

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2018



De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2018

Voorwoord	6
Voorwoord door de Minister	6
Voorwoord door de Voorzitter	8
 Inleiding	 10
 1. Feiten en ontwikkelingen	 13
1.1. Haven van Antwerpen	13
1.2. North Sea Port Flanders (haven van Gent)	29
1.3. Haven van Zeebrugge	39
1.4. Haven van Oostende	49
 2. Overheidsuitgaven	 57
2.1. Vlaamse havens	57
2.2. Haven van Antwerpen	60
2.3. North Sea Port Flanders (haven van Gent)	62
2.4. Haven van Zeebrugge	63
2.5. Haven van Oostende	65
 3. Havenarbeid	 67
3.1. Wet Major	67
3.2. Toepassingsgebied	68
3.3. Historische evolutie	70
3.4. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	72
3.5. Havenarbeiders opgenomen in de pool	73
3.6. Logistiek en vaklui	79

4. Sociaal-economisch belang	81
4.1. Inleiding	81
4.2. Definities en methodologie	82
4.3. Toegevoegde waarde	92
4.4. Werkgelegenheid	101
4.5. Investerings	111
5. Maritieme statistiek	121
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	121
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	124
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	126
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	134
5.5. Passagiersverkeer	136
5.6. Scheepsbewegingen	137
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	140
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	147
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	151



Vlaanderen moet altijd de ambitie hebben om aan te knopen bij de Europese of zelfs internationale kopgroep. Flandriens horen niet thuis in de buik van het peloton: wij moeten altijd meedoen voor een podiumplaats. Nergens merk je die mentaliteit beter dan in onze Vlaamse Havens, waar de overslagrecords elkaar in snel tempo opvolgen.

2018 was opnieuw een boerenjaar voor onze havens. Voor het eerst hebben de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent (North Sea Port Flanders) en Oostende een overslag van meer dan 300 miljoen ton geboekt. Daar mogen we trots op zijn. Maar we gaan niet op onze lauweren rusten. We zijn ons al volop aan het voorbereiden om in de komende jaren nog beter te presteren.

In Antwerpen komt er extra containercapaciteit. De Vlaamse Regering heeft in mei 2019 het ontwerp van voorkeursbesluit vastgelegd. We voorzien bijkomende capaciteit voor 7 miljoen extra containers. Zo bieden we nieuwe groeikansen voor bedrijven en verzekeren we de toekomst van onze grootste haven. Bovendien creëren we na decennia onzekerheid nieuwe toekomstkansen voor Doel. Het belang van deze beslissing is niet te onderschatten. Niet zo lang geleden leek het alsof dit soort grote projecten niet meer mogelijk waren: alsof procedures en protesten elke ambitie in de kiem smoorden. We zijn erin geslaagd om het conflictmodel van het verleden in te ruilen voor een overlegmodel.

In Zeebrugge komt er een tweede toegang tot de achterhaven. De Vlaamse Regering heeft in juni 2019 het voorkeursbesluit definitief vastgelegd. We

VOORWOORD DOOR DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT

gaan een grote zeesluis bouwen op de locatie van de antieke Visart-sluis. Zo leggen we de basis voor nieuwe groei en extra jobs in de Haven van Zeebrugge. Bovendien doen we ook stevige investeringen om de (lokale) mobiliteit fors te verbeteren. Ook hier hebben we het conflictmodel ingeruild voor een overlegmodel: we willen dit samen met alle betrokken partijen gaan realiseren.

In Terneuzen bouwen we gestaag verder aan de Nieuwe Sluis: de prachtige nieuwe voordeur voor de Haven van Gent (North Sea Port Flanders). De werken zitten perfect op schema. Eind 2022 zal het eerste schip door de nieuwe sluis varen. Schepen van 120.000 ton zullen dan het kanaal Gent-Terneuzen opvaren, goed voor een aanzienlijke economische impuls voor de hele kanaalzone.

We investeren ook in de ontsluiting langs de landzijde. In Antwerpen zijn we gestart met de grote Oosterweelwerken. In Gent gaan we de R4 ombouwen. De R4 West moet een vlotte verbinding garanderen tussen de E34/Nederland en de E40/E17, de R4 Oost zorgt voor een vlotte bereikbaarheid van de Gentse havenbedrijven. We verminderen het aantal knooppunten waar het verkeer de R4 kan op- en afrijden en maken het verkeer zo vlotter én veiliger.

U merkt het: Vlaanderen verkeert in bloedvorm, zoals een flandrien die nog elk jaar beter wordt. Als u daar meer over wil weten, dan kan u in dit overzicht nalezen wat er in het voorbije jaar allemaal gebeurd is in onze havenregio.

Veel leesplezier!

Ben Weyts

**Vlaams minister van Mobiliteit en Viceminister-president
van de Vlaamse Regering**



Met deze publicatie, “De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2018”, wordt sinds 2010 op een consistente wijze een overzicht gegeven van de belangrijkste gebeurtenissen en statistieken in en over de Vlaamse havens. Eén detail verschilt echter tegenover de vorige jaren: het logo van de Vlaamse Havencommissie is nu vervangen door het logo van de MORA. De Vlaamse Havencommissie maakt sinds maart 2019 immers deel uit van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Een nieuwe samenstelling en een verruimd actieterrein. De MORA erkent de noodzaak aan degelijke en consistente informatie en statistiek over de Vlaamse havens en zal blijven ijveren om aan deze behoefte te blijven voldoen.

In 2018 zijn er mooie trafiekresultaten neergezet en komen de Vlaamse havens voor het eerst op een jaarlijkse totale goederenoverslag van meer dan 300 miljoen ton (309,4 om precies te zijn). Daar zijn heel wat nieuwe initiatieven en investeringen voor nodig. Nieuwe installaties en infrastructuur, maar opvallend ook drie thema's die steeds terugkeren: samenwerking, duurzaamheid en “slim”. Verregaande samenwerking vinden we natuurlijk terug in de fusiehaven North Sea Port, waarvoor 2018 het eerste werkjaar was. Een

VOORWOORD DOOR DE VOORZITTER

mogelijke samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge wordt onderzocht en besproken. Maar ook de samenwerking tussen havenbesturen en douane in het kader van de Brexit en de samenwerking tussen vele instanties om criminaliteit terug te dringen zijn belangrijk.

Duurzaamheid neemt vele vormen aan en is al jaren een thema in de Vlaamse havens. Dit gaat van windmolens in de havengebieden en de bouw en ondersteuning van windmolenparken in zee tot walstroom, LNG als brandstof voor zeeschepen, bio-warmte-krachtcentrales en vele andere. Hierin nemen de havenbesturen steeds een belangrijke rol op.

De havens worden slimmer door technologische vernieuwing. De eerste proeven met autonome vaartuigen, slimme kaaimuren en projecten in het domein van het Internet of Things zijn in uitvoering.

Het cijfermatige deel van deze publicatie biedt inzicht in de evoluties van de belangrijkste cijfers en indicatoren over de Vlaamse havens: overheidsuitgaven, havenarbeid, werkgelegenheid, toegevoegde waarde, investeringen, haventrafieken, binnenvaart e.d.

Ik wens u veel leesplezier.

Daan Schalck
Voorzitter MORA

In “De Vlaamse havens – Feiten, statistieken en indicatoren voor 2018” 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 en investeringen door bedrijven en industrie. Ook komen hier nieuwe ontwikkelingen op het vlak van energie en duurzaamheid en in de scheepvaart en het hinterland aan bod.

(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 2012-2017. Het enorme belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

(5) Maritieme trafiek. In hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inscheping en onscheping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 295 miljoen ton in 2017 naar 309 miljoen ton in 2018.

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



1

Feiten en ontwikkelingen

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- In het Havenhuis werd eind februari 2018 het “Stroomplan” voorgesteld dat de Antwerpse drugsproblematiek moet aanpakken. Ministers Jan Jambon, Koen Geens en Johan Van Overtveldt, staatssecretaris Philippe De Backer en burgemeester Bart De Wever stelden een pakket aan maatregelen voor om de aanvoer van drugs via de Antwerpse haven terug te dringen. Centraal in het plan is de oprichting van het Kali-team, een taskforce met leden van de lokale en de federale politie, het parket, de douane en de sociale inspectie die samen op dezelfde vloer zullen opereren. Het plan bevat o.m. de volgende maatregelen:
 - De aanstelling van een havenprocureur voor beide oevers van de Schelde;
 - Een pilootproject rond corruptie gevoelige functies. Mensen die dergelijke functies willen opnemen, zullen gescreend worden op federaal niveau;
 - Extra opleiding voor douanepersoneel zodat ze bepaalde patronen - eigen aan criminele netwerken - beter kunnen doorgronden. Er wordt ook ingezet op nieuwe technologieën en nieuwe installaties zoals mobiele scanners;

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Een meldpunt 'criminaliteit en verdachte handelingen' voor iedereen die verdachte handelingen in de haven wil melden.
- Het Havenbedrijf Antwerpen heeft in februari 2018 beslist om de Royerssluis te renoveren als binnenvaartsluis. Door de veranderde situatie aan de andere sluizencomplexen in de haven, is zeevaart in het zuidelijke deel van de haven via de Royerssluis niet langer noodzakelijk. De zeeschepen kunnen in de andere sluizencomplexen terecht. Een intensieve meetcampagne tijdens en na de huidige werkzaamheden en regelmatig overleg met de binnenvaartsector zullen een beter zicht bieden op het effectieve gebruik van de Royerssluis. Op basis daarvan zal de precieze configuratie van de nieuwe sluis worden uitgewerkt. De timing van de renovatie zal afgestemd worden op die van de werken voor de Oosterveelverbinding. Deze werf, die ten vroegste in 2020 zal starten, bevindt zich vlakbij de Royerssluis.



- Het Havenbedrijf Antwerpen is op 7 maart 2018 uitgeroepen tot Overheidsorganisatie van het Jaar. Deze verkiezing is een initiatief van EY, De Tijd/L'Echo en BNP Paribas Fortis. De initiatiefnemers drukken ermee hun waardering en erkenning uit voor doeltreffende en innoverende overheidsorganisaties die burgers en bedrijven ten goede komen. Het Havenbedrijf werd verkozen als de grote winnaar over alle categorieën en mag zich dus 'Overheidsorganisatie van het Jaar 2018' noemen.
- Het Havenhuis kreeg op 15 maart 2018 de prijs voor "Best Refurbished Building" tijdens de MIPIM Awards 2018 in Cannes. MIPIM is een van de grootste vastgoedbeurzen ter wereld en zet spraakmakende vastgoedprojecten in de kijker. Het Havenhuis is ontworpen door architecte Zaha Hadid. Het gebouw combineert de renovatie van de historische brandweerkazerne met een nieuw glazen bovenbouw die de vorm aanneemt van een diamant. In 2018 hebben 55.000 mensen het gebouw bezocht.
- Het Havenbedrijf Antwerpen heeft op 22 februari 2018 een contract ondertekend met PortXL International, de startup accelerator die werkt met startups over de hele wereld. In dit kader wil het Havenbedrijf maritieme startups in contact brengen met bedrijven in de haven, om zo innovatieve technologieën versneld te introduceren op het havenplatform. PortXL heeft de voorbije jaren een indrukwekkend netwerk van maritieme startups verzameld. De samenwerking met het Havenbedrijf werd getekend voor een periode van 3 jaar.
- Het Deurganckdok werd uitgerust met een "slimme kaaimuur" en een autonome peilboot. Met de slimme kaaimuur kunnen de beschikbare ligplaatsen in het Deurganckdok beter benut worden. De kaaimuur wordt uitgerust met camera's en sensoren zodat in realtime kan gecontroleerd worden of een schip op de juiste plaats aanmeert en zodat wordt voorkomen dat schepen meerdere plaatsen in beslag nemen. De autonome peilboot voert peilingen uit en levert informatie aan over de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

actuele waterdiepte van de ligplaatsen. Het proefproject duurt 6 maanden.

- Het Havenbedrijf Antwerpen is in 2018 partner geworden van “The Beacon”, een business en innovatiehub met kantoren voor technologische corporates, innovatieve startups, scaleups en toponderzoekers die actief zijn op het kruispunt van industrie, logistiek en smart cities. In The Beacon, het herdoopte Tolhuis, wordt kantooruimte aangeboden om dergelijke bedrijven samen te brengen. Universiteit Antwerpen en imec zullen alvast in het gebouw enkele van hun onderzoeksprojecten in het domein van IoT (Internet of Things) verwezenlijken.
- Op 7 mei 2018 transformeerde APCS, het Antwerp Port Community System, naar C-point, een platform dat staat voor community, communication en connection. De gekende toepassingen van APCS blijven behouden en worden ondergebracht in NxtPort. Naast eigen ontwikkelingen staat het portaal open voor andere en nieuwe community-toepassingen uit de markt. Op die manier wordt C-point het nieuwe app-platform voor een transparante goederenstroom wereldwijd. Het Havenbedrijf Antwerpen werkt hiervoor nauw samen met NxtPort.
- Het Havenbedrijf Antwerpen en de Antwerpse blockchain startup T-Mining hebben een oplossing ontwikkeld om documentenstromen veiliger en efficiënter te maken. De documentenstroom van oorsprongscertificaten en fyto-sanitaire certificaten worden via blockchain technologie geautomatiseerd door middel van zogenaamde “Smart Contracts”. Samen met Belfruco, Enzafruit, PortApp, 1-Stop en T&G Global, werd een specifieke oplossing ontwikkeld voor fyto-sanitaire certificaten. De certificaten worden door de Nieuw-Zeelandse exporteur naar de Belgische importeur gestuurd, dan gaan ze naar de expediteur en vervolgens naar de Belgische autoriteiten alvorens de lading fruit wordt vrijgegeven vanaf de terminal van SEA-invest. De blockchain technologie garandeert dat er niet

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

geknoeid kan worden met de echtheid van de certificaten. Alles verloopt sneller en de oorsprong van de documenten kan steeds achterhaald worden.

- Het Havenbedrijf Antwerpen werkt aan een digitale weergave van het havengebied. De Antwerp Port Information & Control Assistant (APICA) vormt het brein van de toepassing. Het Havenbedrijf beschikt over heel wat digitale gegevens, vaak afzonderlijke systemen met real-time informatie over het havengebied, die enkel toegankelijk zijn voor een beperkt aantal gebruikers: actuele verkeersinfo van de scheepvaart, de werking van bruggen en sluizen, camerabeelden, meteo, waterstanden, perso-



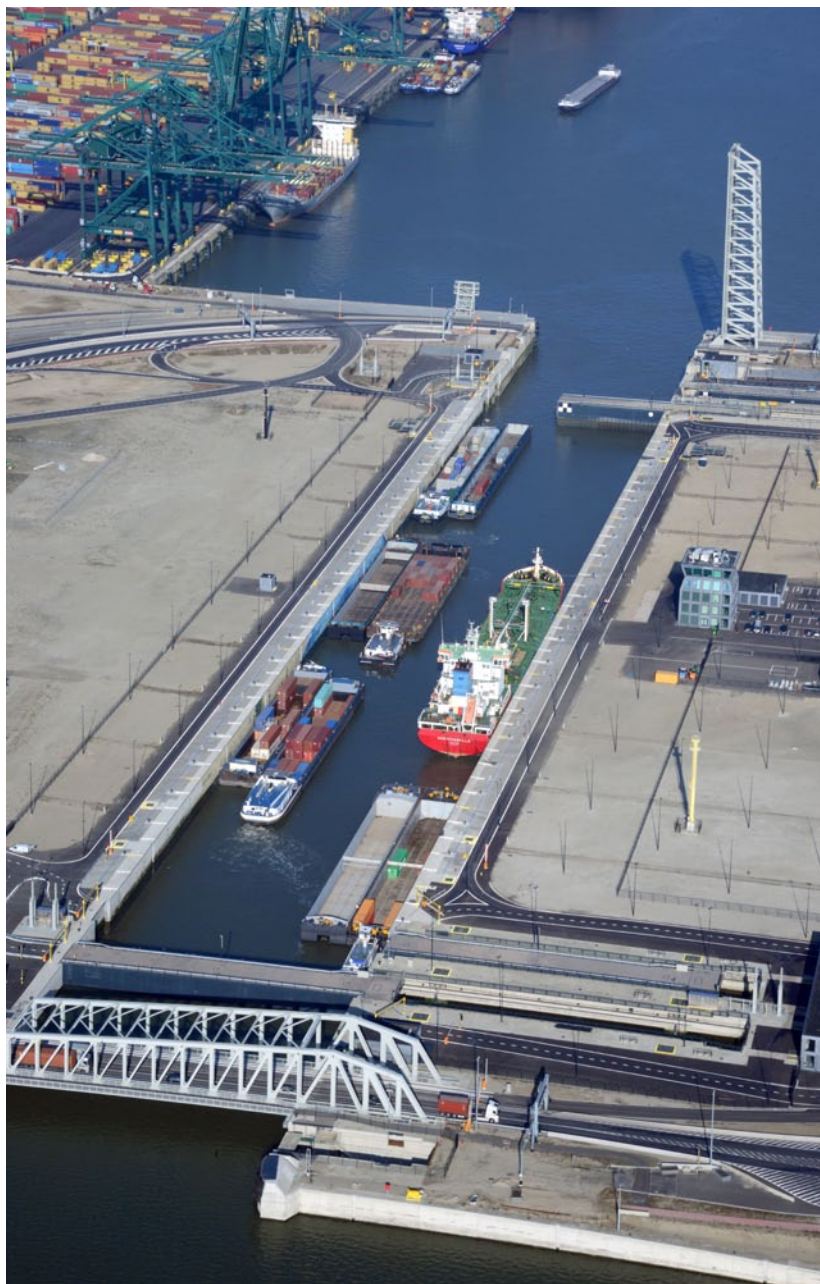
FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

neelsbezetting van verschillende havendiensten, luchtkwaliteit metingen, statische data van de geografische situatie in de haven,... APICA visualiseert al deze systemen voor het eerst in een virtueel 3D model van de haven.

- De havenbesturen van Zeebrugge en Antwerpen hebben opdracht gegeven aan Deloitte en Laga tot een complementariteitsonderzoek waarin een samenwerking voor beide havens wordt geobjectiveerd. Sinds begin 2018 worden er gesprekken gevoerd tussen deze havenbesturen met het oog op een mogelijke samenwerking. Een samenwerking is maar aan de orde als beide havens hier versterkt uitkomen. Het onderzoek zal naar schatting worden afgerond in het eerste kwartaal van 2019.
- In november 2018 verlengde het Havenbedrijf de internationale marktbevraging voor de Churchill site, de voormalige Opel-site aan het Churchill-dok, met 6 maanden. Het Havenbedrijf is op zoek naar investeerders in de maak- en procesindustrie die de duurzame toekomstambitie van de haven onderstrepen én versterken. De site is een multimodaal ontsloten terrein met een oppervlakte van ongeveer 88 hectare. Een bijkomende verlenging van 6 maanden is een optie.

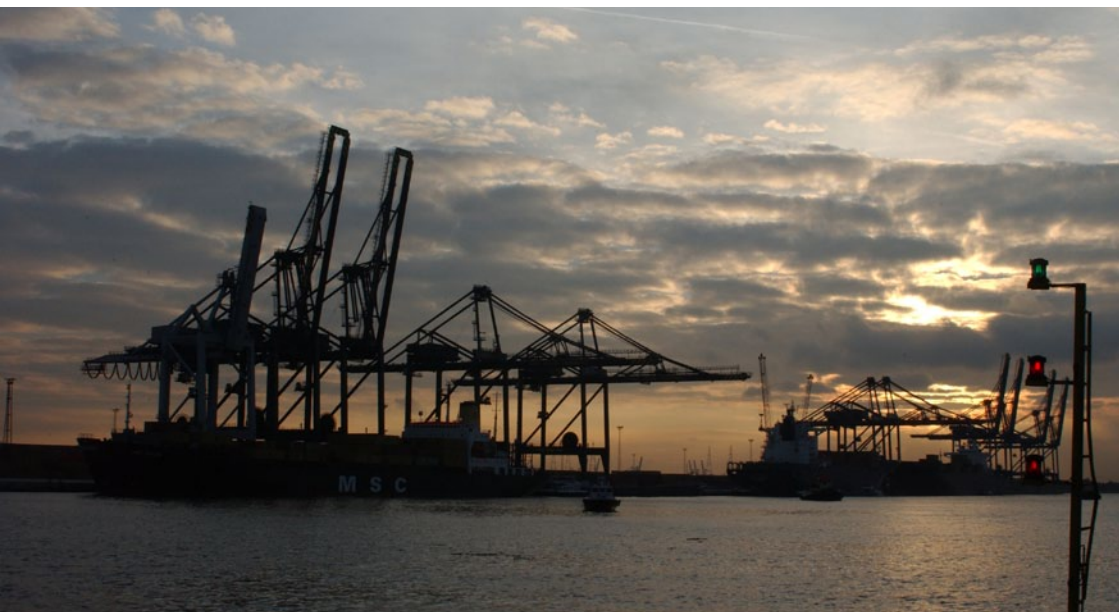
Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.284 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.784 ha
Totale oppervlakte	12.068 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.955 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	21 ha
Totale lengte kaaimuren	116,7 km
Totale lengte spoorwegen	1.043 km
Totale lengte wegen	358 km

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.



1.1.2 Bedrijven en industrie

- Het Zwitserse bedrijf Bertschi investeerde in een nieuwe plastic hub op de Antwerp Zomerweg Terminal (AZT). Naast een opslagruimte voor containers werd ook geïnvesteerd in twee platformen voor het lossen van de 20 voet- en 40 voet-zeecontainers in 30 voet-landcontainers. Deze containers dienen als opslagunit voor de producten op de terminal zelf, om vervolgens intermodaal gedistribueerd te worden over heel Europa. De hele zone van de Antwerp Zomerweg Terminal (AZT), waar ook een spoorterminal bij zit, is ideaal gelegen naast de bestaande Bertschi-faciliteit in de haven. De logistieke dienstverlener wil deze 80.000 m² de eerstvolgende jaren verder ontwikkelen tot een trimodale chemische logistieke hub met zee- en spoorconnecties.
- De Japanse groep MOL Chemical Tankers bouwt samen met SEA-Invest een tankterminal voor vloeibare chemicaliën. De investering bedraagt 300 à 400 miljoen euro. Naar verwachting levert deze nieuwe investering 100 directe jobs op. De tankterminal komt op een site van 45 ha aan het Delwaidedok.
- Het Oostenrijkse petrochemiebedrijf Borealis heeft aangekondigd dat ze een nieuwe fabriek gaat bouwen op haar bestaande site in Kallo. Het gaat om een propaandehydrogenatiefabriek (PDH), die propaan omzet in propyleen. Van propyleen kan polypropyleen worden gemaakt, een multi-inzetbare kunststof die onder andere in de automobieliindustrie wordt gebruikt. De fabriek zal gebruik maken van een recycleerbare, chroomvrije katalysator waardoor het energieverbruik, het afval en de CO₂-emissie zullen worden teruggeschoefd. De investering wordt ondersteund door de Vlaamse Regering, die vier miljoen euro strategische ecologiesteen heeft toegekend aan het project.
- Het Duitse Covestro investeert ruim 300 miljoen euro in zijn Antwerpse vestiging voor de bouw van een nieuwe fabriek voor de productie van



aniline. Aniline is een uitgangsmateriaal voor tal van chemische producten, waaronder MDI, dat op zijn beurt weer een voorproduct is van polyurethaan hardschuim, een product voor thermische isolatie. De opstart van deze nieuwe eenheid is gepland voor 2022.

1.1.3 Energie en duurzaamheid

- Vanaf 3 april 2018 kunnen werknemers die pendelen tussen de Linker- en Rechterscheldeover gratis gebruikmaken van een fietsbus die hen door de Tijsmans- en/of Liefkenshoektunnel brengt. Met de fietsbus wordt de bereikbaarheid van de haven verhoogd.
- Het Havenbedrijf Antwerpen wil een kader creëren voor de uitrol van walstroomvoorzieningen voor diepzeeschepen in de haven. Om die ambitie te realiseren werden er op 23 maart 2018 twee overeenkomsten ondertekend. De eerste is een overeenkomst tussen het Havenbedrijf en Alfaport-Voka. De tweede overeenkomst is tussen het Havenbedrijf

en 5 technische partners, die hun expertise ter beschikking stellen om walstroom voor diepzeeschepen in het havengebied op korte termijn te kunnen realiseren (Techelec, Schneider Electric, ABB, Actemium en Siemens). Dankzij walstroom kunnen zeeschepen, wanneer ze aan de kade liggen, overschakelen op lokale stroomvoorziening. Schepen worden in toenemende mate gebouwd met voorzieningen voor walstroom maar het gebruik ervan in de havens is nog zeer beperkt.

- Fluxys heeft in de haven van Antwerpen aan kaai 526-528 de concessie overgenomen om vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve brandstof ter beschikking te kunnen stellen van de scheepvaart. Naast mobiele LNG-scheepsbevoorrading zal tegen eind 2019 ook uitgebreid worden met een vaste installatie. LNG is voor schepen en zwaar wegtransport het alternatief bij uitstek om te kunnen instappen in de transitie naar minder broeikasgassen en een betere luchtkwaliteit. Overschakelen op LNG herleidt immers onmiddellijk de uitstoot van zwavel en fijn stof bijna tot nul terwijl ook de emissie van stikstofoxides drastisch daalt en de koolstofuitstoot eveneens beduidend verlaagt.
- Het Havenbedrijf Antwerpen en Fluxys onderzoeken de haalbaarheid van het opvangen van CO₂ bij de industrie in de haven, om dan het opgevangen CO₂ per pijpleiding of per schip te vervoeren en het te hergebruiken of op te slaan. De klimaatdoelstelling om in 2030 de CO₂-uitstoot in België 35% lager te hebben dan in 2005 is een uitdaging van formaat. Het Havenbedrijf Antwerpen en Fluxys geloven in die optiek sterk dat de opvang, het hergebruik en de opslag van CO₂ voor de industrie een belangrijk middel is in de strijd tegen de klimaatopwarming.
- De havengemeenschap nam in mei 2018 deel aan de bewustwordingscampagne "mei plasticvrij". Antwerpen is de belangrijkste polymeerhaven in Europa voor de productie, behandeling en distributie van plastic pellets (kleine bolletjes in allerlei kleuren die omgevormd worden tot een

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

eindeloze reeks kunststof eindproducten). Jaarlijks vinden miljoenen tonnen pellets hun weg via Antwerpen naar andere hubs in Europa. Voorkomen dat deze plastic pellets verloren gaan in het water of op andere locaties, is een topprioriteit van de haven. Binnen het havengebied zijn er vijf hotspots die wekelijks worden gemonitord en daarnaast organiseert het Havenbedrijf regelmatig opruimacties. Maar de ambitie ligt nog hoger: het verlies van de pellets tot nul herleiden. In 2017 ondertekenden de Antwerpse havengemeenschap en de transportsector Operation Clean Sweep, een internationaal programma van PlasticsEurope om plastic zwerfvuil in het zeewater te vermijden. Antwerpen is de eerste haven in Europa om dit engagement te onderschrijven.

- In april 2018 werden in de Waaslandhaven vier nieuwe windturbines operationeel. Dit bracht het totale aantal op dat moment op 20, goed voor 150 gigawattuur groene stroom. De realisatie gebeurt door projectven-



nootschap Wind aan de Stroom, opgericht door het Havenbedrijf en de Maatschappij Linkerscheldeoever.

- DeWaterbus vaart sinds 1 juli 2017 op de Schelde als alternatief vervoermiddel voor wie vanuit Hemiksem en Kruibeke naar Antwerpen wil. Door het succes van de zuidelijke route en de nood aan mobiliteitsoplossingen heeft het Havenbedrijf het traject van de waterbus in het najaar 2018 uitgebreid met een noordelijke route in het havengebied. Vanaf 2019 wordt er uitgebreid naar het Albertkanaal. Er worden zes nieuwe schepen ingezet, waarvan 3 milieuvriendelijke elektrische vaartuigen.
- Voor het Havenbedrijf Antwerpen is de transitie naar een circulaire en koolstofarme economie een van de strategische prioriteiten. Duurzaam energiebeleid maakt daar deel van uit en binnen dat kader werd in juli 2018 voor de tweede keer op rij het ISO 50001-certificaat in ontvangst genomen. Ook voor de komende drie jaar werd een plan opgesteld om volop in te zetten op energie-efficiëntie en andere bedrijven binnen het havenplatform te inspireren dit ook te doen. De ambitie is het verder verbeteren van de energie-efficiëntie van de eigen gebouwen en installaties om zo de bedrijfsinterne CO₂ uitstoot met 10% te verminderen (t.o.v. 2016). Daarnaast zal de CO₂ uitstoot van de eigen vloot tegen eind 2020 worden gereduceerd met ca. 5% per sleeptaak. Binnen het Havenbedrijf werd een energieteam aangesteld dat verantwoordelijk is voor het uitvoeren van het energimanagement.
- De Haven van Antwerpen streeft naar energieneutrale sluizen en heeft daarom een proefproject opgestart om de grote hoeveelheid water, die dagelijks in de zeven sluizen wordt versast, te gebruiken om elektriciteit op te wekken. In december 2018 heeft het Havenbedrijf een hydroturbine met een theoretisch vermogen van 100kW geplaatst in de Kallosluis. De turbine heeft een verticale as van 15 meter lang die in een waterafvoerkanaal werd geplaatst en daar gebruikt maakt van de kracht van de wa-

terstroom om energie op te wekken. Het gaat om een eerste proeffase tot eind januari 2019, om het elektrisch potentieel vermogen van deze techniek te meten. Bij gunstige evaluatie kan het systeem verder worden uitgewerkt en worden uitgebreid naar de andere sluizen.

1.1.4 Scheepvaart

- De haven van Antwerpen heeft in de loop van 2018 diverse megamax-schepen (met een capaciteit van rond de 20.000 TEU) op hun maidentrip verwelkomd. De terminals aan het Deurganckdok zijn uitstekend uitgerust om de grootste containerschepen ter wereld te ontvangen. Zo behandelde Antwerp Gateway op 26 februari 2018 de nieuwe “Cosco Shipping Aries”. Op 12 maart 2018 was het de beurt aan de “Cosco Shipping Taurus”. De MPET (MSC PSA European Terminal) ontving gelijkaardige oceaanreuzen van rederij Maersk, o.m. de Marseille Maersk en de Manchester Maersk, beide van de tweede generatie triple E (20.568 TEU). Later in 2018 werden nog verschillende schepen ontvangen van dezelfde grootteorde, o.m. vier nieuwe schepen van Evergreen (Ever Golden, Ever Goods, Ever Genius en Ever Given, elk 20.150 TEU).

1.1.5 Hinterland

- Een jaar na de oprichting van de spoorshuttle tussen Antwerpen en Metz, verdubbelt de logistieke intermodale dienstverlener Multi Modal Rail (MMR) de frequentie. Sinds januari 2018 worden twee wekelijkse shuttlediensten aangeboden: vertrek vanuit Antwerpen op maandag en woensdag, aankomst in Metz telkens de volgende dag.
- Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen werken aan een samenwerkingsovereenkomst rond mobiliteit en verkeersstromen tussen de Vlaamse havens en de regio Noordrijn-Westfalen. Het doel is te zorgen voor een effectieve doorbraak voor de Rhein-Ruhr-Rail Connection. De spoorontsluiting tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied (de IJzeren Rijn) kent een zeer lange geschiedenis van achtereenvolgende

tracévoorstellen en vele discussies op technisch en administratief niveau. De jarenlange patstelling werd begin 2018 doorbroken door een haalbaarheidsstudie over de Rhein-Ruhr-Rail Connection (3RX) met een meer dan positief kosten-batenresultaat. Het 3RX-tracé loopt van Antwerpen via Mol en Hamont naar Roermond en Venlo tot in Viersen (D).

- Op 19 april 2018 werd een routeplan ondertekend om de afhandeling van de containerbinnenvaart structureel te optimaliseren en verder uit te bouwen. Er zijn concrete acties gedefinieerd en er werden structurele en vooral werkbare oplossingen uitgewerkt voor de duurzame groei van zowel de containerbinnenvaart als van de haven van Antwerpen. Met de steun van de betrokken maritieme terminals, de barge opera-

toren, rederijen, verladers, expediteurs, NxtPort, CEPA, de Vlaamse overheid, de Vlaamse Waterweg, Alfaport-Voka en het Havenbedrijf Antwerpen werd in 2017 een intentieverklaring ondertekend om de afhandeling van de containerbinnenvaart te ondersteunen. Ten einde een concreet actieplan uit te werken hebben ongeveer 40 workshops plaatsgevonden. De afspraken draaien om drie grote pijlers: planning en samenwerking, bundeling en digitalisering.



- Op 12 mei 2018 is de eerste exclusief voor Antwerpen bestemde Zijderoutetrein aangekomen. Deze goederentrein was op 26 april vertrokken vanuit de Chinese havenstad Tangshan. De rechtstreekse treinverbinding tussen China en Antwerpen maakt deel uit van het transnationale Chinese 'Belt and Road Initiative' waarmee China de handelsroutes van de oude Zijderoute vanuit Azië naar Europa wil laten heropleven. Het 'Belt & Road Initiative' (BRI) is een ambitieus ontwikkelingsprogramma van de Chinese President Xi Jinping. De trein heeft op 16 dagen in totaal 11.000 km afgelegd. De ontvanger van de lading is Cosco Shipping Belgium, die zorgt voor het vervoer naar de uiteindelijke klanten.
- Het Havenbedrijf wil de havengemeenschap aanzetten om werk te maken van een verder gebruik van nachtlogistiek, omdat alle infrastructuur daarvoor aanwezig is. Lange termijnoplossingen zoals de Oosterweelverbinding brengen grote infrastructuurwerken met zich mee, er zijn intussen andere maatregelen nodig om de mobiliteit in en om de haven te verbeteren. Voor nachtlogistiek zijn het engagement nodig van alle betrokken partijen en de noodzakelijke aanpassingen in het beleid. In dat kader werd in september 2018 het Actieplan Nachtlogistiek opgestart. Er worden workshops georganiseerd met alle betrokken partijen (verladers, expediteurs, rederijen, terminals, agenten, vervoerders,...). Het Havenbedrijf wil met dit project zijn rol als community builder onderstrepen.
- Er wordt een moderne en ruime truckersparking aangelegd op Linkeroever, met plaats voor 370 trucks met alle moderne faciliteiten (sanitaire voorzieningen, wifi, douches, camerabewaking en vending machines). De parking zal energieneutraal zijn door de plaatsing van zonnepanelen. Op Rechteroever is er reeds een parking met 200 plaatsen, daar zal vooral de accommodatie worden aangepakt en uitgebreid naar het model van de voorzieningen op Linkeroever. Naar verwachting kan deze parking

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

tegen de zomer van 2020 in gebruik genomen worden. Het Havenbedrijf investeert hiervoor 8,3 miljoen euro.

- Op 5 november 2018 startte een pilootproject rond de bundeling van kleine containerbinnenvaartvolumes. Vanaf dan zullen binnenschepen enkel nog met minimaal 30 moves per aanloop de maritieme terminals in de haven rechtstreeks mogen aanlopen. Een ander proefproject uit het actieplan containerbinnenvaart is 'Centrale lichterplanning', dat op 1 oktober 2018 van start is gegaan. Dit project houdt in dat voortaan één centrale cel een planning van los- en laadoperaties van lichters opmaakt en deze opvolgt voor de containerterminals van PSA, DP World en MPET. Eén centraal aanspreekpunt zal de planningscyclus vereenvoudigen en optimaliseren.

1.2. North Sea Port Flanders (haven van Gent)

1.2.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Op 29 juni 2018 werd met het zetten van de laatste handtekeningen de fusiehaven North Sea Port juridisch volledig een feit. Op dat moment werden ook de leden van het nieuwe toezichthoudend orgaan van de Europese naamloze vennootschap North Sea Port benoemd. De vennootschap werd als holding opgericht boven de twee dochterbedrijven Zee-land Seaports (met Vlissingen, Borsele en Terneuzen) en Havenbedrijf Gent.
- Begin december 2018 is het Havenhuis North Sea Port in Gent in gebruik genomen. Het zestiende-eeuwse gildehuis 'Huis van de Vrije Schippers' op de Graslei in Gent is één van de meest prestigieuze panden in het rijke patrimonium van Gent. Twee jaar lang werd het aan de binnen- en buitenzijde gerestaureerd. Het Havenhuis wordt gebruikt om nationale en internationale bedrijven en gasten te ontvangen. Het gebouw beschikt daarvoor over kantoorruimtes en in de kelder en op de zolder kunnen gasten worden verwelkomd.
- De Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbesturen ondersteunen een aantal projecten die vrachtvervoer van de weg halen en verschuiven naar vervoer met binnenschepen of het spoor. Voor North Sea Port werden vijf ingediende projecten goedgekeurd:
 - Er wordt een nieuwe binnenvaartverbinding gecreëerd naar Willebroek. Een al bestaande spoorverbinding op weekdagen naar het Italiaanse Mortara wordt uitgebreid met een weekendtrein. Daarnaast komt er ook een rechtstreekse treinverbinding naar China.
 - Er werden twee havenoverschrijdende projecten weerhouden. Zo zullen North Sea Port - havengebied Gent en de haven van Antwerpen een bestaande binnenvaartverbinding uitbreiden die bestaande containerstromen bundelt. Verder zullen onder meer containers die nu via

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

de weg worden vervoerd tussen North Sea Port en Zeebrugge, worden overgezet naar de binnenvaart.

Het havenbestuur en de Vlaamse overheid betalen per project elk de helft van het toegekende steunbedrag.

North Sea Port Flanders (haven van Gent)	
Totale oppervlakte	4.648 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	31 km
Totale lengte spoorwegen	206 km
Totale lengte wegen	132 km

Bron: volgens GRUP met GIS.

1.2.2 Bedrijven en industrie

- Bij Bio Base Europe Pilot Plant, een onderzoekscentrum in het Gentse havengebied dat zich richt naar innovatieve en duurzame technologieën, werd op 19 februari 2018 een nieuwe productiehal in gebruik genomen. In deze hal kunnen bedrijven experimenteren met producten zoals bioplastics, biodetergenten, biosolventen, biochemicalïen en biomaterialen. Het moet een omslag naar een biogebaseerde toekomst mogelijk maken, na het tijdperk van petroleum en steenkool. De Bio Base Europe Pilot Plant startte in 2009 en telt vandaag 70 medewerkers. Zowel startups als grote bedrijven doen beroep op de labo's van Bio Base Europe Pilot Plant. De proeffabriek verlaagt de drempel voor bedrijven, die zo risicovolle investeringen kunnen vermijden.
- Oleon, een wereldspeler in de groene chemie, opende een nieuwe productie-eenheid in het havengebied Gent. De nieuwe fabriek is goed voor 10 nieuwe jobs. De productie-eenheid in Ertvelde zet zonnebloemolie om in ingrediënten voor smeestoffen, autolakken en duurzame cosmetica.



Oleon NV is een wereldspeler op het vlak van oleochemie en maakt sinds 2009 deel uit van de Franse groep Avril. Oleon investeerde 20 miljoen euro in de nieuwe productie-eenheid. De nieuwe fabriek kwam naast de bestaande en werd op 6 juni 2018 ingehuldigd.

- Euroports opende op 15 juni 2018 een nieuwe opslagfaciliteit voor meststoffen en mineralen in het havengebied van Gent. In totaal voorziet Euroports een investering van 10 miljoen euro voor de terminal aan het Sifferdok. Die omvat een nieuw state-of-the-art bulkmagazijn met een opslagcapaciteit van meer dan 120.000 ton. Het magazijn omvat 20.000 m² betonnen vloeren en bestaat uit zes naast elkaar gelegen magazijnboxen. Ook werd geïnvesteerd in een nieuwe mobiele havenkraan van 100 ton

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

met een grijper van 20m³ en een tweede multifunctionele kraan van 25 ton met een grijper van 15 m³.

- ArcelorMittal Gent, Participatiemaatschappij Vlaanderen ('PMV'), Euroports en North Sea Port werken samen aan de realisatie van de allereerste overdekte laadkade in Gent in North Sea Port: de 'All Weather Terminal'. Het gaat om een investering van meer dan 50 miljoen euro. De nieuwe terminal wordt gebouwd naast de bestaande stukgoedkade van ArcelorMittal Gent aan het Kanaal Gent-Terneuzen. De terminal zal in eerste instantie hoofdzakelijk gebruikt worden voor opslag en behandeling van afgewerkte staalrollen van ArcelorMittal Gent. 20% van de opslagcapaciteit kan ook worden gebruikt voor de verhandeling van andere materialen en (stuk)goederen.
- Logistieke dienstverlener H.Essers opende op 26 september 2018 een nieuw distributriceentrum aan het Kluizendok in Gent. In een eerste fase wordt 25.000 m² opslagfaciliteiten ontwikkeld. Op termijn biedt het terrein minstens 75.000 m² opslagruimte. Klanten zijn onder meer internationale chemiebedrijven Eastman en de Amerikaanse oliemaatschappij Chevron. De investering bedraagt 12,5 miljoen euro en verschaft aan 40 mensen werk.
- De Deense logistieke groep DSV Global Transport and Logistics opende op 13 oktober 2018 de uitbreiding van haar logistiek centrum. Het nieuwe magazijn is uitgerust voor de opslag en distributie van producten voor de gezondheidssector. Vanuit het magazijn vertrekken producten naar hospitals en medische instellingen in de Benelux, Europa en de rest van de wereld. Door de nieuwbouw worden 50 nieuwe jobs gecreëerd.
- ArcelorMittal opent in Gent een nieuwe ultramoderne oven, goed voor een investering van 65 miljoen euro. Het gaat om een oven voor de dom-

pelverzinkingslijn Sidgal 3, waar Fortiform wordt ontwikkeld, een hoogtechnologisch staalproduct. Die nieuwe staalsoort is interessant voor auto-onderdelen omdat ze 10 tot 20 procent lichter is, zuiniger en dus beter voor het milieu. Om het staal te produceren moet het worden blootgesteld aan een zeer specifieke temperatuurcurve. Dat is niet mogelijk met de bestaande ovens.

- Op 23 november 2018 rolde bij Volvo Trucks de 1 miljoenste vrachtwagen van de band. Een nieuwe mijlpaal voor de vrachtwagenfabriek in Gent. Volvo Trucks overhandigde de sleutels aan de stad Gent, die het voertuig zal inzetten voor verhuisoperaties. In Gent worden sinds 1975 Volvo vrachtwagens gebouwd: jaarlijks circa 40.000 stuks en goed voor een tewerkstelling van 4.500 mensen.

1.2.3 Energie en duurzaamheid

- Op 5 februari 2018 zijn de werken gestart aan de aanleg van een bospark bij Kerkbrugge en Langerbrugge in Evergem, als buffer tussen de industrie van het Gentse havengebied en de nabijgelegen dorpskernen. De Vlaamse Landmaatschappij legt dit gebied aan als wandel- en speelbos en waardevolle natuurzone. De werkzaamheden zullen een jaar in beslag nemen.
- Op 20 april 2018 openden Vlaams minister Joke Schauvliege en Gents havenscheper Mathias De Clercq een nieuw toegankelijk stuk natuur in Sint-Kruis-Winkel, een buffergebied tussen de haven (industrieterrein Moervaart-Noord) en de dorpskern. De Vlaamse Landmaatschappij investeerde in een doorgaand wandelpad en nam de vegetatie in en langs de Oude Moervaartarm onder handen.
- Op 16 mei 2018 werd gestart met de laatste werken om de dorpskernen van Rieme en Doornzele af te schermen van de industrieterreinen rondom het Kluizendok. In Rieme wordt langs de Avrijevaart een oever



afgegraven om oevervegetatie te laten ontwikkelen, tal van struiken en bomen worden geplant en verschillende verbindingen worden aangelegd om de dorpskern te verbinden met het fietspad langs de havenweg. In Doornzele krijgt het Molenvaardeken bijkomende beplanting en wordt o.m. voorzien in wandelpaden en fietsverbindingen.

- Op 27 februari 2018 werd de eerste spadesteek gegeven voor de bouw van drie windturbines bij papierproducent Stora Enso in Gent. Stora Enso produceert jaarlijks 540.000 ton gerecycleerd kranten- en magazinepapier op basis van 100% papierafval. De papierfabriek exploiteert ook twee bio-warmte-kraftcentrales die voorzien in processtoom en in meer dan 70% van de elektriciteitsbehoefte. Sinds 2016 stuurt Stora Enso via een ondergronds warmtenet groene energie naar Volvo Car Gent. Nu wordt

verder ingezet op additionele hernieuwbare energie door de bouw van drie windturbines.

- Op 17 april 2018 werd bekendgemaakt dat North Sea Port zich mee inzet om de CO₂-uitstoot in de toekomst sterk te verminderen. Elf multinationale ondernemingen in de regio Zuid-West Nederland en Oost-Vlaanderen werken samen om de in Parijs gestelde Klimaatdoelen van 80 tot 95% CO₂-reductie in 2050 te behalen. Via het Nederlands-Vlaamse samenwerkingsverband 'Smart Delta Resources' wordt vanuit drie prioriteiten gewerkt: elektriciteit en waterstof, circulaire grondstoffen en CO₂-opslag en gebruik. Die prioriteiten zijn vertaald in acht projecten. Het gaat om onder meer een waterstofnetwerk voor uitwisseling van waterstof tussen Gent en Vlissingen, een electrolyser van 100 MW om waterstof te produceren, het aanleggen van een netwerk voor de opslag van CO₂ en het project 'steel to chemicals' waarbij reststromen van de staal- en chemische industrie worden omgezet in synthesesegas.
- Alco Bio Fuel vierde op 7 juni 2018 zijn 10-jarig bestaan in het havengebied Gent. Het bedrijf fabriceert 250 miljoen liter ethanol uit 600.000 ton graan. Ethanol wordt meestal gemengd met benzine. Naast ethanol haalt Alco Bio Fuel 100% van de eiwitten terug uit het gebruikte graan. Deze worden geconcentreerd tot 170.000 ton voor een bestanddeel van diervoeder met een hoog eiwitgehalte voor runderen, varkens en pluimvee. Alco Bio Fuel zuivert jaarlijks ook 100.000 ton CO₂ in vloeibare vorm, een activiteit van de Joint Venture GreenCO2.
- Voor het tweede jaar op rij maakt North Sea Port werk van het 'Charter Duurzaam Ondernemen' van Voka. North Sea Port is actief rond milieu maar ook sociale en economische acties stonden op het programma, met onder meer de volgende items:
 - De leefbaarheid in de haven en de behartiging van klachten (goede dialoog met omwonenden, bedrijven, overheidsdiensten, de politieke

- wereld, belangengroepen en het maatschappelijk middenveld);
 - Duurzaam vervoer: minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, met o.m. de aankoop van 2 elektrische auto's, extra laadpalen, (elektrische) bedrijfsfietsen;
 - Goede dialoog tussen werkgever en werknemers over de fusie en de gevolgen daarvan;
 - Gezonde voeding en lokale leveranciers voor de bedrijfsrefter en evenementen.
- In het havengebied van North Sea Port start een onderzoek naar de mogelijke uitrol van een grootschalige buisleidinginfrastructuur. Het onderzoek "Clean Underground Sustainable Transport" is een gezamenlijk initiatief van North Sea Port, de Stad Gent, Smart Delta Resources, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen, de Provincie Zeeland en de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Infrastructuur en Waterstaat (I&W) in Nederland. Het onderzoek loopt tot 30 juni 2019. Het project onderzoekt de haalbaarheid, vormgeving en uitrol van die mogelijke buizeninfrastructuur in het havengebied. Bijvoorbeeld om waterstof te verdelen of om restgassen van ArcelorMittal in te zetten als grondstof bij Dow Chemicals.

1.2.4 Scheepvaart en hinterland

- Het riviercruiseseizoen werd gestart op 9 maart 2018 met de aankomst van het riviercruiseschip 'Swiss Tiara'. In Gent - met een traditie van binnenvaartcruises - zijn er in 2018 280 rivercruiseschepen afgemeerd. Het merendeel van de schepen komt uit Duitsland en Zwitserland. North Sea Port Flanders ontving in 2018 ook een 2-tal zeevaartcruises.
- Op 19 maart 2018 werd de 'Harmonie' gedoopt, een nieuwe peilboot van North Sea Port. De peilboot voert peilingen en inspecties uit in het hele havengebied, dus zowel aan de Nederlandse als de Belgische kant van de grens. Naast het peilen van de diepte van dokken en vaargeulen wordt

de boot ook ingezet voor peilingen van baggerwerkzaamheden bij onderhoud en tijdens nieuwbouw, net als allerhande inspectievaarten en verkeersbegeleiding bij grote operaties. De Harmonie is 15,09 meter lang en 4,74 meter breed.

- North Sea Port heeft er een lijndienst voor stukgoed bij. Regelmatig pendelt een dienst tussen het havengebied Gent en Casablanca in Marokko. CAMABE Line verzorgt met deze nieuwe lijndienst het vervoer per zeeschip van staal, hout, stukgoed en 'project cargo'. CAMABE Line koos voor de Gentse stouwer Stukwerkers Havenbedrijf voor het terminalbeheer en de behandelingsactiviteiten.
- DFDS verankert zich verder in het havengebied van Gent door een langetermijnconcessie en een samenwerking te sluiten met Sea-Invest. DFDS blijft in Gent zijn terminal exploiteren, van waaruit het de route Gent - Göteborg / Brevik RoRo verzorgt, evenals enkele verbindingen voor containerbinnenvaart naar de havens van Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge. Ook worden er elke week op de terminal in Gent 14 treinen met staal, vrachtwagencabines en gepalletiseerde goederen verwerkt. Een investeringsplan om de terminal te vernieuwen en de faciliteiten te verbeteren, wordt momenteel opnieuw bekeken.
- DFDS heeft het Turkse bedrijf UN Ro-Ro overgenomen en kan hierdoor een snelle intermodale verbinding aanbieden van het Zweedse Göteborg naar het Italiaanse Triëst, het Griekse Patras en het Turkse Pendik, Ambarli en Mersin. Zo wordt het DFDS-netwerk in Noord-Europa verbonden met nieuwe routes in Zuid-Europa en de Middellandse Zee.
- I-Motion Shipping startte een eerste containerlijn tussen het havengebied Gent en het Verenigd Koninkrijk. Op 29 mei 2018 vertrokken de eerste twee containerschepen vanuit Gent. Het Gentse Stukwerkers



Havenbedrijf en M-Source richtten I-Motion Shipping op. De containers worden verzameld aan de Interface Terminal Gent (ITG), op de hoek van het Kluizendok en het Kanaal Gent-Terneuzen. I-Motion vaart drie keer per week heen en terug met een containerschip van 508 TEU (de BF Cartagena) en een van 338 TEU (de 'Marus') tussen Gent en de havens van Hull in het noorden en Londen Thamesport in het zuiden.

- Op 16 oktober 2018 vond in North Sea Port voor het eerst een bunkering plaats van Liquefied Natural Gas (LNG) - vloeibaar aardgas - van trucks naar een zeeschip. Het schip is door 8 trucks met ongeveer 19 ton LNG per stuk voorzien van LNG. De trucks hebben het LNG opgehaald in Rotterdam en Zeebrugge. De bunkering werd verzorgd door Titan LNG.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Op 15 juni 2018 werd de ABC-Toren plechtig geopend. Dit in aanwezigheid van Renaat Landuyt, Burgemeester van de stad Brugge en Joachim Coens, Gedelegeerd bestuurder van de Port of Zeebrugge. De cruise-terminal, die in het gebouw is ondergebracht, zorgt voor de veilige ontvangst van zo'n half miljoen cruisetoeristen, die jaarlijks per cruiseschip in Zeebrugge aankomen. Deze toeristen bezoeken Brugge of een andere Vlaamse stad.
- Vanaf 1 september 2018 worden de havenbezoeken georganiseerd vanuit de nieuwe ABC-toren. Havenbezoeken bestaan uit een uiteenzetting door een gids in het bezoekerscentrum op de 7de verdieping. Na deze uiteenzetting wordt een kortfilm vertoond in de projectiezaal. Het bezoek wordt afgesloten met een rondrit door de haven van ongeveer een uur.
- De havenbesturen van Zeebrugge en Antwerpen hebben opdracht gegeven aan Deloitte en Laga tot een complementariteitsonderzoek waarin een samenwerking voor beide havens wordt geobjectiveerd. Sinds begin 2018 worden er gesprekken gevoerd tussen deze havenbesturen, met het oog op een mogelijke samenwerking. Een samenwerking is maar aan de orde als beide havens hier versterkt uitkomen. Het onderzoek zal naar schatting worden afgerond in het eerste kwartaal van 2019.
- In samenwerking met MBZ heeft de douane in Zeebrugge op de Grensin-spectiepost een Brexit-infopunt voor al wie vragen heeft in verband met douaneformaliteiten na de Brexit. Er zijn vier douanespecialisten aangesteld om tijdens de kantooruren mensen met vragen te ontvangen. Zij krijgen een individuele begeleiding omtrent de nodige maatregelen n.a.v. Brexit.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 21 december 2018 werd het ontwerp voorkeursbesluit goedgekeurd voor het Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge. In het ontwerpbesluit werd gekozen voor een nieuwe sluis op de Visartsite “huidige locatie” en de NX in een tunnel. Het complex project werd opgestart op 15 juli 2016, toen de Vlaamse Regering het licht op groen zette voor het planningsproces voor de bouw van een nieuwe sluis in de haven van Zeebrugge. Na een geïntegreerd onderzoekstraject werden in december 2017 de resultaten van dit onderzoek toegelicht en werd naar de mening van alle stakeholders (bewoners en bedrijven) gepeild. Op basis van de resultaten van dat geïntegreerd onderzoek en de input van de verschillende stakeholders werd het genoemde alternatief naar voren geschoven.

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	2.857 ha
Wateroppervlakte	986 ha
Totale lengte kaaimuren	19,56 km
Totale lengte spoorwegen	187,3 km
Totale lengte wegen	42,7 km

Bron: Port of Zeebrugge.



1.3.2 Bedrijven en industrie

- Cosco Shipping Ports ondertekende in januari 2018 met het havenbestuur van Zeebrugge een concessieovereenkomst voor de containerterminal in het Albert II-dok in de voorhaven van Zeebrugge, de CSP Zeebrugge Terminal. Nadien werd ook een Memorandum of Understanding getekend tussen de Chinese groep en de Franse rederij CMA CGM, voor een investering van 10% in de terminal. Volgens de gedelegeerd bestuurder is de CSP Zeebrugge terminal “de eerste gateway port van Cosco Shipping Ports in Noordwest-Europa. Met de ideale locatie van de CSP Terminal en de maritieme toegang, willen wij een strategisch maritiem kruispunt en een ultramodern logistiek platform zijn om Europa en het Verenigd Koninkrijk te bedienen. (...)”.
- Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (WWL) ondertekende in februari 2018 met het havenbestuur van Zeebrugge een concessieovereenkomst om een nieuwe terminal uit te bouwen op het ‘Bastenaken West’ terrein van 49 hectare in de achterhaven van Zeebrugge. De nieuwe terminalgronden, gelegen op de hoek van het Verbindingsdok met het Boudewijnkanaal richting Brugge, verdubbelen de oppervlakte van WWL in Zeebrugge. Dankzij de continue groei van haar activiteiten was WWL reeds enige tijd vragende partij voor uitbreiding. De nieuwe WWL-terminal zal later afgewerkt worden met twee nieuwe kaaimuren (900 meter aan het Boudewijnkanaal, 400 meter in het Verbindingsdok), goed voor drie aanlegplaatsen. De overeenkomst die met MBZ werd ondertekend is geldig tot 2043. Wallenius Wilhelmsen Solutions (sinds maart 2018 de nieuwe benaming voor de de entiteit die de operaties aan land organiseert) investeert ook in tien ‘snelle’ laadstations voor elektrische wagens. Elk station kan twintig wagens in een uur tijd voldoende energie geven om 125 km te kunnen afleggen.
- De Chinese groep Lingang investeert 85 miljoen euro in de achterhaven van Zeebrugge, zo werd op het congres ‘Summit of Bruges’ van 17

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

mei 2018 aangekondigd. De Shanghai Lingang Economic Development Group zal in de Maritieme Logistieke Zone een diensten- en distributiepark oprichten. Het park is zowel gericht op Chinese als op internationale logistieke spelers voor het transport van onderdelen, gekoelde voeding, e-commerce e.d. tussen China en West-Europa. De uitbouw van de zone zal drie jaar in beslag nemen.

- International Car Operators (ICO) heeft een concessie getekend met het havenbedrijf om de Bastenakenterminal uit te breiden met 54 ha. De totale oppervlakte zal 300 ha bedragen, zodat er 16 autoschepen tegelijk behandeld kunnen worden. De uitbreiding zal ICO ook de mogelijkheid bieden om de bestaande Hanze terminal te verbinden met de Bastenakenterminal.
- Op 12 september 2018 werden de nieuwe kantoren van ICO officieel ingehuldigd. Het nieuwe kantoorgebouw bestaat uit 5 verdiepingen van 900 m2 en huisvest 150 bedienden.
- Op 5 september 2018 opende Depre Storage & Handling, gespecialiseerd in de op- en overslag van breukrijst en agro-grondstoffen, officieel de nieuwe opslagloodsen en de nieuwe kaaimuur. Door een investering van 6 miljoen euro is de opslagcapaciteit voor grondstoffen van 33.000 ton uitgebreid naar 65.000 ton. Door de uitbreiding beschikt DSH voortaan over 13 polyvalente loodsen. Zowel voor de eigen bedrijven van Group Depre als voor externe klanten worden er goederen zowel voor veevoeding als voor de menselijke voeding opgeslagen. Het havenbestuur van Zeebrugge zorgde voor een verlenging van de aanlegkade aan het Groot Handelsdok. Zo kunnen nu ook coasters met een diepgang van 6,7 meter aanleggen aan de nieuwe loodsen.
- Toyofuji Shipping (TFS), een dochteronderneming van Toyota Motor Corporation, vierde in december 2018 in Zeebrugge de verscheping van de



twee miljoenste wagen tussen Zeebrugge en de Britse havens Grimsby en Sheerness. Toyofuji Shipping is in Zeebrugge actief vanaf 2004. Vanaf 2020 voert TFS de capaciteit op met een groter schip.

1.3.3 Energie en duurzaamheid

- Tegen 2019 zal International Car Operators (ICO) 11 windmolens inplanten op haar terreinen waardoor de terminal volledig “groen” wordt. De terminal zet ook al zonnepanelen en LED-verlichting in. De nieuwe groene energie zal aangewend worden voor de laadstations voor het toenemend aantal elektrische wagens.

1.3.4 Scheepvaart

- In februari 2018 breidde DFDS Seaways de driehoeksdienst tussen Noorwegen, Zeebrugge en Immingham aanzienlijk uit. Het sideport/containerschip “Lysbris Seaways” werd vervangen door de grotere “Finlandia Seaways”. Ook wordt de haven van Brevik aan het vaarschema toegevoegd, naast de bestaande aanloophavens Frederikstad en Halden. Door Brevik toe te voegen aan het schema, kunnen nu zowel de westkust als de oostkust van Oslofjord bediend worden.
- Op 20 maart 2018 werd het nieuwe CMA CGM containerschip “Antoine de Saint Exupéry” ontvangen in de haven van Zeebrugge. Het ging op dat moment om het grootste containerschip ooit in de haven van Zeebrugge. Het schip heeft een capaciteit van 20.656 TEU met een lengte van 400 meter en een breedte van 59 meter. Het is het eerste schip dat opgeleverd is uit een totale serie van 3 schepen. Het schip werd gebouwd door Hanjin Heavy Industries and Construction in de Filipijnen. Het schip zal worden ingezet voor de FAL1-dienst tussen Azië en Noord-Europa.



- In maart 2018 werd een nieuwe loop van Ocean Alliance aangekondigd, de NEU3 dienst. Ocean Alliance bestaat uit CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen en OOCL. De NEU3 is een Verre Oosten-dienst die zowel Antwerpen als Zeebrugge aanloopt. Vanuit Zeebrugge vaart de dienst naar Piraeus, Tanjung Pelepas, Singapore, Hongkong en Ningbo. Op 22 mei 2018 werd het eerste schip in de nieuwe loop in de haven van Zeebrugge ontvangen, de "Ever Golden" (20.150 TEU). De dienst wordt behandeld bij de CSP Zeebrugge Terminal.
- Op 9 april 2018 meerde de LNG-tanker "Fedor Litke" aan aan de Fluxys-terminal in de voorhaven. Het gaat om de eerste levering van vloeibaar aardgas uit Sabetta op het Siberische schiereiland Yamal. In 2015 werd de terminal van Fluxys geselecteerd als overslagpunt voor vloeibaar Siberisch aardgas van het Yamal-gasveld. In de haven van Sabetta zijn nieuwe installaties opgetrokken om het gewonnen gas vloeibaar te maken vooraleer het op transport kan worden gezet. Het contract betekent voor Zeebrugge op jaarbasis een overslag tot 107 LNG-ladingen van speciale ijsbreker/LNG-schepen naar klassieke LNG-schepen of 214 scheepsbewegingen in Zeebrugge. De versterkte methaantankers zullen in de winterperiode - wanneer de noordelijke route in Siberië dichtgevroren is - een shuttledienst verzorgen vanuit Sabetta naar Zeebrugge.
- Op 1 mei 2018 werd voor de eerste keer vloeibaar aardgas uit Yamal in Zeebrugge rechtstreeks overgeslagen van een ijsbreker/LNG-schip naar een conventionele LNG-tanker voor doorvoer naar Azië. De Russische ijsbreker "Eduard Toll" laadde simultaan LNG-lading over naar de "Pskov" via walleidingen. Deze operatie vond plaats aan steigers 615 en 616 van de Fluxys-terminal.
- Vanaf mei 2018 verhoogde P&O Ferries de capaciteit op de lijn Zeebrugge-Teesport met 25% door de "Estraden" toe te voegen aan de vloot. Het schip vervangt de "Mistral". De "Bore Song" en de "Estraden" zullen in



Teesport de goederenstromen laden van zowel de Engelse als de Schotse markten. PD Ports, eigenaar en exploitant van meerdere Britse havens, start vanuit de Engelse haven een extra treinverbinding met Glasgow. Beiden worden op elkaar afgestemd om zo een poort naar Schotland te scheppen. Deze initiatieven bieden een antwoord op de stopzetting van de shortseadienst Zeebrugge-Rosyth van DFDS Seaways.

- Vanaf september 2018 is CLdN gestart met een nieuwe rechtstreekse shortsea-vrachtdienst naar Santander in Noord-Spanje. Het zal gaan om 2 directe aanlopen per week. Zeebrugge heeft ook al verbindingen met met Noord-Spanje via Finnlines, EML en UECC. De rotatie van de nieuwe dienst zal als volgt zijn: Zeebrugge - Santander - Zeebrugge - Purfleet - Zeebrugge. Het gaat dus om een driehoeksdienst waarbij de klanten in Zeebrugge ook kunnen inhaken op de andere diensten van CLdN naar Groot-Brittannië, Zweden, Denemarken en Ierland. De haven van Santan-

der biedt tolvrije verbindingen over de weg naar Madrid, Barcelona en Zaragoza.

- De ro/ro schepen van Finnlines worden verlengd met 30 meter. De schepen van Finnlines varen wekelijks van Finland (Kotka, Rauma) en St. Petersburg naar Bilbao Spanje, met een tussenstop te Zeebrugge. De schepen worden verlengd op de Poolse scheepswerf Remontowa in Gdansk. Het eerste schip werd verlengd in 2017, het tweede in januari 2018 en twee andere in mei 2018. Contractueel is er nog een optie om de twee overblijvende schepen te verlengen. De verlenging gebeurt door het schip in twee te snijden, er een stuk tussen te zetten en alles terug aan elkaar te lassen. Na de ingreep is nog nauwelijks zichtbaar dat er een verbouwing heeft plaatsgevonden. Zo'n verlenging vergroot de capaciteit van het schip met 30% (van een vrachtcapaciteit van 3.245 lijnmeter naar 4.200 lijnmeter). De capaciteitstoename verlaagt het verbruik per getransporteerde ladingeenheid en verbetert dus verder de energie-efficiëntie en draagt bij aan verminderde emissies. Ook de stabiliteit van het schip neemt toe.
- Kotug Smit Towage nam recent twee zuster sleepboten ASD 2913 "Rotterdam" en "Southampton" in dienst, respectievelijk in de havens van Rotterdam en Zeebrugge. Op 13 september werd voor de "Southampton" een doopceremonie gehouden in Zeebrugge. De sleepboten hebben beiden een lengte van 29 meter, een breedte van 13 meter en een trekkracht van meer dan 80 ton. De 'Southampton' is voorzien van een brandbestrijdingssysteem.
- P&O Ferries start een nieuwe containerdienst tussen Zeebrugge en Teesport en heeft hiervoor het containerschip "Wega" gehuurd. Het schip (749 TEU) zal tweemaal per week tussen beide havens varen. P&O Ferries heeft reeds een roll-on/roll-off dienst die zes maal per week de verbinding maakt tussen deze havens. Op die route worden de schepen

“Bore Song” en “Mistral” ingezet. Door de nieuwe lift-on/lift-off containerdienst, zal er extra ruimte voor trafiek vrijkomen op de bestaande roro-dienst.

1.3.5 Hinterland

- Vanaf maart 2018 verbindt de Turkse logistieke dienstverlener Ekol de haven van Zeebrugge per spoor met Sète in Zuid-Frankrijk. De verbinding vervangt de dienst tussen Zeebrugge en Triëste, die in september 2017 werd gelanceerd. De nieuwe verbinding biedt meer capaciteit. De rechtstreekse bloktreinverbinding tussen Zeebrugge en Sète wordt afgelegd in 22 uur. Er zijn twee vertrekken per week met een capaciteit van 44 laadeenheden, zowel containers als trailers. Via de spoorverbinding met Zeebrugge heeft Ekol de mogelijkheid om Frankrijk, de Benelux, Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk te verbinden met Zuid-Europa. In Sète beschikt Ekol over twee eigen roroschepen. Die maken tweemaal per week de verbinding met Turkije, met haltes in Spanje en Griekenland.
- Sinds juni 2018 heeft Zeebrugge een nieuwe treinverbinding met Bologna in Italië. Het gaat om een intermodale spoorverbinding tussen Bologna Interporto en C. Ro Ports Britanniadok van de Cobelfret-groep in Zeebrugge. De dienst is wekelijks, met telkens vertrek in Zeebrugge op woensdag en aankomst in Bologna op vrijdag. De frequentie wordt opgetrokken naar drie maal per week. De trein heeft een capaciteit van 34 ITU's. De spooroperatoren zijn GTS en BLS.
- Vanaf 1 oktober 2018 verhoogde intermodaal spooroperator Hupac de frequentie tussen de P&O-terminal in Zeebrugge en het Noord-Italiaanse Novara. De frequentie gaat van 6 naar 8 maal per week in beide richtingen. Hupac speelt hiermee in op de toenemende vraag naar vervoer van megatrailers tussen België en Italië. In Zeebrugge is er aansluiting op de regelmatige vrachtdiensten van P&O Ferries naar Tilbury, Hull en Teesport.

1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- De haven van Oostende wordt omgevormd tot een NV van Publiek Recht vanaf 1 februari 2019. Op de gemeenteraad van 15 december 2018 werden de nieuwe statuten van de Oostendse Haven goedgekeurd. De omvorming moet ervoor zorgen dat er meer expertise en dus meer ondernemers in de raad van bestuur komen en extra investeringen en nieuwe samenwerkingsverbanden met andere bedrijven mogelijk maken. De raad van bestuur wordt kleiner en slagkrachtiger: van 18 bestuurders, waarvan 11 gemeenteraadsleden, naar 13 bestuurders met meer inbreng van externe onafhankelijken zonder politiek achtergrond.
- Op 16 april 2018 startte Dirk Declerck als nieuwe CEO van Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende. Dirk Declerck startte zijn loopbaan in de maritieme inspectiewereld bij SGS en vervulde in zijn loopbaan diverse directiefuncties bij een hele reeks bedrijven, o.m. Packo Inox in Zedelgem (producent van roestvast stalen componenten en installaties), PVS Chemicals in Gent, LBC Tank Terminals in Antwerpen en Sea-Tank Terminal in Gent. Declerck volgt Paul Gérard op, die na twintig jaar een stap opzette. Paul Gérard en zijn team transformeerden Oostende van de uitdovende, traditionele roro- en passagierstrafieken naar een multifunctioneel geheel van maritieme, logistieke en industriële activiteiten, met een succesvolle focus op de offshore windenergie.
- Universiteit Gent (UGent), POM West-Vlaanderen en het autonoom gemeentebedrijf Haven Oostende (AGHO) richtten op 23 november 2018 de NV Ostend Science Park op. Met deze gemeenschappelijke vennootschap willen de drie partners de blauwe economie en het marien en maritiem onderzoek in Oostende verder verankeren. Eerder vormde Plassendale l al de thuisbasis voor de Greenbridge-incubator (ook van UGent, POM en Haven Oostende). Het maritiem onderzoekscentrum van Maritieme Toe-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

gang is ook in volle opbouw. Met de oprichting van de NV Ostend Science Park gaan de drie partners een stap verder. De Greenbridge-site wordt nu verder ontwikkeld om ondernemingen de kans te bieden om vlakbij de onderzoekers en de faciliteiten hun business uit te bouwen.

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, industrie, energie en duurzaamheid

- In maart 2018 werden mega turbines (400 ton) gelost in de haven van Oostende. Het laden en lossen van windturbine onderdelen is niet nieuw voor de haven van Oostende. Maar de wijze waarop dat gebeurde was wel een primeur: de gondel werd niet met een kraan gelost, maar werd uit het schip Rotra Vente op de kade gereden. De turbines werden op de kade gerold met behulp van een speciaal daartoe ontworpen laad- en lospontoon. De turbines met gondel (20 m lang, 9 m breed, 7 m diep, 400 ton) kwamen vanuit Cuxhaven (Duitsland).
- In juni 2018 werd op de REBO-terminal een middelgrote windturbine ingehuldigd. De XANT M-21 turbine produceert 100kW, de geproduceerde elektriciteit dekt een deel van de noodzakelijke elektriciteitsbehoefte van de haven. Middelgrote windturbines worden ingezet voor decentrale energieproductie. Deze turbines worden dicht bij de afnemer geplaatst, daar waar de geproduceerde energie rechtstreeks verbruikt wordt. In Oostende is het niet mogelijk, onder andere door de nabijheid van de luchthaven, om een grote multi Mega Watt windturbine te plaatsen.
- In augustus 2018 is de eerste fundering geplaatst van Norther, het grootste offshorewindmolenpark op de Belgische Noordzee. Van Oord zet voor die klus zijn speciaal vernieuwde 'Aeolus' in. Norther begint vanaf begin 2019 duurzame energie te leveren. Met zijn totaal vermogen van 370 MW kan het 400.000 huishoudens voorzien van elektriciteit. In tegenstelling tot wat zijn naam doet denken, is Norther het meest zuidelijke van de acht windmolenparken op de Belgische Noordzee. Het ligt een 25-tal kilometer voor de kust.
- In het najaar van 2018 vestigden de windenergiebedrijven Norther en Siemens Gamesa Renewable Energy zich in een nieuw gebouw in de haven van Oostende. Het Havenbedrijf Oostende heeft de volledige investering voor zijn rekening genomen. Er werd geopteerd voor een veel groter ge-



bouw dan er contracten waren. De offshore windmarkt in Oostende is in volle expansie en het havenbestuur anticipeert daarop door nu al extra magazijnen en kantoren te voorzien. In totaal herbergt de nieuwbouw 900 m² magazijnruimte en 2100 m² kantoren.

- Het bedrijf Renasci had in oktober 2018 haar financiering rond om een nieuwe verwerkingsinstallatie te bouwen in de achterhaven van Oostende (Plassendale 1) op een 4 ha groot stuk terrein. De werken zijn begin 2019 gestart, de installatie wordt eind 2019 operationeel. Renasci zal industrieel en huishoudelijk afval energieonafhankelijk verwerken, waarbij 78 % van de energie teruggewonnen wordt. Bovendien zal het eindproduct terug voor 100% als grondstof ingezet kunnen worden, zoals biodiesel en biokool. Dit bedrijf kadert volledig in de circulaire economie cluster die zich in de achterhaven aan het ontwikkelen is.

- In december 2018 werd bekend dat de DEME-dochters Dredging International, GeoSea en Tideway geselecteerd zijn om het SeaMade windmolenpark te bouwen. De werken starten in de zomer van 2019. Het park krijgt een vermogen van 487 MW. SeaMade is een combinatie van twee eerder geplande windmolenparken: Mermaid en Seastar. In totaal gaat het om 58 windturbines die in zee worden geplaatst 40 tot 50 kilometer voor de kust van Oostende. Het nieuwe park kan 485.000 huishoudens van stroom voorzien. De windmolens zullen de grootste zijn die tot dan toe voor de Belgische kust zijn geïnstalleerd: een hoogte van 109 meter en een rotordiameter van 167 meter.

1.4.3 Scheepvaart en hinterland

- Half februari 2018 ging de bouw van start van het Rentel-windpark. Om de windmolens ter plaatste te brengen kwam het windturbine installatieschip Sea Installer van A2Sea op 1 mei 2018 aan in Haven Oostende. Het schip bracht per afvaart 2 windturbines naar zee. Dus 2 torens (87 m), 2 gondels (elk 400 ton) en 6 wieken (75 m). De torens werden verticaal getransporteerd. De wieken steken 26 meter uit aan stuurboordzijde en 13 meter aan bakboordzijde, wat de totale breedte van het transport op 78 m brengt. In totaal werden 42 turbines geïnstalleerd, wat betekent dat er 21 reizen vanuit de haven van Oostende naar het Rentel-windpark en terug nodig waren.
- Op 9 mei 2018 meerde het eerste cruiseschip van het seizoen aan in de haven van Oostende. De Ocean Majesty kwam uit Cherbourg en voer daarna richting Kiel Kanaal. Haven Oostende ontving in 2018 15 cruiseschepen.
- Op 12 juli 2018 verwelkomde de haven van Oostende het tot nu toe grootste schip van de vloot van GEOxyz, de Geo Ocean III. Het hoogtechnologisch schip verblijft een viertal dagen in de haven van Oostende om meetapparatuur te mobiliseren. Daarna gaan de Geo Ocean III en haar

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

bemanning in het Britse deel van de Noordzee operaties uitvoeren op zoek naar niet-ontploft oorlogsmateriaal.

- De Britse regering subsidieert voor 120 miljoen euro nieuwe ferrydiensten in andere havens, opdat Dover na de brexit niet zou dichtslippen met wachtende trucks. Voor de nieuwe lijn Oostende-Ramsgate krijgt Seaborne Freight ruim 15 miljoen euro. De Britse regering ziet zich genoodzaakt om als noodmaatregel het cargoverkeer van Dover te spreiden over andere havens. Het plan voorziet om wekelijks vierduizend trucks te verspreiden over de havens van Plymouth, Poole (Bournemouth), Portsmouth en Ramsgate.
- De “Hydroville”, het eerste erkende passagiersvaartuig dat waterstof verbrandt in een dieselmotor, verbleef gedurende de zomer van 2018 in de haven van Oostende. Waterstof heeft als voordeel dat er geen CO₂, fijn stof of zwaveloxides vrijkomen bij de verbranding ervan. De catamaran is in de eerste plaats een pilootproject om de waterstoftechnologie te testen voor later gebruik in grotere zeeschepen. ‘Hydro’ betekent water in het Grieks. De ‘Ville’ refereert naar de rijke geschiedenis van eigenaar CMB: alle passagiersschepen van deze rederij hadden een naam die eindigde op “ville” (Albertville, Leopoldville, Fabiolaville, Anversville enz.).
- Op de REBO terminal in de haven van Oostende vond op 25 oktober 2018 de officiële inhuldiging plaats van het nieuwste offshore installatievaartuig van Jan De Nul, de Taillevent. Na de Neptune (2012), Arista & Aquata (2012), Vole au Vent (2016) en de Esvagt Mercator (2017), is de Taillevent het zesde offshore wind vaartuig dat haar officiële naam kreeg in de haven van Oostende. De Taillevent heeft zes spudpalen, is 140 meter lang en kan in waterdieptes tot 40 meter opereren. Verder is dit installatieschip voorzien van een hijskraan met een hijsvermogen van 1.000 ton en een hulpkraan van 50 ton.





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 1989-2018, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2018 besteedde het Vlaamse Gewest 431,5 miljoen euro in functie van de havens. De post “maritieme toegang” is goed voor 296,1 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. In 2016, 2017 en 2018 werd bij maritieme toegang ook een bedrag van 59,5 miljoen euro opgenomen voor de financiële bijdrage van Vlaanderen aan Nederland ten behoeve van de nieuwe sluis in Terneuzen.



Voor de laatste vijf jaar (2014-2018) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met aanduiding van de belangrijkste projecten.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2018 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN

Tabel 2.1:

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2018

(in prijzen 2018)

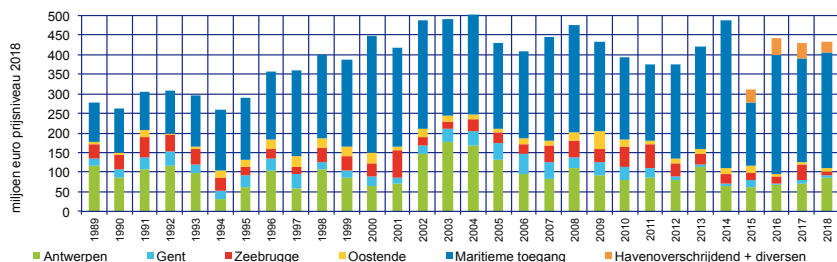
jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Antwerpen	115,94	86,66	107,22	115,38	98,49	30,46	61,46	102,89	57,56	106,08	86,89
Gent	18,68	22,26	29,41	37,31	19,76	22,44	31,73	31,71	38,22	20,02	17,03
Zeebrugge	37,18	34,05	52,47	42,58	42,11	32,64	21,15	23,68	18,59	36,10	37,05
Oostende	6,86	8,38	17,52	2,23	3,90	17,68	16,36	24,43	26,36	23,12	23,52
Totaal havens	178,66	151,35	206,61	197,49	164,27	103,22	130,70	182,72	140,72	185,32	164,49
Maritieme toegang	99,07	110,65	97,96	111,50	131,91	155,17	159,32	172,72	220,08	214,37	223,17
Havenoverschrijden- de kleine projecten en diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	277,74	262,01	304,58	308,99	296,18	258,38	290,02	355,43	360,80	399,70	387,66
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%

jaar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Antwerpen	64,42	70,47	146,47	177,17	167,20	132,40	95,24	82,72	109,22	93,15	80,43
Gent	25,46	16,59	22,49	33,23	37,77	43,44	51,74	42,77	27,85	32,57	33,75
Zeebrugge	33,69	69,68	19,61	19,85	29,72	25,90	23,76	42,45	44,20	34,78	52,34
Oostende	25,64	9,18	21,73	14,16	12,43	8,64	16,41	12,66	19,47	45,63	17,67
Totaal havens	149,21	165,92	210,30	244,41	247,12	210,39	187,15	180,60	200,74	206,13	184,19
Maritieme toegang	298,80	250,21	275,98	247,56	293,35	219,29	219,93	264,65	275,31	227,99	209,82
Havenoverschrijdend + diversen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	448,01	416,13	486,28	491,97	540,47	429,67	407,08	445,25	476,05	434,13	394,00
Maritieme toegang %	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%

jaar	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Antwerpen	86,80	81,10	114,33	66,08	62,69	67,80	71,38	87,65	2.825,74
Gent	24,43	9,37	4,50	6,34	17,68	4,08	8,19	3,62	734,45
Zeebrugge	59,61	32,56	28,36	21,91	18,11	16,63	39,86	9,81	1.000,42
Oostende	8,98	11,13	13,35	17,22	17,35	6,17	5,35	8,57	462,11
Totaal havens	179,82	134,15	160,54	111,56	115,83	94,68	124,78	109,64	5.022,72
Maritieme toegang	196,28	241,28	260,09	375,28	162,63	304,31	264,22	296,11	6.579,02
Havenoverschrijdend + diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	32,27	43,37	40,99	25,73	142,36
Algemeen totaal	376,11	375,43	420,63	486,84	310,74	442,36	429,98	431,48	11.744,09
Maritieme toegang %	52,2%	64,3%	61,8%	77,1%	52,3%	68,8%	61,4%	68,6%	56,0%

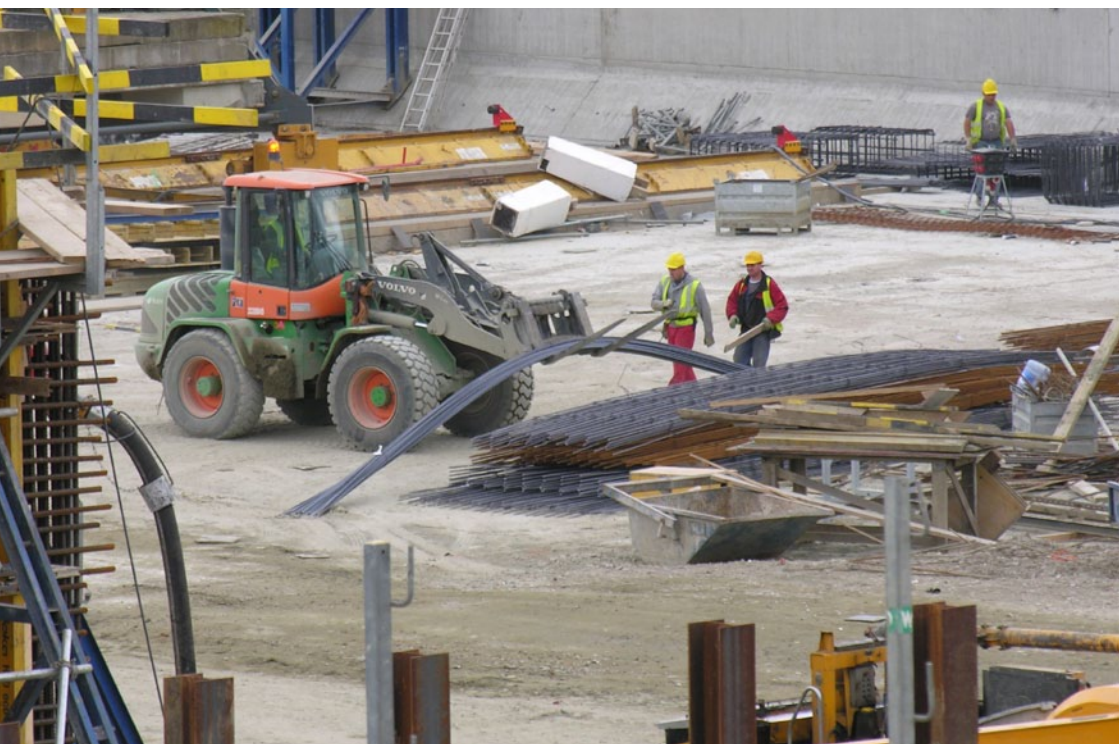
Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang. Onder voorbehoud van wijzigingen via het Financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU). * tot 2014 ondergebracht onder "maritieme toegang".

Uitgaven voor havens door de Vlaamse overheid



2.2. Haven van Antwerpen

In 2018 werd door het Vlaams Gewest 87,7 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Antwerpen. Ruim 22% daarvan zijn decreetkosten: werking van de sluizen en de havenkapiteinsdienst. Ook belangrijk zijn de kosten voor de bouw en financiering van AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwa-



tering, 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 sluizen in het havengebied en daarnaast ook een aantal wegenwerken. De beschikbaarheidsvergoeding voor de Kieldrechtsluis bedraagt 18 miljoen euro.

Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2014-2018, miljoen euro

(in prijzen 2018)

PROJECT	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	1,70	0,01	0,53	1,06	0,00	3,30
Berendrechtsluis & zandvlietsluis	0,00	0,37	0,62	1,22	0,13	2,34
Zandvlietsluis	0,13	2,76	1,62	0,33	0,00	4,83
Reserve bovenrolwagens t.b.v. diverse sluizen	0,00	0,00	1,74	0,00	0,00	1,74
Vierde havendok	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Bouw / Financieringskost AMORAS	7,62	7,62	7,54	7,35	7,10	37,23
Renovatie Van Cauwelaertsluis	1,00	0,02	0,04	0,00	0,00	1,06
Boudewijnsluis	4,44	2,48	5,58	0,12	31,91	44,54
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00	0,00	0,21	0,22	0,43
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	0,00	7,86	0,00	0,00	7,86
Verrebroekdok	0,04	0,00	0,22	0,00	0,00	0,27
Kieldrechtsluis	0,04	0,00	4,80	19,70	18,20	42,74
Herstellingswerken Kallosluis	0,47	0,06	0,00	0,00	0,00	0,53
Verdieping kaaimuren Vijfde Havendok en Industriedok	0,00	0,00	0,90	1,00	0,77	2,67
Wachtplaatsen Ketelplaat (binnenvaart)	0,00	0,00	0,00	5,43	0,00	5,43
Overige (kleinere werken en diversen)	19,11	18,55	7,21	7,89	9,76	62,53
Decreetkosten: werking sluizen	13,78	13,59	14,28	17,03	9,70	68,38
Decreetkosten: toelage kanaaldokken & commerciële ligplaatsen	5,69	6,38	5,63	0,00	0,00	17,70
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	12,04	10,85	9,22	10,04	9,85	51,99
Totaal Haven van Antwerpen	66,08	62,69	67,80	71,38	87,65	355,59

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

2.3. North Sea Port Flanders (Haven van Gent)

In 2018 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Gent 3,6 miljoen euro. Het gaat vooral om kleinere werken (o.m. onderhoud Kanaal Gent-Terneuzen, ...). De decreetkosten in de haven van Gent bestaan uitsluitend uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteinsdienst: 1,5 miljoen euro.

Tabel 2.3

**Grote projecten haven van Gent (North Sea Port Flanders),
2014-2018, miljoen euro** *(in prijzen 2018)*

PROJECT	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,78
Moervaart	0,00	2,00	0,02	5,57	0,00	7,60
Overige (kleinere werken en diversen)	3,50	13,78	2,54	1,09	2,12	23,02
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,08	0,11	0,00	0,00	0,00	0,18
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	1,99	1,79	1,52	1,53	1,50	8,32
Totaal Haven van Gent	6,34	17,68	4,08	8,19	3,62	39,91

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

2.4. Haven van Zeebrugge

In 2018 werd door het Vlaams Gewest 9,8 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 4,5 miljoen euro), de vernieuwing van de oevers van het Boudewijnkanaal, werken aan de Vandammesluis en enkele kleinere werken.



Tabel 2.4**Grote projecten haven van Zeebrugge, 2014-2018, miljoen euro***(in prijzen 2018)*

PROJECT	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Onderwaterdamwand kop Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	3,37	0,00	3,37
Tweede LNG-steiger	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Strategisch Haveninfrastructuur Project	3,51	0,10	0,00	0,00	0,00	3,61
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,00	0,25	0,02	0,00	0,00	0,27
Aanleg Wielingen- en Albert II dok	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,39
Aanleg Albert II-dok	0,00	0,13	0,00	2,21	0,00	2,34
Werken Vandammesluis en vaargeul	5,84	6,20	4,14	20,80	1,40	38,39
Werken Visartsluis	0,25	0,31	0,00	1,50	0,08	2,14
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en bijhorende terreinen	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,02
Vernieuwen oevers Boudewijnkanaal	0,00	1,81	1,79	1,75	1,69	7,04
Renovatie spoorbrug over Boudewijnkanaal	0,00	0,00	1,75	0,00	0,00	1,75
Overige (kleinere werken en diversen)	5,09	3,02	3,03	4,49	2,18	17,81
Decreetkosten: werking sluizen	3,73	3,56	3,58	3,59	2,35	16,80
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,02	2,71	2,31	2,15	2,11	12,29
Totaal Haven van Zeebrugge	21,91	18,11	16,63	39,86	9,81	106,32

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



2.5. Haven van Oostende

In 2018 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Oostende 8,6 miljoen euro. Het gaat vooral om kleinere werken en diversen (7,3 miljoen euro), o.m. de renovatie van de draagstructuur van het Westerstaketsel en sloop- en saneringswerken van Kwartier Oosteroever. De decreetkosten bedragen voor de haven van Oostende 1,3 miljoen euro.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2014-2018, miljoen euro

(in prijzen 2018)

PROJECT	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Nieuwe havendammen	9,51	0,00	0,00	0,00	0,00	9,51
Renovatie kaai 101 thv bestuursgebouw DAB vloot	0,00	9,27	0,00	0,00	0,00	9,27
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09
Demeysluis: schilder- en herstellingswerken, electromechanische uitrusting deuren	0,00	0,00	1,42	0,00	0,00	1,42
Overige (kleinere werken en diversen)	6,24	6,77	3,55	4,07	7,31	27,94
Decreetkosten: werking sluizen	0,55	0,55	0,56	0,55	0,55	2,76
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	0,85	0,76	0,65	0,73	0,71	3,69
Totaal Haven van Oostende	17,22	17,35	6,17	5,35	8,57	54,68

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA, 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,² geen havenarbeid in de strikte zin van het woord vereist is. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals bijvoorbeeld fruitsap of visolie, moeten wel havenarbeiders worden aangeworven. Bovendien moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de bedrijven gericht op in, uit- en doorvoer en anderzijds de industriële ondernemingen.

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 iedere haven, een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds

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

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 (tot 30 juni 2017) CEWO (Centrale der Werkgevers Oostende). Sinds 1 juli 2017 is CEWEZ vzw ook aangesteld als wettelijke lasthebber voor de havens van Oostende en Nieuwpoort.

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 geprobeerden in 2014 en 2015 tot een akkoord te komen met de sociale partners om de wetgeving op de havenarbeid aan te passen ten einde een Europese veroordeling te voorkomen. In april 2016 bereiken de sociale partners een akkoord. In juni 2016 keurden havenarbeiders van het algemeen contingent het akkoord goed.
- In juli 2016 werd het Koninklijk Besluit³ gepubliceerd met daarin de wijzigingen aan de wetgeving over de havenarbeid.
- De Europese Commissaris die bevoegd is voor dit dossier, Violetta Bulc, is akkoord met de nieuwe wetgeving (december 2016).

3 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.

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 sector⁴. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit⁵. 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.

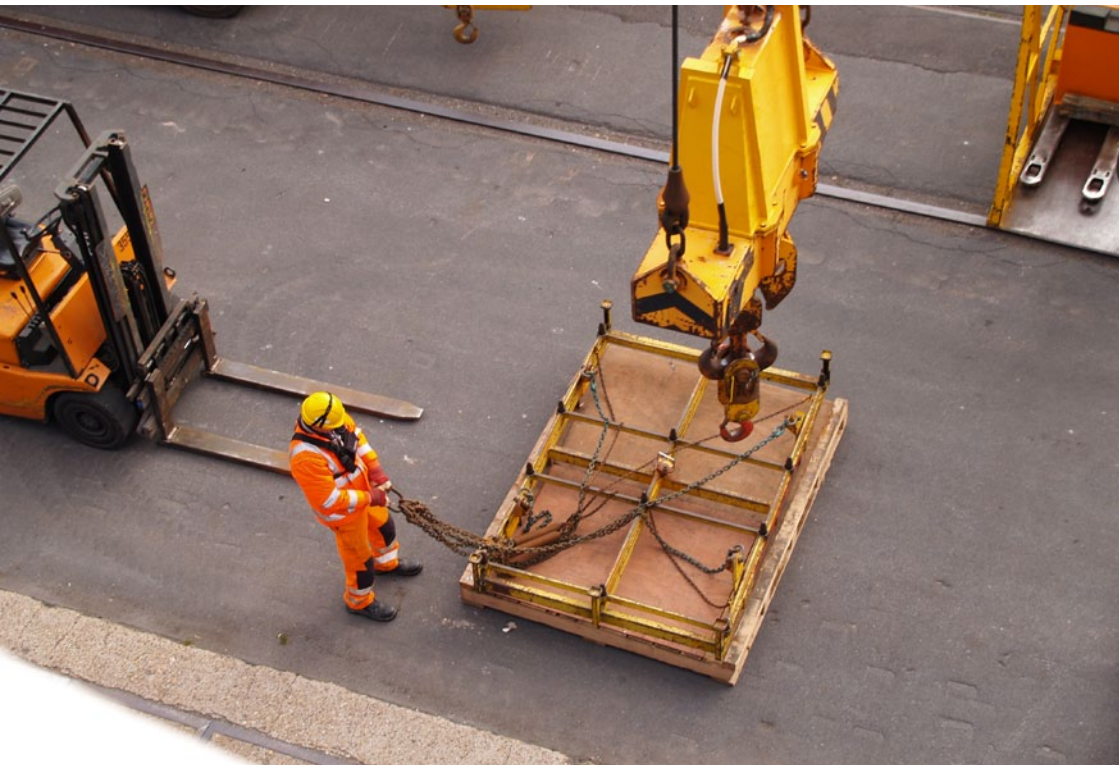
⁴ De Nationale Bank van België berekende dat er in totaal in de Vlaamse havens meer dan 100.000 voltijdse equivalenten tewerkgesteld zijn (directe werkgelegenheid). Het gaat om een hele waaier van beroepen en sectoren, zowel in de maritieme sector als in logistiek, handel en industrie. De havenarbeid zoals in dit hoofdstuk beschreven is slechts een klein deel daarvan, nl. 8.000 à 8.500 havenarbeiders.

⁵ 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 beroepscategorieën:

1. havenarbeiders algemeen werk;
2. gespecialiseerde beroepscategorieën: dokautovoerders, dokautovoerders-kraanmannen, dekmannen, markeerders, kuipers;
3. beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen: walkraanmannen, walkraanmannen/speciale tuigen, dokautovoerders-kraanmannen/speciale tuigen;
4. kaderpersoneel (leidinggevend personeel): ceelbazen, foremannen, chef-markeerders, assistent-chef-markeerders, conterbazen;
5. beroepscategorie 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, 1980-2018**

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
2017	6.277	1.262.963	201
2018	6.723	1.315.804	196

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

Tabel 3.2

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool en gepresteerde taken, North Sea Port Flanders (haven Gent), 1980-2018

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
2017	425	81.632	192
2018	459	84.268	184

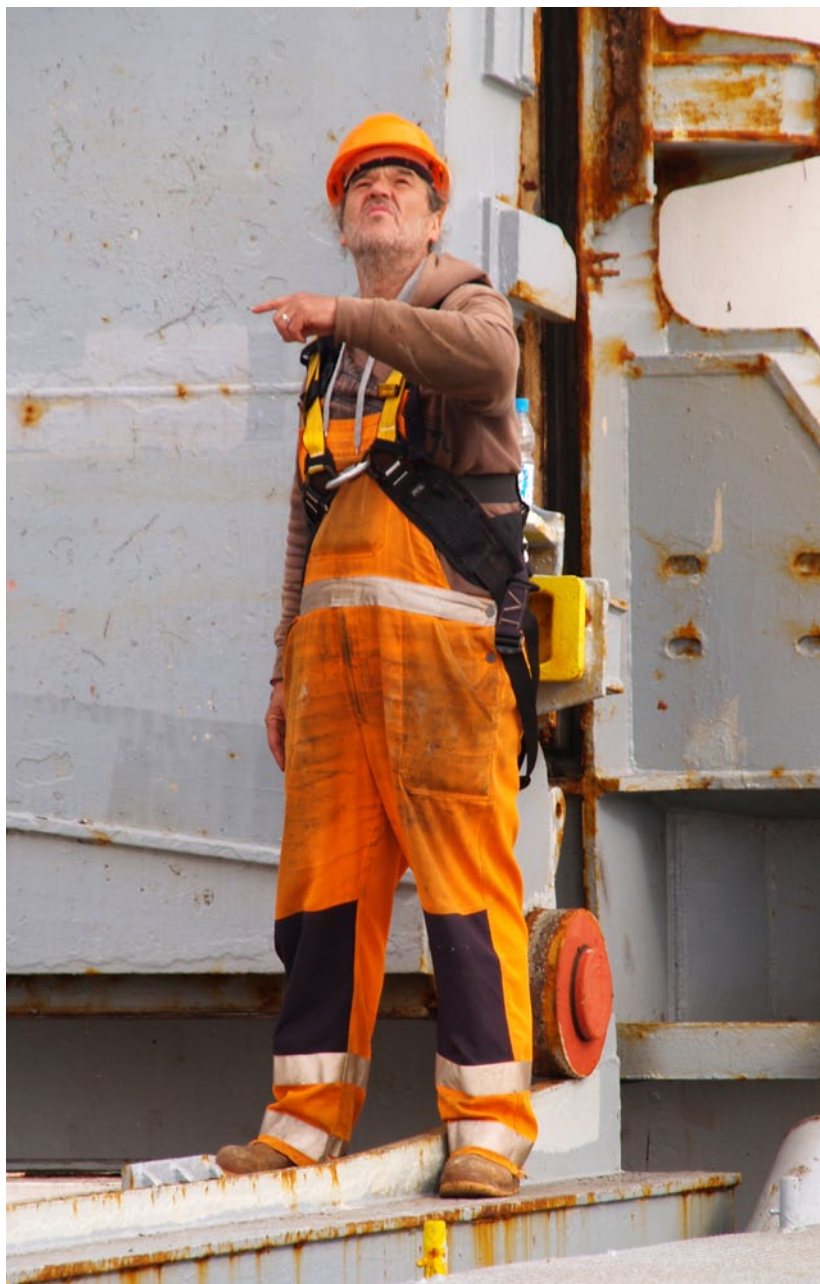
Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA, Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG.

Tabel 3.3

**Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool
en RSZ-dagen, haven van Zeebrugge, 1980-2018**

Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde RSZ-dagen	Gemiddeld aantal RSZ-dagen 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
2017	1.796	414.548	231
2018	1.833	422.096	230

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA, CEWEZ. RSZ-dagen: Effectief gepresteerde dagen + betaalde vakantie- en feestdagen.



Tabel 3.4

**Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool,
haven van Oostende, 1990-2017**

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
2017*	-

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA, Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Sociale Samenwerking - Group S. * Sinds 1 juli 2017 is CEWEZ vzw ook aangesteld als wettelijke lasthebber voor de havens van Oostende en Nieuwpoort. De havenarbeiders van Oostende en Nieuwpoort zijn vanaf dat moment opgenomen in de tabel voor Zeebrugge.

3.6. Logistiek en vaklui

Sinds het Koninklijk Besluit van juli 2016 worden de logistieke werknemers niet meer gerekend als havenarbeider. Ook vaklui worden niet tot de havenarbeiders gerekend. Hierbij de situatie per haven voor 2018 (31 december):

Haven Antwerpen:

- Logistieke werknemers: 1.687
- Vaklui: 926

Haven Gent:

- Logistieke werknemers: 29
- Vaklui: 94
- Havenarbeiders buiten de pool: markeerders: 24

Haven Zeebrugge:

- Logistieke werknemers: 451
- Vaklui: 29
- Fruitsorteerders: 4



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 2012-2017. Kort samengevat:

- De totale directe toegevoegde waarde voor de vier Vlaamse havens bedroeg in 2017 bijna 17,4 miljard euro. De totale toegevoegde waarde, dus directe en indirecte toegevoegde waarde samen, bedroeg in 2017 31,2 miljard euro. Dit is 7,1% van het Belgische BBP (12,0% van het Vlaamse BBP).
- De directe werkgelegenheid bedroeg 104.612 voltijdse equivalenten (VTE's). Met de indirecte werkgelegenheid erbij wordt dit in totaal 233.573 VTE. Dit is 5,6% van de werkende bevolking in België (bijna 9,6% van de werkende bevolking in het Vlaams Gewest).
- Er werd in de Vlaamse havens ruim 4,5 miljard euro geïnvesteerd in 2017.

4.2. Definities en methodologie

4.2.1 Algemeen

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport “The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2017” gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks ‘Working papers - document series’⁶ in maart 2019 werd gepubliceerd. De methodiek wordt uitvoerig toegelicht in het verslag 2004⁷ van dit rapport.

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 wordt de Nace-Bel 2008 code gebruikt voor de selectie van de ondernemingen. Voor de berekening van de indirecte effecten wordt gewerkt met de meest recente input-outputtabellen van het Planbureau en aanbod

6 Gueli, E., Ringoot P., Van Kerckhoven, M., “The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2017”, Working paper nr. 368, Nationale Bank van België, Brussel, 2019. Geïnteresseerden kunnen alle data downloaden van de website van de Nationale Bank: <http://stat.nbb.be/Index.aspx?DataSetCode=AMPORTS> om er hun eigen analyses mee te verrichten.

7 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 gebruikstabellen 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 interpretatie van de indirecte effecten dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

Door onderzoeksinstellingen en universiteiten werd heel wat onderzoek uitgevoerd naar het 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, 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, automobiel-industrie en energiesector;
- handel: de keten van tussenpersonen in de handel die een band met de havens hebben, zoals toeleveranciers, import-export bedrijven, handels-bedrijven 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 dien-sten leveren in de havens, zoals o.a. informaticadiensten, schade-experts, controlebureaus en consultancy.

De bedrijven die behoren tot de maritieme cluster maken de havenactivi-teit 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 Natio-nale 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 1993⁸. 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.

-
- 8 Voor de juiste afbakening van de havengebieden: zie 'Afbakening havengebied' bij 'Steekkaarten Vlaamse havens' op de website van de Vlaamse Havencommissie (www.vlaamsehavencommissie.be). De VHC is ondertussen geïntegreerd in de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

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.

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 scheepsherstelling
- 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);
- 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);
- niet-recurrente bedrijfsopbrengsten: rubriek 76A (in min);
- niet-recurrente bedrijfskosten: rubriek 66A;
- 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 de tewerkstellingsgegevens van het INR. De analyse van de toegevoegde waarde van ondernemingen met verschillende vestigingen moet dus met de nodige voorzichtigheid gebeuren.

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 voor het jaar 2017 berekend. De berekende indirecte effecten worden niet verder opgesplitst.

4.2.3 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid wordt berekend op basis van rubriek 9087 van de gepubliceerde jaarrekeningen.

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 voor het jaar 2017 berekend. De berekende indirecte effecten worden niet verder opgesplitst. Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR).

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 meerdere vestigingen hebben, worden de investeringen van het bedrijf verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot de tewerkstellingsgegevens van het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de 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 2017 in de vier Vlaamse havens samen 31,2 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 17,4 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde uitkwam op 13,8 miljard euro. Iets meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd in de industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor iets meer dan een kwart van de directe toegevoegde waarde.

4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2017 11,5 miljard euro. Dat Antwerpen een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld is, blijkt uit de cijfers: ruim de helft van de directe toegevoegde waarde werd gerealiseerd in de industrie. De maritieme cluster was in 2017 goed voor een directe toegevoegde waarde van 3,6 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor ruim 7,8 miljard euro. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2017 op ruim 20,7 miljard euro.

4.3.3 Haven van Gent⁹

In 2017 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent 4,4 miljard euro. Met de staalindustrie en de autoassemblage is Gent een belangrijke industriële haven. De sector industrie was goed voor twee derde, en de niet-maritieme cluster voor 92% van de directe toegevoegde waarde. Acht procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2017 gerealiseerd door

⁹ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

de maritieme cluster. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2017 op 9,0 miljard euro.

4.4.4 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: ruim 57% van de directe toegevoegde waarde, die in 2017 1,0 miljard euro bedroeg, werd gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens, met een aandeel van 24%. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2017 op bijna 1,9 miljard euro.

4.4.5 Haven van Oostende

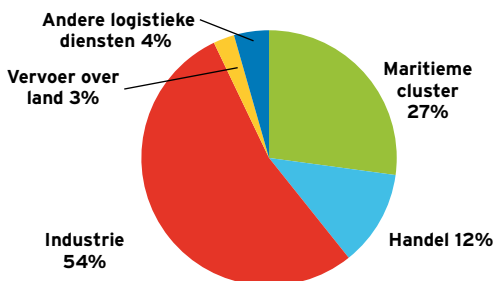
In 2017 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende ruim 528 miljoen euro. De sector industrie (in hoofdzaak chemie en de metaalverwerkende nijverheid) was goed voor meer dan de helft daarvan. Ook de maritieme cluster is in Oostende van belang: in 2017 creëerde deze sector bijna een derde van de directe toegevoegde waarde. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2017 op 0,9 miljard euro.

Tabel 4.1

Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)
Directe Toegevoegde Waarde

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	1.932,0	2.005,1	2.060,9	2.111,4	2.181,1	2.301,2
Overige maritieme cluster	2.425,6	2.308,8	2.314,2	2.753,6	2.593,8	2.419,2
Totaal maritieme cluster	4.357,6	4.313,8	4.375,0	4.865,2	4.775,0	4.720,3
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	1.814,5	1.730,4	1.822,9	1.854,7	2.008,1	2.111,3
● Industrie	7.392,0	7.477,9	7.748,9	8.398,1	8.220,5	9.326,1
● Vervoer over land	477,7	472,9	450,3	448,8	439,8	465,1
● Andere logistieke diensten	646,0	681,0	684,0	714,0	721,5	770,8
Totaal niet-maritieme cluster	10.330,4	10.362,1	10.706,1	11.415,5	11.389,9	12.673,3
Totaal directe toegevoegde waarde	14.688,3	14.675,9	15.081,2	16.280,6	16.165,0	17.393,6
Totaal indirecte toegevoegde waarde	12.726,8	12.413,9	13.046,7	14.214,8	13.674,9	13.786,7
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	27.415,1	27.089,8	28.127,9	30.495,4	29.839,9	31.180,3

Bron: NBB.



Tabel 4.2

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	2.301,2	48,8%	Chemische industrie	4.216,8	33,3%
Scheepsbouw en -herstelling	63,9	1,4%	Metaalverwerkende nijverheid	1.505,7	11,9%
Havenaanleg en baggerwerken	359,5	7,6%	Voedingsindustrie	223,6	1,8%
Rederijen	504,5	10,7%	Autoconstructie en assemblage	827,2	6,5%
Scheepsagenten en expeditieus	722,9	15,3%	Bouw	383,7	3,0%
Visserij en visverwerking	97,8	2,1%	Electronica	53,6	0,4%
Bunkering & maritieme handel	10,1	0,2%	Energie	470,1	3,7%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	330,6	7,0%	Brandstofproductie	1.289,0	10,2%
Publieke sector / overheid	329,9	7,0%	Overige industrie	356,4	2,8%
Totaal maritieme cluster	4.720,3	100,0%	Wegvervoer	309,6	2,4%
			Overig landtransport	155,5	1,2%
			Overige logistieke diensten	770,8	6,1%
			Handel	2.111,3	16,7%
			Totaal niet-maritieme cluster	12.673,3	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 17.393,6

Bron: NBB.

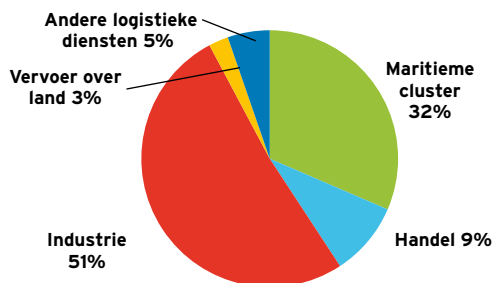
Tabel 4.3

Haven van Antwerpen - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)

Directe Toegevoegde Waarde

Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	1.481,2	1.563,3	1.604,8	1.665,0	1.697,7	1.803,9
Overige maritieme cluster	1.858,0	1.717,9	1.718,2	2.122,2	1.979,4	1.800,0
Totaal maritieme cluster	3.339,2	3.281,2	3.323,0	3.787,3	3.677,2	3.603,8
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Handel	903,6	855,1	917,0	908,1	997,9	1.065,8
Industrie	5.020,1	4.850,8	4.970,6	5.473,9	5.280,7	5.892,6
Vervoer over land	307,0	308,2	296,6	291,6	275,8	284,2
Andere logistieke diensten	485,8	505,5	502,1	537,3	559,3	606,4
Totaal niet-maritieme cluster	6.716,6	6.519,6	6.686,2	7.210,9	7.113,7	7.849,0
Totaal directe toegevoegde waarde	10.055,9	9.800,7	10.009,2	10.998,2	10.790,9	11.452,7
Totaal indirecte toegevoegde waarde	9.029,9	8.525,2	8.478,5	9.222,4	8.647,6	9.284,3
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	19.085,8	18.325,9	18.487,7	20.220,6	19.438,5	20.737,0

Bron: NBB.



Tabel 4.4

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	1.803,9	50,1%	Chemische industrie	3.653,5	46,5%
Scheepsbouw en -herstelling	35,6	1,0%	Metaalverwerkende nijverheid	251,4	3,2%
Havenaanleg en baggerwerken	288,6	8,0%	Voedingsindustrie	63,5	0,8%
Rederijen	451,8	12,5%	Autoconstructie en assemblage	82,2	1,0%
Scheepsagenten en expediteurs	607,8	16,9%	Bouw	166,6	2,1%
Visserij en visverwerking	1,2	0,0%	Electronica	12,4	0,2%
Bunkering & maritieme handel	8,7	0,2%	Energie	310,9	4,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	258,9	7,2%	Brandstofproductie	1.182,4	15,1%
Publieke sector / overheid	147,4	4,1%	Overige industrie	169,7	2,2%
Totaal maritieme cluster	3.603,8	100,0%	Wegvervoer	145,1	1,8%
			Overig landtransport	139,1	1,8%
			Overige logistieke diensten	606,4	7,7%
			Handel	1.065,8	13,6%
			Totaal niet-maritieme cluster	7.849,0	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 11.452,7

Bron: NBB.

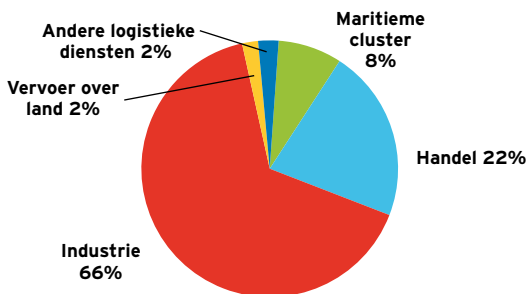
Tabel 4.5

Haven van Gent - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)

Directe Toegevoegde Waarde

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	254,4	244,9	247,6	224,5	236,7	249,2
Overige maritieme cluster	84,6	83,8	90,7	88,3	96,2	102,8
Totaal maritieme cluster	338,9	328,6	338,2	312,9	332,9	352,1
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	780,9	771,6	805,9	846,4	906,3	950,0
● Industrie	1.872,5	2.084,1	2.255,2	2.414,3	2.422,0	2.871,7
● Vervoer over land	75,3	75,0	76,5	80,4	81,7	88,3
● Andere logistieke diensten	126,3	138,9	141,8	138,3	113,5	112,1
Totaal niet-maritieme cluster	2.855,1	3.069,7	3.279,4	3.479,3	3.523,4	4.022,1
Totaal directe toegevoegde waarde	3.194,0	3.398,3	3.617,6	3.792,2	3.856,3	4.374,2
Totaal indirecte toegevoegde waarde	3.259,9	3.565,2	3.735,5	4.020,9	4.041,7	4.610,2
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	6.453,9	6.963,5	7.353,1	7.813,1	7.898,0	8.984,4

Bron: NBB.



Tabel 4.6

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	249,2	70,8%	Chemische industrie	489,5	12,2%
Scheepsbouw en -herstelling	4,2	1,2%	Metaalverwerkende nijverheid	1.056,6	26,3%
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0%	Voedingsindustrie	108,6	2,7%
Rederijen	4,8	1,4%	Autoconstructie en assemblage	741,9	18,4%
Scheepsagenten en expeditie	41,9	11,9%	Bouw	145,0	3,6%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%	Electronica	37,1	0,9%
Bunkering & maritieme handel	0,4	0,1%	Energie	45,8	1,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	30,5	8,7%	Brandstofproductie	106,6	2,7%
Publieke sector / overheid	21,0	6,0%	Overige industrie	140,6	3,5%
Totaal maritieme cluster	352,1	100,0%	Wegvervoer	78,3	1,9%
			Overig landtransport	10,0	0,2%
			Overige logistieke diensten	112,1	2,8%
			Handel	950,0	23,6%
			Totaal niet-maritieme cluster	4.022,1	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 4.374,2

Bron: NBB.

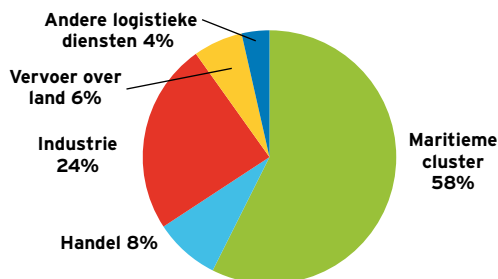
Tabel 4.7

Haven van Zeebrugge - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)

Directe Toegevoegde Waarde

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	193,2	194,7	205,4	219,2	244,2	246,8
Overige maritieme cluster	317,9	338,8	336,0	359,7	342,1	349,1
Totaal maritieme cluster	511,2	533,5	541,4	578,9	586,3	595,8
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	114,7	88,1	85,7	88,1	90,5	86,9
● Industrie	234,4	277,9	246,7	234,0	238,8	253,1
● Vervoer over land	71,1	64,7	54,4	51,8	56,3	65,5
● Andere logistieke diensten	19,6	24,5	26,6	26,6	34,3	36,8
Totaal niet-maritieme cluster	439,7	455,0	413,4	400,5	420,0	442,3
Totaal directe toegevoegde waarde	951,0	988,5	954,9	979,4	1.006,3	1.038,2
Totaal indirecte toegevoegde waarde	743,2	785,7	753,1	823,8	865,1	816,1
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	1.694,2	1.774,2	1.708,0	1.803,2	1.871,4	1.854,3

Bron: NBB.



Tabel 4.8

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	246,8	41,4%	Chemische industrie	37,2	8,4%
Scheepsbouw en -herstelling	10,8	1,8%	Metaalverwerkende nijverheid	6,6	1,5%
Havenaanleg en baggerwerken	28,3	4,7%	Voedingsindustrie	34,6	7,8%
Rederijen	47,4	8,0%	Autoconstructie en assemblage	1,7	0,4%
Scheepsagenten en expeditie	68,2	11,4%	Bouw	33,0	7,5%
Visserij en visverwerking	53,1	8,9%	Electronica	4,1	0,9%
Bunkering & maritieme handel	1,0	0,2%	Energie	93,4	21,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	37,7	6,3%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	102,6	17,2%	Overige industrie	42,5	9,6%
Totaal maritieme cluster	595,8	100,0%	Wegvervoer	59,1	13,4%
			Overig landtransport	6,4	1,4%
			Overige logistieke diensten	36,8	8,3%
			Handel	86,9	19,6%
			Totaal niet-maritieme cluster	442,3	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 1.038,2

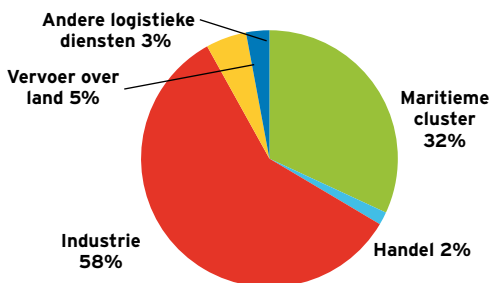
Bron: NBB.

Tabel 4.9

Haven van Oostende - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)
Directe Toegevoegde Waarde

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	3,2	2,2	3,1	2,7	2,5	1,3
Overige maritieme cluster	165,1	168,3	169,3	183,4	176,1	167,3
Totaal maritieme cluster	168,3	170,5	172,4	186,1	178,6	168,6
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	15,3	15,6	14,3	12,1	13,4	8,6
● Industrie	265,0	265,1	276,4	275,9	279,0	308,7
● Vervoer over land	24,3	25,0	22,8	25,0	26,0	27,1
● Andere logistieke diensten	14,3	12,1	13,5	11,8	14,4	15,5
Totaal niet-maritieme cluster	319,0	317,8	327,1	324,8	332,8	359,9
Totaal directe toegevoegde waarde	487,4	488,3	499,5	510,8	511,4	528,5
Totaal indirecte toegevoegde waarde	371,3	372,5	366,3	393,4	384,8	375,7
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	858,7	860,8	865,8	904,2	896,2	904,2

Bron: NBB.



Tabel 4.10

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	1,3	0,8%	Chemische industrie	36,6	10,2%
Scheepsbouw en -herstelling	13,3	7,9%	Metaalverwerkende nijverheid	191,1	53,1%
Havenaanleg en baggerwerken	42,6	25,3%	Voedingsindustrie	16,9	4,7%
Rederijen	0,5	0,3%	Autoconstructie en assemblage	1,4	0,4%
Scheepsagenten en expeditie	5,0	3,0%	Bouw	39,1	10,9%
Visserij en visverwerking	43,5	25,8%	Electronica	0,0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	20,0	5,6%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	3,5	2,1%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	58,9	34,9%	Overige industrie	3,6	1,0%
Totaal maritieme cluster	168,6	100,0%	Wegvervoer	27,1	7,5%
			Overig landtransport	0,0	0,0%
			Overige logistieke diensten	15,5	4,3%
			Handel	8,6	2,4%
			Totaal niet-maritieme cluster	359,9	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 528,5

Bron: NBB.





4.4. Werkgelegenheid

De werkgelegenheid wordt berekend op basis van rubriek 9087 van de gepubliceerde jaarrekeningen.

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 voor boekjaar 2017 berekend. De berekende indirecte effecten worden niet verder opgesplitst. Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR).

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 2017 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens 104.612 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. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2017 op 233.573 VTE.

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is met een directe tewerkstelling in 2017 van 61.737 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 2017 27.989 VTE. Dit is 45% van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met 22.849 VTE komt de industrie op de tweede plaats. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2017 op 144.184 VTE.

4.4.3 Haven van Gent¹⁰

In 2017 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 28.262 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: 21.624 VTE (77%) waren in 2017 in die sector tewerkgesteld. Met 2.897 VTE was de maritieme cluster goed voor tien procent van de directe werkgelegenheid in 2017. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2017 op 64.495 VTE.

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2017 gecreëerd in de maritieme cluster. De industrie was goed voor 16% van de directe werkgelegenheid. In totaal is de haven van Zeebrugge goed voor een directe werkgelegenheid van 9.686 VTE. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2017 op 20.063 VTE.

4.4.5 Haven van Oostende

In de haven van Oostende bedroeg de totale directe werkgelegenheid in 2017 4.927 VTE. De industrie blijft de belangrijkste sector: goed voor de helft van de directe werkgelegenheid. De maritieme cluster is goed voor 37% van de werkgelegenheid in de haven van Oostende. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2017 op 9.173 VTE.

¹⁰ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

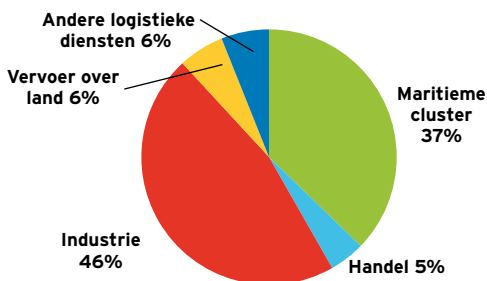
Tabel 4.11

Vlaamse havens - Werkgelegenheid (in VTE)

Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	19.492	19.558	19.681	19.404	19.840	20.478
Overige maritieme cluster	19.729	19.486	18.892	18.627	18.609	18.496
Totaal maritieme cluster	39.223	39.043	38.571	38.030	38.450	38.976
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Handel	5.555	5.375	5.475	5.110	4.851	4.709
Industrie	46.453	47.151	47.492	47.612	48.047	48.520
Vervoer over land	6.966	6.810	6.711	6.355	6.109	6.068
Andere logistieke diensten	5.398	5.495	5.604	5.785	6.106	6.338
Totaal niet-maritieme cluster	64.375	64.830	65.282	64.866	65.114	65.636
Totaal directe werkgelegenheid	103.597	103.873	103.852	105.895	103.563	104.612
Totaal indirecte werkgelegenheid	128.421	125.514	126.941	127.057	127.008	128.961
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	232.018	229.387	230.793	232.952	230.571	233.573

Bron: NBB.



Tabel 4.12

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	20.478	52,5%	Chemische industrie	13.756	21,0%
Scheepsbouw en -herstelling	795	2,0%	Metaalverwerkende nijverheid	11.131	17,0%
Havenaanleg en baggerwerken	1.994	5,1%	Voedingsindustrie	1.511	2,3%
Rederijen	986	2,5%	Autoconstructie en assemblage	10.283	15,7%
Scheepsagenten en expeditieus	7.701	19,8%	Bouw	4.273	6,5%
Visserij en visverwerking	961	2,5%	Electronica	452	0,7%
Bunkering & maritieme handel	84	0,2%	Energie	1.404	2,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1.879	4,8%	Brandstofproductie	2.985	4,5%
Publieke sector / overheid	4.096	10,5%	Overige industrie	2.725	4,2%
Totaal maritieme cluster	38.976	100,0%	Wegvervoer	3.795	5,8%
			Overig landtransport	2.273	3,5%
			Overige logistieke diensten	6.338	9,7%
			Handel	4.709	7,2%
			Totaal niet-maritieme cluster	65.636	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 104.612

Bron: NBB.

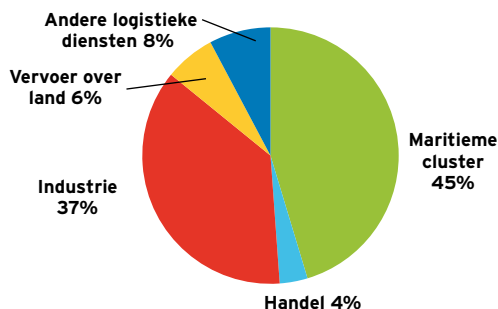
Tabel 4.13

Haven van Antwerpen - Werkgelegenheid (in VTE)

Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	14.462	14.558	14.581	14.760	14.886	15.362
Overige maritieme cluster	13.579	13.404	12.801	12.727	12.777	12.626
Totaal maritieme cluster	28.041	27.961	27.381	27.488	27.662	27.989
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Handel	2.328	2.260	2.403	2.210	2.157	2.172
Industrie	22.369	22.701	22.554	22.354	22.567	22.849
Vervoer over land	4.583	4.555	4.593	4.356	4.014	3.935
Andere logistieke diensten	3.974	4.061	4.180	4.324	4.617	4.791
Totaal niet-maritieme cluster	33.253	33.578	33.731	33.244	33.355	33.748
Totaal directe werkgelegenheid	61.294	61.539	61.112	60.732	61.016	61.737
Totaal indirecte werkgelegenheid	82.579	82.375	79.900	83.981	84.193	82.447
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	143.873	143.914	141.012	144.713	145.209	144.184

Bron: NBB.



Tabel 4.14

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	15.362	54,9%	Chemische industrie	10.990	32,6%
Scheepsbouw en -herstelling	370	1,3%	Metaalverwerkende nijverheid	3.563	10,6%
Havenaanleg en baggerwerken	1.466	5,2%	Voedingsindustrie	406	1,2%
Rederijen	807	2,9%	Autoconstructie en assemblage	867	2,6%
Scheepsagenten en expeditie	6.622	23,7%	Bouw	1.800	5,3%
Visserij en visverwerking	11	0,0%	Electronica	138	0,4%
Bunkering & maritieme handel	66	0,2%	Energie	1.060	3,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1.570	5,6%	Brandstofproductie	2.754	8,2%
Publieke sector / overheid	1.714	6,1%	Overige industrie	1.271	3,8%
Totaal maritieme cluster	27.989	100,0%	Wegvervoer	1.903	5,6%
			Overig landtransport	2.032	6,0%
			Overige logistieke diensten	4.791	14,2%
			Handel	2.172	6,4%
			Totaal niet-maritieme cluster	33.748	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 61.737

Bron: NBB.

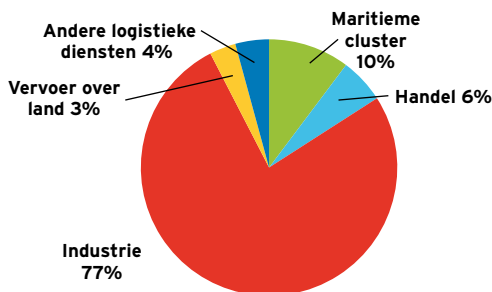
Tabel 4.15

Haven van Gent - Werkgelegenheid (in VTE)

Directe Werkgelegenheid

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	2.370	2.361	2.407	1.883	2.058	2.069
Overige maritieme cluster	820	820	816	791	777	828
Totaal maritieme cluster	3.191	3.181	3.223	2.673	2.835	2.897
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	2.246	2.106	2.072	1.841	1.603	1.602
● Industrie	19.821	20.231	20.833	21.258	21.472	21.624
● Vervoer over land	909	923	943	902	911	939
● Andere logistieke diensten	1.061	1.101	1.159	1.166	1.155	1.200
Totaal niet-maritieme cluster	24.038	24.358	25.006	25.168	25.142	25.365
Totaal directe werkgelegenheid	27.229	27.539	28.229	27.841	27.977	28.262
Totaal indirecte werkgelegenheid	33.527	33.987	34.307	36.318	38.264	36.233
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	60.756	61.526	62.536	64.159	66.241	64.495

Bron: NBB.



Tabel 4.16

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	2.069	71,4%	Chemische industrie	2.186	8,6%
Scheepsbouw en -herstelling	48	1,7%	Metaalverwerkende nijverheid	6.043	23,8%
Havenaanleg en baggerwerken	0	0,0%	Voedingsindustrie	684	2,7%
Rederijen	4	0,1%	Autoconstructie en assemblage	9.373	37,0%
Scheepsagenten en expeditieus	415	14,3%	Bouw	1.682	6,6%
Visserij en visverwerking	0	0,0%	Electronica	252	1,0%
Bunkering & maritieme handel	4	0,1%	Energie	191	0,8%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	143	4,9%	Brandstofproductie	231	0,9%
Publieke sector / overheid	214	7,4%	Overige industrie	982	3,9%
Totaal maritieme cluster	2.897	100,0%	Wegvervoer	792	3,1%
			Overig landtransport	147	0,6%
			Overige logistieke diensten	1.200	4,7%
			Handel	1.602	6,3%
			Totaal niet-maritieme cluster	25.365	100,0%

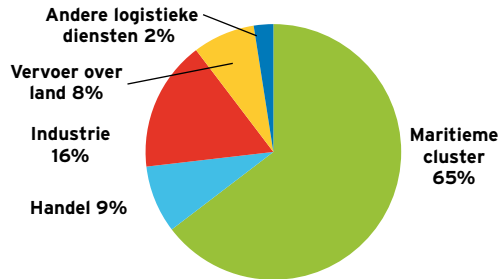
Totaal directe werkgelegenheid: 28.262

Bron: NBB.

Tabel 4.17
Haven van Zeebrugge - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	2.608	2.588	2.630	2.711	2.863	3.038
Overige maritieme cluster	3.459	3.419	3.464	3.302	3.238	3.222
Totaal maritieme cluster	6.067	6.007	6.092	6.012	6.101	6.260
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	799	816	803	851	889	827
● Industrie	1.853	1.807	1.621	1.570	1.612	1.598
● Vervoer over land	1.059	914	769	678	767	762
● Andere logistieke diensten	193	206	169	190	215	239
Totaal niet-maritieme cluster	3.905	3.742	3.361	3.290	3.483	3.426
Totaal directe werkgelegenheid	9.971	9.749	9.453	9.301	9.585	9.686
Totaal indirecte werkgelegenheid	10.238	10.002	9.952	10.282	10.537	10.377
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	20.209	19.751	19.405	19.583	20.122	20.063

Bron: NBB.

**Tabel 4.18**

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	3.038	48,5%	Chemische industrie	281	8,2%
Scheepsbouw en -herstelling	152	2,4%	Metaalverwerkende nijverheid	76	2,2%
Havenaanleg en baggerwerken	196	3,1%	Voedingsindustrie	291	8,5%
Rederijen	171	2,7%	Autoconstructie en assemblage	17	0,5%
Scheepsagenten en expeditie	637	10,2%	Bouw	354	10,3%
Visserij en visverwerking	524	8,4%	Electronica	62	1,8%
Bunkering & maritieme handel	14	0,2%	Energie	123	3,6%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	132	2,1%	Brandstofproductie	0	0,0%
Publieke sector / overheid	1.396	22,3%	Overige industrie	394	11,5%
Totaal maritieme cluster	6.260	100,0%	Wegvervoer	668	19,5%
			Overig landtransport	94	2,7%
			Overige logistieke diensten	239	7,0%
			Handel	827	24,1%
			Totaal niet-maritieme cluster	3.426	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 9.686

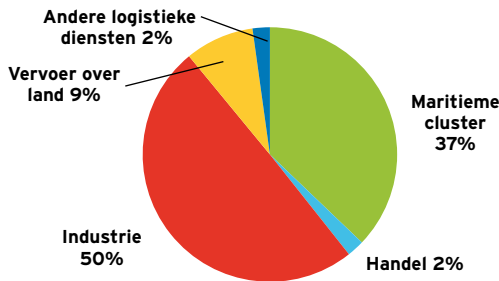
Bron: NBB.

Tabel 4.19

Haven van Oostende - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	52	51	63	50	33	9
Overige maritieme cluster	1.871	1.843	1.811	1.807	1.817	1.820
Totaal maritieme cluster	1.924	1.894	1.875	1.857	1.852	1.830
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	182	193	197	208	202	108
● Industrie	2.410	2.412	2.484	2.430	2.396	2.449
● Vervoer over land	415	418	406	419	417	432
● Andere logistieke diensten	170	127	96	105	119	108
Totaal niet-maritieme cluster	3.179	3.152	3.184	3.164	3.134	3.097
Totaal directe werkgelegenheid	5.103	5.046	5.058	5.021	4.986	4.927
Totaal indirecte werkgelegenheid	4.481	4.385	4.336	4.491	4.409	4.246
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	9.584	9.431	9.394	9.512	9.395	9.173

Bron: NBB.



Tabel 4.20

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	
Goederenbehandeling	9	0,5%	Chemische industrie	299	9,7%
Scheepsbouw en -herstelling	225	12,3%	Metaalverwerkende nijverheid	1.449	46,8%
Havenaanleg en baggerwerken	332	18,1%	Voedingsindustrie	130	4,2%
Rederijen	4	0,2%	Autoconstructie en assemblage	26	0,8%
Scheepsagenten en expeditieus	27	1,5%	Bouw	437	14,1%
Visserij en visverwerking	426	23,3%	Electronica	0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0	0,0%	Energie	30	1,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	34	1,9%	Brandstofproductie	0	0,0%
Publieke sector / overheid	772	42,2%	Overige industrie	78	2,5%
Totaal maritieme cluster	1.830	100,0%	Wegvervoer	432	13,9%
			Overig landtransport	0	0,0%
			Overige logistieke diensten	108	3,5%
			Handel	108	3,5%
			Totaal niet-maritieme cluster	3.097	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 4.927

Bron: NBB.



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG



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 de tewerkstellingsgegevens van het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de 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 2017 lag het niveau van de investeringen in de Vlaamse havens aanzienlijk hoger dan in 2012, nl. 4,5 miljard euro. Tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster en tussen de havens kunnen er van jaar tot jaar aanzienlijke fluctuaties optreden. In 2017 lagen de investeringen, voor de vier Vlaamse havens samen, iets hoger in de niet-maritieme cluster (57%) tegenover de maritieme cluster (43%). In de niet-maritieme cluster is de industrie ruimschoots het belangrijkste.

4.5.2 Haven van Antwerpen

De totale investeringen in de haven van Antwerpen namen toe in de periode 2012-2017 van 2,3 tot 3,4 miljard euro. In de maritieme cluster stegen de investeringen licht. In de niet-maritieme cluster (in hoofdzaak de industrie) zijn de investeringen in deze periode bijna verdubbeld. De meeste investeringen in 2017 gebeurden in de maritieme cluster (46%) en de industrie (47%).

4.5.3 Haven van Gent¹¹

De totale investeringen in de periode 2012-2017 in de haven van Gent zijn toegenomen tot een totaal van 712,4 miljoen euro, maar van jaar tot jaar kwamen zowel dalingen als stijgingen voor. Ook wat investeringen betreft is de sector industrie in Gent de belangrijkste: 67% van het totaal werd in 2017 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor 24% van het totaal.

¹¹ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2012-2017 zijn de totale investeringen in de haven van Zeebrugge gestegen tot een totaal van 303,3 miljoen euro. De helft van alle investeringen in 2017 was gesitueerd in de maritieme cluster.

4.5.5 Haven van Oostende

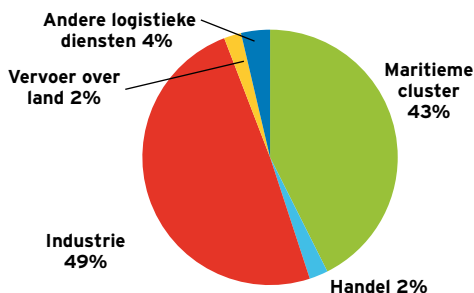
Tussen 2012 en 2017 zijn de investeringen in de haven van Oostende afgenomen tot een totaal van 77,6 miljoen euro, doch jaar per jaar komen grote schommelingen voor. In 2017 gebeurde 55% van de investeringen in de industrie.

Tabel 4.21

Vlaamse havens - Investerings (in miljoen euro)
Directe investeringen

Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	720,8	592,7	679,1	685,8	809,0	902,4
Overige maritieme cluster	892,2	842,5	1.398,4	952,6	1.138,5	1.029,4
Totaal maritieme cluster	1.613,1	1.435,3	2.077,4	1.638,5	1.947,6	1.931,7
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Handel	102,9	106,6	117,7	101,1	96,0	107,5
Industrie	1.190,7	1.319,9	1.655,3	1.854,4	2.140,1	2.231,1
Vervoer over land	115,6	107,1	100,2	78,9	117,4	99,1
Andere logistieke diensten	116,6	114,0	106,3	109,6	147,2	166,0
Totaal niet-maritieme cluster	1.526,1	1.647,5	1.979,6	2.144,1	2.500,7	2.603,8
Totaal directe investeringen	3.139,2	3.082,8	4.057,0	3.782,6	4.448,3	4.535,5

Bron: NBB.



Tabel 4.22

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	902,4	46,7%	Chemische industrie	897,1	34,5%
Scheepsbouw en -herstelling	4,8	0,2%	Metaalverwerkende nijverheid	191,8	7,4%
Havenaanleg en baggerwerken	340,4	17,6%	Voedingsindustrie	41,2	1,6%
Rederijen	424,0	21,9%	Autoconstructie en assemblage	195,9	7,5%
Scheepsagenten en expeditie	63,2	3,3%	Bouw	51,3	2,0%
Visserij en visverwerking	19,6	1,0%	Electronica	3,8	0,1%
Bunkering & maritieme handel	1,2	0,1%	Energie	318,9	12,2%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	116,0	6,0%	Brandstofproductie	422,1	16,2%
Publieke sector / overheid	60,2	3,1%	Overige industrie	109,0	4,2%
Totaal maritieme cluster	1.931,7	100,0%	Wegvervoer	52,8	2,0%
			Overig landtransport	46,3	1,8%
			Overige logistieke diensten	166,0	6,4%
			Handel	107,5	4,1%
			Totaal niet-maritieme cluster	2.603,8	100,0%

Totaal directe investeringen: 4.535,5

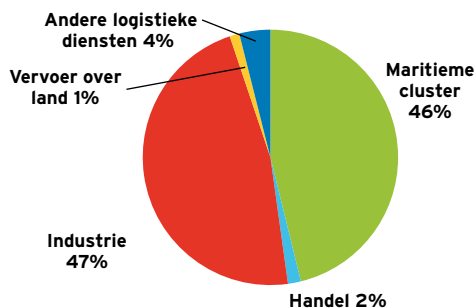
Bron: NBB.

Tabel 4.23

Haven van Antwerpen - Investerings (in miljoen euro) Directe investeringen

Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	618,6	493,1	578,6	611,9	675,3	699,6
Overige maritieme cluster	769,4	738,3	1.252,3	848,2	992,5	889,3
Totaal maritieme cluster	1.387,9	1.231,5	1.831,0	1.460,2	1.667,8	1.588,9
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Handel	54,1	54,1	56,1	53,8	48,7	56,5
Industrie	772,6	970,7	1.316,7	1.464,2	1.618,5	1.619,1
Vervoer over land	41,7	38,1	46,1	29,6	45,9	42,3
Andere logistieke diensten	81,2	78,7	69,8	85,2	121,3	135,3
Totaal niet-maritieme cluster	949,7	1.141,5	1.488,7	1.632,8	1.834,4	1.853,3
Totaal directe investeringen	2.337,6	2.373,0	3.319,7	3.093,0	3.502,2	3.442,2

Bron: NBB.



Tabel 4.24

Maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	699,6	44,0%
Scheepsbouw en -herstelling	1,3	0,1%
Havenaanleg en baggerwerken	334,9	21,1%
Rederijen	404,8	25,5%
Scheepsagenten en expeditie	51,4	3,2%
Visserij en visverwerking	0,6	0,0%
Bunkering & maritieme handel	1,1	0,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	79,6	5,0%
Publieke sector / overheid	15,6	1,0%
Totaal maritieme cluster	1.588,9	100,0%

Niet-maritieme cluster	2017	%
Chemische industrie	812,4	43,8%
Metaalverwerkende nijverheid	18,6	1,0%
Voedingsindustrie	13,1	0,7%
Autoconstructie en assemblage	4,1	0,2%
Bouw	18,3	1,0%
Electronica	0,4	0,0%
Energie	249,2	13,4%
Brandstofproductie	419,8	22,7%
Overige industrie	83,2	4,5%
Wegvervoer	20,2	1,1%
Overig landtransport	22,1	1,2%
Overige logistieke diensten	135,3	7,3%
Handel	56,5	3,0%
Totaal niet-maritieme cluster	1.853,3	100,0%

Totaal directe investeringen: 3.442,2

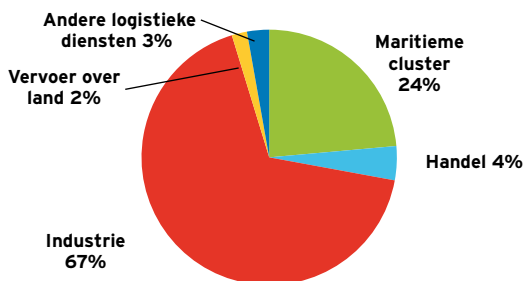
Bron: NBB.

Tabel 4.25

Haven van Gent - Investerings (in miljoen euro)
Directe investeringen

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	72,6	81,5	48,9	45,5	90,5	142,3
Overige maritieme cluster	18,2	20,7	13,0	21,7	32,2	25,7
Totaal maritieme cluster	90,9	102,2	61,8	67,2	122,7	168,0
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	29,1	35,2	43,6	31,8	33,9	30,7
● Industrie	304,2	243,8	251,1	258,9	355,2	480,0
● Vervoer over land	33,4	34,8	31,1	10,5	12,0	13,8
● Andere logistieke diensten	15,3	20,3	26,5	15,4	18,9	19,9
Totaal niet-maritieme cluster	382,1	334,0	352,3	316,6	420,0	544,4
Totaal directe investeringen	473,0	436,2	414,1	383,8	542,7	712,4

Bron: NBB.



Tabel 4.26

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	142,3	84,7%	Chemische industrie	70,3	12,9%
Scheepsbouw en -herstelling	1,3	0,8%	Metaalverwerkende nijverheid	159,1	29,2%
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0%	Voedingsindustrie	19,6	3,6%
Rederijen	2,1	1,3%	Autoconstructie en assemblage	191,7	35,2%
Scheepsagenten en expeditie	2,0	1,2%	Bouw	13,5	2,5%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%	Electronica	3,3	0,6%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	4,0	0,7%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	11,7	7,0%	Brandstofproductie	2,3	0,4%
Publieke sector / overheid	8,6	5,1%	Overige industrie	16,2	3,0%
Totaal maritieme cluster	168,0	100,0%	Wegvervoer	10,6	1,9%
			Overig landtransport	3,2	0,6%
			Overige logistieke diensten	19,9	3,7%
			Handel	30,7	5,6%
			Totaal niet-maritieme cluster	544,4	100,0%

Totaal directe investeringen: 712,4

Bron: NBB.

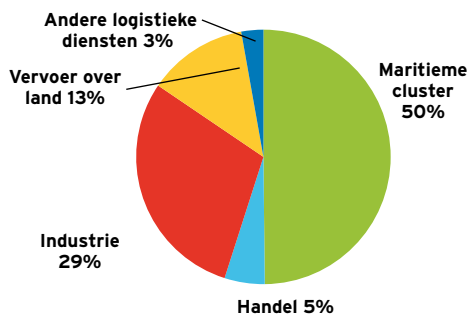
Tabel 4.27

Haven van Zeebrugge - Investerings (in miljoen euro)

Directe investeringen

● Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	29,2	16,8	50,7	28,1	43,2	60,4
Overige maritieme cluster	80,7	60,0	63,5	57,1	79,0	90,8
Totaal maritieme cluster	109,9	76,8	114,1	85,1	122,2	151,2
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
● Handel	14,1	12,6	10,6	11,9	10,1	15,5
● Industrie	73,2	70,8	51,6	102,0	121,0	89,6
● Vervoer over land	33,9	28,5	21,2	36,4	57,0	38,6
● Andere logistieke diensten	3,3	8,6	6,2	6,3	5,3	8,5
Totaal niet-maritieme cluster	124,5	120,5	89,7	156,7	193,4	152,1
Totaal directe investeringen	234,4	197,3	203,8	241,8	315,6	303,3

Bron: NBB.

**Tabel 4.28**

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	60,4	39,9%	Chemische industrie	5,8	3,8%
Scheepsbouw en -herstelling	2,1	1,4%	Metaalverwerkende nijverheid	2,9	1,9%
Havenaanleg en baggerwerken	2,7	1,8%	Voedingsindustrie	4,4	2,9%
Rederijen	16,8	11,1%	Autoconstructie en assemblage	0,1	0,1%
Scheepsagenten en expeditie	9,4	6,2%	Bouw	3,9	2,6%
Visserij en visverwerking	6,4	4,2%	Electronica	0,1	0,1%
Bunkering & maritieme handel	0,1	0,1%	Energie	65,0	42,7%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	22,7	15,0%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	30,6	20,2%	Overige industrie	7,4	4,9%
Totaal maritieme cluster	151,2	100,0%	Wegvervoer	17,6	11,6%
			Overig landtransport	21,0	13,8%
			Overige logistieke diensten	8,5	5,6%
			Handel	15,5	10,2%
			Totaal niet-maritieme cluster	152,1	100,0%

Totaal directe investeringen: 303,3

Bron: NBB.

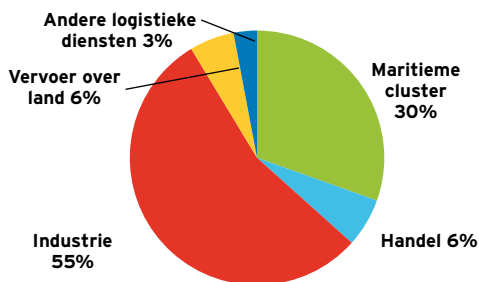
Tabel 4.29

Haven van Oostende - Investerings (in miljoen euro)

Directe investeringen

Maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Goederenbehandeling	0,4	1,3	0,9	0,3	0,0	0,1
Overige maritieme cluster	23,9	23,5	69,6	25,6	34,8	23,6
Totaal maritieme cluster	24,4	24,8	70,5	26,0	34,9	23,6
Niet-maritieme cluster	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Handel	5,6	4,7	7,4	3,6	3,3	4,8
Industrie	40,7	34,6	35,9	29,3	45,4	42,4
Vervoer over land	6,6	5,7	1,8	2,4	2,5	4,4
Andere logistieke diensten	16,8	6,4	3,8	2,7	1,7	2,3
Totaal niet-maritieme cluster	69,8	51,5	48,9	38,0	52,9	54,0
Totaal directe investeringen	94,2	76,3	119,4	64,0	87,8	77,6

Bron: NBB.



Tabel 4.30

Maritieme cluster	2017	%	Niet-maritieme cluster	2017	%
Goederenbehandeling	0,1	0,4%	Chemische industrie	8,6	15,9%
Scheepsbouw en -herstelling	0,1	0,4%	Metaalverwerkende nijverheid	11,2	20,7%
Havenaanleg en baggerwerken	2,8	11,9%	Voedingsindustrie	4,1	7,6%
Rederijen	0,3	1,3%	Autoconstructie en assemblage	0,0	0,0%
Scheepsagenten en expeditie	0,4	1,7%	Bouw	15,6	28,9%
Visserij en visverwerking	12,6	53,4%	Electronica	0,0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	0,7	1,3%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	2,0	8,5%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	5,4	22,9%	Overige industrie	2,2	4,1%
Totaal maritieme cluster	23,6	100,0%	Wegvervoer	4,4	8,1%
			Overig landtransport	0,0	0,0%
			Overige logistieke diensten	2,3	4,3%
			Handel	4,8	8,9%
			Totaal niet-maritieme cluster	54,0	100,0%

Totaal directe investeringen: 77,6

Bron: NBB.





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, North Sea Port Flanders (haven van Gent), Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg. De haven van Oostende wordt in dit Jaaroverzicht ook tot de Le Havre-Hamburg range gerekend. In deze range bedroeg de totale overslag in 2018 1.212 miljoen ton (+1,4%). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 309,3 miljoen ton (25,5%). Dit is een stijging tegenover 2017, toen het Vlaamse aandeel 24,7 % bedroeg. Het aandeel van de haven van Antwerpen steeg van 18,7 naar 19,4%. Het marktaandeel van North Sea Port Flanders bleef stabiel op 2,7%. Het marktaandeel van Zeebrugge steeg van 3,1 naar 3,3%. Het aandeel van Oostende bleef stabiel op ongeveer 0,1%.

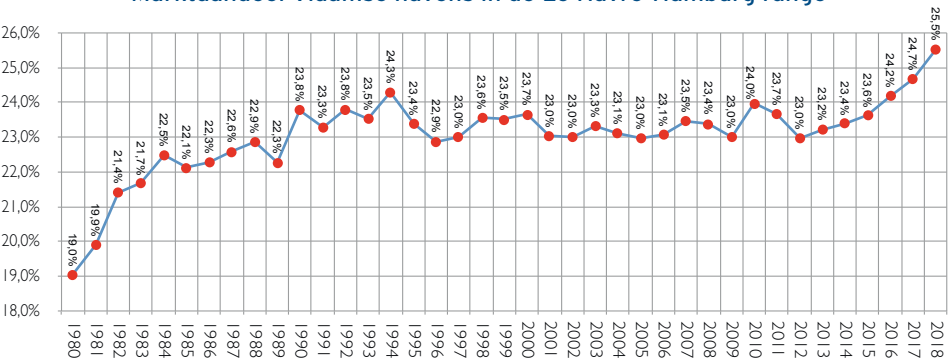
Tabel 5.1

Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range, in 1.000 ton

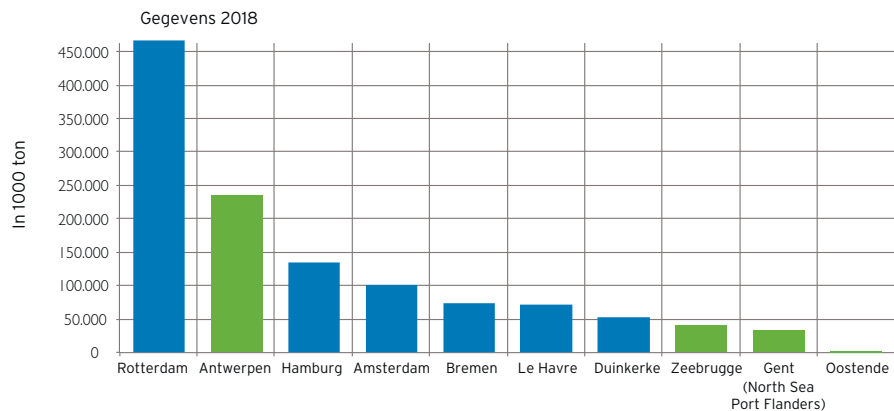
	2014	2015	2016	2017	2018	2018%
Antwerpen	199.012	208.419	214.144	223.655	235.153	19,4%
North Sea Port Flanders	25.889	26.362	29.110	32.509	32.586	2,7%
Zeebrugge	42.548	38.318	37.813	37.114	40.101	3,3%
Oostende	1.431	1.295	1.464	1.374	1.509	0,1%
Rotterdam	444.733	466.363	461.177	467.354	468.984	38,7%
Amsterdam*	97.790	94.891	97.581	100.804	101.798	8,4%
Hamburg	145.673	137.824	138.171	136.476	135.098	11,1%
Bremen	78.260	73.447	74.157	73.104	74.033	6,1%
Le Havre	66.886	68.317	65.409	71.932	70.852	5,8%
Duinkerke	47.103	46.604	48.929	50.288	51.602	4,3%
Totaal	1.149.325	1.161.840	1.167.955	1.194.610	1.211.716	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

Sinds 2000 is het maar een paar keer voorgekomen dat de totale overslag in de 4 Vlaamse havens lager lag dan het jaar ervoor. In het crisisjaar 2009 was de daling het meest uitgesproken: -14,3%. De meeste jaren werd echter een toename van de haventrafiek vastgesteld en dit was in 2018 ook zo, voor de zesde keer op rij. Tegenover 2017 bedroeg de toename 5,0%. In totaal werd er in de Vlaamse havens 309,4 miljoen ton overgeslagen, hierbij werd voor het eerst de kaap van de 300 miljoen ton gerond.

De 4 Vlaamse havens noteerden allemaal groei. In absolute termen lag de groei het hoogste in Antwerpen: +11,5 miljoen ton (+5,2%). Ook Zeebrugge groeide sterk: +3,0 miljoen ton (+8,0%). North Sea Port Flanders (de haven van Gent) en Oostende noteerden, in ton uitgedrukt, een relatief kleine groei.

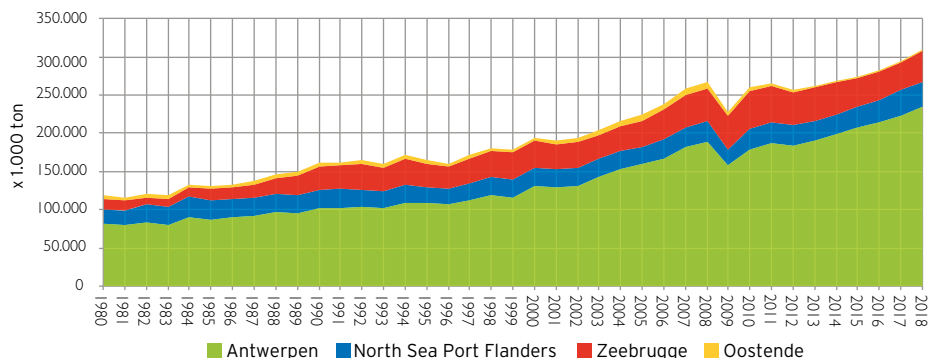
Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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	178.159	27.257	49.601	4.935	259.952	↑ 13,6%
2011	187.192	27.192	46.958	3.844	265.186	↑ 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	199.018	25.889	42.548	1.431	268.886	↑ 2,8%
2015	208.425	26.362	38.318	1.295	274.400	↑ 2,1%
2016	214.144	29.110	37.813	1.464	282.531	↑ 3,0%
2017	223.655	32.509	37.114	1.374	294.652	↑ 4,3%
2018	235.188	32.586	40.101	1.509	309.384	↑ 5,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / havenbesturen.

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens



Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / havenbesturen.

5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm

5.3.1 Droge bulk

De rubriek 'droge bulk' groepeerde de goederen die onverpakt worden verscheept, zoals erts, kolen, grind, zand en granen. De overslag van droge bulk bedroeg in 2018 in de vier Vlaamse havens samen 36,5 miljoen ton (+1,8% tegenover 2017). De overslag van droge bulk steeg in Antwerpen (+7,2%) en Oostende (+6,9%), maar nam af in North Sea Port Flanders (-1,1%) en Zeebrugge (-6,1%).

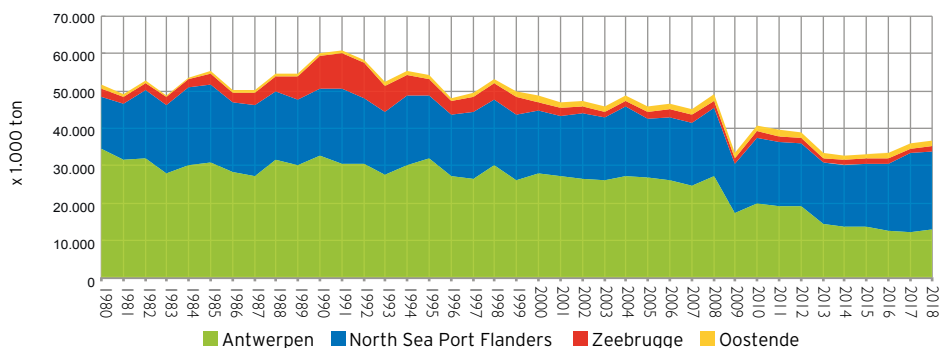
Tabel 5.3.

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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%
2017	12.192	21.073	1.312	1.311	35.888	↑ 8,1%
2018	13.064	20.841	1.232	1.402	36.539	↑ 1,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / 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 belangrijk. In 2018 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 88,0 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+6,4%). De overslag van vloeibare bulk steeg in Antwerpen met 2,6 miljoen ton (+3,6%), vooral aardolie-derivaten en chemicaliën. Ook in Zeebrugge steeg de overslag van vloeibare bulk met 2,6 miljoen ton (+63%), hier gaat het in hoofdzaak om LNG (vloeibaar aardgas). In Gent steeg de overslag van vloeibare bulk licht (+1,6%). In Oostende daalde de trafiek van vloeibare bulk.

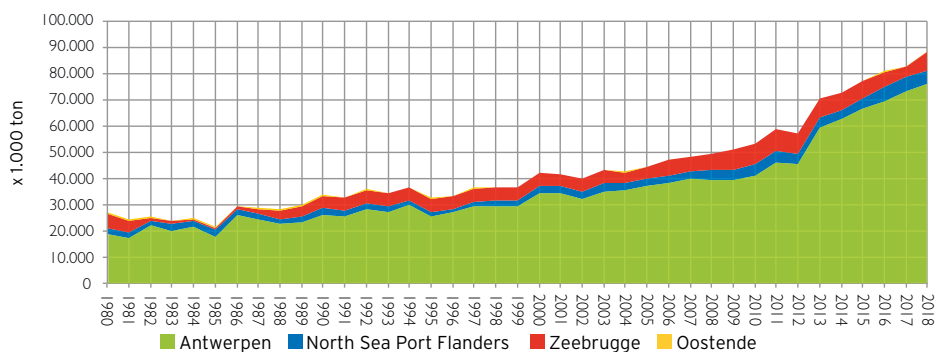
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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	62.836	3.412	6.562	57	72.867	↑ 3,5%
2015	66.685	3.721	6.754	29	77.189	↑ 5,9%
2016	69.215	5.429	6.032	91	80.797	↑ 4,7%
2017	73.168	5.335	4.134	29	82.666	↑ 2,4%
2018	75.781	5.421	6.739	27	87.968	↑ 6,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / havenbesturen.

Maritieme trafiek vloeibare bulk in de Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton / TEU)

De totale overslag van containers bedroeg in 2018 in de vier Vlaamse havens samen 146,5 miljoen ton (12,0 miljoen TEU, Twenty foot Equivalent Unit). Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. De containeroverslag nam in de haven van Antwerpen sterk toe in 2018 tot 130,9 miljoen ton (+6,4%). In Zeebrugge werd het niveau van 2017 behouden in 2018. 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, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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	102.526	559	26.404	0	129.489	↑ 15,0%
2011	105.099	545	22.743	0	128.387	↓ -0,9%
2012	104.060	618	20.317	0	124.995	↓ -2,6%
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%
2017	122.969	138	15.379	0	138.486	↑ 4,5%
2018	130.858	210	15.174	0	146.242	↑ 5,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / havenbesturen.

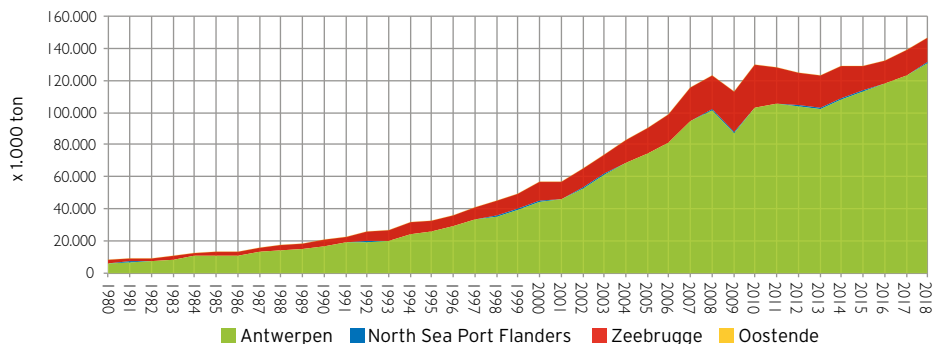
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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	8.467.219	83.065	2.499.756	0	11.050.040	↑ 13,9%
2011	8.661.223	80.093	2.206.681	0	10.947.997	↓ -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%
2017	10.450.900	13.205	1.520.406	0	11.984.511	↑ 4,7%
2018	11.100.408	12.472	1.599.080	0	12.711.960	↑ 6,1%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / 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 2018 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 23,6 miljoen ton (+5,4%). In Zeebrugge is de roll-on roll-off overslag toegenomen met 6,4%, in North Sea Port Flanders nam de roll-on roll-off trafiek in 2018 licht af. In Antwerpen bedroeg de stijging 5,4%. Sinds de stopzetting van de ferryverbinding Oostende-Ramsgate in 2013, is de roll-on roll-off trafiek in Oostende volledig weggefallen.

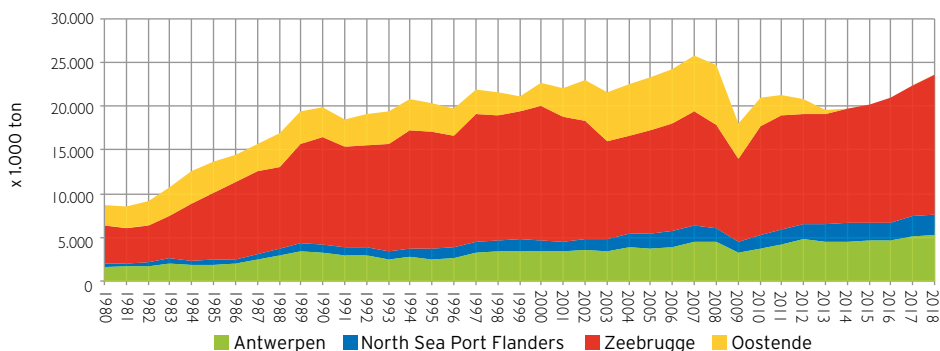
Tabel 5.7

Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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	4.479	2.149	13.043	0	19.671	↑ 0,8%
2015	4.654	2.079	13.451	0	20.183	↑ 2,6%
2016	4.573	2.114	14.352	0	21.039	↑ 4,2%
2017	5.053	2.355	14.963	0	22.371	↑ 6,3%
2018	5.326	2.337	15.919	0	23.582	↑ 5,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / 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 2018 bedroeg de totale overslag van conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens 15,1 miljoen ton (-1,2% tegenover 2017). In de haven van Antwerpen wordt het meeste conventioneel stukgoed overgeslagen (10,2 miljoen ton, -1,1%). In North Sea Port Flanders steeg de overslag van conventioneel stukgoed met 4,7%. In Zeebrugge nam deze trafiek af.

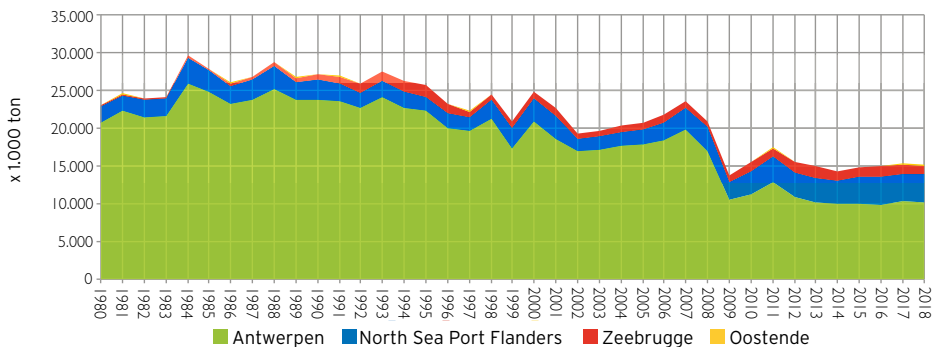
Tabel 5.8

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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	9.879	3.175	1.193	65	14.312	↓ -4,7%
2015	10.005	3.564	1.174	43	14.786	↑ 3,3%
2016	9.804	3.701	1.496	29	15.030	↑ 1,7%
2017	10.273	3.608	1.326	34	15.241	↑ 1,4%
2018	10.159	3.777	1.037	80	15.053	↓ -1,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / havenbesturen.

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens

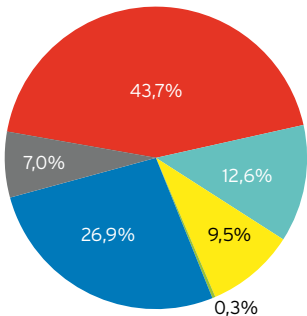


5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen

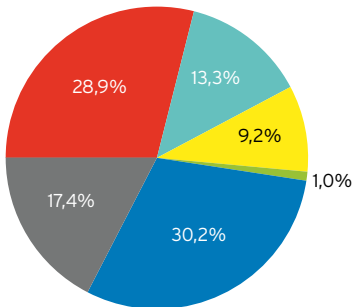
De onderstaande figuren geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden (Noord- en Zuid-Amerika afzonderlijk, Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt onder meer de onbekende oorsprong/bestemmingen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



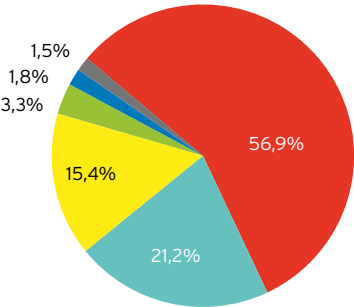
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



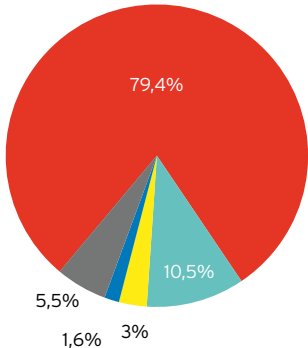
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



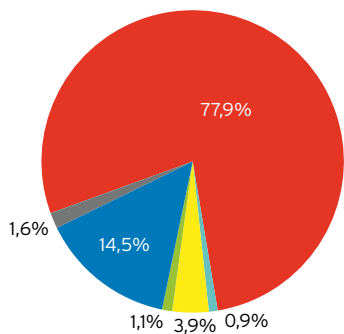
Oorsprong van de goederen die aankomen in North Sea Port Flanders



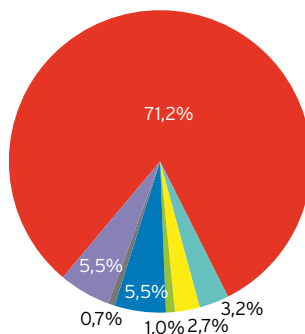
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit North Sea Port Flanders



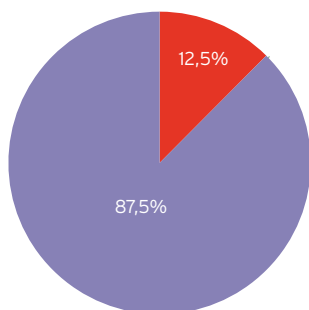
Oorsprong van de goederen
die aankomen in de haven van
Zeebrugge



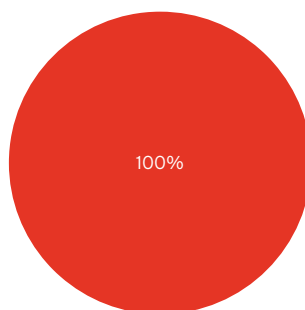
Bestemming van de goederen
die vertrekken vanuit de haven
van Zeebrugge



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, MORA / 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. De haven van Oostende heeft nu veel minder passagiersverkeer dan vroeger, als gevolg van het wegvallen van de ferryverbindingen naar het Verenigd Koninkrijk.

Tabel 5.9

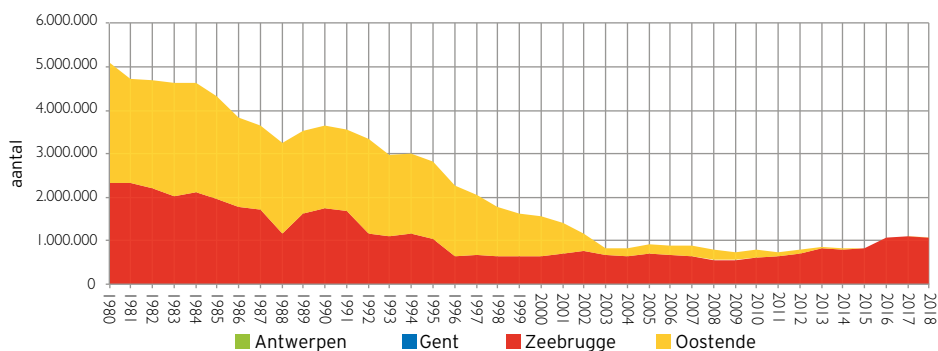
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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%
2017	3.188	1.203	1.091.341	1.982	1.097.714	↑ 1,4%
2018	3.358	1.424	1.070.485	7.211	1.082.478	↓ -1,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORa, 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 2018 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 31.534 schepen

aan, goed voor een totaal tonnage van 674,0 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 2018 het grootst in Antwerpen (28.697 BT), gevolgd door Zeebrugge, met een gemiddelde BT per zeeschip van 25.238 BT. In de haven van Gent (North Sea Port Flanders) bedraagt de gemiddelde scheepsgrootte 11.803 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 979 BT in 2018.

Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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%
2017	14.223	3.093	8.427	4.050	29.793	↑ 1,9%
2018	14.595	3.203	8.405	5.331	31.534	↑ 5,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / havenbesturen.

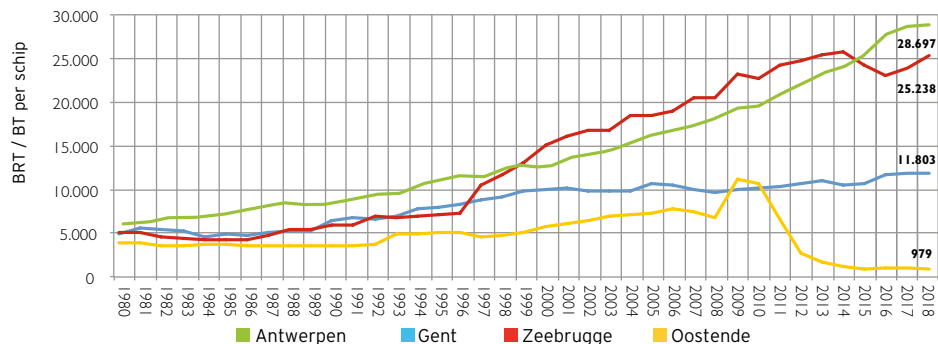
Tabel 5.11

Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2018

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	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%
2017	406.762	36.962	203.082	4.080	650.886	↑ 2,4%
2018	418.839	37.806	212.129	5.219	673.992	↑ 3,5%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / 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. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2018 tegenover 2017 weer.

Tabel 5.12

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2018

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2017	2018	% groei
Stukgoedbehandeling	138.296	146.341	↑ 5,8%
IJzer en staal	8.351	8.482	↑ 1,6%
Non-ferro-metalen	61	20	↓ -67,2%
Meststoffen / chemicaliën	62	36	↓ -42,2%
Hout	368	372	↑ 1,0%
Houtcellulose, papierpulp	862	40	↓ -95,4%
Fruit	464	338	↓ -27,2%
Graangewassen	5	0	↓ -97,2%
Rollend materieel	4.000	4.318	↑ 7,9%
Bloem, meel, grutten van granen	20	16	↓ -18,2%
Suiker	25	0	↑ 0,0%
Containers	122.969	130.858	↑ 6,4%
Overig stukgoed	1.109	1.862	↑ 67,9%
Massagoedbehandeling	85.360	88.813	↑ 4,0%
Ruwe aardolie	5.963	5.641	↓ -5,4%
Aardoliederivaten	52.973	54.585	↑ 3,0%
Chemicaliën	13.858	15.176	↑ 9,5%
Ertsen	2.386	2.057	↓ -13,8%
Kolen	478	1.003	↑ 110,1%
Granen	343	334	↓ -2,7%
Meststoffen	3.750	4.202	↑ 12,1%
Zand en grind	1.164	1.369	↑ 17,7%
Overig massagoed	4.445	4.446	0,0%
TOTAAL	223.655	235.155	5,1%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.13

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2018, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2017	2018	% groei
0. Landbouwproducten en levende dieren	1.297	1.155	↓ -11,0%
1. Voedingsproducten en veevoeders	839	801	↓ -4,6%
2. Vaste minerale brandstoffen	478	1.003	↑ 109,9%
3. Aardoliën en aardolieproducten	58.967	60.278	↑ 2,2%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.576	3.233	↓ -9,6%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	8.472	8.659	↑ 2,2%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.322	3.411	↑ 2,7%
7. Meststoffen	3.865	4.233	↑ 9,5%
8. Chemische producten	14.060	15.540	↑ 10,5%
9. Voertuigen, machines en overige ...	5.809	5.983	↑ 3,0%
10. Containers	122.969	130.858	↑ 6,4%
11. Niet gespecificeerde lading	0	0	
TOTAAL :	223.655	235.155	5,1%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.14

Trafiiek naar goederencategorie, North Sea Port Flanders, in 1000 ton, 2018

Goederencategorie (NVS-indeling)	2017	2018	% groei
0. Landbouwproducten	2.039	1.921	↓ -5,8%
01. Granen	1.131	1.040	↓ -8,0%
02. Aardappelen	0	0	
03. Andere verse groenten en vruchten	0	6	
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	1	
05. Hout en kurk	908	849	↓ -6,5%
06. Suikerbieten	0	0	
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	25	
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.548	4.203	↓ -7,6%
11. Suiker	81	60	↓ -25,9%
12. Dranken	677	651	↓ -3,8%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	9	98	↑ 988,9%
17. Veevoeder	729	584	↓ -19,9%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	3.052	2.810	↓ -7,9%
2. Vaste minerale brandstoffen	3.177	2.890	↓ -9,0%
21. Steenkool	2.751	2.551	↓ -7,3%

MARITIEME STATISTIEK

22. Bruinkool	102	102	0,0%
23. Cokes	324	237 ↓	-26,9%
3. Petroleum en petroleumproducten	4.090	4.738	15,8%
31. Ruwe petroleum	0	0	
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	838	1.567 ↑	87,0%
34. Andere petroleumproducten	3.252	3.171 ↓	-2,5%
4. Ertsen en metaalresiduen	8.082	7.799 ↓	-3,5%
41. IJzererts	6.177	5.846 ↓	-5,4%
45. Andere ertsen en afvalen daarvan	85	127 ↑	49,4%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.820	1.826 ↑	0,3%
5. Producten van de metaalindustrie	3.692	4.013 ↑	8,7%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	243	362 ↑	49,0%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.883	2.196 ↑	16,6%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	4	17 ↑	325,0%
54. Platen van ijzer en staal	1.562	1.437 ↓	-8,0%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	0	0	
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	1	
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.548	1.746 ↑	12,8%
61. Zand, grind, klei en slakken	367	782 ↑	113,1%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	223	195 ↓	-12,6%
63. Andere ruwe mineralen	194	322 ↑	66,0%
64. Cement en kalk	712	415 ↓	-41,7%
65. Gips	0	0	
69. Bouwmaterialen	52	32 ↓	-38,5%
7. Meststoffen	2.146	2.263 ↑	5,5%
71. Natuurlijke meststoffen	99	100 ↑	1,0%
72. Kunstmeststoffen	2.047	2.163 ↑	5,7%
8. Chemische producten	666	522 ↓	-21,6%
81. Chemische basisproducten	160	204 ↑	27,5%
82. Aluminiumverbindingen	0	0	
83. Producten van steenkoolchemie	220	188 ↓	-14,5%
84. Cellulose en oud papier	2	1 ↓	-50,0%
89. Andere chemische producten	284	129 ↓	-54,6%
9. Overige goederen	2.521	2.491 ↓	-1,2%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	0	3	
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0	
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	11	12 ↑	9,1%
94. Artikelen van metaal	5	7	
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	2.367	2.331 ↓	-1,5%
99. Bijzondere transacties	138	138 ↑	0,0%
TOTAAL :	32.509	32.586	0,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / North Sea Port.

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2018

Goederencategorie (NVS-indeling)	2017	2018	% groei
0 - Landbouwproducten	175	144	↓ -17,7%
01 - Granen (m.i.v. rijst)	86	74	↓ -14,0%
02 - Aardappelen	0	0	
03 - Verse groenten en vruchten	39	35	↓ -10,3%
04- Textiel	0	0	
05 - Hout en kurk	26	20	↓ -23,1%
06 - Suikerbieten	12	0	↓ -100,0%
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	12	15	↑ 25,0%
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	493	505	↑ 2,4%
11 - Suiker	125	194	↑ 55,2%
12 - Dranken	211	211	0,0%
13 - Voedings- en genotsmiddelen	0	0	
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	
17 - Veevoeder	140	97	↓ -30,7%
18 - Oliezaden, oliën en vetten	7	0	↓ -100,0%
19 - Andere voedingsproducten	10	3	↓ -70,0%
2 - Vaste minerale brandstoffen	87	110	↑ 26,4%
21 - Steenkool	19	18	↓ -5,3%
22 - Bruinkool en turf	68	89	↑ 30,9%
22 - Cokes	0	0	
29 - Andere vaste brandstoffen	10	3	↓ -70,0%
3 - Aardolie & -producten	1.366	3.976	↑ 191,1%
32 - Vloeibare brandstoffen	337	299	↓ -11,3%
33 - Energiegassen	1.029	3.677	↑ 257,3%
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	1	
45 - Andere ertsen	0	0	
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	1	
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	5	3	↓ -40,0%
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	3	
56 - Non-ferro metalen	0	0	↑ 0,0%
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	5	0	↓ -100,0%
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	986	958	↓ -2,8%
61 - Zand, grind, klei en slakken	980	948	↓ -3,3%
64 - Cement, kalk	6	5	↓ -16,7%
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	0	5	
7 - Meststoffen	0	0	

MARITIEME STATISTIEK

72 - Kunstmeststoffen	0	0	
8 - Chemische producten	541	465	↓ -14,0%
81 - Chemische basisproducten	0	0	
84 - Cellulose, papierpulp	541	464	↓ -14,2%
89 - Andere chemische producten	0	1	
9 - Overige goederen	33.461	33.939	↑ 1,4%
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	30.343	31.093	↑ 2,5%
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	0	
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	2	5	↑ 150,0%
94 - Metaalwaren	1	3	↑ 200,0%
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	679	481	↓ -29,2%
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	2.436	2.357	↓ -3,2%
99 - Speciale transacties	0	0	
TOTAAL :	37.114	40.101	8,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / Port of Zeebrugge.



Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, in 2018

Goederencategorie	2017	2018	% groei
Algemene goederen	1.373.598	1.562.004	↑ 13,7%
Bouwmaterialen	7.246	7.359	↑ 1,6%
Erts	0	0	
Ferrochrome	45.558	40.411	↓ -11,3%
Gasolie	4.735	2.049	↓ -56,7%
Grind en zand	1.222.195	1.320.622	↑ 8,1%
Hout	23.999	33.478	↑ 39,5%
Magnesiumoxide	0	0	
Microsilica	0	3.559	
Orthoxyleen	24.508	25.246	↑ 3,0%
Schroot	0	0	
Sepeoliet	27.866	21.746	↓ -22,0%
Staal	0	0	
Silo/machines	2.280	92.132	↑ 3940,9%
Steenkool	6.851	0	↓ -100,0%
Waterglass	8.360	15.402	↑ 84,2%
Zout	0	0	
Veevoeder	0	0	
Containers	0	0	
Roll-on-roll-off	0	0	
Toeristische wagens	0	0	
TOTAAL :	1.373.598	1.562.004	↑ 13,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie, MORA / Havenbedrijf Oostende.



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, Total en Esso, worden met ruwe aardolie bevoorraad 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 28 à 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 ExxonMobil. In 2018 bedroeg de aanvoer 28,1 miljoen ton (32,7 miljoen m³).

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

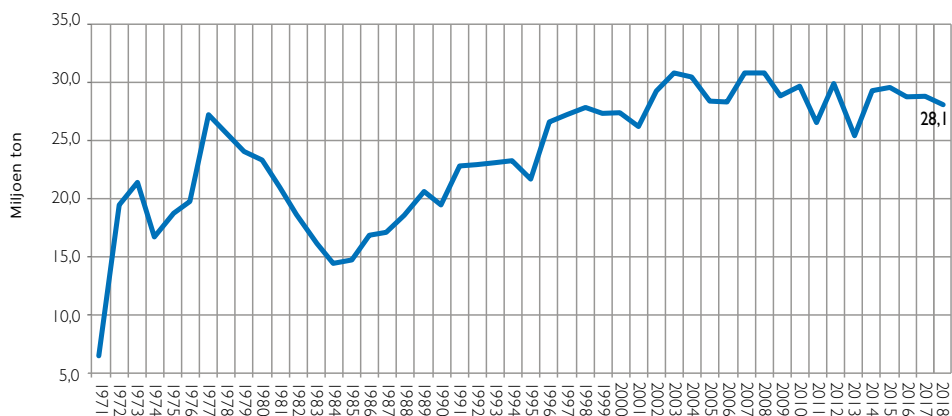
Tabel 6.1

Trafiiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

Jaar	Ton
1971	6.797.635
1980	23.263.766
1990	19.596.358
2000	27.327.190
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
2017	28.880.699
2018	28.094.671

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 2018 werd er in de Vlaamse havens 124,0 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen. Na twee jaren van sterke groei is er nu een daling vast te stellen: -1,9% tegenover 2017. De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2018 43,7 miljoen ton, ook hier wordt een daling genoteerd tegenover 2017 (-3,1%). Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2018 167,7 miljoen ton (-2,2%). 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, 1998-2018

	Haven Antwerpen	North Sea Port Flanders (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	97.178	21.928	859	199	120.164	43.076	163.240	↑ 6,0%
2017	102.263	23.035	849	224	126.371	45.079	171.450	↑ 5,0%
2018	99.283	23.700	880	165	124.028	43.677	167.705	↓ -2,2%

Bron: Vlaamse havens: Havenbesturen. Overige in Vlaanderen: Promotie Binnenvaart Vlaanderen (tot 2009), De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal (via Open Data MOW, vanaf 2010), De Vlaamse Waterweg (vanaf 2018). Voor Gent gaat het tot en met 2001 om ramingen.

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS



[illegible]

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

[illegible]

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Colofon

Foto's:

Foto voorkaft: Dirk Neyts

Foto's blz. 14, 17, 19, 21, 23 en 26: Havenbedrijf Antwerpen

Foto's blz. 31, 34 en 38: North Sea Port

Foto's blz. 52 en 55: Port of Oostende

Foto's blz. 146 en 149: RAPL

Andere foto's: Dirk Neyts

Opmaak en druk: Gevaert Graphics



Mobiliteitsraad van Vlaanderen • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel
T +32 2 209 0111 • info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

