebaseerd op de input-outputtabel van 2010 en de aanbod- en gebruikstabellen van 2010, 2011, 2012 en 2013. De interpretatie van de indirecte effecten dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

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

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

exploitatie van zeesluizen enz. De publieke sector betrokken bij het havengebeuren wordt integraal bij de maritieme cluster ondergebracht.

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

Het betreft vier segmenten:

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

De bedrijven die behoren tot de maritieme cluster maken de havenactiviteit uit en hebben bijgevolg een rechtstreeks economisch verband met de havens. De bedrijven van de niet-maritieme cluster daarentegen hebben slechts een onrechtstreekse economische band met de havens, een band die tot uiting komt door hun vestiging in het havengebied.

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

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

Die definiëring van het havengebied berust op het koninklijk besluit van 2 februari 1993¹⁰. Het havengebied kan echter wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. De afbakening van een havengebied aan de hand van de straatnamen en postcodes kan in functie van deze evoluties aangepast worden. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

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

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

¹⁰ Voor de juiste afbakening van de havengebieden: zie 'Afbakening havengebied' bij 'Steekkaarten Vlaamse havens' op de website van de Vlaamse Havencommissie (www.vlaamsehavencommissie.be).

Samenvatting selectiebasis bedrijven in de vier Vlaamse havens

Bedrijven behorend tot de niet-maritieme cluster:

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

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2 Toegevoegde Waarde

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

Privébedrijven

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

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

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

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Overheidsbedrijven

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

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft werden de gegevens vanaf 2010 herberekend. Bij de berekening van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.



4.2.3 Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2010 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

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

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

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

4.2.4 Investeringsen

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

Privé-bedrijven

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

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

Overheidsbedrijven

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

4.3. Toegevoegde waarde

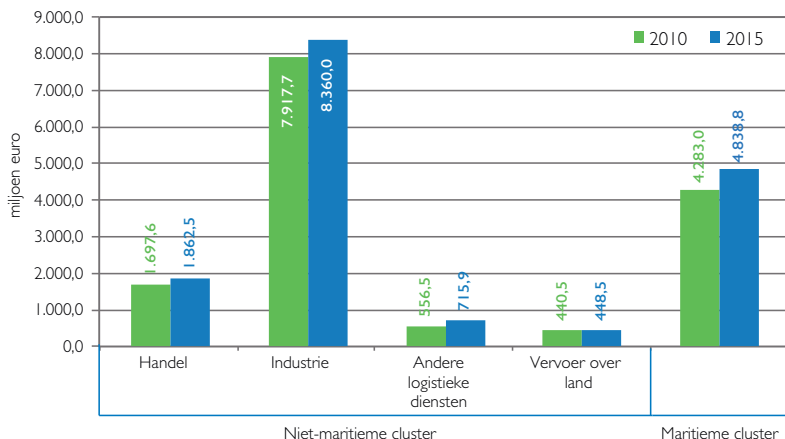
4.3.1 Vlaamse havens

De totale toegevoegde waarde bedroeg in 2015 in de vier Vlaamse havens samen 30,4 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 16,2 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde opliep tot 14,2 miljard euro. Iets meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd in de industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor bijna een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde (miljoen €)

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	2010 (mln €)	2015 (mln €)	aandeel in totaal
Handel	1.697,6	1.862,5	11%
Industrie	7.917,7	8.360,0	52%
Andere logistieke diensten	556,5	715,9	4%
Vervoer over land	440,5	448,5	3%
Niet-maritieme cluster	10.612,3	11.386,8	70%
Maritieme cluster	4.283,0	4.838,8	30%
TOTAAL	14.895,3	16.225,7	100%

Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

De totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens in de periode 2010-2015 nam toe. In 2015 nam zowel de directe als de indirecte toegevoegde waarde sterk toe tegenover 2014.



Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2010 - 2015 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	4.283,0	10.612,3	14.895,3	13.365,6	28.260,9
2011	4.028,1	10.538,2	14.566,3	12.736,5	27.302,8
2012	4.357,7	10.330,5	14.688,3	12.726,8	27.415,0
2013	4.313,8	10.362,1	14.675,9	12.413,9	27.089,8
2014	4.375,1	10.706,1	15.081,2	13.046,7	28.127,8
2015	4.838,8	11.386,8	16.225,7	14.166,9	30.392,6

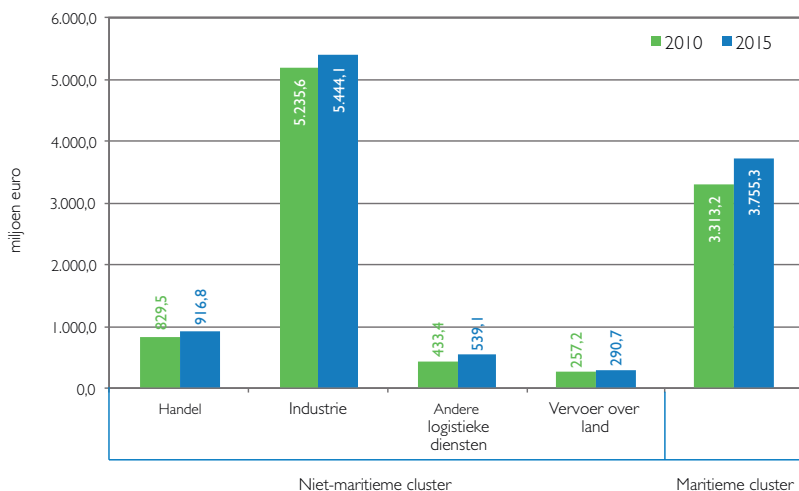


4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2015 meer dan 10,9 miljard euro. Dat Antwerpen een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld is, blijkt uit de cijfers: de helft van de directe toegevoegde waarde werd gerealiseerd in de industrie. De maritieme cluster was in 2015 goed voor een directe toegevoegde waarden van bijna 3,8 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor 7,2 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	829,5	916,8	8%
Industrie	5.235,6	5.444,1	50%
Andere logistieke diensten	433,4	539,1	5%
Vervoer over land	257,2	290,7	3%
Niet-maritieme cluster	6.755,6	7.190,7	66%
Maritieme cluster	3.313,2	3.755,3	34%
TOTAAL	10.068,7	10.946,0	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



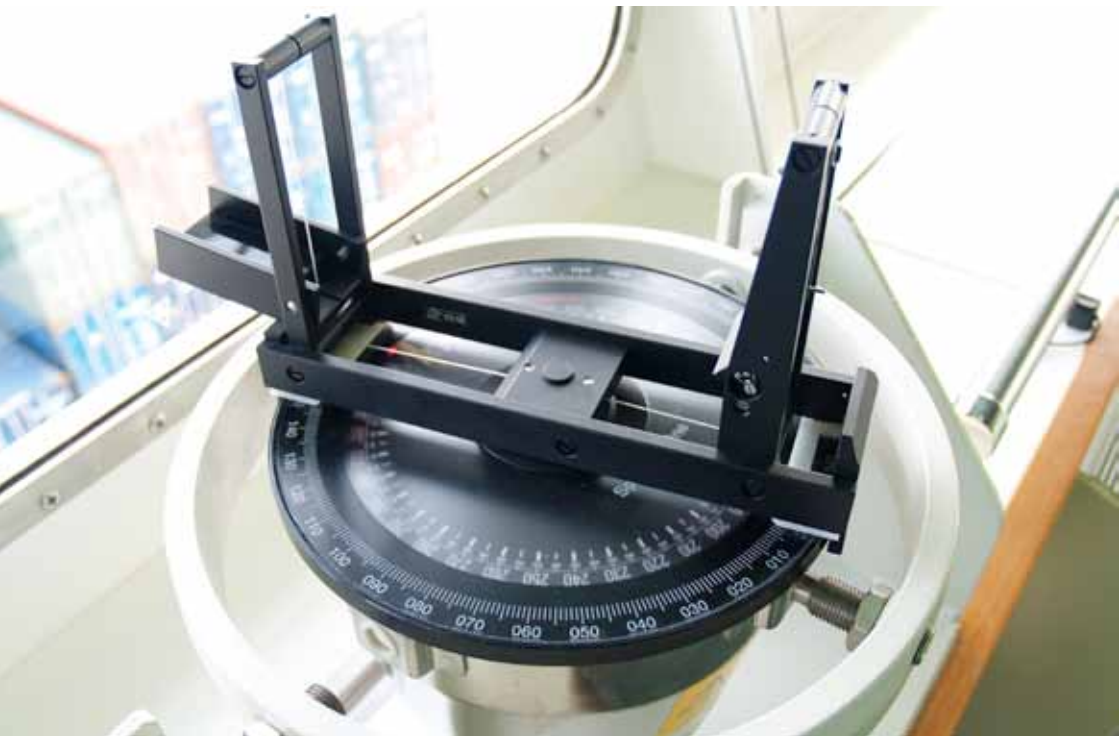
SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2010 en 2015 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen aanzienlijk, maar in de tussenvallende jaren waren er toch enkele jaren waarin de toegevoegde waarde lager lag. In 2015 zijn de directe en de indirecte toegevoegde waarde fors gestegen tegenover 2014 (+9,9%).



Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2010 - 2015 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	3.313,2	6.755,6	10.068,7	9.722,8	19.791,5
2011	3.029,0	6.729,6	9.758,6	9.098,8	18.857,3
2012	3.337,0	6.716,6	10.053,6	9.182,9	19.236,5
2013	3.281,8	6.519,6	9.801,4	8.436,6	18.238,1
2014	3.321,6	6.686,2	10.007,7	8.823,0	18.830,8
2015	3.755,3	7.190,7	10.946,0	9.746,5	20.692,6

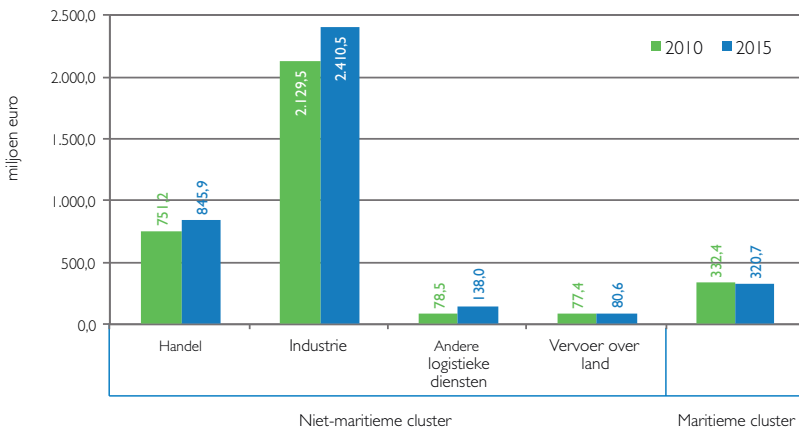


4.3.3 Haven van Gent

In 2015 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent bijna 3,8 miljard euro. Met de staalindustrie en de autoassemblage is Gent een belangrijke industriële haven. De sector industrie was goed voor bijna twee derde, en de niet-maritieme cluster voor 92% van de directe toegevoegde waarde. Acht procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2015 gerealiseerd door de maritieme cluster.

Directe toegevoegde waarde Gent	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	751,2	845,9	22%
Industrie	2.129,5	2.410,5	64%
Andere logistieke diensten	78,5	138,0	4%
Vervoer over land	77,4	80,6	2%
Niet-maritieme cluster	3.036,7	3.474,9	92%
Maritieme cluster	332,4	320,7	8%
TOTAAL	3.369,0	3.795,7	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2010 en 2015 steeg de directe en indirecte toegevoegde waarde in de haven van Gent van 6,8 in 2010 tot 7,9 miljard euro in 2015. Zowel de directe als de indirecte toegevoegde waarde is toegenomen in 2015 tegenover 2014.



Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2010 - 2015 (miljoen euro)

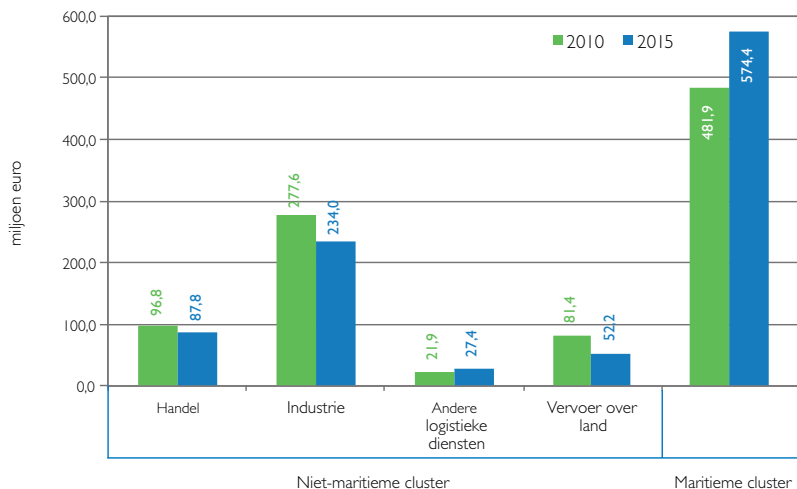
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	332,4	3.036,7	3.369,0	3.470,0	6.839,1
2011	339,4	3.017,2	3.356,6	3.382,8	6.739,4
2012	343,3	2.855,1	3.198,4	3.291,4	6.489,9
2013	332,5	3.069,7	3.402,2	3.668,6	7.070,8
2014	344,2	3.279,4	3.623,6	3.966,1	7.589,6
2015	320,7	3.474,9	3.795,7	4.121,8	7.917,5

4.3.4 Haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven. Dit blijkt duidelijk uit de cijfers van de directe toegevoegde waarde: 59% van de directe toegevoegde waarde werd in 2015 gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens. Iets minder dan een kwart van de directe toegevoegde waarde werd in Zeebrugge door de industrie gecreëerd.

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	96,8	87,8	9%
Industrie	277,6	234,0	24%
Andere logistieke diensten	21,9	27,4	3%
Vervoer over land	81,4	52,2	5%
Niet-maritieme cluster	477,6	401,3	41%
Maritieme cluster	481,9	574,4	59%
TOTAAL	959,5	975,7	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



In Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 1,7 miljard euro in 2010 tot bijna 1,9 miljard euro in 2015. In 2015 zijn zowel de indirecte als de directe toegevoegde waarde gestegen tegenover 2014.

Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2010 - 2015 (miljoen euro)



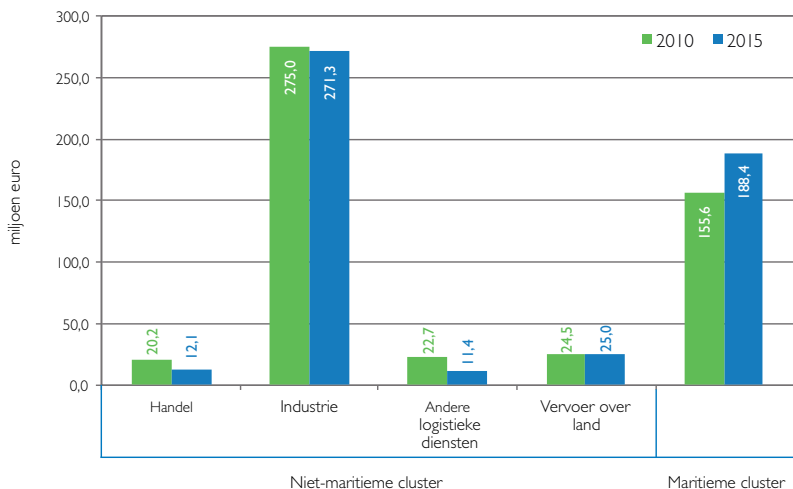
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	481,9	477,6	959,5	746,0	1.705,5
2011	496,3	482,8	979,1	764,9	1.744,0
2012	507,8	439,7	947,6	775,9	1.723,4
2013	527,8	455,0	982,8	825,8	1.808,6
2014	536,1	413,4	949,5	858,0	1.807,5
2015	574,4	401,3	975,7	881,9	1.857,7

4.3.5 Haven van Oostende

In 2015 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende 508,3 miljoen euro. De sector industrie (in hoofdzaak chemie en de metaalverwerkende nijverheid) was goed voor meer dan de helft daarvan. Ook de maritieme cluster is in Oostende van belang: in 2015 creëerde deze sector meer dan een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	20,2	12,1	2%
Industrie	275,0	271,3	53%
Andere logistieke diensten	22,7	11,4	2%
Vervoer over land	24,5	25,0	5%
Niet-maritieme cluster	342,4	319,9	63%
Maritieme cluster	155,6	188,4	37%
TOTAAL	498,0	508,3	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



Tussen 2010 en 2015 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende van 844,6 miljoen tot 905,0 miljoen euro. In 2015 lag de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende hoger dan in 2014.

Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2010 - 2015 (miljoen euro)



Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	155,6	342,4	498,0	346,6	844,6
2011	163,3	308,7	472,0	342,2	814,2
2012	169,6	319,0	488,6	370,0	858,7
2013	171,6	317,8	489,4	369,5	858,9
2014	173,3	327,1	500,4	373,0	873,3
2015	188,4	319,9	508,3	396,8	905,0

4.4. Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2010 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

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

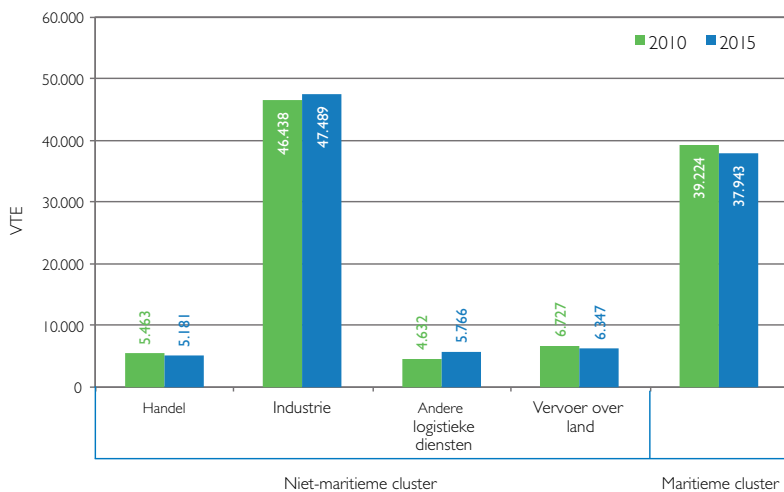
In de havenstudie van de Nationale Bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt,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

4.4.1 Vlaamse havens

De vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: in 2015 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens 102.727 VTE (voltijdse equivalenten). Meer dan een derde daarvan werkt in de maritieme cluster en bijna twee derde in de niet-maritieme cluster. De sector industrie is de belangrijkste werkgever. Deze sector is goed voor bijna de helft van de werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen.

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	2010 (aantal)	2015 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	5.463	5.181	5%
Industrie	46.438	47.489	46%
Andere logistieke diensten	4.632	5.766	6%
Vervoer over land	6.727	6.347	6%
Niet-maritieme cluster	63.259	64.783	63%
Maritieme cluster	39.224	37.943	37%
TOTAAL	102.483	102.727	100%

Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

In 2015 bedroeg de totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens 229.576 VTE. Daarvan bedroeg de directe werkgelegenheid 102.727 VTE en de indirecte werkgelegenheid 126.849 VTE. In de periode 2010-2015 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens toegenomen van 226.461 naar 229.576 VTE.



Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2010 - 2015 (VTE)

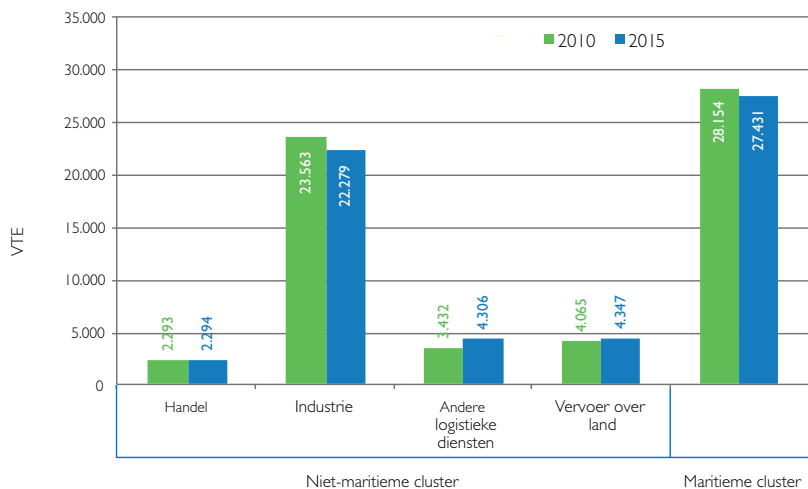
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	39.224	63.259	102.483	123.978	226.461
2011	38.974	62.639	101.612	126.162	227.774
2012	39.222	64.375	103.597	128.421	232.018
2013	39.043	64.830	103.873	125.514	229.387
2014	38.571	65.281	103.852	126.941	230.793
2015	37.943	64.783	102.727	126.849	229.576

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is met een directe tewerkstelling in 2015 van 60.656 VTE de belangrijkste Vlaamse haven op het vlak van tewerkstelling. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2015 27.431 VTE. Dit is 45 % van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met 22.279 VTE komt de industrie op de tweede plaats.

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2010 (aantal)	2015 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.293	2.294	4%
Industrie	23.563	22.279	37%
Andere logistieke diensten	3.432	4.306	7%
Vervoer over land	4.065	4.347	7%
Niet-maritieme cluster	33.353	33.225	55%
Maritieme cluster	28.154	27.431	45%
TOTAAL	61.506	60.656	100%

Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



De totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2015 142.348 VTE. Dit is een lichte daling tegenover 2014.

Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2010 - 2015 (VTE)



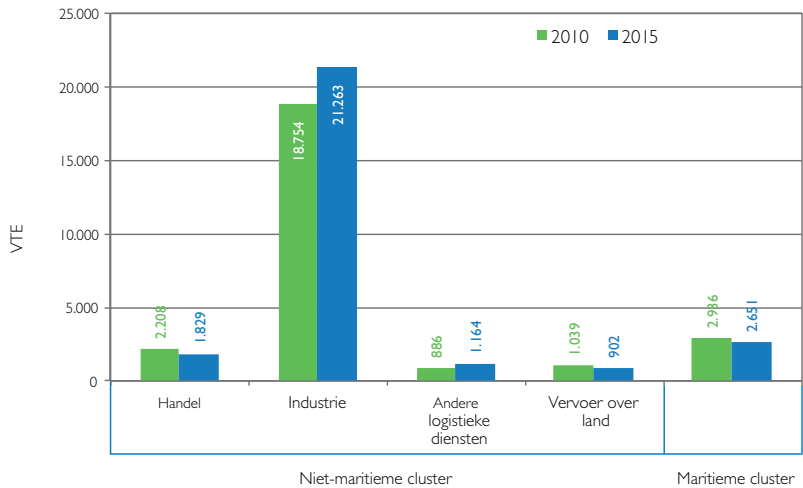
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	28.154	33.353	61.506	81.828	143.334
2011	28.050	32.242	60.292	84.628	144.920
2012	28.138	33.253	61.392	84.906	146.298
2013	28.086	33.578	61.664	82.735	144.399
2014	27.504	33.731	61.234	82.927	144.161
2015	27.431	33.225	60.656	81.692	142.348

4.4.3 Haven van Gent

In 2015 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 27.809 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: 21.263 VTE (76%) waren in 2015 in die sector tewerkgesteld. Met 2.651 VTE was de maritieme cluster goed voor tien procent van de directe werkgelegenheid in 2015.

Directe werkgelegenheid Gent	2010 (aantal)	2015 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.208	1.829	7%
Industrie	18.754	21.263	76%
Andere logistieke diensten	886	1.164	4%
Vervoer over land	1.039	902	3%
Niet-maritieme cluster	22.886	25.158	90%
Maritieme cluster	2.936	2.651	10%
TOTAAL	25.822	27.809	100%

Directe werkgelegenheid haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

In de periode 2010-2015 is de totale werkgelegenheid in de Gentse haven gestegen. Ten opzichte van 2014 is de directe werkgelegenheid licht gedaald, de indirecte werkgelegenheid is daarentegen gestegen.

Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2010 - 2015 (VTE)



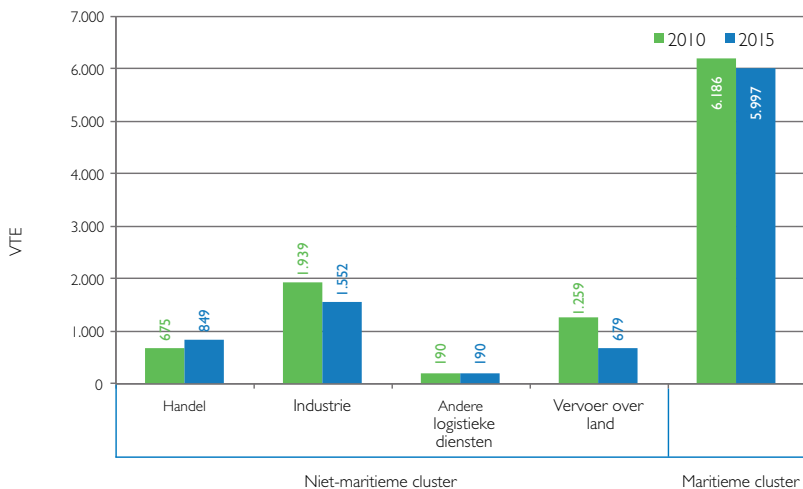
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	2.936	22.886	25.822	32.140	57.962
2011	3.014	23.496	26.510	32.964	59.474
2012	3.083	24.038	27.120	34.242	61.362
2013	3.057	24.358	27.415	34.335	61.750
2014	3.105	25.006	28.111	35.763	63.874
2015	2.651	25.158	27.809	36.648	64.457

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2015 gecreëerd in de maritieme cluster. De industrie was goed voor 17% van de directe werkgelegenheid. In totaal is de haven van Zeebrugge goed voor een directe werkgelegenheid van 9.268 VTE.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2010 (aantal)	2015 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	675	849	9%
Industrie	1.939	1.552	17%
Andere logistieke diensten	190	190	2%
Vervoer over land	1.259	679	7%
Niet-maritieme cluster	4.062	3.271	35%
Maritieme cluster	6.186	5.997	65%
TOTAAL	10.249	9.268	100%

Directe werkgelegenheid haven van Zeebrugge



In de periode 2010-2015 is de directe en de indirecte werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge licht gedaald tot 19.237 VTE.



Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2010 - 2015 (VTE)

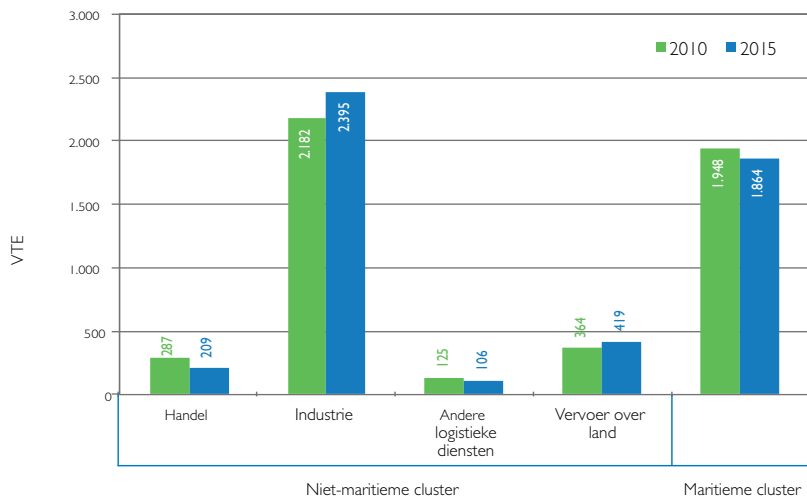
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	6.186	4.062	10.249	11.518	21.767
2011	6.080	3.996	10.076	10.698	20.774
2012	6.062	3.905	9.967	10.790	20.757
2013	5.993	3.742	9.735	10.284	20.019
2014	6.082	3.361	9.443	10.164	19.607
2015	5.997	3.271	9.268	9.968	19.237

4.4.5 Haven van Oostende

In de haven van Oostende bedroeg de totale directe werkgelegenheid in 2015 4.993 VTE. De industrie blijft de belangrijkste sector: bijna de helft van de directe werkgelegenheid. De maritieme cluster is goed voor 37% van de werkgelegenheid in de haven van Oostende.

Directe werkgelegenheid Oostende	2010 (aantal)	2015 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	287	209	4%
Industrie	2.182	2.395	48%
Andere logistieke diensten	125	106	2%
Vervoer over land	364	419	8%
Niet-maritieme cluster	2.958	3.129	63%
Maritieme cluster	1.948	1.864	37%
TOTAAL	4.906	4.993	100%

Directe werkgelegenheid haven van Oostende



Tussen 2010 en 2015 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van 9.032 VTE tot 9.457 VTE.



Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2010 - 2015 (VTE)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2010	1.948	2.958	4.906	4.126	9.032
2011	1.830	2.905	4.735	3.915	8.650
2012	1.939	3.179	5.118	4.524	9.642
2013	1.907	3.152	5.059	4.413	9.472
2014	1.880	3.184	5.063	4.469	9.532
2015	1.864	3.129	4.993	4.463	9.457

4.5. Investeringsen

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

Privébedrijven

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 desinvesteringen.

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

Overheidsbedrijven

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

4.5.1 Vlaamse havens

In 2015 lag het niveau van de investeringen in de Vlaamse havens iets hoger dan in 2010, nl. zo'n 3,7 miljard euro. Tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster en tussen de havens kunnen er van jaar tot jaar aanzienlijke fluctuaties optreden. In 2015 lagen de investeringen, voor de vier Vlaamse havens samen, iets hoger in de niet-maritieme cluster (56%) tegenover de maritieme cluster (44%). In de niet-maritieme cluster is de industrie ruimschoots het belangrijkste.

Directe investeringen Totaal Vlaamse havens	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	91,1	100,0	3%
Industrie	1.207,4	1.797,9	49%
Andere logistieke diensten	98,2	107,6	3%
Vervoer over land	84,4	78,5	2%
Niet-maritieme cluster	1.481,1	2.084,0	56%
Maritieme cluster	1.995,0	1.608,7	44%
TOTAAL	3.476,1	3.692,8	100%

4.5.2 Haven van Antwerpen

De totale investeringen in de haven van Antwerpen namen toe in de periode 2010-2015 van 2,5 tot 3,0 miljard euro. In de maritieme cluster daalden de investeringen, maar deze daling werd ruimschoots gecompenseerd door de stijging van de investeringen in de niet-maritieme cluster (in hoofdzaak bij de industrie). De maritieme cluster en de industrie hebben elk een aandeel van 47% in de totale investeringen.

Directe investeringen Antwerpen	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	48,9	53,5	2%
Industrie	744,9	1.423,4	47%
Andere logistieke diensten	61,8	85,0	3%
Vervoer over land	38,7	29,3	1%
Niet-maritieme cluster	894,3	1.591,2	53%
Maritieme cluster	1.629,6	1.413,9	47%
TOTAAL	2.523,8	3.005,1	100%

4.5.3 Haven van Gent

De totale investeringen in de periode 2010-2015 in de haven van Gent daalden, en dit zowel in de niet-maritieme cluster als in de maritieme cluster. Ook wat investeringen betreft is de sector industrie in Gent de belangrijkste: 68% van het totaal werd in 2015 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor 16% van het totaal.

Directe investeringen Gent	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	27,2	31,3	9%
Industrie	350,0	248,9	68%
Andere logistieke diensten	17,5	15,3	4%
Vervoer over land	14,3	10,5	3%
Niet-maritieme cluster	408,9	306,0	84%
Maritieme cluster	93,0	59,4	16%
TOTAAL	501,8	365,3	100%

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2010-2015 daalden de totale investeringen in de haven van Zeebrugge. De daling in de maritieme cluster werd deels gecompenseerd door een stijging van de investeringen in de niet-maritieme cluster. Niettegenstaande Zeebrugge vooral een overslaghaven is, werden in 2015 meer investeringen gedaan in de niet-maritieme cluster (59%).

Directe investeringen Zeebrugge	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	12,1	11,6	4%
Industrie	67,6	100,1	38%
Andere logistieke diensten	13,2	4,6	2%
Vervoer over land	27,4	36,4	14%
Niet-maritieme cluster	120,2	152,8	59%
Maritieme cluster	222,9	108,1	41%
TOTAAL	343,1	260,9	100%

4.5.5 Haven van Oostende

Tussen 2010 en 2015 zijn de investeringen in de haven van Oostende afgenomen, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. In 2015 gebeurde 45% van de investeringen in de maritieme cluster.

Directe investeringen Oostende	2010 (mln euro)	2015 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	2,9	3,6	6%
Industrie	45,0	25,4	41%
Andere logistieke diensten	5,8	2,7	4%
Vervoer over land	4,1	2,4	4%
Niet-maritieme cluster	57,8	34,0	55%
Maritieme cluster	49,6	27,4	45%
TOTAAL	107,4	61,5	100%



5

MARITIEME STATISTIEK

5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de belangrijkste zeehavens tussen Le Havre en Hamburg, met name Le Havre, Duinkerke, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg. De haven van Oostende wordt door de Vlaamse Havencommissie ook tot de Le Havre-Hamburg range gerekend. In deze range bedroeg de totale overslag in 2016 1.163 miljoen ton (+0,1 %). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 282,6 miljoen ton (24,3 %). Dit is een stijging tegenover 2015 (23,6 %). Het aandeel van de haven van Antwerpen steeg van 17,9 naar 18,4%. Het marktaandeel van Gent nam toe van 2,3 naar 2,5%. De marktaandelen van Zeebrugge (3,3%) en Oostende (0,1%) bleven stabiel.

MARITIEME STATISTIEK

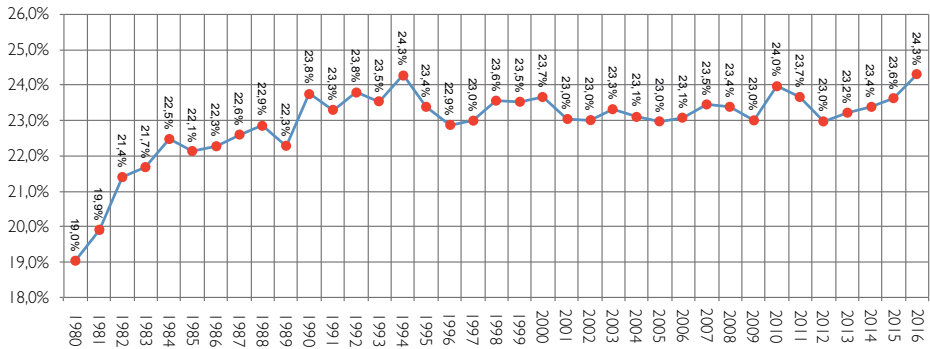
Tabel 5.1

Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range

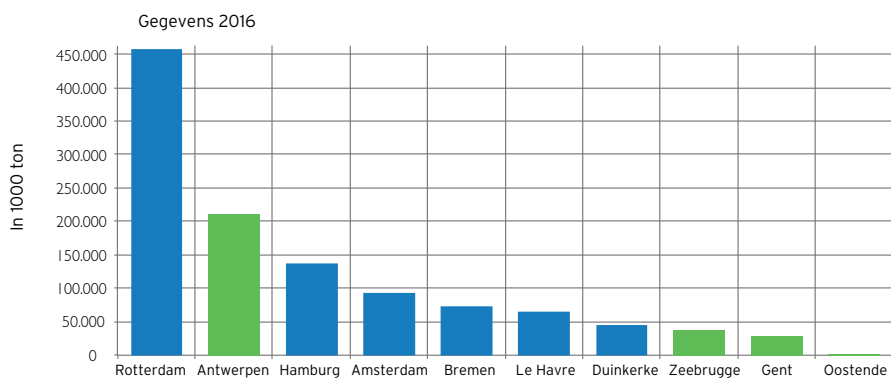
	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016
Antwerpen	184.129	190.972	199.012	208.419	214.171	18,4%
Gent	26.303	25.955	25.889	26.362	29.110	2,5%
Zeebrugge	43.544	42.832	42.548	38.318	37.813	3,3%
Oostende	3.196	1.819	1.431	1.295	1.464	0,1%
Rotterdam	441.527	440.464	444.733	466.363	461.177	39,6%
Amsterdam*	94.298	95.747	97.790	94.891	95.135	8,2%
Hamburg	130.938	139.050	145.673	137.824	138.171	11,9%
Bremen	83.979	78.768	78.260	73.447	74.157	6,4%
Le Havre	63.516	67.172	66.886	68.317	65.258	5,6%
Duinkerke	47.629	43.600	47.103	46.604	46.736	4,0%
Totaal	1.119.059	1.126.379	1.149.325	1.161.840	1.163.191	100,0%

Bron: Havenbesturen. *Amsterdam Noordzeekanaalgebied.

Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range



Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range



5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek

De trafiekcijfers voor de Vlaamse havens lagen in 2010 al bijna terug op het niveau van 2008, het jaar voor de globale financiële en economische crisis. De jaren erna bleef de trafiek langzaam verder toenemen. In 2016 nam de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens toe tot 282,6 miljoen ton. Dit is 8,2 miljoen ton (3,0%) meer dan in 2015.

Zowel Antwerpen, Gent als Oostende noteerden een groei. De trafiek in Zeebrugge daalde licht. De groei in de haven van Antwerpen was in absolute termen het grootst: +5,8 miljoen ton (+2,8%), tot een totaal van 214,2 miljoen ton. De Gentse trafiek nam sterk toe met 10,4% tot een totaal van 29,1 miljoen ton. In Zeebrugge bedroeg de totale trafiek in 2016 37,8 miljoen ton (-1,3%). De trafiek in Oostende nam toe met 13,1% tot 1,46 miljoen ton.



Tabel 5.2

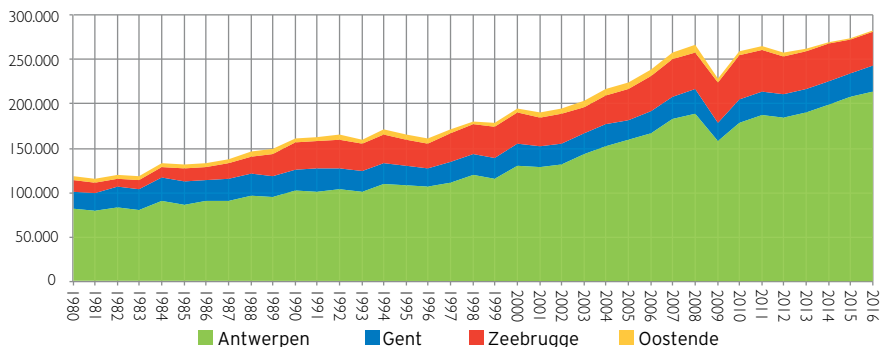
Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	81.935	18.424	14.188	3.759	118.306	
1990	102.009	24.439	30.348	4.552	161.348	
2000	130.994	24.040	35.475	4.307	194.816	
2001	129.594	23.456	32.081	4.828	189.959	↓ -2,5%
2002	131.630	23.981	32.936	6.239	194.786	↑ 2,5%
2003	142.875	23.539	30.569	7.218	204.201	↑ 4,8%
2004	152.328	24.956	31.794	7.545	216.623	↑ 6,1%
2005	160.059	22.222	34.591	7.669	224.541	↑ 3,7%
2006	167.388	24.144	39.474	7.812	238.818	↑ 6,4%
2007	182.949	25.102	42.077	7.984	258.112	↑ 8,1%
2008	189.423	27.028	42.024	8.478	266.953	↑ 3,4%
2009	157.810	20.787	44.866	5.370	228.833	↓ -14,3%
2010	178.170	27.257	49.601	4.935	259.963	↑ 13,6%
2011	187.203	27.192	46.958	3.844	265.197	↑ 2,0%
2012	184.129	26.302	43.544	3.197	257.172	↓ -3,0%
2013	190.973	25.955	42.832	1.819	261.579	↑ 1,7%
2014	199.012	25.889	42.548	1.431	268.880	↑ 2,8%
2015	208.419	26.362	38.318	1.295	274.394	↑ 2,1%
2016	214.171	29.110	37.813	1.464	282.558	↑ 3,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens



5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm

5.3.1 Droge bulk

De rubriek 'droge bulk' groepeert de goederen die onverpakt worden verscheept, zoals ertsen, kolen, grind, zand en granen. De overslag van droge bulk bedroeg in 2016 in de vier Vlaamse havens samen 33,2 miljoen ton (+0,4% tegenover 2015). De overslag van droge bulk steeg in Zeebrugge (+13,2%), Gent (+5,9%) en Oostende (+9,9%), maar daalde in Antwerpen (-8,3%).

Tabel 5.3.

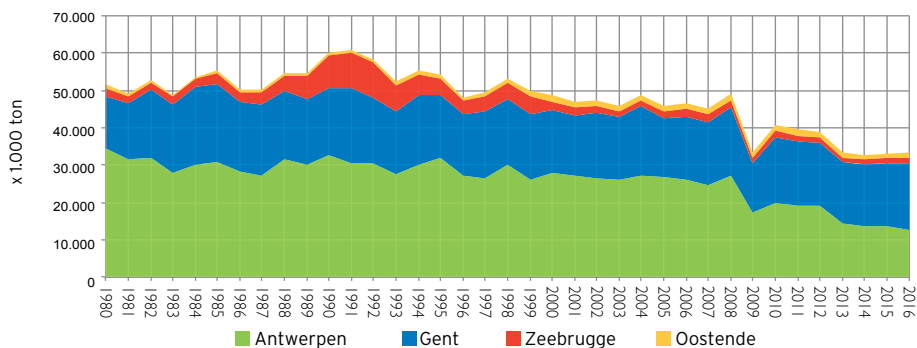
Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	
2000	27.857	16.751	2.456	1.604	48.668	
2001	27.169	16.203	1.976	1.537	46.885	↓ -3,7%
2002	26.299	17.850	1.712	1.565	47.426	↑ 1,2%
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924	↓ -3,2%
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768	↑ 6,2%
2005	26.932	15.596	1.719	1.415	45.662	↓ -6,4%
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461	↑ 1,8%
2007	24.523	17.058	2.011	1.407	44.999	↓ -3,1%
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935	↑ 8,7%
2009	17.383	12.960	1.598	1.391	33.332	↓ -31,9%
2010	19.810	17.714	1.694	1.410	40.628	↑ 21,9%
2011	19.141	17.128	1.652	1.543	39.464	↓ -2,9%
2012	19.111	16.820	1.623	1.290	38.844	↓ -1,6%
2013	14.446	16.367	1.285	1.247	33.345	↓ -14,2%
2014	13.506	16.740	1.236	1.309	32.792	↓ -1,7%
2015	13.786	16.740	1.315	1.223	33.064	↑ 0,8%
2016	12.642	17.733	1.488	1.344	33.207	↑ 0,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Maritieme trafiek droge bulk in de Vlaamse havens



5.3.2 Vloeibare bulk

Met de rubriek 'vloeibare bulk' wordt de gezamenlijke overslag van ruwe aardolie, petroleumproducten, vloeibaar gas, fruitsappen en chemicaliën verstaan. Terwijl de vloeibare bulk in Antwerpen vooral petroleumproducten en chemicaliën betreft, bestaat de overslag in Zeebrugge vooral uit LNG (vloeibaar aardgas). In Gent en in Zeebrugge is de overslag van fruitsap in bulk ook erg belangrijk. In 2016 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 80,8 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+4,7 %). De overslag van vloeibare bulk steeg in Antwerpen met 2,6 miljoen ton (+3,8 %). In Gent steeg de overslag van vloeibare bulk met 45,9% (van 3,7 tot 5,4 miljoen ton) en in Zeebrugge daalde de trafiek van vloeibare bulk in 2016 met 10,7% tot 6,0 miljoen ton. In Oostende steeg de trafiek van vloeibare bulk.



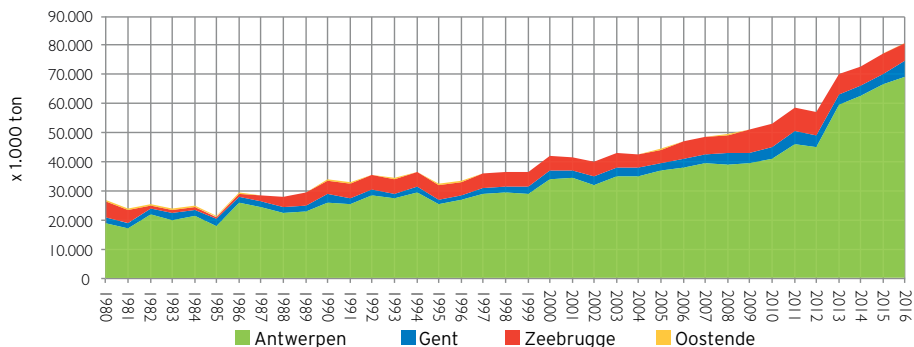
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2016

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897	
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869	
2000	34.112	2.827	5.070	30	42.039	
2001	34.376	2.818	4.140	18	41.352	↓ -1,6%
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993	↓ -3,3%
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121	↑ 7,8%
2004	35.282	2.806	4.286	49	42.423	↓ -1,6%
2005	37.032	2.795	4.480	52	44.359	↑ 4,6%
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251	↑ 6,5%
2007	39.644	2.893	5.858	56	48.451	↑ 2,5%
2008	39.322	3.818	6.203	43	49.386	↑ 1,9%
2009	39.522	3.725	7.993	15	51.255	↑ 3,8%
2010	40.978	4.240	7.997	6	53.221	↑ 3,8%
2011	46.012	4.450	8.281	5	58.748	↑ 10,4%
2012	45.246	3.977	7.695	28	56.946	↓ -3,1%
2013	59.533	3.871	6.916	56	70.376	↑ 23,6%
2014	62.834	3.412	6.562	57	72.865	↑ 3,5%
2015	66.679	3.721	6.754	29	77.183	↑ 5,9%
2016	69.245	5.429	6.032	91	80.797	↑ 4,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Maritieme trafiek vloeibare bulk in de Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton / TEU)

De totale overslag van containers bedroeg in 2016 in de vier Vlaamse havens samen 132,5 miljoen ton (11,5 miljoen TEU, Twenty foot Equivalent Unit). Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. De containeroverslag neemt in de haven van Antwerpen sterk toe in 2016 tot 117,9 miljoen ton (+4,1%) terwijl die in Zeebrugge afneemt (-7,6%). In Gent is de containeroverslag gering, terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld.

Tabel 5.5

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	6.126	52	1.988	0	8.166	
1990	16.553	102	3.946	0	20.602	
2000	44.828	142	11.610	0	56.580	
2001	46.257	150	10.585	21	57.013	↑ 0,8%
2002	53.017	193	11.865	41	65.116	↑ 14,2%
2003	61.350	243	12.271	72	73.936	↑ 13,5%
2004	68.280	264	14.012	79	82.635	↑ 11,8%
2005	74.594	230	15.604	44	90.472	↑ 9,5%
2006	80.810	267	17.986	24	99.087	↑ 9,5%
2007	94.540	416	20.323	14	115.293	↑ 16,4%
2008	101.389	442	21.202	0	123.033	↑ 6,7%
2009	87.246	419	24.895	0	112.560	↓ -8,5%
2010	102.537	559	26.404	0	129.500	↑ 15,1%
2011	105.109	545	22.743	0	128.397	↓ -0,9%
2012	104.060	618	20.317	0	124.995	↓ -2,7%
2013	102.326	587	20.413	0	123.326	↓ -1,3%
2014	108.317	414	20.514	0	129.244	↑ 4,8%
2015	113.295	258	15.625	0	129.177	↓ -0,1%
2016	117.910	133	14.445	0	132.488	↑ 2,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.



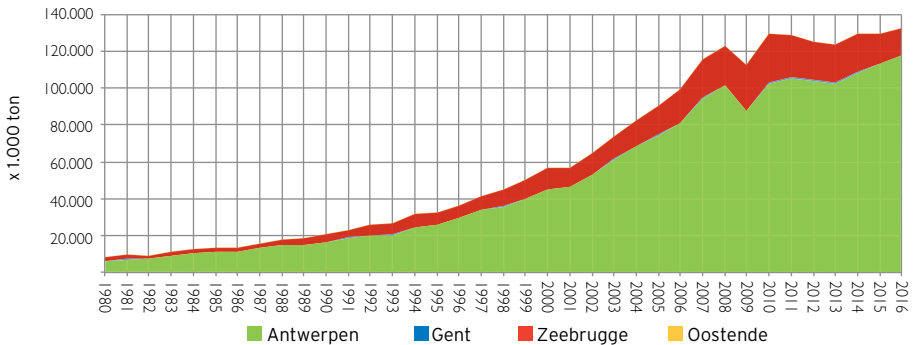
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2016

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207	
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115	
2000	4.097.247	9.900	965.345	0	5.072.492	
2001	4.192.582	15.590	875.926	4.675	5.088.773	↑ 0,3%
2002	4.768.670	21.316	958.942	9.156	5.758.084	↑ 13,2%
2003	5.441.403	28.688	1.012.672	13.266	6.496.029	↑ 12,8%
2004	6.050.442	32.441	1.196.755	15.418	7.295.056	↑ 12,3%
2005	6.482.061	30.529	1.407.932	8.890	7.929.412	↑ 8,7%
2006	7.018.911	35.888	1.653.493	4.555	8.712.847	↑ 9,9%
2007	8.175.951	60.835	2.020.723	3.281	10.260.790	↑ 17,8%
2008	8.664.885	62.868	2.209.713	0	10.937.466	↑ 6,6%
2009	7.309.497	63.657	2.328.198	0	9.701.352	↓ -11,3%
2010	8.468.310	83.065	2.499.756	0	11.051.131	↑ 13,9%
2011	8.662.034	80.093	2.206.681	0	10.948.808	↓ -0,9%
2012	8.635.129	88.159	1.953.170	0	10.676.458	↓ -2,5%
2013	8.578.281	70.228	2.026.270	0	10.674.779	↑ 0,0%
2014	8.977.738	36.800	2.046.586	0	11.061.124	↑ 3,6%
2015	9.653.511	20.195	1.568.938	0	11.242.644	↑ 1,6%
2016	10.037.341	12.211	1.399.309	0	11.448.861	↑ 1,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Maritieme trafiek containers in de Vlaamse havens



5.3.4 Roll-on roll-off

De roll-on roll-off trafiek bestaat vooral uit de overslag van rollend materieel, vrachtwagens, bouwmachines, landbouwmachines en personenwagens. In 2016 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 21,0 miljoen ton (+4,2 %). In Zeebrugge is de roll-on roll-off overslag toegenomen met 6,7%. In Gent nam de roll-on roll-off trafiek in 2016 toe met 1,7% en in Antwerpen werd een daling genoteerd van 1,8%. Sinds de stopzetting van de ferryverbinding Oostende-Ramsgate in 2013, is de roll-on roll-off trafiek in Oostende volledig weggevallen.

Tabel 5.7

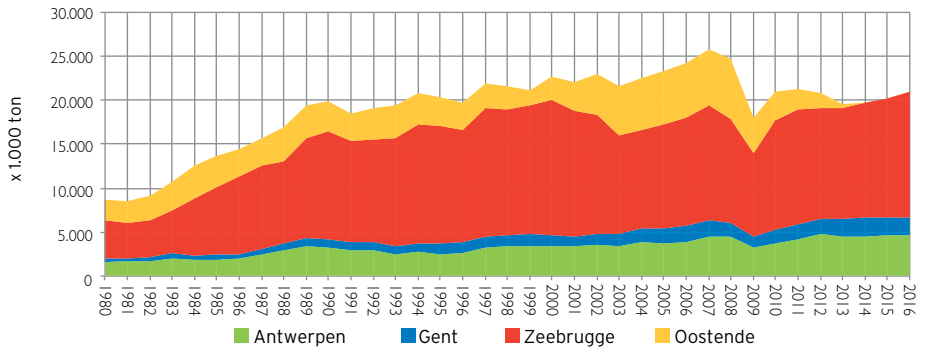
Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620	
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838	
2000	3.394	1.279	15.358	2.644	22.675	
2001	3.339	1.172	14.348	3.223	22.082	↓ -2,6%
2002	3.478	1.278	13.651	4.579	22.986	↑ 4,1%
2003	3.449	1.425	11.107	5.607	21.588	↓ -6,1%
2004	3.905	1.579	11.097	5.929	22.510	↑ 4,3%
2005	3.687	1.719	11.777	6.146	23.329	↑ 3,6%
2006	3.869	1.851	12.245	6.236	24.201	↑ 3,7%
2007	4.440	1.916	13.000	6.460	25.816	↑ 6,7%
2008	4.427	1.681	11.814	6.755	24.677	↓ -4,4%
2009	3.203	1.324	9.514	3.949	17.990	↓ -27,1%
2010	3.725	1.539	12.396	3.396	21.056	↑ 17,0%
2011	4.192	1.638	13.131	2.256	21.217	↑ 0,8%
2012	4.797	1.700	12.549	1.792	20.838	↓ -1,8%
2013	4.563	1.972	12.544	442	19.521	↓ -6,3%
2014	4.470	2.149	13.043	0	19.662	↑ 0,7%
2015	4.654	2.079	13.451	0	20.183	↑ 2,7%
2016	4.569	2.114	14.352	0	21.035	↑ 4,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

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



5.3.5 Conventioneel stukgoed

De overslag van goederen die noch in bulk, noch in containers worden verscheept, zoals bijvoorbeeld project cargo, breakbulk, ijzer en staal, papier, machines en paletten, wordt in de statistieken in de rubriek 'conventioneel stukgoed' ondergebracht.

In 2016 bedroeg de totale overslag van conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens 15,0 miljoen ton (+1,7% tegenover 2015). In de haven van Antwerpen wordt het meeste conventioneel stukgoed overgeslagen. De trafiek daalde er echter licht (-2,0%). In de haven van Gent bedroeg de groei 3,8%. In Zeebrugge nam de trafiek toe met 27,5%.

Tabel 5.8

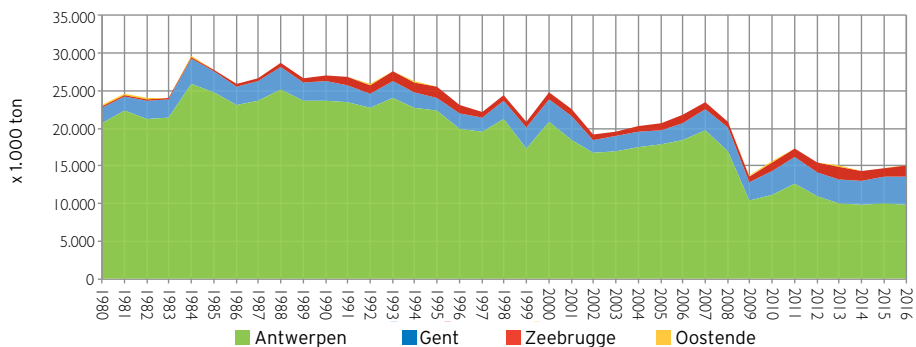
Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	20.734	2.043	169	74	23.020	
1990	23.649	2.643	726	25	27.043	
2000	20.802	3.041	981	29	24.853	
2001	18.453	3.113	1.032	29	22.627	↓ -9,0%
2002	16.842	1.605	786	33	19.266	↓ -14,9%
2003	17.036	1.918	661	16	19.631	↑ 1,9%
2004	17.544	1.930	803	10	20.287	↑ 3,3%
2005	17.815	1.882	1.011	12	20.720	↑ 2,1%
2006	18.369	2.380	1.040	29	21.818	↑ 5,3%
2007	19.802	2.819	885	47	23.553	↑ 8,0%
2008	16.938	3.117	852	14	20.921	↓ -11,2%
2009	10.456	2.359	866	15	13.696	↓ -34,5%
2010	11.120	3.205	1.110	123	15.558	↑ 13,6%
2011	12.749	3.431	1.151	40	17.371	↑ 11,7%
2012	10.914	3.187	1.360	87	15.548	↓ -10,5%
2013	10.105	3.158	1.674	74	15.011	↓ -3,5%
2014	9.885	3.175	1.193	65	14.317	↓ -4,6%
2015	10.005	3.564	1.174	43	14.786	↑ 3,3%
2016	9.804	3.701	1.496	29	15.030	↑ 1,7%

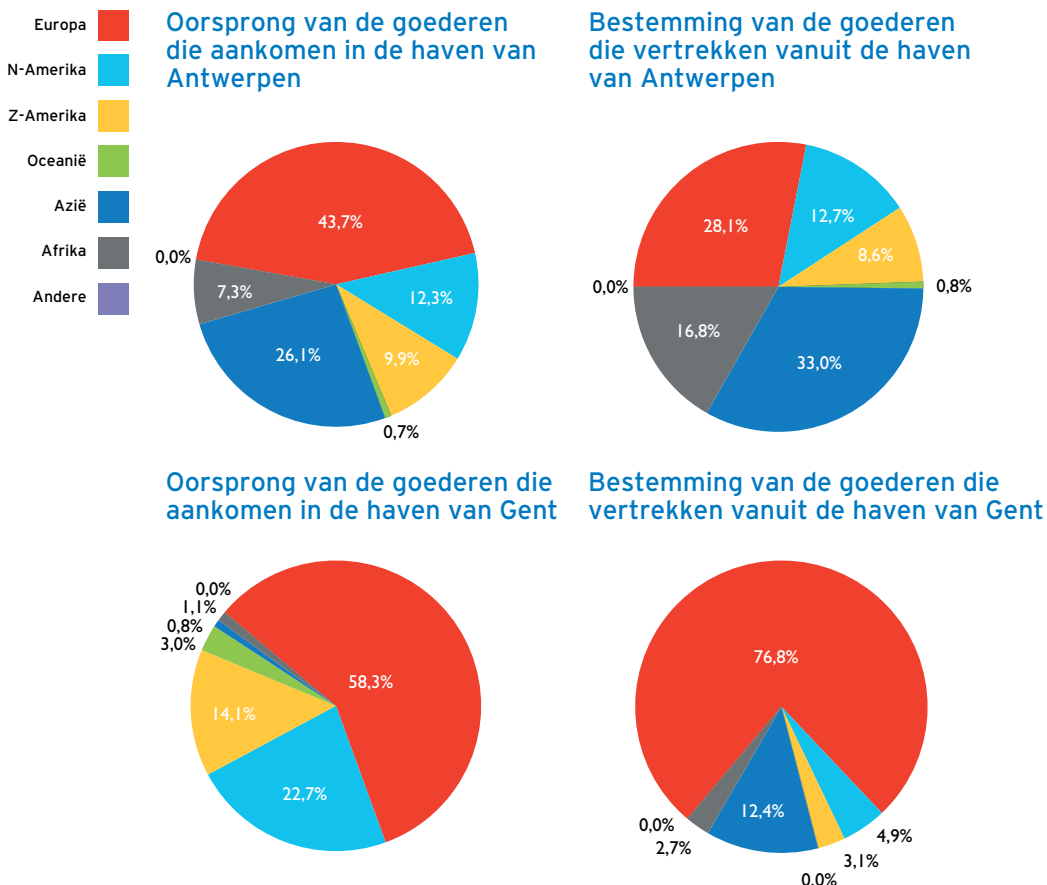
Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens



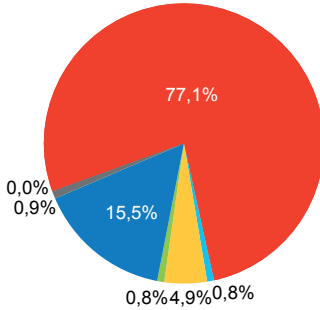
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen

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

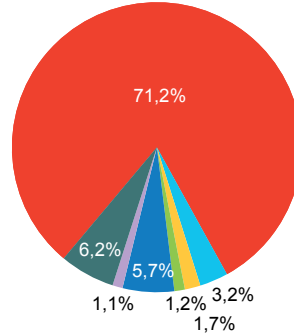


Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen.

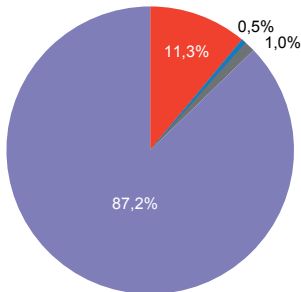
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



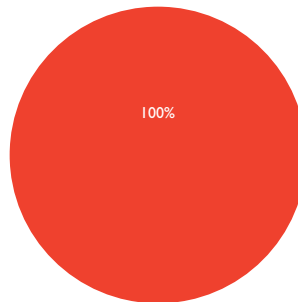
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen.

5.5. Passagiersverkeer

Tabel 5.9 geeft het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weer. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf. Voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie. Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend; het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers. Vooral de haven van Zeebrugge is een belangrijke passagiershaven. Ook de haven van Oostende heeft nog een aanzienlijk aantal passagiers (maar veel minder dan vroeger, als gevolg van het wegvallen van de ferryverbindingen naar het Verenigd Koninkrijk).



Tabel 5.9

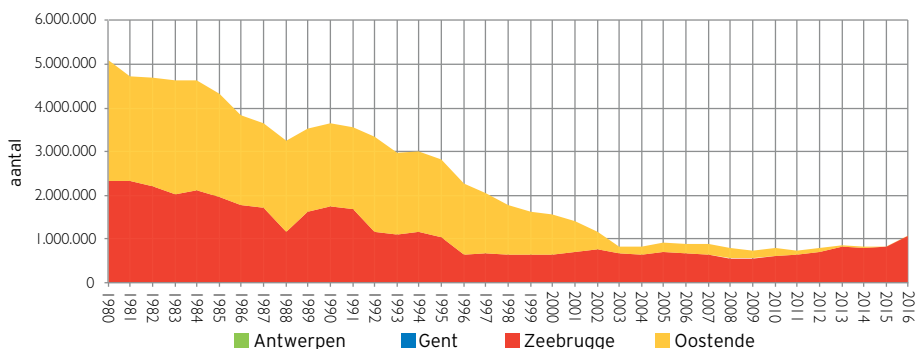
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593	
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408	
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350	
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840	↓ -10,0%
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701	↓ -16,8%
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096	↓ -29,4%
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516	↓ -1,2%
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446	↑ 12,7%
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793	↓ -3,3%
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500	↑ 1,3%
2008	2.994	1.073	560.526	229.833	794.426	↓ -11,9%
2009	2.780	920	561.661	176.722	742.083	↓ -6,6%
2010	2.318	949	616.525	189.118	808.910	↑ 9,0%
2011	2.684	1.059	629.473	113.303	746.519	↓ -7,7%
2012	2.777	1.138	713.152	93.472	810.539	↑ 8,6%
2013	1.217	1.045	816.755	27.709	846.726	↑ 4,5%
2014	3.204	1.014	806.265	11.690	822.173	↓ -2,9%
2015	2.892	1.229	824.475	11.277	839.873	↑ 2,2%
2016	3.529	1.229	1.073.308	4.287	1.082.353	↑ 28,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie, Waterschoutambt (tot 1998), Scheepvaartpolitie, havenbesturen.

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



5.6. Scheepsbewegingen

Tabel 5.10 geeft het aantal zeeschepen weer dat in de Vlaamse havens is aangekomen, tabel 5.11 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen weer. In 2016 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 29.237 schepen aan, goed voor een totale tonnage van 635,8 miljoen BT. De gemiddelde BT per zeeschip wordt bekomen door deling van de BT door het aantal aangekomen zeeschepen. Dit wordt weergegeven in onderstaande figuur. De gemiddelde BT per zeeschip was in 2016 het grootst in Antwerpen (27.713 BT), gevolgd door Zeebrugge, met een gemiddelde BT per zeeschip van 23.372 BT. In de haven van Gent bedraagt de gemiddelde scheepsgrootte 11.716 BT. In Oostende is de gemiddelde grootte sinds 2012 fors gedaald als gevolg van de drukke activiteiten in de sector van de windmolenparken (druk verkeer, maar vooral met zeer kleine tenders). Hierdoor is de gemiddelde BT per schip gedaald van 6.630 BT in 2011 tot 866 BT in 2016.



Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2016

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758	
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678	
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789	
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946	↓ -2,5%
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655	↓ -0,9%
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559	↓ -3,4%
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145	↓ -1,3%
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475	↑ 1,1%
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252	↑ 2,5%
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068	↑ 5,6%
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142	↑ 0,2%
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910	↓ -18,3%
2010	14.783	3.436	8.863	2.554	29.636	↑ 6,2%
2011	15.240	3.351	8.351	2.204	29.146	↓ -1,7%
2012	14.556	3.125	7.797	4.425	29.903	↑ 2,6%
2013	14.220	2.949	7.651	4.358	29.178	↓ -2,4%
2014	14.009	2.893	7.720	3.779	28.401	↓ -2,7%
2015	14.417	2.847	7.888	2.687	27.839	↓ -2,0%
2016	14.473	2.891	8.467	3.406	29.237	↑ 5,0%

Tabel 5.11

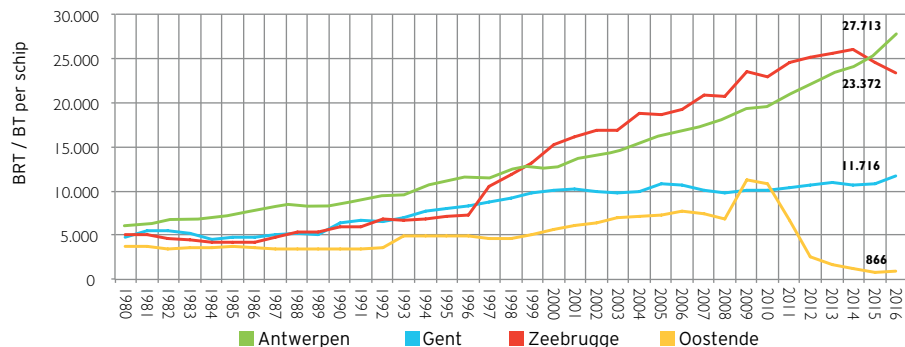
Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2016



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503	
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432	
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842	
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964	↑ 3,1%
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573	↑ 2,5%
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781	↓ -3,3%
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403	↑ 5,1%
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123	↑ 5,3%
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044	↑ 6,1%
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840	↑ 10,1%
2008	296.400	33.849	194.230	33.197	557.676	↑ 0,9%
2009	266.262	29.702	189.875	33.188	519.027	↓ -6,9%
2010	290.687	34.829	203.205	27.499	556.220	↑ 7,2%
2011	316.429	34.698	205.142	14.613	570.882	↑ 2,6%
2012	318.481	33.327	195.432	11.534	558.774	↓ -2,1%
2013	329.636	32.506	196.107	7.368	565.617	↑ 1,2%
2014	335.276	30.725	201.281	4.445	571.727	↑ 1,1%
2015	367.709	30.725	193.671	2.145	594.250	↑ 3,9%
2016	401.085	33.871	197.888	2.948	635.792	↑ 7,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Gemiddelde scheepsgrootte



5.7. Maritieme trafiek per goederensoort

Tabellen 5.12 tot en met 5.16 geven de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens weer, opgedeeld naar goederensoort. Telkens worden de overslagcijfers van 2016 vergeleken met die van 2015. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2016 tegenover 2015 weer.

Tabel 5.12

Trafiek naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2016

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2015	2016	% groei
Stukgoedbehandeling	127.954	132.283	↑ 3,4%
IJzer en staal	6.849	7.743	↑ 13,0%
Non-ferro-metalen	290	147	↓ -49,4%
Meststoffen / chemicaliën	41	67	↑ 63,4%
Hout	351	394	↑ 12,2%
Houtcellulose, papierpulp	195	99	↓ -49,4%
Fruit	681	506	↓ -25,7%
Graangewassen	2	3	↑ 70,1%
Rollend materieel	3.874	3.689	↓ -4,8%
Bloem, meel, grutten van granen	26	27	↑ 1,3%
Suiker	20	0	↑ 0,0%
Containers	113.295	117.910	↑ 4,1%
Overig stukgoed	2.329	1.699	↓ -27,0%
Massagoedbehandeling	80.465	81.887	↑ 1,8%
Ruwe aardolie	4.814	3.978	↓ -17,4%
Aardoliederivaten	47.905	51.329	↑ 7,1%
Chemicaliën	13.452	13.595	↑ 1,1%
Ertsen	2.354	2.116	↓ -10,1%
Kolen	1.585	1.042	↓ -34,2%
Granen	283	476	↑ 68,2%
Meststoffen	3.747	3.600	↓ -3,9%
Zand en grind	1.554	1.349	↓ -13,2%
Overig massagoed	4.770	4.401	↓ -7,7%
TOTAAL	208.419	214.170	↑ 2,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.13

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2016, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2015	2016	% groei
0. Landbouwproducten en levende dieren	1.544	1.425 ↓	-7,7%
1. Voedingsproducten en veevoeders	912	1.000 ↑	9,6%
2. Vaste minerale brandstoffen	1.585	1.042 ↓	-34,2%
3. Aardoliën en aardolieproducten	52.746	55.310 ↑	4,9%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.324	3.135 ↓	-5,7%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	6.910	7.776 ↑	12,5%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	4.211	3.500 ↓	-16,9%
7. Meststoffen	3.902	3.664 ↓	-6,1%
8. Chemische producten	13.767	13.907 ↑	1,0%
9. Voertuigen, machines en overige ...	6.222	5.499 ↓	-11,6%
10. Containers	113.295	117.910 ↑	4,1%
11. Niet gespecificeerde lading	0	1	
TOTAAL :	208.419	214.170 ↑	2,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.14

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Gent, in 1000 ton, 2016

Goederencategorie (NVS-indeling)	2015	2016	% groei
0. Landbouwproducten	1.924	1.890 ↓	-1,8%
01. Granen	1.013	1.059 ↑	4,5%
02. Aardappelen	0	0 ↑	0,0%
03. Andere verse groenten en vruchten	0	0 ↑	0,0%
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	0 ↑	0,0%
05. Hout en kurk	908	825 ↓	-9,1%
06. Suikerbieten	0	0 ↑	0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	3	5 ↑	61,3%
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.299	4.122 ↓	-4,1%
11. Suiker	77	65 ↓	-16,4%
12. Dranken	1.102	845 ↓	-23,3%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	30	115 ↑	279,2%
17. Veevoeder	696	733 ↑	5,3%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.393	2.365 ↓	-1,2%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.584	2.492 ↓	-3,5%
21. Steenkool	2.226	2.114 ↓	-5,0%
22. Bruinkool	106	75 ↓	-28,7%
23. Cokes	252	303 ↑	20,3%

MARITIEME STATISTIEK

3. Petroleum en petroleumproducten	2.303	4.396	90,9%
31. Ruwe petroleum	0	0 ↑	0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	668	728 ↑	9,0%
34. Andere petroleumproducten	1.635	3.668 ↑	124,3%
4. Ertsen en metaalresiduen	5.680	7.039 ↑	23,9%
41. IJzererts	4.154	5.162 ↑	24,3%
45. Andere ertsen en afvalen daarvan	56	61 ↑	9,1%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.471	1.816 ↑	23,5%
5. Producten van de metaalindustrie	3.545	3.571 ↑	0,7%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	68	68 ↑	0,0%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.906	1.922 ↑	0,9%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	0	4	
54. Platen van ijzer en staal	1.569	1.576 ↑	0,4%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	2	0 ↓	-100,0%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	0 ↑	0,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.691	1.229 ↓	-27,3%
61. Zand, grind, klei en slakken	522	361 ↓	-30,8%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	233	140 ↓	-39,7%
63. Andere ruwe mineralen	355	256 ↓	-27,9%
64. Cement en kalk	539	439 ↓	-18,5%
65. Gips	0	0 ↑	0,0%
69. Bouwmaterialen	42	32	
7. Meststoffen	1.565	1.646 ↑	5,2%
71. Natuurlijke meststoffen	132	104 ↓	-20,9%
72. Kunstmeststoffen	1.433	1.542 ↑	7,6%
8. Chemische producten	426	465 ↑	9,1%
81. Chemische basisproducten	125	135 ↑	8,7%
82. Aluminiumverbindingen	0	0 ↑	0,0%
83. Producten van steenkoolchemie	132	147 ↑	11,8%
84. Cellulose en oud papier	0	1	
89. Andere chemische producten	170	181 ↑	6,5%
9. Overige goederen	2.345	2.260	-3,6%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	0	0 ↓	-87,7%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0 ↑	0,0%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	4	4 ↓	-12,5%
94. Artikelen van metaal	0	0 ↓	-71,2%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	2.259	2.153 ↓	-4,7%
99. Bijzondere transacties	81	104 ↑	27,5%
TOTAAL :	26.362	29.110 ↑	10,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Gent.

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2016

Goederencategorie (NVS-indeling)	2015	2016	% groei
0. Landbouwproducten	242	282 ↑	16,5%
01. Granen (m.i.v. rijst)	93	100 ↑	7,5%
02. Aardappelen	0	0 ↑	0,0%
03. Verse groenten en vruchten	137	153 ↑	11,7%
04. Textiel	0	0 ↑	0,0%
05. Hout en kurk	12	4 ↓	-66,7%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	25	
1. Andere voedingsproducten en veevoerders	398	452 ↑	13,6%
11. Suiker	117	136 ↑	16,2%
12. Dranken	226	243 ↑	7,5%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0 ↑	0,0%
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0 ↑	0,0%
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0 ↑	0,0%
17. Veevoeder	54	59 ↑	9,3%
18. Oliezaden, oliën en vetten	1	7 ↑	600,0%
19. Andere voedingsproducten	0	7	
2. Vaste minerale brandstoffen	80	81 ↑	1,3%
21. Steenkool	14	17 ↑	21,4%
22. Bruinkool en turf	66	64 ↓	-3,0%
22. Cokes	0	0 ↑	0,0%
3. Aardolie & -producten	3.774	3.044 ↓	-19,3%
32. Vloeibare brandstoffen	358	332 ↓	-7,3%
33. Energiegassen	3.416	2.712 ↓	-20,6%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0 ↑	0,0%
45. Andere ertsen	0	0 ↑	0,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0 ↑	0,0%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	39	14 ↓	-65,4%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	39	9 ↓	-78,2%
56. Non-ferro metalen	0	0 ↑	0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	5	
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.107	1.241 ↑	12,1%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.085	1.231 ↑	13,5%
64. Cement, kalk	5	6 ↑	20,0%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	17	4 ↓	-76,5%
7. Meststoffen	0	0 ↑	0,0%
72. Kunstmeststoffen	0	0 ↑	0,0%

MARITIEME STATISTIEK

8. Chemische producten	447	548 ↑	22,6%
81. Chemische basisproducten	0	0 ↑	0,0%
84. Cellulose, papierpulp	446	547 ↑	22,6%
89. Andere chemische producten	1	1 ↑	0,0%
9. Overige goederen	32.231	32.152 ↓	-0,2%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	29.076	28.797 ↓	-1,0%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	1	
93. Elektrische machines, apparaten ,...	3	2 ↓	-33,3%
94. Metaalwaren	8	15 ↑	87,5%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	505	728 ↑	44,2%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.637	2.609 ↓	-1,1%
99. Speciale transacties	2	0 ↓	-100,0%
TOTAAL	38.318	37.813 ↓	-1,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Port of Zeebrugge.



Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, in 2016

Goederencategorie	2015	2016	% groei
Algemene goederen	1.294.970	1.463.988	↑ 13,1%
Bouwmaterialen	12.478	4.000	↓ -67,9%
Erts	0	0	↑ 0,0%
Ferrocrome	57.461	55.840	↓ -2,8%
Gasolie	5.430	4.499	↓ -17,1%
Grind en zand	1.114.132	1.235.804	↑ 10,9%
Hout	20.874	4.017	↓ -80,8%
Magnesiumoxide	0	0	↑ 0,0%
Microsilica	0	0	↑ 0,0%
Orthoxyleen	24.028	24.291	↑ 1,1%
Schroot	0	0	↑ 0,0%
Sepeoliet	26.191	26.218	↑ 0,1%
Staal	2.668	0	↓ -100,0%
Silo/machines	13.143	82.977	↑ 531,3%
Steenkool	8.499	13.752	↑ 61,8%
Waterglass	10.066	12.590	↑ 25,1%
Zout	0	0	↑ 0,0%
Veevoeder	0	0	↑ 0,0%
Containers	0	0	↑ 0,0%
Roll-on-roll-off	0	0	↑ 0,0%
Toeristische wagens	0	0	↑ 0,0%
TOTAAL :	1.294.970	1.463.988	↑ 13,1%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Oostende.



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, Total en Esso, worden met ruwe aardolie bevoorradt via de Rotterdam Antwerpen Pijpleiding (RAPL). Deze pijpleiding, die in 1971 in gebruik werd genomen, wordt uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. De pijpleiding is 102 km lang en heeft een diameter van 86,4 cm.

De jaarlijks aanvoer nam sinds de ingebruikname gestaag toe. Sinds 1971 werd intussen reeds meer dan 1 miljard ton ruwe aardolie van Rotterdam naar diverse raffinaderijen in Antwerpen vervoerd.

De laatste jaren lag de jaarlijkse aanvoer van ruwe aardolie via de RAPL rond de 29 miljoen ton per jaar. Een uitzondering was 2013, toen de aanvoer lager lag door het stilleggen van twee raffinaderijen voor onderhoudswerken: in het voorjaar van 2013 bij Total en in het najaar bij Exxon-Mobil. In 2016 bedroeg de aanvoer 28,8 miljoen ton (33,8 miljoen m³).

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)



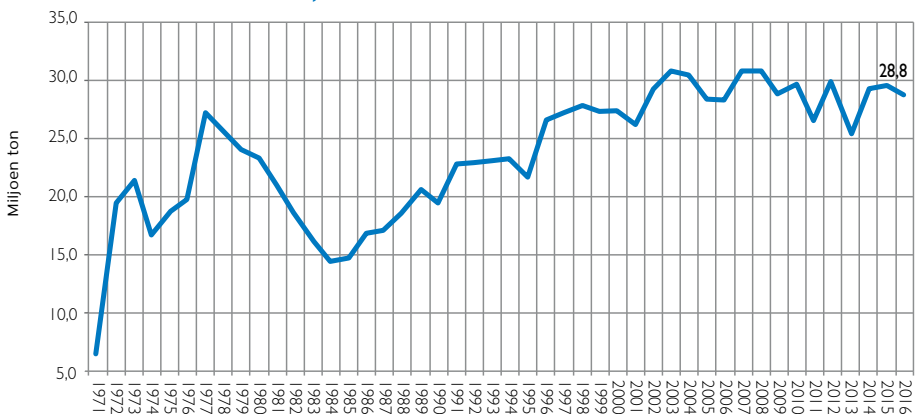
Tabel 6.1

Trafiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

Jaar	Ton
1971	6.797.635
1980	23.263.766
1990	19.596.358
2000	27.327.190
2001	26.074.570
2002	29.133.672
2003	30.672.733
2004	30.414.507
2005	28.266.103
2006	28.401.299
2007	30.739.852
2008	30.874.116
2009	28.725.344
2010	29.595.729
2011	26.477.246
2012	29.849.115
2013	25.256.794
2014	29.252.147
2015	29.524.109
2016	28.804.702

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

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)





7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In 2016 werd er in de Vlaamse havens 120,3 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (+6,8% tegenover 2015). De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2016 45,3 miljoen ton, dit is 9,4% meer dan in 2015. Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2016 165,6 miljoen ton (+7,5%). Doorvoer via de Vlaamse havens of binnenwateren (dus een schip dat laadt en lost buiten Vlaanderen, en enkel via Vlaanderen naar zijn bestemming vaart), is niet inbegrepen.

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

Tabel 7.1

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen, in 1000 ton, 1998-2016

	Haven Antwerpen	Haven Gent	Haven Brugge-Zeebrugge	Haven Oostende	Totaal Vlaamse havens	Overige in Vlaanderen	Algemeen totaal	% groei
1998	60.741	12.500	316	206	73.763	29.231	102.995	
1999	62.347	12.500	589	250	75.686	30.601	106.287	↑ 3,2%
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688	↑ 10,7%
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839	↑ 1,8%
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116	↑ 2,7%
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517	↑ 2,8%
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538	↑ 7,1%
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282	↑ 2,8%
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561	↑ 3,8%
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952	↑ 2,3%
2008	90.449	20.077	846	189	111.561	40.034	151.595	↑ 2,5%
2009	78.585	16.457	603	162	95.807	35.934	131.741	↓ -13,1%
2010	85.922	20.657	626	183	107.387	43.096	150.484	↑ 14,2%
2011	87.133	22.853	695	310	110.991	45.520	156.511	↑ 4,0%
2012	87.858	23.146	633	262	111.899	42.568	154.467	↓ -1,3%
2013	94.287	22.228	598	323	117.436	42.569	160.005	↑ 3,6%
2014	96.461	21.824	780	264	119.329	41.687	161.016	↑ 0,6%
2015	91.506	20.103	802	206	112.617	41.393	154.009	↓ -4,4%
2016	97.312	21.928	859	199	120.298	45.296	165.594	↑ 7,5%

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

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS





Colofon

Foto's: Foto blz. 38: Havenbedrijf Gent - Tom D'haenens

Foto blz. 59: Luchtfotografie Henderyckx - Haven Zeebrugge

Foto's blz. 136 en 139: RAPL

Foto voorkaft en andere foto's: Dirk Neyts

Wettelijk depotnummer: D/2017/3241/264

Opmaak en druk: Gevaert Graphics

